

## **Analysis of accessibility to urban facilities in social housing, as an axis for generating public policies**

### **Análisis de la accesibilidad a equipamientos urbanos de la vivienda social, como eje generador de políticas públicas**

Villacreses-Arteaga, Carlos Alberto  
UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MANABÍ  
Maestrante de la Maestría Académica con Trayectoria Profesional en Ingeniería Civil  
Mención Construcción de Vivienda Social, Facultad de Posgrado  
Portoviejo - Ecuador



[cillacreses8921@utm.edu.ec](mailto:cillacreses8921@utm.edu.ec)



<https://orcid.org/0009-0000-3167-4217>

Villacreses-Viteri, Carlos Gustavo Freddy  
UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MANABÍ  
Ingeniero Civil, Magíster  
Docente de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Aplicadas  
Portoviejo – Ecuador



[carlos.villacreses@utm.edu.ec](mailto:carlos.villacreses@utm.edu.ec)



<https://orcid.org/0000-0001-8276-1783>

Fechas de recepción: 20-JUL-2024 aceptación: 27-AGO-2024 publicación: 15-SEP-2024



<https://orcid.org/0000-0002-8695-5005>  
<http://mqrinvestigar.com/>



Vol.8-N° 3, 2024, pp. 3990-4009

Journal Scientific MQRInvestigar

3990

En la actualidad el crecimiento urbano presenta impactos con diferentes aristas, entre ellas la ambiental, social, económica y política. El objetivo de la investigación consiste en ofrecer diversos aportes teóricos relacionados con la identificación de las necesidades y los elementos urbanos requeridos para garantizar la calidad de vida y el desarrollo humano en las ciudades de cara a las exigencias y los nuevos tiempos del siglo XXI. Se aplicó el método deductivo en un trabajo de revisión que implicó un examen profundo de la bibliografía disponible sobre el tema en estudio. Se concluye que el desarrollo urbanístico requiere atención especial al equipamiento para mejorar la calidad de vida de los habitantes, no solo la generación de políticas públicas, sino también realizar investigaciones profundas que propicien el cumplimiento de los requerimientos necesarios para generar bienestar y convivencia social en el medio urbano de las ciudades.

**Palabras clave:** Accesibilidad; Equipamientos Urbanos; Políticas Públicas Urbanas; Vivienda Social



## Abstract

Now a day, urban growth has impacts with different aspects, including environmental, social, economic and political. The aim of the research is to offer various theoretical contributions related to the identification of the needs and urban elements required to guarantee the quality of life and human development in cities in the face of the demands and new times of the 21st century. The deductive method was applied in a review work that involved a thorough examination of the available literature on the subject under study. It is concluded that urban development requires special attention to the equipment to improve the quality of life of the inhabitants, not only the generation of public policies, but also to carry out in-depth research that promotes the fulfilment of the necessary requirements to generate welfare and social coexistence in the urban environment of the cities.

**Keywords:** Accessibility; Urban Facilities; Urban Public Policies; Social Housing; Social Housing



## Introducción

La ciudad lejos de ser una plataforma neutral de las relaciones humanas desempeña un rol activo que condiciona y promueve la calidad de vida y el desarrollo humano (Cáceres y Ahumada, 2020).

Las áreas residenciales provistas de espacios públicos, equipamiento recreativo y servicios pueden impactar en conductas y hábitos cotidianos favorables para la salud física y mental, influir la actuación en aspectos simbólicos como la cohesión social o percepción de seguridad, promover la movilidad sostenible, así como acercar a los residentes a mecanismos de protección social (Dovey y Pafka, 2020; Forrest, 2008). La dialéctica entre espacio construido y procesos sociales sustenta la necesidad de nuevas métricas para evaluar la ciudad bajo criterios de justicia social (Israel y Frenkel, 2018).

A escala de los países latinoamericanos del debate a la accesibilidad constituye una necesidad que influye en el comportamiento social de la comunidad como respuesta a los grandes desafíos que enfrentan los países de la región suramericana en materia de transporte y conectividad a causa de los desequilibrios territoriales, que son el resultado de la mala planificación urbana de las ciudades, del surgimiento exponencial de asentamientos informales y de acciones que se asocian directamente al fenómeno espacial.

Las ciudades se gestionan con un déficit profundo de conocimientos sobre los efectos que los entornos construidos tienen sobre el desarrollo humano (Guzmán et al., 2018). Esta dificultad se evidencia en la poca atención al problema social donde no se tiene en cuenta la satisfacción de las necesidades humanas cotidianas. Existe consenso en que una distribución equitativa de las oportunidades no solo pasa por acciones del estado, sino que en ello influye la distribución equitativa de los recursos a lo largo y ancho del territorio urbano.

Estudios realizados en Chile reflejan los impactos y mecanismos de protección social, así como la necesidad de contar con elementos modernos para su medición. Uno de los aspectos significativos es la difusión de los resultados con la academia y la ciudadanía para que sepa escoger o exigir su cumplimiento (Larrañaga, 2010).

La gestión de la ciudad desde un déficit profundo de conocimiento sobre los efectos que los entornos construidos tiene consecuencias sobre el desarrollo humano e implica su estudio profundo y detallado (Harvey, 2008), lo que conduce al trazado de estrategias por parte de las autoridades que poseen competencia legislativa, para el diseño de propuestas legales que normen y garanticen la adecuada gestión de la ciudad.

La distancia al ariamiento urbano por parte de los ciudadanos concentra la atención de investigadores y programas públicos abiertos a la discusión sobre cuales estándares de distancia y tiempo se debe considerar para cada equipamiento.

Una ciudad caminable debe ofrecer un almacén, una plaza, un colegio, una parada de transporte públicos en distancia inferiores a 400 metros desde el hogar (Reid y Handy, 2009), también se plantea que una persona puede caminar entre 400 y 800 metros bajo condiciones de comodidad y seguridad.



Otras propuestas señalan que las áreas residenciales deben ser diversas desde el punto de vista social, de extensión no mayor a 800 y 1000 metros caminables, con oferta de vivienda accesible socialmente, conectadas a redes de transporte y nuevas tecnologías, con servicios sociales, comercio de baja escala, espacios públicos y equipamiento recreativos y culturales. Esta propuesta excede a lo planteado por (Franco, 2020), donde sostiene que la población está dispuesta a caminar distancias de hasta 500 metros.

En ciudades como Portland o Paris incorporar el espacio-tiempo como un factor base de la planificación metropolitana, un aporte que lejos de ser novedoso está considerados por (Cáceres y Ahumada, 2020) en la década de 1920, quien definía un barrio como una unidad espacial de cinco minutos caminando desde el centro. La consideración de la distancia que el habitante encuentra entre su vivienda y las instalaciones deportivas, educativas, culturales, comerciales y de salud es relevante, dado que estos constituyen centros de vida cotidiana.

La organización del equipamiento y los servicios en la ciudad adquiere relevancia social porque implica que las personas con menor potencial de movilidad verán condicionado su desarrollo y bienestar por residir en barrios deficitarios de cumplir con estos conceptos. Varios autores plantean que las áreas urbanas con déficit de equipamientos impactan a los grupos vulnerables, dado el costo que supone un mayor desplazamiento diario (Cásares, 2007). Se asume que los grupos con menores ingresos pasan más tiempo en sus barrios que los grupos con mayores ingresos (Forrest y Kearns, 2001).

El objetivo de la investigación consiste en ofrecer diversos aportes teóricos relacionados con la identificación de las necesidades y los elementos urbanos requeridos para garantizar la calidad de vida y el desarrollo humano en las ciudades de cara a las exigencias y los nuevos tiempos del siglo XXI.



## Material y métodos

La investigación pretende ofrecer diversos aportes teóricos que permiten resignificar los requerimientos urbanos de calidad de vida, seguridad y confort en correspondencia con las necesidades del desarrollo socioeconómico en el contexto de las ciudades y los adelantos científicos y técnicos que se producen de cara al siglo XXI.

Se aplicó el método deductivo que permitió el análisis del problema relacionado con la vida social y el desarrollo de las actividades socioeconómicas y culturales en el contexto urbano de las ciudades y sus repercusiones para los aspectos vinculados con la cohesión social, la percepción de seguridad, la promoción de la movilidad sostenible y los mecanismos de protección social (Hernández et al, 2010).

La investigación se sustenta en un trabajo de revisión teórica para examinar los diversos enfoques metodológicos que se aplican para el ordenamiento urbano en otras regiones del mundo y especialmente en Suramérica. Se realizó una amplia revisión bibliográfica para conocer los aspectos generales vinculados con la accesibilidad, el equipamiento urbano relacionado con la vivienda social en América Latina. Los elementos urbanos relacionados con las instalaciones deportivas, áreas verdes, servicios de salud, actividades culturales, instituciones educativas y supermercados. Se analizaron las cuestiones relacionadas con la movilidad urbana y la transportación, así como la influencia del desarrollo tecnológico en la gestión del urbanismo de cara al siglo XXI.

### Examen teórico

La necesidad de vivienda social ha cambiado de modo considerable en los últimos años. El impacto de las tecnologías en la producción, la globalización y su influencia en los precios internos, sobre todo los ligados al suelo hacen cada vez más difícil el acceso a una vivienda digna. El déficit de vivienda social es alto y los niveles de exclusión no bajan, debido a que muchas inversiones ofrecen soluciones habitacionales no sostenibles por su baja calidad constructiva y urbanística.

Los tejidos de las estructuras residenciales constituyen el componente esencial de las ciudades, en especial si se incluye en ellos los edificios residenciales, los espacios públicos anexos como calles, avenidas, bulevares, plazas y jardines de barrio (Medina y Orellana, 2020), así como otros edificios y usos complementarios como parcelas utilizadas para equipamientos deportivos, comerciales y sociales. A escala del barrio constituye una necesidad la construcción de edificios para oficinas públicas o usos privados y parcelas ocupadas por servicios urbanos imprescindibles para el desarrollo socioeconómico y cultural.

El cambio climático y su influencia en el comportamiento hídrico y atmosférico incrementaron la incidencia de los riesgos naturales. La sociedad de consumo aumentó considerablemente el nivel de vida en muchos países. El gasto de la vida influye en los precios internos para dificultar el acceso a la vivienda en los grupos sociales que hasta hace pocos años podían acceder a los planes habitacionales (Carreño y Alfonso, 2018).



En la actualidad la construcción se concentra en los niveles de renta, pues los factores de localización, la selección de los materiales y la calidad del diseño urbanístico y arquitectónico son factores relevantes en la solución del problema habitacional con una perspectiva de hábitat sostenible (Medina y Orellana, 2020).

Los nuevos diseños deben ser lo suficientemente flexibles y adaptables para satisfacer las demandas que puedan surgir. La vivienda de la familia típica será necesaria para satisfacer las necesidades de los lactantes, niños pequeños, adultos y ancianos, ya sea por separado o en combinación en diversas etapas del ciclo de vida. La composición de las familias ya no corresponde a la clásica familia tipo, sino que existen familias monoparentales, ampliadas y ensambladas, a la vez que aumenta la problemática de los ancianos solos y los discapacitados que desean su integración con la mayor autonomía posible (Ornés, 2009).

El nivel de hacinamiento en las familias ampliadas se debe a que las nuevas parejas no pueden independizarse del hogar familiar (Ortiz, 2017). Las dificultades incrementales se explican por los bajos salarios y la informalidad laboral que a su vez se eterniza debido a la informalidad residencial. Esta suma de dificultades incrementa los niveles de exclusión solidificando la estratificación.

Las políticas de vivienda social deben reconocer los cambios a escala de la organización social y responder a través del desarrollo de nuevos enfoques, métodos de conceptualización y modos de acometerlo. La mitigación de los efectos negativos de la segregación social asociado con el tradicional enfoque de la oferta de vivienda es fundamental para producir un cambio, por lo tanto, la política de vivienda social debe poner especial énfasis en la lucha contra la exclusión social y la promoción del desarrollo de comunidades viables (Franco, 2020).

### **Derecho a la ciudad desde una visión contemporánea**

El concepto de derecho a la ciudad inicia con el filósofo Henri Lefebvre, que buscaba proponer una política de ciudad con el objetivo que los ciudadanos volvieran a ser dueños de esta, debido a que este derecho se había desdibujado por las secuelas de muchos factores, entre ellos, la práctica mercantil de la ciudad, la privatización de los espacios urbanos, la industrialización y el neoliberalismo, por lo que el sistema socio-productivo y de vida del capitalismo se fue apropiando de las ciudades. Por esta razón Lefebvre se propuso a través del derecho a la ciudad librar al hombre como ente principal y protagonista de la ciudad que él mismo construyó (Molano, 2016).

Es fundamental no ver este derecho como estático o una política tradicional sobre lo construido. Se trata de verlo de manera dinámica asumiendo cada una de las etapas, siendo el componente social uno de ejes principales para lograr el efectivo derecho a la ciudad basado en la eliminación de la segregación espacial y social. Desde este punto de vista Lambea (2021) ratifica que el derecho a la ciudad es la herramienta fundamental para lograr la construcción de las ciudades desde una visión incluyente, superando consigo la privatización y el deterioro de los vínculos sociales.



La adecuada articulación del ser humano y la ciudad se convierte en la esencia del cumplimiento del derecho a la ciudad, como lo señala el filósofo alemán Heidegger citado por Casares (2007) “la relación del ser humano con la naturaleza y su propia naturaleza, con el ser y su propio ser, se sitúa en el habitar, en él se realiza y en él se entiende”. Esta relación se halla en la vivienda y en el habitar, desde los templos y los palacios, hasta la choza del pastor.

Como consecuencia el derecho a la ciudad debe buscar las respectivas soluciones a los impactos negativos que se suceden debido a la privatización y ausencia de planificación de la ciudad, como lo es el aumento de la pobreza, la escasez de los recursos naturales y la exclusión social (Zapata et al., 2021).

La diversidad y potenciales de la ciudad generan patrones de urbanización y modelos de desarrollo. En el caso de los países del tercer mundo se suelen caracterizar por procesos acelerados de urbanización no planificada. En este contexto Molano (2016) manifiesta que los problemas se gestan asociados con el medio ambiente, el espacio público, equipamientos, segregación espacial y exclusión social para distanciar a la ciudad de ser un territorio equitativo para su población.

### **La perspectiva de la sostenibilidad**

La perspectiva de la sostenibilidad requiere construir indicadores que sean discutidos entre todos los actores que participan en la toma de decisiones sobre la vivienda. Los ciudadanos, los profesionales y los funcionarios deben internalizar los conceptos referidos a la sostenibilidad urbana (Cortés y Peña, 2015).

El trabajo con las reglas del urbanismo sostenible no es sencillo. En algunos casos se violentan a favor de intereses comerciales y financieros ligados con la renta urbana. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe [Cepal] (2009) la Carta Iberoamericana aborda la problemática del proceso de construcción social de las políticas públicas, reconociendo el derecho de la ciudadanía a intervenir en las distintas fases del proceso de formación de las políticas, vigilar y controlar la prestación de los servicios, ser consultado y participar en la elaboración de las normas y su modificación, obtener información y denunciar los obstáculos para la participación y organizarse en colectivos, asociaciones representativas destinadas a influir sobre la gestión pública, seguirla y evaluarla.

### **Indicadores relacionados con el gobierno del espacio a nivel del proyecto/emprendimiento.**

La Delimitación de los espacios de dominio público, del consorcio y del propietario individual. Capacidad de Gobierno del consorcio, comunidad de residentes o propietarios, es un indicador que combina: número de residentes, nivel de ingreso promedio y nivel educativo promedio.

Es necesario analizar la capacidad de Internet como una herramienta o soporte que viabiliza una filosofía de gestión novedosa en interés de garantizar el desempeño del gobierno y los ciudadanos en la gestión pública y sus consecuencias (Zapata et al., 2021). No hay



dudas de que Internet ha cambiado la cultura y por lo tanto la forma en que funciona la sociedad actual, ha hecho que el concepto de gobierno abierto sea menos utópico.

Carreño y Alfonso (2018) señalan que no hay dudas de que el progreso tecnológico ha sido una fuente importante de cambios culturales. En la actualidad la mayoría de las aplicaciones técnicas son rápidamente aceptadas por el mercado y los usuarios sin ningún tipo de coerción.

### **Indicadores relacionados con el espacio público y la movilidad**

En ciudades como Guayaquil, Quito, Cuenca y Portoviejo el espacio público se torna importante y necesario en el diario de vida de la sociedad. Contar con plazas, parques, mercados, canchas deportivas, que se convierten en lugares de visitas diarias para cumplir actividades sociales, deportivas, de recreación, que tienen un significado extraordinario y convidan a otras ciudades como Manta para plantear la construcción de nuevos parques de extensiones considerables.

En el caso de la ciudad de Portoviejo los parques de la Rotonda, Las Vegas y Mamey son visitados a diario para cumplir las actividades antes mencionadas, en este sentido llama la atención una actividad en particular que consiste en festejar y tomarse fotos con el entorno de fondo para promover eventos sociales como matrimonios, fiestas de cumpleaños entre otros, o festejos peculiares de diversa índole, colocando pintorescos arreglos sobre los jardines de estos sitios.

La actividad deportiva y de salud se suscitan diariamente con canchas de diversos usos, ciclo vías y clases de baile terapias que son muy concurridas y abonan a la salud física y mental de la sociedad.

Otras de las actividades que se realizan en estos espacios es la venta de libros, campañas de vacunación, ferias de demostración y expendio de diversos productos, además de patios de comida, con usos socio comerciales que amplifican el perfil de la oferta a la ciudadanía. En el caso de Portoviejo el parque la Rotonda alberga la Registraduría de la Propiedad del cantón Portoviejo,

Otro de los aspectos fundamentales es la accesibilidad a estos espacios públicos, por lo que es importante considerar los resultados de diversos autores del tema. Para estudiar las condiciones de acceso al equipamiento urbano se midió la facilidad de acceso a ellos con respecto al costo de viaje, la distancia y el tiempo, de acuerdo con los resultados obtenidos por Thornton et al. (2011). Se midió la accesibilidad a áreas verdes, en correspondencia con los aportes realizados por Montoya-Domínguez y Rojas-Robles (2016). La disponibilidad del equipamiento deportivo a partir de los aportes realizados por Higgs et al. (2015), así como la existencia y disponibilidad de bibliotecas en correspondencia con los resultados aportados por Guo et al. (2017). No obstante, existen pocos aportes sobre el tema relacionado con la distribución de los grupos socioeconómicos (Doriwala y Shah, 2010).

Concebir el espacio público como eje de la ciudad, liberándolo de su función al servicio del automóvil, la movilidad es un elemento fundamental para la competitividad de las ciudades, pues determina la forma en que el talento se mueve para realizar sus actividades



diarias. Para ello, las opciones de transporte deben ser seguras, de calidad, accesibles, asequibles, sustentables, innovadoras, convenientes y suficientes (Dziekonsky et al., 2015).

Son muchos los factores que influyen en la gestión de la movilidad urbana. Entre ellos los problemas de congestión del tráfico y los aspectos derivados del mismo como el consumo de energía, la contaminación, la siniestralidad, el consumo del espacio público y el ruido (Casares 2007). También se analizan otras situaciones que contribuyen a la degradación de zonas urbanas, a la salud y calidad de vida, al consumo de espacio y el crecimiento de las actividades productivas. En ese sentido, la gestión de la movilidad en las megaciudades debe tener en cuenta otros aspectos que constituyen motores de cambio en las grandes ciudades.

Las tendencias como la sobrepoblación prevista para el año 2050 en las grandes ciudades indica que, casi el 70% se concentrará en megaciudades (Organización de las Naciones Unidas [ONU], 2019). Lo que incrementará la demanda de transporte urbano, tanto dentro de las propias ciudades como en las áreas interurbanas, donde eventualmente habrá más áreas industriales, ciudades comerciales o áreas residenciales.

El problema no es solo de espacio, tráfico o transporte público. Se deben abordar otros aspectos socioeconómicos derivados del envejecimiento de la población, la movilidad diaria o las diferentes necesidades de servicios (Franco, 2020).

El concepto de ciudad inteligente puede ser la piedra angular para mejorar las comunicaciones y las infraestructuras, basándose en redes tecnológicas ligadas al suministro de servicios digitales para los ciudadanos y permitir la evolución hacia el concepto de movilidad inteligente, acotando en lo fundamental que en cualquier caso no se debe desatender el tema social.

La evolución de los patrones de consumo es otro factor que se debe considerar en los nuevos modelos de gobernanza urbana. La industria logística debe estar a la vanguardia de las tendencias de innovación de clientes que actúan de acuerdo con nuevos hábitos, valores, prioridades y patrones de consumo. Se deben considerar nuevos modelos de gestión del transporte privado con movilidad limitada y niveles de calidad crecientes. Los costes de transporte suponen alrededor del 12% de las finanzas de los ciudadanos, lo que requiere nuevos conceptos de movilidad (Salazar et al., 2019).

Los nuevos modelos de gestión del transporte serán determinantes para la adaptación al nuevo modelo social de las megaciudades, de lo contrario se asume un riesgo de colapso de las economías.

Salazar et al. (2019) reflexiona sobre la ubicación espacial de los centros de producción y consumo. Señala que no se deben planificar en zonas que consuman largos tiempos de viaje y fundamentalmente los centros de espacio público deben tener fácil y pronta accesibilidad evitando que su utilización sea prohibitiva por efecto de los costos y del transporte a utilizar.

Un aspecto fundamental para afrontar la movilidad urbana en las mega ciudades será la aplicación de medidas innovadoras vinculadas con la sostenibilidad y el medio ambiente. Existen estudios que pronostican aumentos en la demanda del transporte del orden del 50%



para el caso de viajeros y de más del 75% para el transporte de mercancías (Porras, 2022), lo que influirá de modo decisivo en los nuevos modelos de gestión de la movilidad en las ciudades.

Algunas ciudades europeas tienen sanciones por los actuales niveles de contaminación y ruido, por lo que comenzaron a implementar nuevas tasas en función de las características de los vehículos, peajes, parquímetros o sistemas de seguimiento inteligente mediante tecnologías de adquisición de datos. La sostenibilidad basada en la reducción de elementos contaminantes será otro de los motores del nuevo modelo de gestión de la movilidad.

La solución resulta compleja, pero no puede dejar de considerar los tres factores aquí mencionados. Sin duda, en los próximos años asistiremos a nuevos modelos de movilidad urbana basados en el tráfico de datos en tiempo real, que permita equilibrar el crecimiento de las megas ciudades con la sostenibilidad de los hábitos de vida de los ciudadanos.



## Resultados y Discusión

### Clasificación y tipos de equipamiento urbano

En la actualidad existen diversos tipos de mobiliario urbano. Cada uno está diseñado para brindar ergonomía y confort a todas las personas dentro de una ciudad o comunidad. Dentro de los más conocidos se encuentran las bancas urbanas que se ubican en parques y mesas de picnic. De modo general se protegen del Sol mediante el sombreado de los árboles o por cubiertas que proporcionan diversión y esparcimiento al público. Dentro de los más destacados están los juegos para parques infantiles, mesa de ajedrez, tenis de mesa, áreas con equipamientos para la ejercitación física, el tablero de básquetbol o juegos similares (Gutiérrez, 2014).

Las áreas de juego favorecen la posibilidad de que las personas se reúnan en espacios divertidos, con áreas verdes y regularmente mantenidas. En los parques de las ciudades ecuatorianas como Portoviejo existen máquinas para la ejercitación física del cuerpo y otras destinadas a personas con capacidades especiales.

En el parque de la Rotonda ubicado en la ciudad capital de Manabí se ofrece un servicio de arrendamiento de botes a remo o con fuerza motriz por medio de pedales, así como arrendamiento de triciclos colectivos para 4 pasajeros.

Para el mantenimiento del equipamiento urbano se deben considerar las condiciones climáticas particulares de la zona donde se ubica, en especial en climas húmedos y cálidos dónde proliferan insectos y hongos que afectan a la durabilidad de los materiales y por efecto de la humedad, sales y lluvias acidas que corroen con relativa facilidad los elementos metálicos de los equipos. Las condiciones de mantenimiento son fundamentales para la preservación de los bienes públicos que posibiliten evitar su deterioro y pérdida del servicio brindado.

### Equipamiento para vías públicas y urbanas

El ordenamiento del territorio es imprescindible para lograr el desarrollo, al igual que una clara definición de las normativas que rigen el tránsito peatonal y vehicular en los espacios públicos y privados. Por lo general estas normativas están internacionalizadas y a pesar de ser difundidas y conocidas en varias partes de nuestra región no se cumplen de modo adecuado.

Se incluyen las señales de tránsito, conos preventivos, semáforos, paradas de autobús, aparca bicicletas y otras señaléticas menos frecuentes. Proporcionan luz a espacios o áreas designadas para garantizar seguridad a los usuarios, así como la usabilidad de los espacios, ya sea en una vía pública transitada por automóviles, como en una avenida alumbrada con bolardos o el uso de luminarias para parques y otros espacios urbanos. Los equipamientos en las vías públicas permiten que los usuarios puedan transitar seguros y con tiempos esperados en su travesía a los lugares de destino.



## Equipamiento para el desecho de residuos y de protección

La sanidad pública es un deber del estado, así como velar por su cumplimiento e igualmente es una obligación del usuario respetar las normas que se emiten al respecto. La falta de cumplimiento de las normas de sanidad pública conlleva a la proliferación de vectores contaminantes que pueden provocar epidemias peligrosas para la vida de los ciudadanos.

El aseo es parte fundamental del convivir público y es imperativo en los parques, canchas, plazas y en centro de concurrencia masiva, por lo que una buena disposición de los lugares donde se ubicaran los desechos líquidos y sólidos es esencial para un espaciamiento sostenible en el tiempo y servir de modo eficiente para los fines sociales que fueron proyectados.

El mobiliario urbano sirve para facilitar que los espacios públicos se mantengan limpios en todo momento. Un ejemplo son los botes de basura que se ubican en los parques. Existen diferentes tipos de botes contenedores de basura fabricados con materiales y colores específicos que facilitan la clasificación de los desperdicios. Están fabricados con materia prima resistente y perdurable.

La clasificación se materializa con equipos que protegen a los ciudadanos de la lluvia u otros eventos climáticos. Las paradas de autobuses techadas constituyen el ejemplo más común de esta categoría.

Existen mobiliarios que no poseen categoría como los paraderos, bebederos de agua potable, los portabicicletas, bolardos que impiden el paso de bicicletas o aparcamiento de vehículos, postes y vallas, quioscos de ventas de alimentos, casillas telefónicas, hidrantes y sanitarios públicos.

## Características generales del equipamiento urbano

Cada tipo de mobiliario urbano posee diferentes características y particularidades. Entre ellas se encuentra el fomento de la convivencia social al promover la creación de puntos focales comunitarios donde las personas pueden reunirse y socializar. Los asientos, las jardineras y los muebles interactivos son algunos ejemplos característicos.

Según Porras (2022) los contenedores de basura instalados en las comunidades ayudan a alentar a las personas y a los ciudadanos a eliminar los desechos correctamente. En consecuencia, el mobiliario urbano reciclado reduce la contaminación.

El mobiliario urbano debe ser amigable con el ambiente, cumplir con las normas que rigen su construcción, de fácil mantenimiento, de fácil acceso y mantener las medidas de precaución para evitar accidentes con los usuarios y fundamentalmente los niños. Es fundamental que sean inclusivos y cuenten con los elementos para brindar un buen servicio a las personas con capacidades especiales.



## Importancia del equipamiento urbano

La habitabilidad en armonía dentro de una ciudad se mide por las comodidades y servicios disponibles para las personas los habitantes. Guzmán et al. (2018), señala que el mobiliario urbano tiene una importancia fundamental al momento de ofrecer a los ciudadanos soluciones que hagan la rutina diaria más agradable y funcional.

Estas instalaciones del equipamiento urbano facilitan que las personas tomen un descanso o simplemente socialicen. El diseño del equipamiento urbano debe facilitar la inclusividad, facilidad para su utilización por los pequeños y adultos mayores, madres que llevan en brazos a sus hijos e incluso personas con diferentes tipos de capacidades especiales. Depende de la conciencia de los ciudadanos preservar las condiciones de cada mobiliario instalado en los lugares públicos.

## Políticas públicas

Desde la década de los setenta la formulación e implementación de la política nacional ha pasado por diferentes circunstancias, énfasis y contexto. Se formulan en diferentes sistemas políticos donde varios actores se involucran y desde los diferentes sectores se proponen leyes afines a sus temas e intereses políticos.

La tranquilidad y comodidad de la convivencia social repercute en el logro de un mejor habitat para las personas, lo que influye en el desarrollo de la sociedad. Se puede mencionar que una acertada política general aplicada a la vivienda social se convierte en el contenido de la política general de la vivienda, que puede afectar la cultura institucional, las costumbres, la política, la historia, las creencias, actitudes e intereses más importantes de acuerdo con los diferentes actores (López, 2009).

El análisis de las políticas públicas sugiere una nueva forma de enfocar el comportamiento de las instituciones públicas. El resultado de esta acción y el proceso por el cual surge se desarrolla y transforma en resultados de impacto en la sociedad. Proceso, acción y resultado son conceptos que llevan a una perspectiva dinámica. Capera y Galeano (2017) analizan que la creación de políticas públicas no es un hecho aislado en un país, sino que responde a un marco de tendencias internacionales que afectan a diferentes países.

La eficacia y eficiencia de la política general de vivienda depende de la medida en que fueron adoptadas, discutidas, ratificadas e implementadas. Su análisis brindará elementos importantes para una nueva legislación y un proceso de implementación que considere la vivienda como un derecho individual y colectivo, sumándose a otros derechos del hogar, comunidad, parroquia, ciudad, estado, región y el mundo por la calidad de vida.

## Las políticas de vivienda social en Ecuador

Al igual que en la región suramericana en Ecuador existen problemáticas, que tienen como antecedentes un aceleramiento experimentado desde la segunda mitad del siglo XX por una estructura social caracterizada por marcadas inequidades socio-económicas, una escasa inversión social resultante del déficit presupuestario acumulado, una escasez de suelo como un bien cada vez más escaso y no reproducible, que deriva en una dinámica urbana de carácter



especulativo. Sin embargo, pese a los aspectos estructurales señalados las políticas de vivienda se diseñaron e implementaron a partir de una lectura reduccionista enfocada en el déficit cuantitativo habitacional.

Si bien hubo precedentes de políticas de vivienda en la década de los años veinte del siglo XX, algunos planes de vivienda promovidos por las autoridades locales y los niveles de bienestar no se implementaron hasta finales de la década de los años sesenta. La política se comienza a formular en sentido literal siguiendo el paradigma de desarrollo Keynesiano dominante en la región, con el gobierno estatal asumiendo todos los roles en la elaboración de la política social para la transformación de las políticas de vivienda social (Olejarczyk, 2020).

La noción de ciudad concreta transformadora de cada política incide de modo directo en el territorio, ya que los diferentes procesos urbanos son el resultado de una serie de decisiones y omisiones de varios actores (incluido el Estado), que en su interacción dejan ciertas huellas y define la distribución espacial.

La aplicación de una política social en el campo específico del estudio debe ser moderna, mediante la aplicación de los conceptos experimentados en países cercanos con similares condiciones socioeconómicas y fundamentalmente de costumbres, recordando que las leyes tienen un gran contenido social y por lo tanto deben estar socialmente aceptadas.

Godoy y Carrión (2023) realizaron un estudio con el propósito de implantar un prototipo de vivienda de interés social en la comunidad Alta, ubicada en el cantón de Chillanes, provincia de Bolívar. Para lo que se realizó un análisis ambiental relacionado con la justicia climática. Dicho análisis evaluó las condiciones propicias para la creación de estructuras térmicamente confortables y edificios en zonas adecuadas. Como resultado se implementó un modelo de evaluación que validó la relación desfavorable de la industria investigada e impidió que las viviendas se adaptaran al clima local y a las condiciones ambientales. La evaluación energética determinó la comodidad de la ventilación adaptativa en la zona de estudio.

Para evaluar la accesibilidad a los elementos urbanos de los proyectos de vivienda social se tomaron como referencia dos proyectos de equipamiento urbano para vivienda social bajo el paradigma de "Planificación de prototipos y construcción de vivienda social". De esta manera, se desarrolló una metodología que permitió hacer el análisis correspondiente.

Se identificaron las necesidades y requisitos de los proyectos urbanos con elementos de carácter social, como rutas entre dos o más puntos de recorrido a pie, en vehículo privado o en transporte público. Se consideraron los elementos urbanos de carácter público desde guarderías hasta universidades en el ámbito educativo, desde centros de salud hasta hospitales en lo relacionado con la salud pública, así como parques en el ámbito recreativo. La metodología se centra en determinar la extensión requerida de los proyectos de vivienda social en relación con los elementos urbanos. Se establece un área de influencia a través del análisis documental de proyectos previos, así como parámetros tales como la distancia óptima y una distancia máxima de 15 km considerada inadecuada para un proyecto.



Se detallan y ubican los elementos urbanos en función de los servicios que ofrecen. También se analizan las distancias recorridas por peatones, transporte público y vehículos privados. Finalmente se caracteriza la accesibilidad del proyecto de vivienda social.

De acuerdo con la investigación llevada a cabo por Medina y Orellana (2020), los entramados de las estructuras residenciales representan el elemento esencial de las urbes, abarcando no solo los edificios destinados a la vivienda, sino también los espacios públicos adyacentes como calles, avenidas, bulevares, plazas y jardines comunitarios. Carreño y Alfonso (2018) destacan la importancia de considerar los factores actuales de urbanidad. Dado que las necesidades en materia de vivienda social experimentan un cambio notable en los últimos años, se sugiere la implementación de instalaciones básicas para la vivienda y para el esparcimiento. Parte integral de dichos equipamientos son las aperturas que permiten a los barrios acceder a espacios de relevancia social.

En el contexto de Ecuador los proyectos de vivienda social evolucionaron de manera progresiva con ajuste en las políticas gubernamentales. Durante los períodos de gobierno entre 2012 y 2018 se realizaron inversiones significativas en el contexto social, que abarcó planes habitacionales y equipamientos urbanos como parques, instituciones educativas e instalaciones públicas para la promoción del desarrollo inclusivo y equitativo de la sociedad.

La relación entre las condiciones socioeconómicas y las condiciones ambientales de los habitantes de la ciudad resulta en todos los casos de una dependencia espacial, es decir, la importancia del espacio como elemento estructural fundamental para explicar procesos de crecimiento, desarrollo urbano y social.

Resulta clave mantener la observancia de las relaciones específicas y generales de distribución y proximidad en áreas públicas, en especial para favorecer las áreas verdes urbanas para lograr un equilibrio ambiental favorable del componente urbano de la ciudad en relación con el medio ambiente.

Las políticas públicas relacionadas con el urbanismo deben garantizar el ahorro en la economía familiar en el uso de los servicios públicos, a partir de que la mayor parte de las actividades se realicen en lugares cercanos a los hogares. La generación de centros comerciales que tengan un tamaño en relación con el número de habitantes a servir, y las condiciones económicas de la sociedad, lo que crearía fuentes de trabajo y un crecimiento económico del sector comercial.

En cuanto al equipamiento educativo se debe lograr que las urbanizaciones mantengan una alta accesibilidad en cuanto a los jardines de infantes y escuelas, en el caso de los institutos y universidades pueden experimentar un nivel medio de accesibilidad. En cuanto al equipamiento de salud se debe garantizar que la urbanización tenga un nivel alto de accesibilidad, mientras que los hospitales tengan un nivel medio y bajo. Respecto a los parques la urbanización debe tener un alto nivel de accesibilidad.



## Conclusiones

La determinación de las particularidades del acceso a tejidos estructurales de vivienda ha demostrado ser un indicador valioso para estimar el acceso de la población a las áreas públicas de convergencia social, por lo que resulta una información útil para la planificación de la gestión urbana por parte de las autoridades facultadas.

El desarrollo urbanístico como prioridad debe tener en cuenta el equipamiento para mejorar la calidad de vida de los habitantes, que requiere no solamente de la generación de políticas públicas sino también de la realización de investigaciones profundas dirigidas a garantizar los requerimientos necesarios para generar bienestar y una convivencia social sana.

Una política pública acertada genera beneficios para los habitantes de las ciudades en la utilización eficiente de los servicios y una distribución equitativa de los beneficios, por lo que se debe implementar de modo obligatorio su control y fiscalización permanente.



## Referencias bibliográficas

- Cáceres, C., y Ahumada, G. (2020). Acceso a equipamiento urbano y calidad de vida. Quilpué y Villa Alemana, Chile. *Bitácora urbano territorial*, 30(3), 263-275. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n3.86844>
- Capera, J., y Galeano, H. (2017). Las políticas públicas un campo de reflexión analítica entre la ciencia política y la administración pública latinoamericana. *TELOS. Revista de Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*, 19(2), 366 – 387. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=99376445009>
- Carreño, C. y Alfonso, W. (2018). Relationship between the processes of urbanization and international trade, and its impact on urban sustainability. *Cuadernos de vivienda y urbanismo*, 11(22), 1-29. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7300651>.
- Casares, P. (2007). El cuerpo y las ciencias sociales. *Revista pueblos y fronteras digital*, 2(4), 38-93. <https://doi.org/10.22201/cimsur.18704115e.2007.4.217>
- Gutiérrez, J. (2014). Planeación Urbana: crítica y tendencias desde el campo de la Teoría. El caso del estado de México *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 24(1), 1-20. <http://www.scielo.org.co/pdf/biut/v24n1/0124-7913-biut-24-01-19.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe [Cepal]. (2009). Gestión Pública. Elac, 10-20. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36928/1/elacnewsletter9\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36928/1/elacnewsletter9_es.pdf)
- Cortés Mura, H. G., y Peña Reyes, J. I. (2015). De la sostenibilidad a la sustentabilidad. Modelo de desarrollo sustentable para su implementación en políticas y proyectos. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 1(78), 40-54. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=20640430004>
- Doriwala, Hiral, y N. C. Shah. (2010). GIS-Based analysis of facility provision accessible to different socioeconomic groups in Surat city. *World Applied Sciences Journal*, 9(7). 740-745. <https://citeseerx.ist.psu.edu/document?repid=rep1&type=pdf&doi=77475799aa25919ad3df0515be21a7151a11ed0e>
- Dovey, K., y Pafka, E. (2020). What is walkability? The urban DMA. *Urban Studies*, 57(1), 93-108. <https://doi.org/10.1177/0042098018819727>
- Dziekonsky, M., Rodríguez, M. J., Muñoz, C., Henríquez, C., y Muñoz, A. (2015). Espacios públicos y calidad de vida: Consideraciones interdisciplinarias. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 1(28), 29-46. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=45955899002>
- Forrest, R. (2008). ¿Who cares about neighbourhoods?. *International Social Science Journal*, 59(191), 129-141. <https://doi.org/10.1111/j.14682451.2009.00685.x>
- Forrest, R., y Kearns, A. (2001). Social cohesion, social capital and the neighbourhood. *Urban Studies*, 38(12), 2125-2143. <https://doi.org/10.1080/00420980120087081>
- Franco Calderón, A. M. (2020). *Marginalidad oculta: políticas de vivienda social*. Programa Editorial Universidad del Valle. <https://elibro.net/es/lc/uleam/titulos/189372>
- Godoy Chacha, J. D., y Carrión Ordóñez, A. A. (2023). Diseño y planificación de prototipo de vivienda de interés social en comunidades: caso de estudio. *Revista de investigación y pedagogía del arte*, 13(1). 1-22. <https://publicaciones.ucuenca.edu.ec/ojs/index.php/revpos/article/view/4467/3438>



- Guo, Yingqi, Chee Hon Chan y Paul SF Yip. (2017). Variación espacial en la accesibilidad de las bibliotecas en Hong Kong. *Library & Information Science Research*, 39(4). 319-329. <https://doi.org/10.1016/j.lisr.2017.11.007>
- Guzmán, C. H., Arteaga Arredondo, I. C., y Mayorga Henao, J. M. (2018). *Mixtos + compactos: equipamientos de alta densidad e intensidad urbana*. Universidad de los Andes. <https://elibro.net/es/lc/uleam/titulos/118307>
- Harvey, David. (2008). La libertad de la ciudad. Antípoda. *Revista de antropología y arqueología*, 7, 15-29. [http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1900-5407200800020003&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1900-5407200800020003&script=sci_arttext)
- Hernández Sampieri, R. Fernández Collado, C., y Baptista Lucio, P. (2010). *Metodología de la investigación*. Mc Graw-Hill (2010). <https://www.smujerescoahuila.gob.mx/wp-content/uploads/2020/05/Sampieri.Met.Inv.pdf>
- Higgs, Gary. Mitch Langford., y Paul Norman. (2015). Accessibility to sport facilities in Wales: A GIS-based analysis of socio-economic variations in provision. *Geoforum*, 62. 105-120. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2015.04.010>
- Israel, Emil y Amnon Frenkel. (2018). Justicia social y desigualdad espacial: hacia un marco conceptual. *Progress in Human Geography*, 42(5). 647-665. <https://doi.org/10.1177/0309132517702969>
- Lambea Rueda, A. (2021). *Retos del derecho civil. Derecho a la vivienda: desarrollo y sostenibilidad, imagen y mito*. Dykinson. <https://elibro.net/es/lc/uleam/titulos/220484>
- Larrañaga, O. (2010). Las nuevas políticas de protección social en perspectiva histórica. *Documento de Trabajo*, 4(9) Penud Chile. [https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/migration/cl/undp\\_cl\\_pobreza\\_Nuevas\\_políticas\\_prot\\_social\\_2010.pdf](https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/migration/cl/undp_cl_pobreza_Nuevas_políticas_prot_social_2010.pdf)
- López Bernal, O. (2009). Panorama urbano de los Equipamientos de Educación Superior (EES) en la ciudad de Bogotá: proyecto arquitectónico y urbano. *Revista de Arquitectura*, 11(1), 2009. Red Universidad Católica de Colombia. <https://elibro.net/es/lc/ulea>
- Medina, P., y Orellana, A. (2020). *Fragmentos urbanos*. RIL editores. <https://elibro.net/es/lc/uleam/titulos/188742>
- Molano Camargo, F. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Folios*, 44, 3-19. <https://doi.org/10.17227/01234870.44folios3.19>
- Montoya-Domínguez, Estefanía, y Rojas-Robles, Rosario (2026). Elementos sobre la gobernanza y la gobernanza ambiental. *Gestión y ambiente*, 19(2), 302-317. <https://doi.org/10.15446/ga.v19n2.58768>
- Olejarczyk, R. (2020). *Tiempos y lugares de la política de vivienda*. Espacio Editorial. <https://elibro.net/es/lc/uleam/titulos/177795>
- Organización de las Naciones Unidas [ONU]. (2019). El futuro de la humanidad se juega en las ciudades.. <https://news.un.org/es/story/2019/02/1451862>
- Ornés, S. (2009). El urbanismo, la planificación urbana y el ordenamiento territorial desde la perspectiva del derecho urbanístico venezolano. *Politeia*, 32(42), 127-225. <https://www.redalyc.org/pdf/1700/170014942008.pdf>
- Ortiz Escalante, S. (2017). Urbanismo desde la perspectiva de género. Buenas prácticas con perspectiva de derechos humanos. *Defensor*, 5-10. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r36100.pdf>

- Porras Belarra, J. (2022). *Política de consumidores*. Universidad San Pablo CEU. [https://www.comunidad.madrid/sites/default/files/2022\\_politicas-ue\\_consumidores\\_3.pdf](https://www.comunidad.madrid/sites/default/files/2022_politicas-ue_consumidores_3.pdf)
- Reid, E., y Handy, S. (2009). Measuring the unmeasurable: urban design qualities related to walkability. *Journal of Urban Design*, 14(1), 65-84. <https://doi.org/10.1080/13574800802451155>
- Salazar Lozada, G. M., García Rodríguez, J. F., y Méndez Olán, L. A. (2019). Análisis del patrón de comportamiento del consumidor de Quito, Ecuador. *Revista Hitos*, 25(72), 173-190. <https://doi.org/10.19136/hitos.a25n72.3374>
- Thornton, Lukar E., Jamie R. Pearce y Anne M. Kavanagh. (2011). Uso de sistemas de información geográfica (SIG) para evaluar el papel del entorno construido en la influencia de la obesidad: un glosario. *Revista internacional de nutrición conductual y actividad física*, 8(71). 1-9. <https://link.springer.com/article/10.1186/1479-5868-8-71>
- Zapata, M., González, C., Najman, M., y Corti, F. (2021). Políticas habitacionales de mixtura social en escenarios de renovación urbana. El caso del Plan de Soluciones Habitacionales en la traza de la ex-Autopista 3, Ciudad de Buenos Aires, Argentina. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 30(1), 45-65. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v30n1.81574>

**Conflictos de intereses:**

Los autores declaran que no existe conflicto de interés posible.

**Financiamiento:**

No existió asistencia financiera de partes externas al presente artículo.

**Agradecimiento:**

N/A

**Nota:**

El artículo no es producto de una publicación anterior.