



Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas  
Facultad de Construcciones  
Departamento de Arquitectura

# Trabajo de Diploma

Contextualización del enfoque de género en el diseño urbano a través de un estudio de caso: Provincia Villa Clara

**Autor**

Roberto Ripoll Castellanos

**Tutoras**

Lic. Dayana Mesa Martínez

MSc Arq. María Guillermina Sánchez Oviedo

**Consultante**

MSc. Rodolfo P. Ripoll Salcines

Santa Clara, 2012

## ***Pensamiento***

***La transformación de una sociedad diferenciada por el género requiere  
una transformación de sus estructuras e instituciones.***

***Judith Lorber***

(Encyclopedia of Sociology, 2001: p. 1063).

## **Dedicatoria**

*A los tesoros más grandes que tengo, mis padres y mi hermano... a la memoria de mis seres queridos y a José Antonio Cruz (El Ruso).*

## Agradecimientos

*A todas las personas que durante mi vida, han sido partícipes de lo que hoy se consume con la realización de este trabajo. En especial, a TODA mi familia, por entregarme todo el amor del mundo y por enseñarme que la felicidad no es una utopía.*

*A todo mi grupo y profesores de la universidad, en especial a Pereira, por ser humano antes que profesor.*

*A mis tutoras: A Dayana, por hacer tiempo cuando no lo había y dedicarlo expresamente a mí. A Guillermina, por revisar siempre a tiempo la investigación.*

*A la 1<sup>er</sup> Teniente: Leticia Medina Rodríguez, instructora política de la Tercera Unidad de la PNR en Santa Clara, por dedicarme mucho tiempo.*

*A mis amigos, que por suerte y gracias a dios, puedo decir que: “tengo de toda la vida”:*

*A mis tres mosqueteros de la UCLV, los nenes!!!, Diu, You y Yarie, por ser mi familia y por ser “incondicionales”. Cada uno de ustedes sabe el lugar que ocupa en mi corazón, sin ustedes, hubiera sido difícil llegar hasta aquí, porque me regalaron más que su amistad... sería injusto hacer un a parte para cada uno de ustedes, cuando los cuatros somos inseparables. LOS QUIERO*

*Al piquete del fútbol en la U, a Manuel, Erick, Nesti y a ese hermano que brilla como la copa del mundo, Andy.*

*A la gente del cuarto del U5: Jaimillo, Fide, Randy, Yander, Julio, Yendry, Alexis, Alexander y a dos que no podían faltar, al gordo Yensy y a Marlon. Al equipo del G8: a Fide, a Zuri, el Rúben y el Meketrefeeeeeee (tú estás más loco que una cabraaaaaa)!!!!*

*A mis niñas del 102 B del 900, las adoro a cada una de ustedes!!!, mi vida en la UCLV, no se puede contar si no están presentes.*

*A Horacio, por quererme y aconsejarme como un padre.*

*A Asie, por no dudar ni un segundo en darme su amistad, a sua mamma y suo babo.*

*A Paneco, estos agradecimientos no alcanzan para decir tanto sobre ti.*

*Al Yumaaaa, que decirte mi hermano, la vida nos cruzó hace tres años y nos enlazó por siempre sin condición, por estar cuando más lo necesito, por ser mi apoyo, eres de “Special One”. Al igual que Daimí, mi hermanita, por abrirme tu corazón y darme tu cariño, por ser más de lo que esperaba.*

*A los que crecieron conmigo, a Pepe y Sadiel (Grande), a dos que son mi sangre, al Gordo y a David, gracias por apoyarme sin importar hora ni día...Ah!!!! y a la Posta, ezquifosooooo!!!!.*

*A Mary, Osvaldo, Maydo, Wellington y Faby, por acogerme en su familia como uno más.*

*A Maydi, tu apoyo es insuperable, las palabras sobran en este apartado para poder referir tanto.*

*A Antonio Muelas, por ser un crack y violar las reglas de la radio para dar valor a nuestra amistad, por hacer que tu energía llegara a mi cuando más lo necesité.*

*A Gise (como te quiero), a la Flaca y a Ernesto, por todas las cosas lindas que hemos pasado juntos.*

*A Bukie, por ser TÚ al cuadrado, por hacerme crecer... por ser infinita, porrr!!!*

*A mi mami Olgui, por regalarme la oportunidad de tener dos madres en la vida, por tu apoyo, por estar a la altura de la mejor mamma de mundo... tú nombre lo llevo escrito con letras de oro en mi corazón.*

*A la Tita por su carácter angelical y a mi abuela Caruca, por su preocupación encomiable siempre.*

*A mis padres!!!!... woffffffff!!!!!!!!!!!!!! Que difícil resumir tanto que se quiere decir sobre estos dos seres sobrenaturales, ustedes son mi paradigma a seguir. El trabajo que emplearon con todo gusto en mí, hoy se los devuelvo en un ínfimo por ciento, que sé perfectamente, que JAMÁS!!! será recíproco, porque resulta imposible igualar tanto amor que en mí han desbordado... sin ustedes esta investigación hubiese sido imposible.*

*A mi fratelo italiano, por abrirme siempre los caminos, por ser mi guía, por acompañarme en cada victoria y derrota de mi vida, por hacerme ver que los ídolos, no solo corren detrás de un balón, sino que a veces hay quien tiene la fortuna de seguirlo y compartir sus apellidos.*

*Y por supuesto, a quienes me conocen bien, no les va a parecer una locura lo que voy a decir... A mi Real Madrid, por darme muchas alegrías y por ser gestor de mis únicas sonrisas cuando los días están grises.*

## Resumen

Los estudios con enfoque de género abarcan todas las dimensiones del urbanismo. Dentro de su dimensión física, se afirma la existencia de una relación entre el diseño urbano y la equidad de género, alegándose un diseño de las ciudades que crea una situación de desventaja para las mujeres. La construcción de indicadores de género, aplicados a las realidades sociales de determinados países para identificar tales inequidades, está convocando a la arquitectura a implementar un grupo de recomendaciones en relación con el diseño urbano. En este sentido, la presente investigación se propuso fundamentar, a partir de un estudio de caso: Provincia Villa Clara, la necesidad de contextualizar el enfoque de género en el diseño urbano. Se analizaron los referentes teórico-metodológicos de este enfoque y las propuestas que a partir de él se hacen por parte de autoras, e instituciones foráneas e internacionales. Se demostró que los indicadores de género propuestos internacionalmente no operan como tales en la realidad socio-económica de la provincia estudiada. Igualmente, se demostró que las referidas recomendaciones para el diseño urbano, si bien no basadas en indicadores de género, sí son de posible y necesaria aplicación, estando incluso la mayoría de ellas previstas en los documentos de planificación física y normas cubanas. Se razona finalmente que esto constituye una fortaleza de la provincia para la implementación de cualquier proyecto internacional, al contar en su línea base con la existencia previa de documentos de carácter vinculante, plenamente coincidentes con las mencionadas recomendaciones, así como con una voluntad política del Estado que, en sentido general, reconoce la necesidad de solucionar toda la problemática social involucrada en ellas.

## Abstract

Studies with a gender approach cover all aspects of urbanism. Within its physical dimension, there is an assertion of the existence of a relationship between urban design and gender equity, and an alleged city design that creates disadvantages for women. The construction of gender indicators, applied to the social realities of some countries to identify such inequities, is calling the architecture for the implement of a set of recommendations in relation to urban design. In this sense, through a case study: Villa Clara, the present investigation lays the foundations of the need contextualization of gender approach in urban design. Theoretical and methodological proposals of this approach, made by authors, and foreign and international institutions, were analyzed. It was demonstrated that gender indicators internationally proposed, do not operate as such in the socio-economic reality of the studied province. It was also demonstrated that the referred recommendations for urban design, despite of not being based on gender indicators, are possible and necessary to apply. Moreover, most of these recommendations are already contained in Cuban physical planning documents and standards. There was also identified a political will of the State that, in general, recognizes the need to solve all social problems involved in those Cuban documents and standards. It is finally argued that this entire situation represents a base line and strength of the province for the implementation of any international project.

# Índice

<b>PENSAMIENTO.....</b>	<b>II</b>
<b>DEDICATORIA .....</b>	<b>III</b>
<b>AGRADECIMIENTOS.....</b>	<b>IV</b>
<b>RESUMEN .....</b>	<b>VI</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>VII</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I. REFERENTES TEÓRICO - CONCEPTUALES.....</b>	<b>9</b>
<b>I.1 Perspectiva histórica del diseño urbano .....</b>	<b>9</b>
<b>I.2 Definiciones conceptuales relacionadas con el urbanismo .....</b>	<b>11</b>
I.2.1 Planificación Urbana, resultado de la necesidad de la organización espacial a gran escala.....	13
I.2.2 Diseño Urbano, complemento esencial de un buen urbanismo.....	14
<b>I.3 Tendencias actuales del urbanismo: El enfoque de género como una de las manifestaciones más recientes.....</b>	<b>15</b>
I.3.1 El “género”, una construcción sociocultural .....	16
I.3.1.1 Enfoque de género .....	18
I.3.1.2 Igualdad de género.....	20
I.3.1.3 Equidad de género .....	21

I.3.1.4	Transversalización de género: una visión integradora.....	22
I.3.2	Género y urbanismo: una reflexión necesaria .....	23
I.3.2.1	Relación diseño urbano-equidad de género .....	25
<b>CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>		<b>29</b>
<b>CAPÍTULO II. ANÁLISIS DE PROPUESTAS INTERNACIONALES DESDE EL ENFOQUE DE GÉNERO PARA EL DISEÑO URBANO .....</b>		<b>31</b>
<b>II.1</b>	<b>Indicadores de género .....</b>	<b>31</b>
II.1.1	La dimensión física del espacio público desde un enfoque de género	
	34	
<b>II.2</b>	<b>Análisis de indicadores y recomendaciones desde el enfoque de género .....</b>	<b>35</b>
II.2.1	Indicador de género “Transporte”. Argumentación desde el enfoque de género .....	35
II.2.2	Indicador de género: “Integración de usos y proximidad de servicios públicos”. Argumentación desde el enfoque de género.....	38
II.2.3	Indicador de género: “Seguridad Urbana” (espacio público y seguridad). Argumentación desde el enfoque de género .....	40
II.2.3.1	La seguridad urbana desde la perspectiva criminológica .....	42
II.2.3.2	El sentimiento de inseguridad urbana desde los Estudios CTS .	49
 <b>CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>		<b>51</b>
<b>CAPÍTULO III. CONTEXTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO DE LOS INDICADORES DE GÉNERO EN EL DISEÑO URBANO EN CUBA: CASO DE ESTUDIO PROVINCIA VILLA CLARA .....</b>		<b>53</b>
<b>III.1</b>	<b>Caracterización de la provincia Villa Clara y el municipio y la ciudad de Santa Clara .....</b>	<b>53</b>
<b>III.2</b>	<b>La Planificación Física en Cuba.....</b>	<b>56</b>
III.2.1	Documentos de Planificación Física en Cuba y de la Oficina Nacional de Normalización (NC): finalidades y objetivos generales.....	57

<b>III.3 El “transporte” como posible indicador de género en Villa Clara y Santa Clara .....</b>	<b>60</b>
III.3.1 El tema del transporte en documentos regulatorios y programáticos en Cuba	62
<b>III.4 La “integración de usos y proximidad de servicios” como posible indicador de género en el diseño urbano en Villa Clara y Santa Clara .....</b>	<b>66</b>
III.4.1 El tema de la integración de usos y proximidad de servicios en documentos regulatorios y programáticos en Cuba .....	68
<b>III.5 La “seguridad urbana” como posible indicador de género en el diseño urbano en Villa Clara y Santa Clara .....</b>	<b>75</b>
III.5.1 El tema de la seguridad urbana en las Regulaciones Territoriales y Urbanísticas Santa Clara (DMPF, 2011) .....	78
<b>CONCLUSIONES PARCIALES.....</b>	<b>79</b>
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>	<b>81</b>
<b>Conclusiones Generales .....</b>	<b>81</b>
<b>Recomendaciones .....</b>	<b>83</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>84</b>
<b>ANEXO .....</b>	<b>89</b>

## Introducción

El diseño y funcionamiento de las ciudades condicionan en muchos sentidos la vida de hombres y mujeres, quienes adaptan sus tiempos y movimientos a este modelo espacial. Por eso, suele decirse que unos y otras viven y usan la ciudad en forma diferente, ya que suelen tener necesidades y prioridades contrastantes respecto al uso de los servicios, la infraestructura y el equipamiento urbano. Esto se explica a partir de los diferentes roles y responsabilidades que ambos géneros tienen en la sociedad (Rodolfo Tuirán, 2008).

En función de esta afirmación, tal diferenciación, viene arraigada a la historia de las civilizaciones, estableciéndose desde sus inicios, pues los distintos procesos de urbanización han tenido y tienen marcadas características que definen los usos de los diferentes espacios que los conforman.

Al concebirse este contraste en los diferentes usos que hacen uno y otro género por separados de la dimensión física-espacial urbana, diversos son los estudios que se han puesto en función de la identificación de las causas de este problema, llegando a proporcionar recomendaciones para sus soluciones. Uno de los antecedentes más importantes del campo de investigaciones actuales del binomio género y espacio es, por un lado, el fenómeno urbano como objeto de estudio de la Sociología Urbana y, por el otro, los estudios de género (Olivia Peña, 1998).

Sobre la base de las teorías construidas, como resultado de estas investigaciones, en los últimos tiempos se ha realizado una transversalización del género directamente hacia la esfera del urbanismo, en aras de lograr una equidad entre géneros en el espacio urbano. Alegándose que el nuevo urbanismo se debe realizar con enfoque de género.

En el abordaje de esta temática en los diferentes estudios que se han realizado en relación con el urbanismo, se emplean términos tales como “enfoque de género en el urbanismo”, “enfoque de género en los proyectos de urbanización” y “enfoque de género en el diseño urbano”, entre otras posibles denominaciones. De esto se deriva una confusión de conceptos cuando se habla de “indicadores urbanos de género”, “indicadores de género en los proyectos de urbanización” y los que pudieran considerarse “indicadores de género en el diseño urbano”.

A primera vista, parece existir una identificación entre estas diferentes denominaciones, incluso, en autores como Marta Alonso, Graciela Brandariz e Inés Sánchez de Madariaga, principales exponentes de la temática, resulta en ocasiones difícil definir sobre la base de cuál de ellas se está tratando el tema de la relación “género-urbanismo”. Más aún, en la mayoría de los casos se entremezclan valoraciones que resultan aplicables a uno como a otro caso.

La explicación de todo esto puede entenderse, en primer lugar, a partir de la interpretación bastante amplia que tiene el término “urbanismo” y, como consecuencia de esto, a partir de las valoraciones que hace la “Coordinación de la Red Mujer y Hábitat de Latinoamérica” (CISCSA), una de las organizaciones que se ha dedicado a la construcción de “indicadores urbanos de género”. A partir de sus estudios, resumidos en publicaciones de L. Rainero y Rodigou (2003), se plantea la necesidad de abordar el “espacio público” desde varias dimensiones, a partir de las cuales se deriva la posible construcción de diferentes tipos de indicadores.

De tal forma se identifican las siguientes cinco dimensiones:

1. La dimensión política, que requiere de indicadores de género en relación con la participación ciudadana de las mujeres en los espacios de decisión y gestión en materia de urbanismo, en busca de la equidad de género.
2. La dimensión económica, que requiere de indicadores de género en relación con la redistribución social, que brinden información referida a la inequidad de género en cuanto a la inversión en el espacio público.

3. La dimensión social, que requiere de indicadores de género en relación con los usos del espacio, que brinden información acerca de cómo lo usan hombres y mujeres, y con quién lo usan, así como los obstáculos sociales para su utilización.
4. La dimensión cultural, que requiere de indicadores de género en relación con las opiniones acerca de la naturaleza del ser hombre o mujer y que brinden información diferenciada entre géneros en cuanto a aptitudes, conductas y roles asignados a ambos géneros, permitiendo entender, en la dimensión social, los comportamientos en el uso del espacio público.
5. La dimensión física, que requiere de indicadores de género en el diseño urbano que brinden información acerca de cómo ese diseño urbano permite satisfacer las necesidades prácticas de hombres y mujeres.

Todas las dimensiones del espacio público, arriba mencionadas, son plenamente válidas y necesarias de tener en cuenta para concebir un proyecto específico en materia de urbanismo, y los respectivos indicadores que de ellas se derivan, son susceptibles de análisis para su posible aplicación bajo la denominación genérica de “indicadores urbanos de género”. Para tratar todas estas dimensiones en conjunto y de manera integral, cualquier estudio sobre urbanismo implica un objeto de investigación muy amplio y que demanda en todo caso, del trabajo de un equipo multidisciplinario y, de ser posible, interdisciplinario<sup>1</sup>, en el que se conjuguen las perspectivas de múltiples ciencias: la sociología, la psicología, las ciencias jurídicas, políticas y económicas, la ingeniería civil y la arquitectura; que permitan a esta última una forma de “pensar la ciudad” desde su dimensión física con una perspectiva de género.

---

<sup>1</sup> La interacción de diferentes disciplinas dentro de un trabajo en equipo, va en orden ascendente desde la multidisciplinariedad, la interdisciplinariedad, hasta la transdisciplinariedad. En ese orden cada especialista irá logrando un mayor nivel de empatía con los restantes. La transdisciplinariedad implica que todos los especialistas conozcan por igual de las restantes disciplinas. En la interdisciplinariedad, los profesionales requieren, además de su conocimiento especializado, un conocimiento elemental de las restantes disciplinas involucradas en el asunto a tratar, que le permita una visión holística e integrada de este. Estas capacidades sólo se logran a través del propio trabajo en equipo y, de ser posible, una formación de postgrado interdisciplinaria. En la multidisciplinariedad cada especialista aporta desde su propia especialidad a un consenso entre todos los especialistas y, en la mayoría de los casos, este es el nivel de interacción que se logra en la práctica.

Por las razones antes expuestas, aunque por momentos sea necesario valerse de consideraciones desde las restantes dimensiones en las que puede ser abordado el espacio público, la presente investigación se centra, desde el área del conocimiento de la arquitectura, específicamente en su dimensión física.

Particularizando en esta dimensión, la generalidad de los estudios de género hasta ahora desarrollados en diferentes países y, por tanto, desde el análisis de diferentes contextos, plantean que existe una relación entre el diseño de los espacios públicos de la ciudad y la equidad de género. Consecuentemente, se plantea que existen determinados indicadores de género aplicables en todo caso a la hora de estudiar el diseño urbano, capaces de brindar información acerca de cómo la ciudad, en el diseño de sus espacios públicos, no ofrece igualdad de oportunidades a hombres y mujeres para satisfacer sus respectivas necesidades prácticas.

No obstante, es necesario destacar que este tema ha sido tratado desde el plano teórico, sin que exista hasta la actualidad un diseño urbano que, logrado a partir de esos fundamentos teóricos, haya permitido una validación en la práctica de los llamados indicadores de género en el diseño urbano (Peña, 1998).

Por otra parte, la totalidad de la literatura consultada sobre este tema, procede de la producción teórica de países con realidades muy propias, particularmente en cuanto a niveles de desarrollo socio-económico y a la situación muy específica de la mujer. Además, las ideas y significados sobre lo femenino y lo masculino no son fijas y varían según el contexto (Peña, 1998). Por lo que, independientemente de que pueda asumirse que existen cuestiones dentro de la temática de género que sean comunes a cualquier contexto, resulta necesario determinar hasta qué punto algunas de las propuestas elaboradas por autoras, e instituciones foráneas e internacionales, son de aplicación general, así como analizar la necesidad de su implementación mediante un ineludible estudio contextual en cada país.

Cuba no está exenta de la necesidad de los estudios de género en el urbanismo. En la sociedad cubana, la incorporación plena de la mujer, tanto en los ámbitos económico, político, como social, no está aislada de complejidades. Su reducida presencia en los cargos de dirección política, la sobrecarga de

roles que la mujer vive por su integración en el mundo público, sin abandonar su tradicional papel en la esfera doméstica y la prevalencia de una cultura patriarcal en la representación que tanto hombres como mujeres construyen sobre la realidad así lo demuestran. En estudios realizados por especialistas en temas de género y equidad, como Clotilde Proveyer (2005), Reina Fleitas (2005) y Teresa Muñoz (2005), se afirma que las transformaciones en las estructuras económicas, políticas y sociales en Cuba no han logrado aún garantizar el reconocimiento pleno de la mujer como ser social, persistiendo, en el plano cultural, estereotipos que obstaculizan la real participación de la mujer en los espacios decisores de la sociedad.

Por otra parte, no es menos cierto que esas transformaciones experimentadas en Cuba durante más de cincuenta años y la situación de la mujer cubana dentro de ellas, así como la situación económica del país, con los logros y dificultades que atañen a toda la sociedad -pesando muchas de estas últimas de manera más marcada sobre la mujer-, imprimen al contexto cubano características muy propias. Esto impide la reproducción mimética, o la importación acrítica de formulaciones que parten de la percepción de otras realidades.

Al tomar en cuenta ambas facetas de la realidad cubana, se evidencia, por una parte, la necesidad de aplicar en Cuba el enfoque de género en el urbanismo y, por otra parte, la necesidad de contextualizar, dentro de ese enfoque más abarcador, el enfoque de género en el diseño urbano.

A partir de esta realidad, la presente investigación se inserta en las líneas del proyecto internacional: "Fortalecimiento de las capacidades locales para la gestión integral del hábitat a escala municipal" financiado por la Agencia Suiza para la Cooperación y el Desarrollo (COSUDE) coordinado por la Facultad de Construcciones de la Universidad Central "Marta Abreu" de las Villas; donde uno de sus ejes centrales es la transversalización de género en el hábitat.

La investigación constituye un estudio preliminar sobre el análisis de la necesidad de la posible aplicación del enfoque de género en el diseño urbano, tomando como escenario la provincia Villa Clara.

**Situación Problemática:** La aplicación de un enfoque de género en el diseño urbano, elaborado desde las realidades socioeconómicas de otros países, requiere de un proceso de contextualización que permita apreciar, desde una perspectiva teórico - práctica propia, la forma en que debe ser aplicado a la realidad cubana y, particularmente, a la provincia Villa Clara. Sin embargo, no existen estudios que aporten los elementos necesarios para esa contextualización.

**Problema Científico:** ¿Cuáles son los elementos de contextualización a tener en cuenta para aplicar el enfoque de género en el diseño urbano en Villa Clara, a partir de las propuestas elaboradas por autoras e instituciones foráneas e internacionales?

**Objeto de Estudio:** Las propuestas elaboradas por autoras e instituciones foráneas e internacionales para la aplicación del enfoque de género en el diseño urbano.

**Campo de acción:** La aplicabilidad en la provincia Villa Clara de las propuestas elaboradas por autoras e instituciones foráneas e internacionales, en relación con el enfoque de género en el diseño urbano.

**Hipótesis:** Una contextualización del enfoque de género en el diseño urbano, permitirá determinar la posibilidad y necesidad de la aplicación en la provincia Villa Clara de los indicadores de género y de las recomendaciones para el diseño urbano elaboradas en este sentido por autores e instituciones foráneas e internacionales.

**Objetivo general:** Fundamentar la necesidad de contextualizar el enfoque de género en el diseño urbano, para determinar posibilidad y necesidad de la aplicación en la provincia Villa Clara de indicadores y recomendaciones elaboradas en este sentido por autores, e instituciones foráneas e internacionales.

**Objetivos específicos:**

1. Analizar los referentes teórico-metodológicos del enfoque de género en el diseño urbano.

2. Analizar los indicadores de género y las recomendaciones derivadas de estos, que se hacen internacionalmente para el diseño urbano.
3. Demostrar si los indicadores de género que se proponen por autores, e instituciones foráneas e internacionales, así como las recomendaciones que de ellos se derivan, son o no, aplicables y necesarias en Villa Clara, particularmente, en la ciudad de Santa Clara.

La metodología empleada se centró en la articulación de métodos cualitativos y cuantitativos de forma dialéctica. La complementación de técnicas y métodos permitió una mayor profundización en el estudio mediante el control cruzado de la información obtenida a través de diferentes procedimientos de recopilación. La investigación se realizó mediante el estudio de caso en la provincia Villa Clara y, dentro de esta, se particularizó en su ciudad capital, Santa Clara, lo que permitió la identificación y descripción de aspectos cualitativos y sustantivos profundos con respecto al enfoque de género en el diseño urbano. Este método es activo y aplicable en innumerables campos para combinar eficientemente la teoría y la práctica, además presupone un análisis detallado, comprensivo, sistemático y en profundidad.

Se realizó una amplia revisión de la literatura internacional relacionada con el tema abordado. Se consultaron documentos de instituciones oficiales nacionales y extranjeras, y se obtuvo información en la Delegación Provincial del Ministerio del Interior (MININT) en Villa Clara, todo lo cual permitió contar con datos estadísticos confiables, que posibilitó la fundamentación de los datos cualitativos obtenidos en la investigación.

Durante la investigación, se puso de manifiesto el carácter **novedoso** de la misma, por ser el primer estudio desde la perspectiva de contextualización del enfoque de género en el diseño urbano en Villa Clara.

El **aporte teórico - metodológico** radica en la contextualización de las propuestas realizadas internacionalmente para transversalizar el género en el diseño urbano en Villa Clara. El **aporte práctico** se centra en la introducción de los resultados en instituciones encargadas del urbanismo en Villa Clara y su ciudad capital, como referente para insertar el enfoque de género en el diseño urbano.

La tesis se estructura en: Resumen, Introducción, Tres Capítulos, Conclusiones, Recomendaciones, Bibliografía y Anexos. El Capítulo I, define los conceptos clave empleados para sustentar la propuesta del enfoque de género en el diseño urbano, además se proponen aquellos que resultan necesarios para interpretar tal enfoque. Se expone una caracterización de la relación diseño urbano - equidad de género. En el Capítulo II, se analizan las propuestas concretas que, desde los estudios teóricos con enfoque de género, se conciben en relación con el diseño urbano. Se analizan de forma específica los diferentes criterios que se proponen como posibles “indicadores de género del diseño urbano”. En el Capítulo III, se realiza la contextualización de los posibles indicadores de género en el diseño urbano en Villa Clara, sobre la base del análisis realizado en el Capítulo anterior de las propuestas internacionales.

# Capítulo I. Referentes teórico - conceptuales

## Introducción al Capítulo

Para analizar la propuesta que actualmente refiere la literatura especializada, de aplicar un enfoque de género en el diseño urbano, se requiere precisar el marco teórico y conceptual que debe servir como punto de partida. Por tal razón, en el presente Capítulo se describe, desde una perspectiva histórica, la relación entre la forma en que las ciudades han sido diseñadas y las características de las sociedades que las han habitado. Con iguales propósitos, se definen los conceptos clave que son empleados para sustentar tal propuesta, así como se proponen aquellos que resultan necesarios para interpretarla, y que además, hacen factible un análisis de la relación equidad de género-diseño urbano, desde el enfoque de género en el diseño urbano.

### I.1 Perspectiva histórica del diseño urbano

La historia reporta que las ciudades surgieron aproximadamente 3000 años antes de Cristo, en territorios pertenecientes hoy a las regiones de Asia y África, erigiéndose a orillas de los ríos, debido sobre todo a las necesidades de subsistencia comunes de esas sociedades. El diseño urbano de entonces, expresaba la escisión social ya existente, reservando espacios para centros de culto religioso y de poder político.

Es en la antigua Grecia donde comienza a perfilarse de forma más clara una “ciudad pensada” a la medida de la estructura social imperante. Las “Ciudades - Estados” ó “*Polis*”, fueron en su diseño la expresión consciente de un pensamiento humanista (Julio Fernández, 1985). Dichas *Polis* incluían elementos típicos como: la acrópolis, o ciudad alta, donde se situaban los

templos, edificios públicos y el ágora; mientras que en las laderas de la acrópolis se asentaban las clases bajas (Delio Carreras, 2004).

Posteriormente, la cultura romana asumiría una lógica en el diseño de sus ciudades, que satisfacía los requerimientos del desarrollo socio-económico alcanzado en ese entonces. El diseño urbano en Roma, fue expresión, no sólo de la ingeniosidad de sus arquitectos, sino de la grandeza económica del imperio romano, la cual se reflejó en la construcción de los impresionantes sistemas de alcantarillado, los acueductos, fuentes, puentes, baños termales, mercados, palacios, teatros, anfiteatros y el circo romano, escenario este último de la crueldad del régimen esclavista.

En la Edad Media, las ciudades experimentaron un gran retroceso en occidente, producto de las continuas guerras, pues se modificaron como parte de las estrategias militares para la defensa, siendo pequeñas y sin apenas edificios públicos. Se abandonaron los trazados regulares y se optó por plantas circulares, encontrándose en su centro la plaza principal y los escasos órganos de gobierno.

No obstante, en la etapa del Renacimiento, la ciudad vuelve a resurgir y se afianza definitivamente como modelo económico y social. Los ayuntamientos se convierten en símbolo de la creciente importancia de una nueva clase social: la burguesía.

Por su parte, la revolución industrial en el Siglo XIX y el vertiginoso desarrollo del sector de los servicios durante el siglo XX, trajeron un incremento progresivo de las poblaciones urbanas y una mayor diversificación de las actividades humanas en cada urbanización, con implicaciones en el diseño de las ciudades contemporáneas, apreciándose un mayor nivel de complejidad correspondiente con el desarrollo de las sociedades actuales. Por tanto, el diseño de las ciudades de hoy en día, no escapa de ser igualmente, un reflejo de las sociedades que las habitan.

En fin, las ciudades, particularmente a partir de las *Polis* griegas, han sido expresión del proceso civilizatorio de la humanidad. El diseño urbano, de forma más o menos consciente por parte de sus diseñadores, ha sido en mayor o menor medida expresión histórica y cultural de las estructuras y dinámicas de

la estratificación social y de las relaciones de poder y autoridad existentes en cada época y sociedad.

Todo lo anterior se explica desde la perspectiva de los llamados “Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología” (CTS) en los que se asume que toda rama de la ciencia y la tecnología (además del arte), posee una serie de condicionantes sociales. De esa realidad no escapa el “urbanismo” y, dentro de este, de manera particular, la “planificación urbana” y el “diseño urbano”. Conceptos estos sobre los cuales resulta necesaria una serie de reflexiones teóricas y definiciones conceptuales.

## **1.2 Definiciones conceptuales relacionadas con el urbanismo**

El término “urbanismo”, que precisamente tiene también su raíz etimológica en la voz latina “*urbs*” (urbe), fue empleado en sus inicios desde todas las perspectivas relacionadas con la ordenación urbana. Pero, con la aparición de nuevas miradas, como las políticas y económicas, fueron saliendo a la luz nuevas necesidades que demandaban soluciones “extraurbanas”, como por ejemplo, la creación de carreteras.

En el Diccionario de la Lengua Española (Espasa-Calpe, 2005), se define el urbanismo como:

*“Conjunto de conocimientos y prácticas aplicados a la planificación, desarrollo y remodelación de núcleos urbanos, con que se pretende mejorar la calidad de vida de sus habitantes: el urbanismo actual tiende a integrar los espacios de ocio y los de negocio”.*

El Instituto de Planificación Física (IPF) (2000, p 24) plantea que:

*“Es la disciplina que estudia el planeamiento y el diseño físico-espacial de los asentamientos urbanos, en correspondencia con los procesos económicos, sociales, culturales y ambientales que están asociados a los fenómenos de urbanización y a la propia estructuración interna de los asentamientos”.* Además el autor continúa afirmando que: *“esta disciplina no podrá ignorar el conocimiento de los procesos socioeconómicos que determinan su campo de trabajo, pero deberá trascenderlos para construir sus propios instrumentos y leyes de interpretación y transformación de ese ámbito”.*

De esta manera, la regulación del uso del suelo con vistas a su urbanización plantea cuestiones que superan su origen puramente arquitectónico y formal, y supone la consideración conjunta de procesos y aspectos económicos, sociales, políticos, jurídicos, culturales, y tecnológicos, que deben fundamentar la capacidad de conducción de los procesos de cambio de las estructuras y morfologías urbanas (IPF, 2000, p 24).

Enric Giner (2008) entiende por urbanismo:

*“el diseño, construcción y ordenamiento de las ciudades de forma que garantice: la sostenibilidad, la conservación y protección del medio ambiente, la equidad y vida digna de los distintos grupos de población y que además responda a sus nuevas necesidades”.*

Partiendo de las anteriores definiciones y tomando lo planteado por (Mario Coyula, 1985, p. 7) al aseverar que, el urbanismo es: *“el ordenamiento consciente y previsor del territorio urbano”*, puede afirmarse que el urbanismo es una disciplina que se ha desarrollado a lo largo de la historia, que trae intrínsecos conocimientos relacionados con la construcción, diseño, ordenamiento y remodelación de las ciudades, con una visión integral de los procesos económicos, sociales, políticos, jurídicos, culturales y tecnológicos, asociados a las urbanizaciones, con el fin de satisfacer las necesidades espaciales de los distintos grupos de la población. Al hacer este análisis general de todas las esferas que intervienen en una ciudad, es inevitable que se manifieste de manera diferente en cada país.

En definitiva, el urbanismo es, entre otras cosas, un resultado de las necesidades de la especie humana en el plano de la organización espacial a gran escala. Este último aspecto, para que sea efectivo en su concreción, debe ser analizado previamente, estudiando todos los factores que intervienen negativa y positivamente en las ciudades, para lograr al final un producto con la calidad requerida para su explotación. Dicho proceso, en el urbanismo, está enmarcado en la *“planificación urbana”*.

### **I.2.1 Planificación Urbana, resultado de la necesidad de la organización espacial a gran escala**

En sentido general, la planificación ha sido, a lo largo de la historia, una actividad implementada de manera individual o colectiva, encaminada a la toma de decisiones para ser llevadas a la práctica en aras de la solución de determinados problemas.

Según Zabalaga y Arévalo (2000) afirman que:

*“La práctica de la planificación ha ido cubriendo progresivamente diferentes esferas de la realidad y la acción social (económica, política, geográfica, etc.), manifestándose a nivel del individuo y de las familias en forma intuitiva y sujetándose a procedimientos de carácter científico en las comunidades más extensas (ciudad, región, país) y en los procesos más complejos (salud, educación, transporte, etc.)”.*

Partiendo de esta definición, la planificación tiene un amplio abanico de posibilidades en cuanto a su aplicación. Con esta mirada se puede referir a distintas esferas que pueden o no estar relacionadas entre sí. Entonces, es posible hacer planificaciones desde el ámbito social, económico, político, etc., donde también se incluye el ámbito territorial y, por transición, el urbanístico. En esta última esfera, la actividad de organización y guía principal para su correcto funcionamiento es conocida como “planificación urbana”, la cual ha sido definida de diversas maneras como: *“la actividad científica interdisciplinaria encargada de determinar, estudiar, evaluar y proponer soluciones en el campo de la teoría y la práctica a los problemas multifacéticos emanados del hecho urbano y sus problemas derivados”* (Celis y Laborí, 1990, p. 41). Continuando con su reflexión, los autores abordan además que la planificación urbana tiene como objeto de estudio: el modo de vida urbano, el sistema de asentamientos humanos, los modelos matemáticos, los esquemas de desarrollo de las ciudades, los planes directores y el establecimiento de la base normativa.

Ayala (2010, p. 1) la define como.

*“un factor significativo en la producción y la conservación de la arquitectura, ya que representa un conjunto de disposiciones públicas, que traducen el interés social sobre los intereses particulares, dirigidas a*

*aproximarnos a un estado de bienestar social. A través de una serie de regulaciones e incentivos, que van en varios órdenes, desde las regulaciones para asegurar la calidad ambiental, pasando por las propias características de la edificación y de sus usos, por razones de seguridad”*

En definitiva, la planificación urbana es una guía que se basa en la elaboración de planes de creación, desarrollo o expansión de cualquier contexto urbano. Dichos planes, analizan las situaciones actuales, así como las posibles proyecciones futuras que posee el objeto de estudio, partiendo de un diagnóstico enfocado en los fenómenos sociales, demográficos, políticos, administrativos, culturales, económicos, condiciones de ocupación del suelo, entre otros. Elementos todos que deben ser tenidos en cuenta en un diseño urbano.

### **I.2.2 Diseño Urbano, complemento esencial de un buen urbanismo**

El diseño urbano se ha desarrollado en articulación con el urbanismo, el primero es complemento primordial del segundo, una vez que el diseño urbano es la actividad que va siguiente a la planificación urbana, debido a que abarca todos los puntos esenciales y particulares que no fueron tocados previamente. Se puede afirmar que es el encargado de la imagen urbana. Ayala (2010, p. 1) sostiene que el diseño urbano llega al:

*“diseño de calidad de los espacios públicos contiguos a las obras arquitectónicas, es decir, las banquetas, las lazadas, el arbolado, el mobiliario, etc., y en algunos casos hasta indicar las características compositivas de las fachadas, en relación con las del entorno edificado, por razón de mantener una imagen urbana característica, entre otros aspectos”.*

Por su parte, Celis y Laborí (1990, p. 41) le definen como:

*“la actividad científica interdisciplinaria encargada de la solución espacial de las zonas componentes de la estructura urbana y define los proyectos específicos de las zonas industriales, zonas de vivienda –o más ampliamente el hábitat- sistemas de actividades centrales, entre otros”.*

Resumiendo este aspecto, el diseño urbano es la actividad que da paso a la concreción específica, en cuanto a detalles, de cada elemento que fue ideado previamente en la planificación urbana.

### **I.3 Tendencias actuales del urbanismo: El enfoque de género como una de las manifestaciones más recientes.**

El urbanismo tiene su base fundamental en el tratamiento e intervención sobre la realidad social, para orientar luego la transformación de la realidad urbana. Los objetivos e instrumentos empleados han sido variados históricamente (Inés Sánchez de Madariaga, 2004), según diversas tendencias que han marcado cada época, por ejemplo: a mediados del siglo XX, las políticas de desarrollo gravitaban sobre el objetivo del crecimiento económico, a través del ahorro y la acumulación de capital, con el favorecimiento de la industria por encima de las necesidades de la vivienda, obviándose que el urbanismo era en esencia humanista. A finales de ese mismo siglo y principios del XXI, y como consecuencia de la desproporcionada situación que se generó previamente y una vez tomada conciencia de la importante necesidad de repensar el urbanismo, se comenzaron a manejar nuevas teorías y se propusieron nuevos caminos por los que debía transitar el urbanismo moderno, los cuales en la actualidad, siguen evolucionando.

Actualmente se propone hacer ciudades bajo nuevas miradas, dentro de un escenario cambiante, de nuevos retos sociales, urbanos y ambientales; del pacto por el desarrollo equilibrado y repartido, donde la sociedad tenga una mejor calidad de vida, apostando por la igualdad de oportunidades que defienden de forma diferente las ciudades más avanzadas. Para ello se tiene en cuenta que la igualdad, hoy en día, es capacidad de acceso; pero los accesos son distintos -aunque los derechos sean iguales-, en función de las condiciones de partida (Hernández, 2005).

Como una de las manifestaciones específicas de estas modernas tendencias del urbanismo, se plantea la necesidad del “enfoque de género en el diseño urbano”. Tema que, en definitiva, constituye el núcleo central de análisis de la presente investigación. Razón esta por la que resulta necesario abordar de manera muy particular sus principales valoraciones teóricas y definiciones conceptuales.

### I.3.1 El “género”, una construcción sociocultural

El término “género” deriva etimológicamente del término latino “*genus*” y es definido en algunos diccionarios, entre otras acepciones, como “conjunto de seres o cosas con caracteres comunes”, entendiéndosele en este sentido como sinónimo de “linaje” o “especie” (Larousse, 1996). Sin embargo, en la lengua latina, el lexema “*gen*”, en combinación gramatical con diversos morfemas, da origen a las raíces etimológicas de los términos en español: “género”, “génesis”, “genética” y “genital”, entre otros tantos (Larousse, 1996). De tal forma que el vocablo “género” puede lingüísticamente relacionarse de igual forma con la idea de “origen” e, incluso, de “sexo”.

No obstante, en el léxico especializado se ha asumido una diferenciación conceptual entre “sexo” y “género”, aunque ambos estén básicamente relacionados con la idea de lo “masculino” y lo “femenino”.

*“El género, (...), se refería a todas las construcciones o pautas culturales que habían incidido en la formación de una identidad femenina subordinada, mientras que el sexo quedaba para explicar los procesos biológicos diversos del ser mujer frente a los del hombre, los cuales atentos a su carácter natural no determinaban diferencias de posición social” (Fleitas, 2005, p. 41).*

En este orden, el concepto de “género” se ha definido de múltiples formas, entre ellas, en la literatura consultada durante la presente investigación se encuentran las siguientes:

*“(Género es)...el conjunto de prácticas, símbolos, representaciones, normas y valores sociales que las sociedades elaboran a partir de la diferencia sexual anátomo-fisio-lógica y que dan sentido a las relaciones entre personas sexuadas” (Proveyer, 2005, p.1).*

*“(El género es) una categoría de análisis, que abarca las expectativas y valores que una cultura concreta asocia al hecho biológico de ser mujer u hombre, al carácter y calidad de las relaciones que se establecen entre los mismos y se puede definir como el conjunto de asignaciones culturales que diferencia a los hombres de las mujeres, los articula dentro de relaciones de poder frente a los recursos y se expresa en símbolos, estereotipos, desempeño de roles y en el modo de actuación social en los*

*espacios donde se genera la comunidad cultural. La categoría género se articula con otras, referidas a sistemas tales como sociedad, familia, clase social, etnia” (Artiles, 2005, p. 255).*

*“(El, genero es un) conjunto de ideas, creencias y atribuciones asignadas a hombres y mujeres según el momento histórico y cultural específico que determinan las relaciones entre ambos” (Sepúlveda, 2006, p. 2).*

*“(Género es) la construcción cultural de roles atribuidos a los sexos, esta construcción asigna espacios y da prioridades. Lo privado y lo público, pares complementarios y a la vez antagónicos. Lo cotidiano es secundario y relativo; el exterior, lo público es principal e importante, por lo tanto, solo formulable desde las teorías neutrales, racionales y abstractas, no desde la experiencia. Esta valoración discriminadora tiene su formalización en el orden doméstico y en el orden urbano, dos figuras que son complementarias e inseparables” (Muxi, 2006).*

Según la definición asumida por el “Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo” (PNUD, 2004) para el enfoque de género en sus programas de desarrollo, se entiende por género:

*“el conjunto de características sociales, culturales, políticas, jurídicas y económicas asignadas socialmente en función del sexo de nacimiento y aprendidas durante el proceso de socialización. El género determina lo que es esperado, permitido y valorado en una mujer o en un hombre en un contexto determinado”.*

A partir de la anterior definición del PNUD, el género, como construcción social histórica y culturalmente condicionada, implica un conjunto de características que, no sólo son asignadas a cada género, sino “aprendidas” por cada uno de ellos, o sea, asimiladas, interiorizadas, en fin, asumidas tanto por el hombre como por la mujer, o al menos, por el hombre y la mujer promedio.

En las diferentes definiciones conceptuales anteriormente expuestas, se aprecian elementos comunes que permiten resumir que “sexo” y “genero”, aunque relacionados sobre la base de la diferenciación común entro lo “masculino” y lo “femenino”, no son la misma cosa. Mientras que el sexo es una condición biológica (con las condiciones psíquicas que se le puedan asociar), el género es una construcción sociocultural elaborada a partir de las diferencias

sexuales. Las diferencias de género se concretan fundamentalmente en la asignación sociocultural de diferentes roles a cada género, y esta asignación de roles ha estado histórica y culturalmente condicionada. Desde el pensamiento feminista se visualiza que, producto de esa diferencia de roles, se ha generado un sistema de relaciones de poder hombre-mujer, igualmente condicionado histórica y culturalmente, en el que la mujer queda en una posición de subordinación al hombre.

La necesidad de concientización de esta problemática adquiere particular relevancia a partir del año 1975, cuando se realiza en México la Primera Conferencia Mundial sobre la Mujer: "*Igualdad, desarrollo y paz*". Este fue uno de los primeros pasos importantes que dio la comunidad femenina por alcanzar sus objetivos, luego de años de lucha tras su surgimiento a finales del siglo XVIII con la Revolución Francesa. Posteriormente se han efectuado muchos más eventos que han tenido como esencia los derechos de la mujer a la igualdad con el hombre, en todos los ámbitos posibles, dónde el "enfoque de género", la "igualdad de género", la "equidad de género" y la "transversalización de género" han sido estandartes fundamentales de la lucha feminista. Por tal razón, resulta necesario analizar estos conceptos que actualmente se emplean.

### **1.3.1.1 Enfoque de género**

Surgido y desarrollado desde la teoría feminista, el tema de género está presente en todos los aspectos de la vida humana, tanto en la esfera privada como pública, en las sociedades, en los sujetos sociales, en sus relaciones, en la política, la economía y la cultura. En relación con cualquier esfera del desarrollo de una sociedad, se plantea que, históricamente, la participación de la mujer no se ha tenido en cuenta en la creación, concepción, toma de decisiones e implementación de proyectos, en igualdad de condiciones con respecto a los hombres.

En aras de revertir esta situación, el enfoque de género se ha insertado en las agendas de organizaciones y gobiernos para la toma de decisiones, cambios, planes, así como en la mayor cantidad de programas de desarrollo que se están generando actualmente a nivel mundial. Este enfoque forma parte de una visión integradora de todos los problemas sociales que se identifican de acuerdo con las exigencias de los tiempos actuales. En palabras de Clotilde Proveyer (2005):

*“Evaluar los procesos y problemas desde una perspectiva de género supone analizar las relaciones intergeneracionales, las instituciones que sancionan o legitiman las normas, los deberes y los límites de género; así como la evaluación de las mujeres y los hombres como sujetos históricos condicionados socialmente”* (Proveyer, 2005).

De esta manera, el género se ha convertido también en una categoría analítica, aplicable a todos los ámbitos de relación: hombre - mujer, mujer - mujer y hombre - hombre.

El enfoque o perspectiva de género, según Vitoria Afonso y Teresa Muñoz (2005, p. 62) permite:

*“contar con una herramienta conceptual y metodológica que efectivamente reconoce las diferencias biológicas que existen entre sexos, pero además establece que la valoración social que de los mismos hay es sexista, así como que la división social del trabajo en los ámbitos privados y públicos trasciende las divergencias determinadas por los elementos anatómicos.”*

Según Zabalaga y Arévalo (2000, p. 13), el enfoque de género:

*“visibiliza las características particulares de mujeres y varones, los roles sociales que asumen tradicionalmente, las relaciones que establecen entre ellos, sus necesidades respecto al territorio y sus servicios, tanto para desarrollar sus actividades como sus aspiraciones personales... permite analizar las relaciones de poder, el reconocimiento y la valoración, las discriminaciones y las oportunidades que tienen mujeres y varones a lo largo de sus vidas”.*

El enfoque de género según Proveyer (2005, p. 1):

*“Supone una toma de posición política frente a la opresión de género; es una visión crítica explicativa y alternativa de lo que acontece en el orden de género, permitiendo analizar las profundas y complejas causas de dicha opresión y de los procesos históricos que la originan y reproducen”.*

Refiriéndose al enfoque de género, el PNUD (2004, p. 2) sostiene que:

*“Es una herramienta de trabajo, una categoría de análisis con base en las variables sexo y género, que permite identificar los diferentes*

*papeles y tareas que llevan a cabo los hombres y las mujeres en una sociedad, así como las asimetrías y las relaciones de poder e inequidades*". Además, se continúa planteando que: *"ayuda a reconocer las causas que las producen y a formular mecanismos para superar estas brechas, ya que ubica la problemática, no en las mujeres o los hombres, sino en las relaciones socialmente construidas sobre el poder y la exclusión. Se concluye afirmando, que, en última instancia, es una opción política, ya que lleva: "al reconocimiento de que la realidad es vivida de manera diferente por hombres y mujeres, con amplia desventaja hacia las mujeres", lo que genera un comprometimiento con la transformación de las inequidades.*

De las anteriores definiciones, puede resumirse que el enfoque de género persigue como fin último el logro de la equidad entre géneros, a partir de la nivelación o el balance de las relaciones de poder entre hombres y mujeres. Pero, a la vez, se parte del reconocimiento de que hombres y mujeres tienen características que les diferencian entre sí y que hacen que no sean iguales. Por tanto, para una mejor comprensión de este enfoque, es necesario definir qué debe entenderse por "igualdad de género" y "equidad de género".

### **I.3.1.2 Igualdad de género**

Según el PNUD (2004, p. 2):

*"La igualdad de género supone que los diferentes comportamientos, aspiraciones y necesidades de las mujeres y los hombres se consideren, valoren y promuevan de igual manera. Ello no significa que mujeres y hombres deban convertirse en iguales, sino que sus derechos, responsabilidades y oportunidades no dependan de si han nacido hombres o mujeres. La igualdad de género implica que todos los seres humanos, hombres y mujeres, son libres para desarrollar sus capacidades personales y para tomar decisiones"*.

La anterior definición esclarece que, al hablarse de "igualdad de géneros", se está hablando de igualdad de derechos, responsabilidades y oportunidades que se asignen por igual a cada género, de modo que no se cree una posición de subordinación o sumisión de uno respecto al otro.

Aún así, el término “igualdad de género” corre el riesgo de ser teóricamente interpretado con olvido de que hombres y mujeres, por tratarse el ser humano, ya sea hombre o mujer, de un ser “bio-psico-social”, asumen comportamientos y poseen aspiraciones y necesidades que no en todo caso son “iguales”, siendo esta una realidad que no precisamente debe transformarse. El no considerar estas diferencias en el plano teórico puede a la vez llevar al riesgo de generar en la práctica situaciones que no produzcan justamente el efecto deseado a favor de ambos géneros. Por tales razones, en la teoría referida al enfoque de género se emplea actualmente como categoría analítica el término más preciso de “equidad de género”.

### **I.3.1.3 Equidad de género**

Ya en la filosofía de la antigua Grecia, tanto en el pensamiento de Platón como en el de Aristóteles, se define la justicia sobre la base de la idea de dar a cada cual lo que merece, o en fin, dar a cada cual lo que a cada cual debe darse. Esta idea llevaba ya implícito el razonamiento de que no siempre es justo dar a todos lo mismo, ni exigir de todos lo mismo, ni tratar a todos de igual manera; sino en la forma en que cada cual debe ser tratado. *“Desde ese entonces y hasta la actualidad, con independencia de la diversidad y abundancia de formulaciones teóricas que se han producido, la equidad continúa siendo un criterio de justicia”* (Fernández, 2002, p. 53).

Lo igualitario y lo equitativo no son precisamente sinónimos. Lo equitativo es aquello que promueve una igualdad sobre la base del reconocimiento de la diferencia. En cualquier esfera de la vida de una sociedad, la idea de una igualdad absoluta, asumida sin precisar en qué términos debe ser entendida, no es precisamente sinónimo de justicia social<sup>2</sup>.

Específicamente, en el enfoque de género subyace, en última instancia, una idea de justicia social y no debe interpretarse una igualdad de género que,

---

<sup>2</sup> Los antiguos romanos definieron el Derecho como “el arte de lo bueno y de lo equitativo” y sobre esa idea de la equidad, y no de la igualdad, estructuraron su ideal de justicia (Fernández Bulté, 2002). La idea de “equidad” como criterio de justicia trasciende incluso a la teoría marxista, cuando se asume como fórmula de distribución del socialismo: “de cada cual según su capacidad, a cada cual según su trabajo” y para la fase comunista se propone la fórmula de distribución: “de cada cual según su capacidad, a cada cual sus necesidades”. Por lo que, desde la antigua Roma hasta Marx, la idea de justicia social esta asociada, no a la igualdad, sino más bien en la equidad social.

llevada a posiciones extremas, conlleve a la desaparición misma del concepto de género y, con ello, a la eliminación en las construcciones culturales de una sociedad de la diferenciación entre lo “masculino” y lo “femenino”.

Ambrosio, Arévalo, Castro y Correa (2010) plantean que:

*“La equidad de género significa que mujeres y hombres, independientemente de sus diferencias biológicas, tienen derecho a acceder con justicia e igualdad al uso, control y beneficio de los mismos bienes y servicios de la sociedad, así como a la toma de decisiones en los ámbitos de la vida social, económica, política, cultural y familiar. Es la aceptación de las diferencias entre hombres y mujeres, y la aceptación también de derechos, buscando el ideal de un equilibrio en el que ninguno de ambos sexos se beneficie de manera injusta en perjuicio del otro”.*

El PNUD (2004, p. 2), partiendo del reconocimiento previo de que la igualdad de oportunidades entre géneros no es siempre sinónimo de igualdad de resultados, plantea que:

*“Se justifica entonces la necesidad de dar un tratamiento diferenciado, que compense las desigualdades de partida entre hombres y mujeres y permita alcanzar una verdadera igualdad en términos de derechos, beneficios, obligaciones y oportunidades. A esta idea de justicia alude el término equidad de género”.*

Se puede resumir entonces, que la equidad de género, tiene como idea central el logro de una igualdad social entre hombres y mujeres; pero concebida y estructurada sobre la base del reconocimiento de determinadas diferencias que existen como consecuencia de las características propias de cada género. Este objetivo trasciende a todos los aspectos de la vida de una sociedad, ya sea en lo político, lo social, lo económico, o lo cultural, entre otros. Esto ha llevado al surgimiento de otra idea, cuyo sentido debe definirse: la “transversalización de género”.

#### **I.3.1.4 Transversalización de género: una visión integradora**

El “Consejo Económico y Social” de la Organización de Naciones Unidas (ECOSOC, 2002, citado por Valdés, Dides, Fritz y Ferrada, 2006, p. 17) define la transversalización de género como:

*“(El) proceso de valoración de las implicaciones para hombres y mujeres en cualquier acción planeada, incluyendo la legislación, políticas y programas, en todas las áreas y niveles. Es una estrategia para hacer de las preocupaciones y experiencias, tanto de mujeres como de varones, una dimensión integral del diseño, implementación, monitoreo y evaluación de políticas y programas en todas las esferas, política, económica y social, de modo que ambos géneros se beneficien igualitariamente. El objetivo último es alcanzar la equidad de género”.*

Por tanto, la “transversalización de género” debe ser más bien entendida como “transversalización del enfoque de género”. Constituye una visión integradora, en la cual el enfoque de género debe ser asumido, precisamente, como un tema transversal en cualquier esfera de la vida de una sociedad y, particularmente, en todos los programas de desarrollo. De ahí que, en la actualidad, varios autores propongan el enfoque de género en el diseño urbano.

### **1.3.2 Género y urbanismo: una reflexión necesaria**

Particularmente en el pensamiento feminista, se viene abordando desde finales del Siglo XX el tema de la relación “género-urbanismo”. Primero que todo, se identifican los posibles problemas que, según las justificaciones empleadas en la literatura consultada, pudieran poner en desventaja a la mujer con respecto al hombre, en cuanto al uso del espacio público, siempre en función de la distribución de los roles impuestos culturalmente por cada sociedad.

En este aspecto, destaca entre otros, la "Carta Europea de la Mujer en la Ciudad" elaborada por la Comisión Europa-Dirección General V (CEDGV, 1995), cuya creación, tuvo como objetivo principal: contribuir con el crecimiento de una nueva filosofía de planificación urbana, que tuviera en cuenta las necesidades y aspiraciones de los ciudadanos y las ciudadanas, con el fin de ofrecer las mismas oportunidades a ambos, tanto en el campo como en la ciudad. Además, aboga por la participación de la mujer en el ordenamiento y los servicios urbanos, de entorno de vida, de seguridad y movilidad, alegando que las personas del sexo femenino, no son incluidas en todos los niveles de decisión para el ordenamiento del territorio, el espacio urbano, la vivienda, el transporte y el medio ambiente (CEDGV, 1995).

Con este enfoque se han consolidado diversos trabajos y proyectos en los que se identifican casi todos los aspectos que interfieren en el correcto funcionamiento y uso del espacio por las mujeres en las ciudades, tomando en cuenta sus funciones, roles, atribuciones, etc.

En esta labor teórica se resaltan los aportes de la Organización No Gubernamental (ONG), Asociación de Mujeres, Arquitectas e Ingenieras (AMAI) de Argentina. Su trabajo se ha centrado en insertar la perspectiva de género en la planificación urbana; mediante un proceso de legitimación e institucionalización con referencia a los condicionantes simbólicos, normativos y políticos que operan en la instalación de estas políticas como dimensión impostergable de equidad social.

Esta asociación ha tratado de insertar y, a la vez, crear conciencia mediante acuerdos concertados con el gobierno argentino, de la necesidad del tratamiento del género en el tema del urbanismo, visibilizando las desigualdades de la mujer en el acceso al espacio urbano, el cual utiliza de forma diferente, debido a los roles dicotómicos que existen para hombres y mujeres. Además, exponen indicadores para transversalizar el género en el urbanismo, como práctica esencial para crear “ciudades igualitarias” y, a la vez, han propuesto metodologías para los Planes Urbano - Ambientales con Enfoque de Género (AMAI, 2004).

De esta misma manera varios autores se han pronunciado respecto al tema de forma independiente, de los cuales sus escritos, fundamentaciones, razonamientos, han sido analizados algunos, para la realización de esta investigación. Entre ellos destacan: Carlos Hernández Pezzi (2005), María José Lasosa (2006) y Constanza Tobío (1994).

La demanda de una equidad de género en el urbanismo –considerado este en toda su amplitud- constituye el núcleo de toda esta producción teórica, y los argumentos esgrimidos para tal demanda son plenamente válidos y justos.

No obstante, al introducirse el tema específico de la necesidad de “ciudades igualitarias” (o más bien “ciudades equitativas”), dentro del enfoque de género en el urbanismo se inserta una especie de subtema consistente en el “enfoque de género en el diseño urbano” el cual se basa en una alegada relación “diseño

urbano -equidad de género”. Sin cuestionar el enfoque de género en el urbanismo, la presente investigación se centra específicamente en la valoración de esa posible relación “diseño urbano-equidad de género”.

### **I.3.2.1 Relación diseño urbano-equidad de género**

El surgimiento y desarrollo de los movimientos feministas en el mundo, ha llevado a una creciente concientización de la inequidad existente en las relaciones de poder entre géneros, ubicando a la mujer en una posición de subordinación social. Esto, ha sido el resultado de la diferenciación en la asignación de los roles sociales a cada género, lo que ha propiciado, junto a las consecuentes responsabilidades que a ellos se asocian y sumado al acceso diferenciado a los recursos y a su control, que mujeres y hombres tengan necesidades e intereses distintos (PNUD, 2004).

Con esto puede asumirse que, siendo el género una “construcción social y cultural”, la inequidad de género tiene sus raíces en la distribución de roles y responsabilidades, volviéndose entonces, el análisis de esta problemática, mucho más complejo, al tener en cuenta que la cultura es reflejo y consecuencia de la base material de la sociedad. En tal sentido, el predominio de una cultura machista, no es más que el resultado de los diferentes sistemas de relaciones sociales de producción que se han sucedido a lo largo del tiempo, enmarcado esto en la denominada “división sexual del trabajo”. Por tanto, la raíz y esencia de la inequidad de género, parte de la base material de la sociedad y se manifiesta a nivel superestructural en la cultura imperante, por lo que, la ausencia de un enfoque marxista de esta problemática puede conllevar, y de hecho conlleva, con frecuencia, a un discurso feminista que intenta dar solución a la inequidad de género a nivel de la manifestación del fenómeno y no a nivel de su esencia.

No obstante, no debe existir duda acerca de que la verdadera y auténtica equidad de género sólo es alcanzable en la medida en que se transformen las relaciones de poder inter-género y, culturalmente, se asignen los respectivos roles “equitativamente”. Es decir, una distribución de roles que, aún diferenciándose en algunos casos y compartiéndose en otros, no sitúen a la mujer en una posición de desventaja o subordinación respecto al hombre, siempre teniendo en cuenta las diferencias existentes entre ambos géneros, lo

que significaría un profundo “cambio social” de carácter eminentemente revolucionario.

Entonces, si se asume que los roles de género no sólo son “asignados”, sino también “aprendidos” por la propia mujer, la solución a la cuestión de la inequidad de género, se encontraría con la aplicación de ramas del conocimiento como la sociología o la psicología social, pero no desde la arquitectura. Al insertar el tema del diseño urbano en la búsqueda de la deseada equidad de género, se presenta entonces una posible paradoja.

Autoras como Pernas (1998), al abordar la relación entre el diseño urbano y la equidad de género, parten del hecho de que “*la ciudad se construye ignorando el comportamiento o las necesidades específicas de las mujeres*”.

Rainero y Rodigou (2003) coincidentemente afirman que la organización física de la ciudad y los tiempos de la misma, no ha acompañado las nuevas necesidades surgidas de los cambios ocurridos a lo largo del tiempo, impactando particularmente en la calidad de vida de las mujeres.

Así, en toda la literatura consultada sobre el tema, independientemente de que luego se abogue con frecuencia por la participación de la mujer en los procesos de toma de decisiones, entre otros aspectos que ya van al tema de la consecución de sus intereses estratégicos<sup>3</sup>, la relación “diseño urbano-equidad de género” queda limitada a la idea de que ese diseño urbano no satisface equitativamente las necesidades prácticas<sup>4</sup> de cada género, quedando la mujer en desventaja dentro de esta situación. Y es que la planificación y el diseño urbanos, a lo sumo, pueden aspirar a garantizar equitativamente la satisfacción de esas necesidades prácticas de cada género, sin que le sea posible incidir en

---

<sup>3</sup> Los **intereses estratégicos** (de la mujer) “tienen que ver con la superación de aquellos aspectos que se constituyen en barreras estructurales para el ejercicio efectivo de los derechos de las mujeres. Se relacionan con cuestiones tales como la participación en los espacios de tomas de decisiones, la protección jurídica, la erradicación de la violencia de género, el control sobre la propia sexualidad, la corresponsabilidad en el trabajo doméstico, los salarios percibidos por el trabajo realizado y los accesos a la educación, entre otros. La satisfacción de los intereses de género es un proceso a largo plazo que implica cambios, tanto en los roles asignados a hombres y mujeres como en el acceso y control sobre los recursos y los beneficios. Esto es, la promoción de los intereses estratégicos de género lleva consigo un cuestionamiento de las actuales relaciones desiguales de poder entre hombres y mujeres y, por ello, puede, en algunos casos, ser percibida como una amenaza a las “tradiciones” y la cultura. PNUD (2004).

<sup>4</sup> **Necesidades prácticas**: “aquellas que se derivan de la necesidad que tienen las mujeres de cumplir con las tareas y responsabilidades que les son asignadas socialmente. Se refieren a la situación material y a la satisfacción de demandas básicas como vivienda, servicios, alimentación, educación, etc.”. PNUD (2004).

las estructuras y dinámicas sociales y, particularmente, en las relaciones de poder que determinan en la superestructura social la inequidad en la satisfacción de los intereses estratégicos de cada género.

La problemática de género posee causas multifactoriales y requiere de un tratamiento interdisciplinario. La interdisciplinariedad, a su vez, persigue la integración, la conformación en un todo único, de lo que cada disciplina le puede aportar. En este aspecto, la arquitectura puede aportar lo relativo al diseño urbano, el repensar la ciudad desde esa perspectiva de equidad de género. Esa ciudad repensada contribuye a garantizar mayores y más equitativos niveles de satisfacción de las necesidades prácticas de cada género. Pero, los temas relacionados con la satisfacción de intereses estratégicos, tal y como se conciben por el PNUD y por las diferentes autoras que abordan el tema, no guardan una relación lógica con el diseño de la ciudad, quedando fuera del alcance que pueda tener el aporte de la arquitectura, y por tanto, del alcance de la presente investigación.

El aporte de la arquitectura se centra en la relación “diseño urbano - equidad de género”. Es aquí donde surge la paradoja. Repensar la ciudad con un enfoque de género, persigue el objetivo de lograr un diseño urbano que permita que hombres y mujeres satisfagan equitativamente sus respectivas necesidades prácticas.

Pero, la afirmación de que el diseño urbano desde el enfoque de género puede contribuir a la equidad de género, es una afirmación que admite tantos argumentos para demostrarla como para negarla. Fundamentar que la deseada “ciudad repensada” persigue lograr la equidad de género, es tan posible como fundamentar que esa ciudad repensada lo que hace es reproducir en mayor medida la inequidad de género y, con ello, lograr el efecto inverso al deseado. No se trata entonces de negar la validez del enfoque de género en el diseño urbano. Todo lo contrario, de lo que se trata es de asumirlo, pero sobre la base de una serie de premisas, de las que, a modo de conclusión de todo lo antes expuesto, en la presente investigación se proponen como fundamentales las siguientes:

- 1) El término “equidad” aparece en el discurso sobre el tema de género con dos significados diferentes que pueden tender a confundir y que, incluso, pueden

resultar mutuamente excluyentes. Cuando se habla de “equidad de género” desde el análisis de la génesis de esta problemática, se hace referencia a la asignación “equitativa” de roles, de modo que la mujer no quede en una posición de subordinación o dependencia social respecto al hombre y se hace referencia, a la vez, a la equidad entre hombre y mujer en las relaciones de poder que pudieran denominarse “intergenéricas”. Pero, cuando se habla de equidad en relación con el tema del diseño urbano, el término se refiere a la equidad en las posibilidades de satisfacción de las necesidades prácticas de cada género y, en el caso particular de la mujer, al disfrute de una equidad que le permita asumir mejor los roles de subordinación que desde lo cultural les son asignados. Dada esta doble significación del término, en la presente investigación se asume que la verdadera equidad de género es la que podría lograrse, no a través del diseño urbano, sino a partir de la solución más compleja y a más largo plazo de la problemática que se genera en el plano sociocultural a partir de la asignación de roles.

2) Derivado de lo anterior, se asume que la relación “diseño urbano-equidad de género” no es una relación causal. Repensar la ciudad no traerá como efecto la equidad de género, porque el diseño urbano no es la causa; sino, en última instancia, pudiera ser consecuencia o reflejo de la inequidad de género.

3) Por iguales razones, la relación “diseño urbano-equidad de género” tampoco es una relación lineal, ni siquiera de carácter progresivo. Repensar la ciudad desde un enfoque de género, como máximo, puede constituir una serie de cambios cuantitativos, aún insuficientes para promover los necesarios cambios cualitativos que conlleven a una verdadera equidad de género.

4) En definitiva, el enfoque de género en el diseño urbano debe asumirse como lo que realmente es: un intento paliativo, que conduce a elevar el nivel de vida de la mujer en la misma medida y condiciones en que lo sea para los hombres, creándole mejores condiciones existenciales para continuar, aún situada en esa posición de subordinación social, ese más largo y complejo camino en la búsqueda de la verdadera equidad de género.

5) Este paliativo no surtirá los efectos deseados si desde otras esferas de pensamiento y de acción, más allá de la esfera de pensamiento y acción de la arquitectura y, por tanto, más allá de ese diseño urbano repensado, no se

impide que tales mejoras de la realidad imperante no desvirtúen en la propia mujer la percepción de la problemática que le victimiza socioculturalmente.

6) Temas relacionados con la satisfacción de los intereses esenciales, específicamente, la participación de la mujer en los procesos de toma de decisiones, sólo podrían vincularse al tema del “enfoque de género en el diseño urbano” limitados, precisamente, a ese campo de acción concreta, es decir, a la participación de la mujer en el diseño urbano. Pero, entender que esto implica la vinculación del diseño urbano con la satisfacción de intereses esenciales sería crear un círculo vicioso. La participación de la mujer en el diseño urbano de esa ciudad repensada desde un enfoque de género, lo que implica es nutrir ese nuevo diseño con la perspectiva del género femenino, el cual, a la vez, lo que persigue es garantizar la satisfacción, no de los intereses esenciales, sino de las necesidades prácticas de la mujer, por ser lo único que puede lograrse desde el diseño urbano.

Partiendo de las anteriores premisas, puede asumirse que, en definitiva, la validez del enfoque de género en el diseño urbano radica fundamentalmente en el hecho de tener en cuenta la perspectiva femenina - aunque limitada a los intereses de satisfacción de sus necesidades prácticas- en igual medida que la perspectiva masculina.

### **Conclusiones Parciales**

Luego de identificar y precisar los elementos teóricos y conceptuales que sirven de base a la propuesta de un enfoque de género en el diseño urbano, se arriba en el presente Capítulo a las siguientes conclusiones parciales:

- 1) Las ciudades han sido expresión históricamente condicionada de las sociedades que las han habitado.
- 2) El urbanismo, como concepto genérico que abarca al diseño urbano y la planificación urbana, ha estado precisamente encaminado en todo momento a satisfacer las necesidades de cada sociedad, por esto, como cualquier otra rama de la ciencia y la tecnología, ha estado delimitado por un conjunto de condicionantes sociales.

- 
- 3) El enfoque de género, constituye una expresión más del ideal de justicia social que se desarrolla en las sociedades actuales, teniendo por tanto un carácter transversal en toda esfera de la vida social.
  - 4) Esta “transversalidad” del enfoque de género justifica, desde el punto de vista teórico - conceptual, proponer su aplicación al urbanismo.
  - 5) El enfoque de género en el diseño urbano constituye una propuesta teórica que encierra una paradoja: la satisfacción de las necesidades prácticas de la mujer a través de un diseño urbano pensado en ese sentido, facilita la reproducción y el acomodamiento de la mujer al cumplimiento de los roles que inequitativamente le vienen asignados y que son asumidos por ella desde las construcciones culturales de cada sociedad.

## **Capítulo II. Análisis de propuestas internacionales desde el enfoque de género para el diseño urbano**

### **Introducción al Capítulo**

En el presente Capítulo se realiza un análisis de las propuestas concretas que, desde los estudios teóricos con enfoque de género, se hacen en relación con el diseño urbano. Enfocado específicamente en la dimensión física del urbanismo, se parte de los diferentes criterios que se proponen como posibles “indicadores de género del diseño urbano” y se interpreta cada uno desde las respectivas “recomendaciones” que de ellos se derivan. Los objetivos específicos de este Capítulo son: valorar la pertinencia o no de cada uno de esos indicadores, o de cada una de las recomendaciones derivadas de ellos, para ser aplicados con un enfoque de género en el diseño urbano.

### **II.1 Indicadores de género**

El “Programa de Mujeres Líderes Rurales” (PMLR, n.d), propone un conjunto de “Herramientas para el Diseño y Evaluación de Proyectos”, a partir del cual pueden definirse los indicadores de género, en sentido general, como:

*“aquellos indicadores asociados a un proyecto que incluyan variables e integren datos que permitan apreciar las: desigualdades y las diferencias en las necesidades prácticas de cada género, así como el posible impacto de las actuaciones del proyecto en hombres y mujeres”.*

Partiendo de la anterior definición, y siguiendo la propuesta del PMLR (n.d), para la determinación de indicadores de género en un proyecto deben tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

- 1) Los indicadores de género no deben ser concebidos como independientes entre sí; sino como partes de un sistema de indicadores, con su correspondiente coherencia interna, que responda a una estrategia previamente definida.
- 2) Esos indicadores de género se conciben como un sistema asociado a un proyecto en específico y se determinan en la fase de planificación de ese proyecto.
- 3) La selección inicial de determinados indicadores, realizada en el momento de diseñar el marco global de un proyecto, parte de una apreciación teórica que podrá ir modificándose según aconseje la experiencia práctica, en la medida en que evolucione ese proyecto en sus distintos niveles de concreción.
- 4) Deben ser seleccionados aquellos indicadores que mejor se adecuen a las características de la investigación a desarrollar.
- 5) Debe asignarse un peso a cada indicador, en relación con los restantes indicadores del sistema.
- 6) Debe partirse de un modelo, en el cual se defina metodológicamente: cuales son los objetivos de la aplicación de los indicadores, que información se pretende obtener a partir de ellos y en qué forma se medirán.
- 7) Debe siempre seleccionarse un número reducido de indicadores (el mínimo imprescindible), de forma que el sistema sea simple y comprensible.
- 8) La elaboración y aplicación de indicadores de género requiere, en primer lugar, de una recogida de datos fiable y apropiada y una desagregación sistemática de esos datos por sexo.
- 9) El sistema de indicadores de género debe ser mínimamente contrastado para comprobar su funcionamiento antes de ser puesto en marcha, por lo

que, de ser posible, cada nuevo indicador que se proponga debe ser previamente sometido a una prueba empírica.

De la anterior definición y recomendaciones para la construcción de indicadores de género pueden esclarecerse las siguientes cuestiones:

Primeramente, los anteriores planteamientos están referidos a la construcción de indicadores en la elaboración de proyectos, que en el tema aquí estudiado, se tratarían de posibles proyectos de urbanismo. Por lo que no puede asumirse la existencia de indicadores de aplicación general sin tener en cuenta primeramente, como señala el “Programa de Mujeres Líderes Rurales”, el marco global de ese proyecto.

Por tanto, no es lo mismo la construcción de indicadores de género como parte de la concepción de un determinado proyecto de urbanismo, que la afirmación de que existen indicadores de género que permiten evaluar cualquier diseño urbano y, a partir de ellos, definir elementos de inequidad de género en ese diseño los cuales deben ser corregidos o transformados.

En segundo lugar, aún si se asumiera la posibilidad de construir determinados indicadores de género para diagnosticar un determinado diseño urbano, independientemente de la concepción de un proyecto específico que involucre a ese diseño, en todo caso, la aplicación de cualquier criterio a aplicar podrá ser considerado como un indicador de género siempre y cuando cumpla con la condición de estar encaminado a la obtención de una información diferenciada entre géneros.

En tercer lugar, aún si se estimara que son posibles tales indicadores como de aplicación independiente a cualquier proyecto de urbanismo, habría que tener en cuenta lo que señala el propio PMLR en su recomendación No. 8 más arriba citada, o sea, para construir un indicador de género para el diseño urbano, sería necesario partir de datos fiables previamente obtenidos y que, de forma sistemática, demuestren que, en relación con ese indicador, existen diferencias de género en determinada sociedad.

Dadas las construcciones culturales comunes a todos, o casi todos los contextos sociales, en el mundo actual pudiera asumirse que la “mujer trabajadora” tiene una doble carga de trabajo (la de su centro de trabajo

remunerado y la del hogar) y, sobre la base de esa premisa, construir un determinado indicador que vincule esta situación al diseño urbano. Sin embargo, no puede asumirse desde la simple apreciación subjetiva del investigador y sin la previa existencia de una información confiable, que en una determinada sociedad sean las mujeres las que empleen más el transporte público (colectivo) que los hombres, ni que sean las mujeres las principales víctimas de la violencia urbana en una determinada ciudad.

Estas cuestiones se deben tener en cuenta para valorar la dimensión física del espacio público desde un enfoque de género y a través de la aplicación de determinados indicadores.

### **II.1.1 La dimensión física del espacio público desde un enfoque de género**

En relación con la dimensión física del espacio público, la Coordinación de la Red Mujer y Hábitat de Latinoamérica (CISCSA) plantea la posibilidad de construir varios tipos de indicadores de género (Rainero y Rodigou, 2003):

- 1) Indicadores de higiene y estética
- 2) Indicador de seguridad urbana
- 3) Indicadores de accesibilidad e infraestructura

A partir de los estudios con enfoque de género desarrollados por el Instituto Andaluz de la Mujer, en relación con el Indicador higiene y estética, se plantea que:

*“...parece evidente la existencia de coincidencias con los objetivos de tipo ambiental en la medida en que el modelo de ciudad que mejor satisfaga las necesidades de género es al mismo tiempo el modelo más sostenible en términos ambientales” (Sánchez de Madariaga, 2004, p. 11).*

Y es a partir del reconocimiento de esta coincidencia donde surge el cuestionamiento de hasta dónde tales indicadores pueden brindar una información diferenciada en relación con hombres y mujeres, para que, cumpliendo este requisito indispensable, puedan ser construidos como indicadores de género en el diseño urbano.

Partiendo de los presupuestos anteriores, se descarta la posibilidad de que existan indicadores de higiene y estética en las ciudades que establezcan

diferenciación entre las necesidades de hombres y mujeres y que, por tanto, puedan constituir “indicadores de género en el diseño urbano”. Cualquier breve análisis en materia de medioambiente y salud humana, incluyendo en el primero el desarrollo y la preservación del medioambiente construido y del patrimonio cultural, descartaría de inmediato la posibilidad de construir indicadores de género a partir de estos dos aspectos de las ciudades.

Desde la propuesta de indicadores, restaría analizar la posibilidad de indicadores de “accesibilidad” e “infraestructura”, para sumarlos al análisis de la posibilidad de un “indicador de seguridad urbana”. Dentro de la accesibilidad e infraestructura, los estudios consultados incluyen los aspectos de: transporte y de integración de usos y proximidad de servicios públicos. Sánchez de Madariaga (2004) resume los estudios desarrollados por el Instituto Andaluz de la Mujer, en los cuales se relacionan los antes mencionados indicadores de género en el diseño urbano y cuya interpretación es posible, como tal tipo de indicadores, a partir de las correspondientes recomendaciones que de cada uno de ellos se derivan según los citados estudios. En ese sentido, se considera que los aspectos a analizar como posibles indicadores de género en el diseño urbano son los siguientes:

- 1) Transporte.
- 2) Integración de usos y proximidad de servicios públicos.
- 3) Seguridad urbana.

## **II.2 Análisis de indicadores y recomendaciones desde el enfoque de género**

### **II.2.1 Indicador de género “Transporte”. Argumentación desde el enfoque de género**

Las mujeres presentan mayores problemas de acceso a los empleos mejor remunerados, lo que refuerza su menor capacidad económica con respecto a los hombres para adquirir un vehículo privado (Sánchez de Madariaga, 2004, pp. 46).

*“Se estima que el número de personas cautivas del transporte público, con variaciones entre países, supone entre un 40 y el 50% de la población.*

*Esta cifra incluye a personas con bajo nivel económico, con discapacidad, a más del 60% de las personas mayores y a más de la mitad de las mujeres. Las personas que no pueden acceder al automóvil tienen cada vez más constreñida su movilidad, porque el transporte público no existe, o es inseguro, o es incómodo, o tarda demasiado, o las distancias son demasiado grandes” (Sánchez de Madariaga, 2004, pp. 34).*

*“La evidencia empírica muestra en todos los países una tasa de utilización del transporte privado más alta entre los hombres y una tasa de utilización de los desplazamientos a pie y en transporte público más alta entre las mujeres. Esto es en gran parte una consecuencia de la menor capacidad económica de las mujeres, que no les permite disponer de coche propio” (Sánchez de Madariaga, 2004, pp. 31).*

### **Recomendaciones desde el enfoque de género**

- 1) Planificar la infraestructura de transporte público a nivel regional en coordinación con la clasificación de suelo urbanizable.
- 2) Establecer mecanismos que vinculen la posibilidad de clasificar un suelo como urbanizable con la existencia o proyecto de transporte público.
- 3) Asegurar que todos los grandes equipamientos e instalaciones de ocio, incluidos los grandes parques, sean accesibles en transporte público.
- 4) Hacer coincidir las redes de transporte rodado con las redes peatonales.
- 5) Redistribuir las superficies de las carreteras urbanas en favor de peatones y ciclistas, con medidas positivas; en las calles, dar prioridad al transporte público frente al rodado y hacerlo respetar (por ejemplo, con paradas en la calzada, y carriles propios, etc.).

### **Análisis del indicador “transporte”**

La argumentación de este indicador de género, a partir del análisis de Sánchez de Madariaga (2004, pp. 31) en el cual resume el criterio del Instituto Andaluz de la Mujer, expresa una generalización, extrapolar la situación específica de España al resto de las ciudades del mundo, cuando alega que los niveles de motorización -entendidos como la tenencia y disposición de vehículos privados-

es un fenómeno que marca diferencia entre hombre y mujeres “... *en todos los países*” y luego, a párrafo seguido, analiza el contexto español y agrega que en ese país:

*“se observa entre las generaciones más jóvenes y con mayor capacidad adquisitiva un acercamiento a la tasa de motorización de los hombres. A pesar de ello, sólo las mujeres norteamericanas menores de 40 años tienen una tasa de motorización similar a la de los hombres, condición indispensable para poder vivir en unas ciudades dispersas en el territorio que carecen de transporte público”* (Sánchez de Madariaga, 2004, pp. 32).

Bastaría entonces contrastar solamente las estadísticas que operan entre la juventud española y las mujeres de hasta 40 años en los Estados Unidos de América, con las posibles estadísticas de los niveles de motorización de la juventud y las mujeres de hasta 40 años en Cuba -entendida la “motorización” en igual sentido, como la tenencia y disposición de un transporte privado- para arribar a la conclusión inmediata, de que, la argumentación de este indicador no es tan igualmente aplicable a cualquier país. Pero, más importante aún, para poder determinar que el indicador “transporte” y su correspondiente argumentación desde el enfoque de género – elaborado teóricamente desde las realidades particulares de determinados países- es tener en cuenta los “niveles de motorización” de la población en general del país donde se pretenda aplicar.

Desde la perspectiva de este estudio, referente a lo que se debe entender como indicador de género, en la medida en que las “recomendaciones” asociadas a este indicador sean más favorables para la mujer que para el hombre, en búsqueda de una equidad entre géneros, así podrá considerarse este indicador como un indicador de género. En sentido contrario, en la medida en que las recomendaciones para un diseño urbano, en el que se prioricen las facilidades para el transporte público (colectivo) sobre el privado, favorecen a la mayoría de la población sin distinción de género, dado el bajo nivel de motorización de esa población en general, así perdería sentido el indicador “transporte” como indicador de género en el diseño urbano.

Por tales razones, y sin entrar a cuestionar este indicador en los contextos

foráneos en los cuales se plantea, resulta evidente que no se le puede asumir como un indicador de género universalmente aplicable. En otras palabras, la pertinencia del “transporte” –entiéndase el diseño de la infraestructura vial para el transporte público colectivo- como un “indicador de género en el diseño urbano” está en todo caso sujeto a las realidades de cada sociedad en ese aspecto.

### **II.2.2 Indicador de género: “Integración de usos y proximidad de servicios públicos”. Argumentación desde el enfoque de género**

*“...las mujeres viajan por un mayor número de motivos que los hombres.... A los desplazamientos laborales (de la mujer) se suman la mayor parte de los desplazamientos relacionados con la compra cotidiana de alimentos, el acompañamiento de personas dependientes, las gestiones administrativas, y otras tareas domésticas y de cuidado” (Sánchez de Madariaga, 2004, pp. 30).*

Mientras que el patrón de movimiento de los hombres es de tipo pendular (ida y vuelta al trabajo) las mujeres se desplazan mayormente en forma poligonal, al tener que realizar un número mayor de viajes cada día hacia lugares diferentes del espacio urbano (Sánchez de Madariaga, 2004).

*“...la mayor parte de los desplazamientos que hacen las mujeres tienen lugar dentro del barrio o entre barrios próximos, mientras los desplazamientos realizados por los hombres son en mucha mayor medida entre zonas residenciales y zonas de empleo, independientemente donde se encuentren estas en el área metropolitana. Los hombres recorren cada día un número de kilómetros mayor que las mujeres. Esas distancias corresponden a los desplazamientos entre la vivienda y el empleo y son un indicador de las mayores opciones de acceso al empleo que tienen los hombres. También indican el mayor acceso de estos a instalaciones y equipamientos que no son de ámbito local, como los grandes centros de ocio, los centros comerciales y las instalaciones deportivas” (Sánchez de Madariaga, 2004, pp. 31).*

### **Recomendaciones desde el enfoque de género**

- 1) Planificar núcleos compactos y de usos mixtos en el entorno inmediato

- de las estaciones de transporte público.
- 2) Establecer mecanismos que vinculen los nuevos crecimientos con las infraestructuras existentes o proyectadas de transporte público.
  - 3) Permitir el nuevo crecimiento sólo en localizaciones adyacentes a las superficies edificadas y con formas compactas en las ciudades de menos de 300.000 habitantes.
  - 4) Permitir el nuevo crecimiento sólo en los lugares accesibles en transporte público dentro de la región y en proximidad inmediata de esos núcleos, en ciudades de entre 300.000 y 500.000 habitantes.
  - 5) Limitar estrictamente el crecimiento disperso en todas las demás localidades de la región.
  - 6) Densificar y estructurar suelos urbanos infrautilizados y reutilizar suelos urbanos degradados u obsoletos.
  - 7) Elaborar un registro de terrenos obsoletos y de terrenos susceptibles de densificación. Estimar su potencial para albergar nuevo crecimiento.
  - 8) Evitar los espacios urbanos monofuncionales de actividad.
  - 9) Incluir equipamientos de todo tipo, especialmente para el cuidado de personas dependientes (mayores, menores y con discapacidad), en los barrios residenciales.
  - 10) Incluir usos productivos en las zonas residenciales, en edificios independientes y compartiendo uso en edificios residenciales; definir techos, condiciones físicas de localización y de tipología, y limitaciones de emisiones, para evitar tanto la posible expulsión de la residencia, como los impactos negativos socioeconómicos y ambientales.
  - 11) Realizar proyectos pilotos que incluyan lugares de empleo en los barrios residenciales, para la realización de trabajo a domicilio fuera de la vivienda.
  - 12) Considerar la conveniencia de establecer una moratoria a la nueva construcción de grandes centros comerciales dependientes del transporte privado. Establecer ayuda a ciertos tipos de pequeños comercios de barrio, especialmente los de alimentación.
  - 13) Reequilibrar la construcción de grandes equipamientos deportivos con respecto a los pequeños equipamientos de barrio.

- 14) Asegurar la mezcla de usos en todos los barrios: en los que tengan uso característico productivo y en los que tengan uso característico residencial.

### **Análisis del indicador “integración de usos y proximidad de servicios públicos”**

El tema de la “integración de usos y proximidad de servicios públicos” parece repetir en gran medida los argumentos que se vinculan al tema del “transporte”; o al menos, resultan dos temas que no pueden valorarse por separado. La clave de esta estrecha relación se encuentra en los propios estudios que sustentan ambas cuestiones como indicadores de género en el diseño urbano.

En tales estudios se plantea que las mujeres, al tener un bajo nivel de motorización, ven constreñida su movilidad, teniendo que combinar los horarios del transporte y los tiempos de desplazamiento con los horarios de los servicios públicos, requiriendo por tanto de equipamientos locales (Sánchez de Madariaga, 2004). En otras palabras, la necesidad de integración de usos y de proximidad de los servicios públicos viene dada para las personas que no poseen un transporte propio para cubrir las distancias que normalmente separan a la vivienda personal de esos servicios. Incluso, las recomendaciones No. 1, 2, 4 y 12 que se refieren al tema de “integración de usos y proximidad de servicios” son expresión clara de la vinculación -incluso la dependencia- de este tema con el transporte público.

Esto hace que ambos temas, como posibles indicadores de género en el diseño urbano, tengan que ser evaluados de forma integral y contextualizada a las realidades de cada país.

### **II.2.3 Indicador de género: “Seguridad Urbana” (espacio público y seguridad). Argumentación desde el enfoque de género**

“La percepción de inseguridad aparece con mayor frecuencia ligada a las mujeres que a los varones, siendo una de las limitaciones fundamentales para su movilidad y autonomía” (Rainero y Rodigou, 2003, p. 4).

La percepción de inseguridad es una variable que presenta grandes diferencias entre hombres y mujeres. Las mujeres se autolimitan más que los hombres en sus desplazamientos por sensación de inseguridad. Esto tiene que ver con

la gravedad, para la integridad física y emocional de la persona, que tienen los delitos de naturaleza sexual, en los cuales la mayoría de los atacantes son hombres y la mayoría de las víctimas mujeres. Las mujeres dejan de utilizar el transporte público, o lo utilizaran sólo si no tienen más remedio en aquellos recorridos o a aquellas horas del día poco transitadas en que la percepción de la inseguridad es mayor (Sánchez de Madariaga, 2004).

### **Recomendaciones desde el enfoque de género**

Tomando varias referencias, entre ellas las recomendaciones urbanísticas desarrolladas por el Ayuntamiento de Montreal: para “una ciudad más segura”, el Instituto Andaluz de la Mujer recomienda garantizar en los diferentes espacios públicos:

- 1) Una señalización clara y visible que permita a las personas orientarse, saber donde están y hacia donde van.
- 2) Una adecuada visibilidad que permita “ver y ser visto” (buena iluminación y eliminación de barreras físicas que limiten esa visibilidad). Asegurar una buena visibilidad del espacio público desde los edificios circundantes.
- 3) Evitar, siempre que se pueda, un diseño del espacio público que obligue a los peatones a un desplazamiento previsible y que además no brinde vías de escape: por ejemplo, reducir en lo posible el diseño que incluya: puentes, escaleras y túneles. Diseñar, siempre que se puedan, vías alternativas para el tránsito peatonal por la ciudad.
- 4) Facilitar la mezcla de usos de los diferentes espacios públicos, para asegurar en ellos la concurrencia de personas (asumiéndose que la afluencia de personas reduce el riesgo de agresión y brinda mayores posibilidades de “oír y ser oído/a” en caso de tener que pedir socorro). Procurar que los usos cubran el mayor espectro posible de franja horaria.
- 5) Asegurar una localización y un diseño de los edificios de uso público y de su entorno inmediato con criterios de seguridad que garanticen condiciones de acceso seguras y que promuevan su utilización por toda la población.

- 6) Aplicar los criterios para una ordenación segura, establecidos en la buena práctica internacional a todas las nuevas ordenaciones, especialmente en el transporte público, los barrios residenciales, los parques (plazas) y jardines, y los trayectos hacia las estaciones de transporte público.
- 7) Asegurar la calidad, seguridad, mantenimiento y limpieza de los espacios libres de juego y de sociabilidad para personas mayores en proximidad de todas las viviendas.
- 8) Asegurar que todas las paradas de autobuses y tranvías en su caso sean cómodas y seguras.

El tema “Seguridad Urbana”, no puede analizarse de forma independiente al tema del “Transporte”, pues en varias de las recomendaciones realizadas en cuanto a seguridad urbana se identifica que el uso del transporte público colectivo constituye un factor de riesgo de victimización en el espacio público.

### **Análisis del indicador “Seguridad Urbana”**

Para evaluar como un posible indicador de género el tema de la seguridad urbana, a partir de determinados elementos del diseño urbano en los espacios abiertos, vías y demás elementos de circulación y acceso público de una ciudad, es necesario tener en cuenta algunas cuestiones que, tanto desde el plano teórico como desde su confirmación en la práctica, aporta el campo de la criminología.

#### **II.2.3.1 La seguridad urbana desde la perspectiva criminológica**

Los estudios criminológicos más avanzados y actualizados a nivel mundial ponen de manifiesto una tendencia al incremento constante y considerable de la criminalidad en el llamado mundo occidental durante los últimos cincuenta años. En el caso particular de América Latina, a pesar de la inexistencia y/o poca confiabilidad de las estadísticas criminales, algunos datos permiten establecer con respecto a los últimos años ciertas tendencias comunes en casi todos los países, entre ellas, el continuo incremento en los índices de la criminalidad, particularmente significativos en la presente década,

destacándose un mayor crecimiento en las tasas, en los delitos contra la vida y la integridad física de las personas (Chinchilla y Rico, 1997)<sup>5</sup>.

En cuanto al sentimiento de inseguridad, autores como Rico y Salas (1988, pp. 16-36) señalan que:

*“el fenómeno criminal suele constituir en la mayoría de los países uno de los principales problemas sociales. Todos los grupos y categorías de ciudadanos estiman que la delincuencia aumenta sin cesar -lo que suele corresponder a la realidad-, consideran inseguros el país, la ciudad, el barrio, la calle o el hogar donde viven y vaticinan ser asaltados o robados en los próximos meses; esta opinión está mucho más acentuada entre los residentes de los centros urbanos y las personas de sexo femenino y edad avanzada”.*

Chinchilla y Rico (1997, pp. 8-9) precisan en este sentido que:

*“la necesidad de seguridad ha sido siempre uno de los principales resortes de la vida social organizada”, así como que “la concepción y aplicación de los diversos modelos de prevención tienen su origen en los hechos delictivos y en el sentimiento de inseguridad que dichos actos generan, así como en las deficiencias del sistema penal, en principio previsto para enfrentarlos”.*

Al abordar el tema de la criminalidad y del sentimiento de inseguridad de las personas frente a los altos índices de criminalidad, los diferentes estudios criminológicos emplean el concepto de “seguridad ciudadana”, término que denota expresamente que se trata de una problemática que atañe a todos los ciudadanos, a toda la sociedad.

*“La criminalidad y el sentimiento de inseguridad ciudadana derivado de ella suponen costos considerables para cualquier país, los cuales van desde costos económicos -en la prevención y lucha contra el delito-, hasta costos sociales. En cuanto a los costos sociales, sobre los que se señala que no*

---

<sup>5</sup> Laura Chinchilla era, al momento de esa investigación, la Ministra de Seguridad Pública de Costa Rica y consultora en criminología de la Universidad Internacional de la Florida. José María Rico, es profesor titular de criminología de la Universidad de Montreal, Canadá y asesor internacional de varios proyectos de prevención contra el crimen. Por tales razones, las investigaciones de ambos autores no se basan solamente en una aproximación puramente teórica al tema de la seguridad urbana, sino en una amplia experiencia profesional práctica en cuanto a las realidades de varios países, fundamentalmente de Latinoamérica.

*siempre son fácilmente evaluables, los estudios se centran en las consecuencias que los índices de criminalidad y su percepción por la ciudadanía ejercen sobre las víctimas, o posibles víctimas y, entre estas consecuencias, se incluyen, a nivel personal: el sentimiento de temor y las modificaciones en el estilo de vida, mientras que a nivel social, entre otras consecuencias, se destacan: el empeoramiento de la calidad de vida y el creciente sentimiento de inseguridad” (Conklin, 1975; Rico y Salas, 1988, pp. 36-43).*

Toda esta problemática conlleva a la necesidad de la prevención del delito desde una perspectiva proactiva. Y en este orden se establecen dos conceptos diferentes desde el punto de vista criminológico: la “prevención social” y la “prevención situacional”. Mientras que la prevención social es entendida como aquella que incide sobre las posibles causas del delito, la prevención situacional es aquella que incide sobre las condiciones que facilitan la ocurrencia del delito.

En el caso específico del enfoque situacional, se persigue la modificación del entorno y de ciertas situaciones, con la finalidad de dificultar las conductas criminales, disminuir la victimización y el sentimiento de inseguridad, así como aumentar las posibilidades de captura de los infractores.

A partir de estudios sobre seguridad ciudadana desarrollados en varias ciudades de Canadá, Finlandia, Inglaterra y Estados Unidos de América, así como de sus propios estudios enfocados en las características propias del contexto latinoamericano, Chinchilla y Rico (1997, pp. 34-46) identifican varias medidas de “prevención situacional”, entre las que algunas están específicamente referidas al diseño urbano<sup>6</sup>. Sólo a modo de ejemplo, se pueden citar: La mejora de la visibilidad de los blancos potenciales y de los accesos a ciertos lugares, entre ellas: la iluminación de calles y comercios, y la

---

<sup>6</sup> La citada investigación compila los resultados, entre otros, de los siguientes trabajos: Forrester D *et al*: **The Kirkholt Burglary Prevention Project**, Rochdale, London, Home Office, Crime Prevention Unit, Paper 13, 1988; **Partners in Crime Prevention: For a safer Québec**, Report of the Task Force on Crime Prevention, 1993; R. V. Clarke (ed): **Situational Crime Prevention, Successful Case Studies: New York**, Harroe & Heston, 1992; J. Graham: **Crime Prevention Strategies in Europe and North America**, Helsinki, Helsinki Institute for Crime Prevention and Control, 1990; O. Newman: **Defensible Space, Crime Prevention Through Urban Design**, New York, Macmillan, 1972.

supresión de setos que oculten las entradas de las casas de la vista de los vecinos.

- 1) La mejora sistemática de las protecciones físicas residenciales, por ejemplo: tipos de puertas, ventanas y cercas perimetrales, y uso de rejas, entre otros elementos en el diseño arquitectónico.
- 2) La reorganización de trayectos para evitar la convergencia entre delincuentes potenciales y su blanco, por ejemplo: utilización de calles sin salida, vías a sentido único, calles cerradas a la circulación automóvil, parqueos prohibidos, situación de las paradas de autobuses de tal manera que grupos de personas con riesgo –como es el caso de estudiantes o individuos que frecuentan tabernas- no concurren espontáneamente hacia blancos interesantes (para los delincuentes), y reorganización de zonas de parqueo y centros comerciales.
- 3) Localización de sitios de reunión de delincuentes potenciales lejos de sus blancos, por ejemplo: evitar colocar escuelas cerca de centros comerciales.
- 4) Readequación del medio físico, con la finalidad de mejorar los controles de acceso a los parques (plazas públicas) y calles de los alrededores.
- 5) Creación de vías de escape rápido para las posibles víctimas de la violencia en las calles y demás lugares públicos.
- 6) Regulación adecuada de la densidad poblacional en los barrios (estimándose que los barrios sobre-poblados suelen ser más victimizados).

Chinchilla y Rico (1997) aclaran que, a pesar de lo extenso que ha sido el tratamiento del enfoque de prevención situacional en el campo de la criminología durante los últimos años, las teorías que lo sustentan no han estado exentas de diversas críticas que ponen en tela de juicio su pertinencia absoluta como instrumento de control social y muestran sus límites conceptuales y prácticos. Aclaran estos dos autores que los altos índices de criminalidad en cualquier lugar del mundo siguen teniendo su principal vía de minimización en la prevención social, la cual opera a nivel de las causas que llevan a las personas a delinquir y no en las condiciones que el diseño de la

ciudad y de sus edificaciones creen para que los delincuentes puedan cometer mejor sus delitos.

Por otra parte, los citados estudios criminológicos plantean la exigencia de determinar diferentes niveles de vulnerabilidad en los distintos grupos poblacionales según los diversos tipos de delitos.

En este sentido, se plantea que las mujeres, como grupo poblacional, son más vulnerables a ciertos delitos, como puede ser, por ejemplo, los “delitos sexuales”, así como también pueden ser grupos más vulnerables a la violencia en la vía y espacios públicos otros grupos poblacionales como las personas de avanzada edad, o los jóvenes y estudiantes, según el tipo de delito violento que se tome como referencia. En este orden, la mayor vulnerabilidad a determinados delitos de violencia en una ciudad podrá estar determinada por distintos criterios, tales como el género, la edad, las condiciones socioeconómicas, o el grupo étnico, entre otros (Chinchilla y Rico, 1997). Todo esto indica que el tema de la inseguridad ciudadana, en sentido general, afecta a todos los grupos poblacionales que conviven en una ciudad.

Finalmente, al analizar la relación entre los niveles reales de criminalidad y los de percepción o sentimiento de inseguridad en una ciudad, ya sea por un determinado grupo poblacional, o por la generalidad de los habitantes de esa ciudad, Chinchilla y Rico (1997, p. 74) aclaran que:

*“la criminalidad puede ser la causa del sentimiento de inseguridad, pero no es ni la única ni la más determinante (dicho sentimiento depende, no sólo de la percepción de una posible victimización, sino también de la gravedad anticipada de los costos personales en que se incurriría en caso de delito, la cual es determinada a su vez por la vulnerabilidad objetiva de las víctimas potenciales; además, las zonas urbanas donde el sentimiento de inseguridad es más acentuado raramente coinciden con aquéllas en las cuales la densidad criminal es más elevada)”*.

Así, por ejemplo, pudiera darse el caso de que, al hacer un estudio comparado entre un barrio de clase media y un barrio marginal, en el primero se manifieste un mayor nivel de sentimiento de inseguridad en la población; mientras que realmente los mayores niveles de criminalidad se produzcan en el segundo.

Esto lleva a asumir en los citados estudios criminológicos que el enfoque de prevención situacional es válido, hasta cierto punto, siempre que se vea como un complemento de la prevención social, sólo como eso. Por tanto, tratar de establecer una supuesta relación directa entre las condiciones del diseño urbano que facilitan la comisión de delitos y los altos índices de criminalidad en las ciudades, es un enfoque fenomenológico, simplificador y evasivo del tratamiento de problemas sociales mucho más complejos y difíciles de resolver por parte de los gobiernos de muchos países.

Esto se explica porque la prevención social va a las causas reales de la criminalidad, entre las cuales destacan los niveles de pobreza, el desempleo, la carencia de atenciones esenciales en materia de salud y asistencia social de determinados grupos poblacionales, la educación y la formación de valores en el ciudadano, entre otros aspectos (Cusson, 1994; Chinchilla y Rico, 1997). Esto a la vez, explica el por qué una parte de la producción teórica relacionada con este tema, se centra con preferencia en ese enfoque de prevención situacional, ya que la capacidad de propuesta teórica de soluciones es mucho más sencilla, independientemente de que también se haga algo difícil de aplicar en la práctica.

Toda la crítica criminológica al enfoque de prevención situacional –dentro del cual se incluye el tema de la relación “diseño urbano-criminalidad”- se resume por Cusson (citado por Chinchilla y Rico, 1997, p. 97) en pocas palabras, al plantear que: “la prevención situacional se basa en el postulado según el cual es más fácil cambiar las situaciones, que a las personas”.

A partir de estas valoraciones hechas por diferentes criminólogos, puede decirse que:

- 1) Los altos índices de criminalidad constituyen una patología social que afecta en sentido general al mundo moderno.
- 2) La criminalidad afecta en general a la población de las ciudades, con independencia de género, edad, situación socioeconómica, o cualquier otro criterio de diferenciación para la identificación de grupos poblacionales. Sólo a partir del análisis específico de determinados

tipos de delitos pudiera identificarse en cada contexto concreto diferentes niveles de vulnerabilidad entre estos grupos.

- 3) La sensación de inseguridad ciudadana puede manifestarse, según cada contexto específico, en diferentes niveles según cada grupo poblacional, ya sea en el género femenino, en las personas de mayor edad, en los jóvenes, o en los inmigrantes, entre otros. Sin embargo, esa percepción no siempre está relacionada directamente con los niveles de vulnerabilidad objetiva, ante la violencia urbana, de cada uno de esos grupos.
- 4) La relación entre el diseño urbano y la violencia urbana se enmarca dentro del enfoque de prevención situacional de la criminalidad, el cual es cuestionable desde el punto de vista criminológico. En este sentido, se le considera como algo meramente complementario del enfoque de prevención social; ya que no va a las raíces de la problemática de la criminalidad en las ciudades.
- 5) No obstante, desde el diseño urbano sólo se puede contribuir desde la prevención situacional, por lo que, aún con ese carácter complementario, tal enfoque es válido.

Con todos estos razonamientos, resulta de igual forma altamente cuestionable inferir que, solamente a través del diseño urbano se eliminarían las problemáticas referentes a la seguridad ciudadana. En otro orden, el enfoque de género en el diseño urbano, entendido como la necesidad de la participación de las mujeres en los procesos de toma de decisiones en relación con nuevos diseños urbanos, o la modificación de los existentes, es plenamente válido y justo. Entenderlo en el sentido del aporte que esa participación puede hacer desde ese sentimiento de inseguridad ciudadana experimentado por el género femenino, justifica el interpretar la inseguridad ciudadana en las ciudades como un indicador de género.

Si se comparan las recomendaciones que se hacen desde los estudios con enfoque de género para lograr una ciudad más segura para las mujeres, se puede apreciar claramente que tales recomendaciones no hacen más que reproducir en gran parte las que, desde los estudios criminológicos, se vienen

haciendo en diferentes países desde la década de los años 1970's para lograr una ciudad más segura para todos sus habitantes en sentido general.

En fin, el tema de “una ciudad más segura” no establece diferencias objetivamente verificables entre hombres y mujeres, pues se trata de un tema que interesa y afecta a todos los ciudadanos sin distinción de género, afirmación esta que se sustenta además, en los análisis realizados desde el campo de los estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología (CTS).

### **II.2.3.2 El sentimiento de inseguridad urbana desde los Estudios CTS**

A la hora de tratarse el tema de la seguridad urbana, los estudios con enfoque de género desarrollados en otros países y que fueron consultados en la presente investigación, se centran en la “percepción de inseguridad urbana”, para analizar la “seguridad urbana” que ofrece o no el diseño urbano. Desde esa perspectiva, se crea una confusión conceptual entre dos cuestiones diferentes, desde el momento en que se analiza el riesgo desde la percepción del riesgo.

En este sentido, en el campo de los “Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología” (CTS), autores como José A. López Cerezo y José Luis Luján identifican tres enfoques del riesgo: el enfoque técnico, el enfoque psicológico y el enfoque sociológico (López y Lujan, 2000).

Desde el enfoque técnico, se concibe el riesgo como “el producto de la probabilidad del daño por su magnitud”. Este enfoque determina los niveles objetivos de riesgo (real) y sobre ellos es posible incidir, modificando determinadas condiciones de la realidad. Desde este enfoque, el diseño urbano será más seguro, en la medida en que, desde el ya analizado enfoque de prevención situacional, se creen condiciones que impidan o dificulten que el delincuente cometa delitos en el espacio público de la ciudad.

En cuanto al enfoque psicológico, se plantea que este se basa en la percepción individual del riesgo, la cual depende de múltiples factores -que sólo desde la propia psicología se pudieran abordar-. Esta percepción psicológica no necesariamente coincide con el nivel real de riesgo que se enfrente. Desde la psicología cognitiva es típico el ejemplo de estudios en los cuales se demuestra que, con bastante frecuencia, las personas temen más a sufrir un accidente de

aviación que a sufrir un accidente automovilístico, a pesar de que los primeros sean menos frecuentes, las medidas de seguridad sean mucho mayores, y esas personas lo empleen muy esporádicamente; mientras que las muertes por accidentes en la vía pública arrojan grandes cifras diariamente en el mundo, y las personas se exponen más al riesgo de morir de esa forma, igualmente a diario (López y Lujan, 2000).

En cuanto al enfoque sociológico, o sociocultural, ambos autores plantean que el riesgo es entendido como una “noción de riesgo”, construida culturalmente en cada sociedad, o en cada grupo social. De esta forma, en dependencia de esas construcciones socioculturales, en cada contexto social se destacan unos riesgos y se ignoran otros. Este enfoque sociocultural del riesgo conlleva, no a la reducción de riesgos, sino a la aceptación o no de riesgos (López y Lujan, 2000).

Desde los Estudios CTS se concluye entonces que la gestión de riesgos tiene necesariamente que considerar e integrar los tres enfoques; pero, se aclara que un enfoque puramente sociocultural dificulta, o impide, una distinción entre el riesgo objetivo o real (técnico) y su percepción subjetiva (psicológica) (López y Lujan, 2000).

El hecho de crear condiciones en el diseño de los espacios públicos en una ciudad, que reduzcan el sentimiento de inseguridad de las mujeres –o de cualquier otro grupo poblacional-, sin que objetivamente se reduzcan los niveles reales de riesgo, conduciría únicamente a una modificación de sus conductas en relación con el uso de esos espacios. En otras palabras, en la medida en que, con mayor confianza -menor percepción del riesgo-, las mujeres utilicen esos espacios en los cuales el nivel real de riesgo se mantiene, contradictoriamente se estarían exponiendo a mayores niveles de riesgo en materia de seguridad urbana.

Sobre la base de lo antes dicho, se considera en la presente investigación que el tema de la percepción del riesgo de violencia urbana (sentimiento de inseguridad urbana) debe ser abordado desde la sociología y la psicología. Por su parte, la arquitectura, aunque requiere de esas ciencias y de esos estudios sobre percepción de inseguridad urbana para cumplir su función en este aspecto, puede y debe, desde un enfoque de prevención situacional del delito,

garantizar objetivamente que el diseño urbano ofrezca el mínimo posible de riesgos reales de violencia urbana. Desde esta perspectiva es que deben analizarse preferentemente las recomendaciones para un diseño urbano más seguro en materia de violencia urbana.

Por tanto, lo anterior no descarta que las recomendaciones hechas desde los estudios con enfoque de género –que además coinciden con las recomendaciones que desde mucho antes se vienen haciendo en los estudios criminológicos de prevención situacional en el diseño urbano- sean válidas para garantizar una ciudad más segura. Esas recomendaciones, o al menos muchas de ellas, pueden garantizar objetivamente una ciudad más segura en la misma medida en que puedan reducir subjetivamente el sentimiento de inseguridad urbana en las mujeres. Se puede asumir, incluso, que ese diseño urbano, además de brindar objetivamente mayor seguridad, debe transmitir esa imagen de seguridad que incida en la percepción, no sólo de las mujeres, sino de todas las personas. Lo que se descarta es que el indicador “seguridad urbana” pueda sustentarse como un “indicador de género” por el simple hecho de que determinados estudios demuestren que las mujeres manifiestan un mayor sentimiento de inseguridad que los hombres en el uso de los espacios públicos de una ciudad.

### **Conclusiones Parciales**

Luego de analizar las propuestas que, desde los estudios teóricos con enfoque de género se hacen en relación con el diseño urbano específicamente de las fundamentaciones y argumentos de los referidos indicadores de género, se arriba en el presente Capítulo a las siguientes conclusiones parciales:

- 1) No es lo mismo la construcción de indicadores de género como parte de la concepción de un determinado proyecto de urbanismo, que la afirmación de que existen indicadores de género que permiten evaluar cualquier diseño urbano y, a partir de ellos, definir elementos de inequidad de género en ese diseño los cuales deben ser corregidos o transformados.
- 2) Los indicadores de género propuestos hasta la actualidad por autores e instituciones foráneas, tienen que ser analizados de forma integral y la validez de estos como tales, dependerá en todo caso de un análisis

contextual de las realidades sociales de cada país y cada ciudad.

## **Capítulo III. Contextualización del estudio de los indicadores de género en el diseño urbano en cuba: caso de estudio provincia villa clara**

### **Introducción al Capítulo**

En el presente Capítulo se identifican y analizan una serie de elementos a tener en cuenta a la hora de valorar en la provincia Villa Clara (se particulariza en su municipio cabecera y su ciudad capital) la posible aplicabilidad y necesidad de los indicadores de género en el diseño urbano, que se proponen por autores e instituciones foráneas e internacionales, los cuales fueron abordados en el Capítulo anterior.

En la medida en que se aborda cada propuesta de indicador de género en el diseño urbano, se analizan aquellos aspectos relacionados con este tema que aparecen recogidos en varios documentos oficiales de planificación física vigentes en Cuba, incluyendo regulaciones específicas para el municipio y la ciudad de Santa Clara. Además, en los temas en que procede, se tienen en cuenta aquellas problemáticas generales de la sociedad cubana que son abordadas en los Lineamientos de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución Cubana.

### **III.1 Caracterización de la provincia Villa Clara y el municipio y la ciudad de Santa Clara**

Tal y como aparece descrito en el "Anuario Estadístico Separata 2010", de la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE, 2011), la provincia de Villa Clara tiene su ubicación geográfica en la región central, entre 22°16', 23°09' de latitud

norte y los 80°02', 80°25' de longitud oeste. Ocupa el quinto lugar en extensión entre las provincias con 8 412,41 kilómetros cuadrados, representando el 7,7 por ciento de la superficie total del país. Su población de 800 335 habitantes, representa el 7,1 por ciento de la población del país, para una densidad de población de 95,1 habitantes por kilómetro cuadrado. La población femenina ocupa el 49.7% del total, mientras la masculina el 50.3 %, con una relación de masculinidad (hombres por 1 000 mujeres) de 1 011. El 75,8% de la población de la provincia se considera urbana, mientras que el 24.2 % restante es rural, divididos en 66 asentamientos urbanos y 396 rurales respectivamente, para un total de 462 asentamientos. Se divide en trece (13) municipios, con Santa Clara como capital provincial. La distribución poblacional por municipios se comporta según aparece mostrado en la Tabla 1.

**Tabla 1: Población por municipios en Villa Clara**

(Fuente: Anuario Estadístico Separata 2010: ONE, 2011)

Población por municipios	
Municipios	Población
Santa Clara*	237 646 29,7
Placetas	71 208 8,9
Manicaragua	69 096 8,6
Camajuaní	62 644 7,8
Ranchuelo	56 286 7,0
Sagua la Grande	53 978 6,7
Santo Domingo	53 008 6,6
Remedios	45 764 5,7
Caibarién	37 952 4,7
Encrucijada	34 225 4,3
Cifuentes	28 655 3,6
Corralillo	27 461 3,4
Quemado de Güines	22 412 2,8

### **Santa Clara: capital provincial**

Para el estudio de caso se seleccionó intencionalmente la ciudad de Santa Clara, por ser el asentamiento urbano más grande de la provincia y su capital provincial. Durante la investigación se articularán datos del contexto de estudio y la provincia, que constituye el universo, para lograr mayor fiabilidad, variedad e integración de las diversas realidades que convergen en el objeto estudiado.

La ciudad de Santa Clara, con casi 323 años de fundada (15 de julio de 1689), perteneciente a Santa Clara, municipio cabecera de la provincia de Villa Clara, cuenta con un área total de 40.6 km<sup>2</sup>. Constituye la capital del Sistema Urbano de la provincia Villa Clara, por su rango poblacional, la cantidad de servicios y su extensión territorial. Dada su ubicación geográfica es considerada una de las cinco ciudades más importantes del país, es sede de importantes instalaciones de servicios provinciales y regionales en sectores como la salud, la educación y la cultura.

La ciudad de Santa Clara cuenta con capacidades construidas y en construcción, subutilizadas, que conforman un potencial de desarrollo económico, industrial, comercial y social, para planes futuros. Es nodo polarizador tanto de la provincia como del municipio, ejerce gran influencia como polo de atracción de los movimientos fluctuantes en busca de empleos y servicios.

La ciudad se subdivide en dos grandes zonas, una que se ubica al centro y es donde se concentra la mayor cantidad de población y las instalaciones de servicios, así como la gran mayoría de los empleos; y otra que bordea la zona de alta concentración y ocupa el resto del territorio y es donde la densidad poblacional es menor. Dentro de la ciudad se ubican 11 consejos populares totalmente urbanos y 6 mixtos como plantea el Plan General de Ordenamiento Urbano (2007), con una población urbana de 218 891 habitantes (ONE, 2011) a lo que habría que agregarle aproximadamente una población flotante de 20 000 personas (DMPF, 2007).

En cuanto a la estructura sexo-etaria de la población se observa la existencia de más mujeres que hombres, situación esta que se presenta desde la década de los setenta (*DMPF - Oficina Nacional de Estadísticas, 2003*). La

composición de las mujeres alcanza un total de 111 824, de las cuales las edades con mayor representatividad son entre 35 y 39 años y de 60 a 64 años, observándose un comportamiento similar en el caso de los hombres. El saldo migratorio muestra que continúan saliendo más personas que las que entran, por lo que se considera un municipio emisor de población.

Santa Clara es la novena ciudad más envejecida dentro de la provincia, lo que resulta preocupante por ser la cabecera provincial, tener la mayor cantidad de población y déficit acumulados de infraestructura. Se caracteriza por contar con una esperanza de vida de las más altas del país (la población de más de 60 años ocupa el 17,6 % del total). Por ello, es importante considerar la necesidad de preparar a la ciudad para asimilar esta situación, teniéndolo en cuenta en las soluciones de infraestructura y espacios públicos, accesibilidad, distribución de las áreas verdes, vínculos con las zonas comerciales y recreativas, así como la redistribución de las ofertas de empleo, al existir una disponibilidad de los mismos en la medida en que la población económicamente activa se envejece y retira del empleo activo. Todo esto, es debidamente abordado en las distintas direcciones de Planificación Física.

### **III.2 La Planificación Física en Cuba**

La Planificación y el Diseño Urbano en Cuba se incluyen dentro de la Planificación Física que, a su vez, es la integración en una institución de las disciplinas del Ordenamiento Territorial y el Urbanismo, entendidas éstas como la creación de ámbitos físico-espaciales (IPF, 2000), incluyéndose los aspectos del diseño y la arquitectura, en cumplimiento de la política del Estado y del Gobierno. Es decir, es donde se origina el futuro desarrollo físico de los recintos en términos de edificios, infraestructura, áreas verdes y otros elementos físicos que permitan cumplir con la misión rectora del diseño y creación de los distintos asentamientos y ciudades que se prevén crear, o que, simplemente estén sujetos a una intervención con principios de rehabilitación.

En Cuba, existe un instituto rector de Planificación Física a nivel nacional, conocido como Instituto de Planificación Física (IPF), que es el encargado de emitir las normas, guías y regulaciones por las que se deben regir y basar los diferentes proyectos que se deseen ejecutar en cada provincia, teniendo cada

una de ellas su propio sistema interno de planificación física. Al mismo tiempo, coexiste una Dirección Nacional de Planificación Física (DNPF), a la vez, todas las provincias tienen establecida una estructura a nivel provincial, regida por una Dirección Provincial de Planificación Física (DPPF); así como una estructura para cada municipio, regida esta última por la respectiva Dirección Municipal de Planificación Física (DMPF). Las segundas están siempre subordinadas a la primera. No obstante, la distribución de atribuciones en cada una de estas estructuras no es idéntica en todas las provincias.

A partir de entrevistas a especialistas de planificación física se corrobora que la conformación y ordenamiento de cada una de estas actividades, así como la estructuración de las instituciones que las desarrollan, están encaminadas a garantizar una contextualización del urbanismo, acorde a las características específicas de Cuba, incluso, de cada territorio.

Es por ello que en este caso, resulta necesario efectuar un análisis de algunos documentos oficiales del Instituto de Planificación Física, tanto en su nivel superior como en la Dirección Municipal de Planificación Física de Santa Clara (DMPF), en búsqueda de establecer relaciones entre sus criterios y fundamentaciones de diseño, con respecto a los planteamientos de la inserción del enfoque de género en el diseño urbano, una vez que, estos para su aprobación, deben ser procesados por la Planificación Física.

### **III.2.1 Documentos de Planificación Física en Cuba y de la Oficina Nacional de Normalización (NC): finalidades y objetivos generales**

El Instituto de Planificación Física de Cuba (IPF), como institución estatal integradora de esta actividad en el país, es el encargado de confeccionar los documentos oficiales que son debidamente distribuidos a las correspondientes Direcciones Provinciales y Municipales. Tales documentos, deben tenerse en cuenta para ejecutar cualquier proyecto de rehabilitación, ampliación o de nueva creación a escala urbana. Incluyendo, por supuesto, indicaciones que van dirigidas al tema del diseño urbano.

Para la realización de esta investigación, se revisaron algunos de esos documentos, con el fin de constatar, la existencia o no, de concordancias en criterios, con respecto a las distintas recomendaciones para el diseño urbano

que, con enfoque de género, se exponen en cada uno de los indicadores que son tratados en el capítulo anterior.

Los documentos analizados en su contenido son:

- a) **Guía para la Elaboración del Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbanismo (GEPGOTU) (IPF, 2000).** Esta Guía está dirigida a las distintas Direcciones Municipales de Planificación Física, con la finalidad de “mejorar la calidad de vida de la población en todo el municipio y en cada uno de sus asentamientos, tanto desde el punto de vista material, como social y cultural”.
- b) **Ficha Básica de Movilidad Urbana (FBMU)** (Dirección de Urbanismo del IPF). Este documento aborda como problema: Los conflictos territoriales actuales provocados por las malas condiciones de la movilidad urbana, teniendo como objetivo general: “mejorar las condiciones de movilidad en las ciudades capitales de provincia y cabeceras municipales con problemas significativos en la temática de Transporte”.
- c) **Ficha Básica de Servicios Sociales (FBSS)** (Dirección de Urbanismo del IPF). Este documento tiene como objetivo general garantizar una localización de los servicios públicos dentro del diseño urbano, de modo tal que resulten lo más accesibles posible para la población.
- d) **Regulaciones Territoriales y Urbanísticas Santa Clara** (DMPF, 2011). Este documento, como su nombre indica, contiene todas las regulaciones de carácter territorial y urbano referentes al municipio y la ciudad de Santa Clara, siendo estas de obligatorio cumplimiento, amparadas en el Decreto No. 272 del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros (Contravenciones en Materia de Ordenamiento Territorial y Urbanismo). En su propio texto se resalta que:

*“Es considerado un valioso instrumento de trabajo y el soporte legal en la materialización del planeamiento del ordenamiento territorial en los procesos de proyección, gestión y control, que establece las condicionales y requisitos territoriales, urbanísticos y arquitectónicos, amparados en regulaciones y normas nacionales o sectoriales para controlar los procesos de transformación y conservación de la ciudad con relación a la intensidad de uso y destino del suelo, la morfología y las soluciones físico espaciales”*  
(DMPF, 2011).

e) **NC 391: 2004** bajo el título general de “**Accesibilidad de las personas al medio físico**”, elaborada por la Oficina Nacional de Normalización (NC) que es el Organismo Nacional de Normalización de la República de Cuba que representa al país ante las Organizaciones Internacionales y Regionales de Normalización.

*“Aplica en su contenido una concepción integral y actualizada de la accesibilidad al medio físico para facilitar a las personas la utilización de los bienes y servicios que proporciona la sociedad cubana, aún cuando estas personas tengan movilidad o comunicación reducida o cualquier otra limitación de carácter permanente o transitorio.*

*Establece los elementos generales y los requisitos específicos a cumplir en tal sentido en el urbanismo, las edificaciones, las comunicaciones, la señalización, la información y la transportación de pasajeros”. (NC 391: 2004)*

Dicha norma consta de las siguientes partes:

**NC 391-1: 2004:** “*Elementos Generales (Obligatoria)*”

**NC 391-2: 2004:** “*Urbanismo y Edificaciones (Obligatoria)*”

**NC 391-3: 2004:** “*Comunicaciones, Señalización e Información (Obligatoria)*”

**NC 391-4: 2004:** “*Transportación de pasajeros*”

Como puede apreciarse de las finalidades y objetivos de estos documentos, la idea central y común en ellos, en relación específica con el diseño urbano, es lograr que ese diseño satisfaga las necesidades de todos los habitantes de las ciudades y minimice en la mayor medida posible los problemas que atañen a la población en general. Ninguno de estos objetivos y finalidades están centrados en ningún grupo poblacional en específico; sino sencillamente, en el logro del mejor urbanismo posible en beneficio -no diferenciado- de toda la sociedad.

Por tanto, cada uno de los documentos antes mencionados es una obligada referencia para valorar la necesidad y aplicabilidad o no en el contexto cubano –a partir del estudio de caso seleccionado- de cada uno de los llamados “indicadores de género”.

### III.3 El “transporte” como posible indicador de género en Villa Clara y Santa Clara

La provincia Villa Clara registra un total de **20 590** vehículos particulares, de los cuales **17 939** sus propietarios son hombres y **2 651** son mujeres (MININT, 2012).

A primera vista, pudiera asumirse de inmediato que el transporte constituye un indicador de género en el diseño urbano en la provincia estudiada, si se analiza solamente desde el índice de motorización. Sin embargo, tal valoración no puede hacerse fuera de su contexto, por lo que se requiere tener en cuenta una serie de datos que permitan analizar, desde la realidad cubana, los argumentos dados desde los estudios con enfoque de género en países como España y Argentina.

Siguiendo la misma secuencia en la que se citan en el Capítulo anterior los argumentos para sustentar el tema del transporte como un indicador de género en el diseño urbano, se pueden apreciar los siguientes datos poblacionales de la provincia Villa Clara (ONE, 2011).

Para analizar el tema de la capacidad económica para adquirir un automóvil particular, según las argumentaciones dadas desde los estudios foráneos con enfoque de género, deben tenerse en cuenta los siguientes datos:

Total de profesionales universitarios en ejercicio en la provincia Villa Clara: **52, 380**.

Total de hombres profesionales: **23, 607 (45 %)**.

Total de mujeres profesionales: **28, 773 (55 %)**.

Tales datos demuestran que en la provincia cubana estudiada, se invierte el fenómeno descrito en la literatura especializada de otros países, resultando que existe un número mayor de mujeres profesionales universitarias en ejercicio que de hombres<sup>7</sup>. Debe agregarse que el salario en Cuba –sea de un profesional universitario o no- no es un elemento que determine el poder

---

<sup>7</sup> A esto debe agregarse que, a diferencia de lo que pueda ocurrir en otros países, en Cuba hombres y mujeres perciben igual salario por igual trabajo.

adquisitivo para adquirir un automóvil particular<sup>8</sup>. Por tanto, estas realidades contextuales cubanas descartan la posibilidad de asimilar los argumentos en los que se basa esta propuesta de indicador de género, hecha desde otras realidades del mundo.

Concretamente, en cuanto a niveles de motorización de la población de la provincia se aprecia lo siguiente:

Total de habitantes: **800, 335**

Total de hombres: **402, 381 (50.3 %)**

Total de mujeres: **397, 954 (49.7 %)**

Las anteriores estadísticas demuestran que:

- a) En los hombres, el total de **17 939** propietarios de vehículos particulares representa un **4.5 %** del total de habitantes masculinos.
- b) En las mujeres, el total de **2 651** propietarias de vehículos representa un **0.7 %** del total de habitantes femeninas.

Si el análisis se limitara a una superficial diferenciación entre géneros, pudiera asumirse que el transporte público colectivo es un transporte más femenino que masculino en la provincia estudiada, dado que se presenta un menor nivel de motorización en las mujeres al compararlo con el de los hombres. Sin embargo, cuántos análisis de una mayor objetividad, encaminados realmente a intentar soluciones que atañan a problemas reales de la sociedad cubana quedarían fuera de esa visión tan reducida.

Al acudir a las cifras globales, se aprecia que el total de **20 590** propietarios de vehículos particulares -hombres y mujeres- representan un insignificante **2.6 %** de la población total de la provincia de Villa Clara. Esto significa, que el **97.4 %** de la población total de la provincia -sean hombres o mujeres- clasificarían dentro de la categoría de “personas cautivas del transporte público”, según proponen los citados estudios de género.

Las anteriores cifras estadísticas y sus correspondientes análisis a nivel

---

<sup>8</sup> El salario promedio en la provincia Villa Clara es de \$458.00 (ONE, 2011), equivalente según conversión vigente, a 18.32 CUC mensuales. El precio de mercado de un automóvil depende de la relación oferta-demanda pero puede asumirse un precio mínimo de 4 000 CUC.

provincial, no varían significativamente en relación con el caso específico del municipio Santa Clara. El índice de motorización (Veh/1000 Hab) del municipio de Santa Clara, es de: 51 vehículos privados por cada 1000 habitantes (DMPF, 2007). Este dato marca que, aproximadamente el **5.1 %** de la población del municipio, es propietaria de un automóvil, existiendo un índice de motorización muy bajo y situando en condición de “personas cautivas del transporte público” al **94.9 %** de la población total del este municipio.

### **III.3.1 El tema del transporte en documentos regulatorios y programáticos en Cuba**

#### **GEPGOTU (IPF, 2000):**

En su Capítulo 2 (Objetivos, contenidos y alcances), epígrafe 2.2. (Objetivos y alcances generales), al presentar los objetivos básicos del Plan General a escala urbana, en su penúltimo punto, expone lo siguiente:

*“Organizar el sistema de transporte y su infraestructura, teniendo en cuenta su papel estructurante esencial para el funcionamiento de la ciudad, las soluciones de accesibilidad a las actividades y funciones de diferentes niveles, el uso eficiente de diferentes modalidades de movimiento y transporte”.*

Este objetivo coincide con la recomendación que con enfoque de género aparece recogida con el **No. 1** sobre el transporte al plantear que su planificación debe ser coordinada a todos los niveles, teniendo en cuenta el suelo urbanizable. Esto permitiría la accesibilidad de todos los ciudadanos a los servicios, la infraestructura en función de las actividades que desempeñan cotidianamente.

Capítulo 2 epígrafe 2.3. (Objetivos y contenido por tema de resultado clave), en la exposición de los Ejes de Integración, se plantea en cuanto a estructura:

*“Garantizar la correspondencia de las determinaciones de uso y destino del suelo, con las soluciones de transporte y su infraestructura, focalizando la accesibilidad al empleo y los servicios”.*

Este objetivo coincide con las recomendaciones que con enfoque de género aparecen recogidas con los **Números 1, 2 y 3**, pues garantiza la conectividad de la ciudad en función de mayores niveles de accesibilidad.

### **FBMU (Dirección de Urbanismo del IPF):**

Entre sus contenidos y alcances aparece lo siguiente:

*“Propuesta del modelo de estructuración de la movilidad tradicional y alternativa para la ciudad incluyendo la peatonización, expresada literal y gráficamente, reorganización del transporte, mediante localización y/o relocalización de paradas de medios tradicionales y alternativos y sus bases o estaciones terminales, reordenamiento de rúters, sentidos de circulación de calles y clasificación vial, determinación de vías y aceras a reparar o construir estableciendo prioridades, arborización de calles y paseos peatonales, señalizaciones a reponer o colocar con prioridad, así como otras propuestas que se consideren para mejorar las condiciones de la movilidad urbana en las zonas propuestas”.*

*“Estructurar y reordenar el uso de la infraestructura o espacio vial existente para vehículos, ciclos, coches y peatones”.*

La inclusión de estos presupuestos en la planificación de la movilidad coincide con las recomendaciones que con enfoque de género aparecen recogidas con **Números 4 y 5**, que posibilitan la satisfacción de las diversas necesidades de movilidad y desplazamientos de la población, teniendo en cuenta no solo el transporte público, sino las redes viales seguras para peatones, ciclistas y medios de transporte alternativos con la inclusión de los grupos en desventaja como discapacitados, ancianos, niños, embarazadas.

### **Regulaciones Territoriales y Urbanísticas Santa Clara (DMPF, 2011):**

En el Capítulo 2 (Regulaciones Generales de Intervención Territorial y Urbana), Sección I (Calidad del Medio Ambiente), se establecen las regulaciones siguientes:

Sub-sección 2.1.13. (Infraestructura), punto 2 (Red Vial) **Artículo 185:** *“Integrar en el diseño de nuevas vías la circulación de bicicletas y vehículos que induzcan velocidades moderadas”.*

Sub-sección “2.1.15. (Transporte) **Artículo 227:**

*“Se incentivará la utilización del transporte público, de bicicletas y de taxis como transporte dentro del asentamiento, así como los carretones de caballos en la periferia, para disminuir el impacto de gases, malos olores, y*

*ruido sobre el medio ambiente”.*

Ambas regulaciones coinciden con la recomendación que con enfoque de género aparece recogida con el **Número 5**, pues distribuye los diversos medios de transporte según las zonas.

Desde un análisis social del tema, puede decirse que, en cuanto al transporte en carretones de caballos, la regulación resulta excluyente, al limitarlo a las zonas de la periferia, en las que a la población vulnerable que habita en ellas le resulta difícil el acceso a esos vehículos debido a los niveles de inseguridad que implican sus diseños.

Sin embargo, el tema de los carretones por tracción animal posee una característica muy propia del contexto cubano. Más que una “alternativa”, la transportación de este tipo vino, en medio del llamado “periodo especial”, durante la aguda crisis económica en la década de los años 1990’s, a paliar la ausencia –en muchos lugares total- del transporte público automotor. Luego de cierta recuperación del parque automotor, los carretones han quedado entonces como una alternativa que, por razones ambientales y de circulación vial han sido relegados a las zonas periféricas. Otra cosa distinta es el cuestionamiento del diseño de estos equipos, que resulta algo ajeno al diseño de la infraestructura vial de la ciudad.

Como dato curioso, según la ONE (2011), en la ciudad de Santa Clara, durante el año 2010 se transportaron las siguientes cifras de pasajeros, diferenciadas por modalidad de transporte público:

- a) Pasajeros transportados por ómnibus: **11 940, 4**
- b) Pasajeros transportados por “bicitaxis”: **1 232, 4**
- c) Pasajeros transportados por coches de tracción animal: **47 519, 5**

Las anteriores cifras indican que, a pesar de la modesta recuperación del parque automotor y del hecho de que la circulación de coches por tracción animal tengan necesariamente que quedar limitada a las zonas periféricas, esta modalidad, más que una simple alternativa que haya quedado como remanente del periodo especial, continúa siendo la opción de movilidad urbana que más contribuye a resolver la problemática del transporte público en Santa Clara.

Según el último diagnóstico disponible de la ciudad de Santa Clara en el Plan General de Ordenamiento Urbano Santa Clara (DMPF, 2007), los problemas de la transportación por ómnibus urbanos no sólo encuentran sus causas en el estado de la red vial; sino que esta causa se combina con una insuficiencia de recursos para la prestación de este servicio. *“La ciudad cuenta con 20 rutas que prestan servicio urbano... con un parque de 52 ómnibus; (sin embargo) trabajan como promedio diario 32, el resto que no trabaja es debido a su paralización por la falta de recursos”* (DMPF, 2007, p. 71).

### **Lineamientos de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución: Transporte**

Más allá de cualquier estudio en la provincia seleccionada en el presente trabajo, los “Lineamientos de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución” recogen, entre los temas cruciales a resolver en la sociedad cubana, los siguientes:

**Lineamiento 278:** *“Fomentar el diseño de nuevas formas organizativas estatales y no estatales en las transportaciones de pasajeros y carga, así como en otros servicios vinculados con la actividad, en correspondencia con las características de cada territorio”.*

**Lineamiento 283:** *“Brindar atención priorizada a la transportación de pasajeros, urbana, rural, intermunicipal e interprovincial, logrando la estabilidad y calidad de los servicios, asegurando su sostenibilidad, así como, el incremento gradual de la satisfacción de la demanda, según las posibilidades del país”.*

**Lineamiento 285:** *“Garantizar el cumplimiento, con la calidad requerida, del programa de reparación y mantenimiento de la infraestructura vial automotora, según lo aprobado en el plan de la economía y acorde con las posibilidades reales del país”.*

El análisis anterior demuestra que la problemática del transporte público colectivo en la provincia y en su ciudad capital, constituye centro de atención para los gobiernos e instituciones encargadas, que abarca y afecta a la inmensa mayoría de la población.

Por tal razón, se considera que el tema de la infraestructura vial para el transporte público colectivo, a diferencia de lo que se plantea por las autoras e

instituciones foráneas e internacionales consultadas, no se sustentan en el caso de la provincia estudiada sobre la base de indicadores de género. Las normas y regulaciones vigentes en Cuba en relación con este tema coinciden con las recomendaciones hechas en los estudios con enfoque de género; pero sin estar fundamentadas desde ese enfoque; sino encaminadas a satisfacer necesidades de la sociedad en general.

#### **III.4 La “integración de usos y proximidad de servicios” como posible indicador de género en el diseño urbano en Villa Clara y Santa Clara**

En el diagnóstico de la ciudad de Santa Clara, reflejado en el Plan General de Ordenamiento Urbano Santa Clara (2007), en relación con la integración y usos de los servicios, se encontró lo siguiente:

*“Los servicios sociales se encuentran distribuidos en todos los repartos, fundamentalmente los básicos aparecen distribuidos por toda la ciudad aunque aún existen áreas donde hay déficits de capacidades de estos y/o donde las distancias a recorrer para acceder a ellos no son las adecuadas. Este es el caso de los repartos: Las Minas, La Gomera, Polipazo (Carretera a Sagua) Dobarganes, Malezas, Planta de Gas I y II, Lizardo Proenza, Caratey, Sakenaf, partes de Condado y la Carretera a Camajuaní desde el Reparto Minagri hasta La Granjita. La situación más crítica se presenta con el déficit de Casas de abuelos, instalaciones que han cobrado mayor importancia en nuestros días debido al envejecimiento progresivo que presenta la población.*

*Los servicios intermedios y superiores se aprecian en número bastante considerable existiendo un mayor porcentaje de centros de este tipo de los sectores Salud y Educación, los cuales dan servicio a la totalidad de la población de la ciudad por estar ubicados de forma diseminada, además, una gran cantidad de ellos poseen carácter provincial y regional.*

*Sólo algunos de los repartos de edificios multifamiliares carecen de algún tipo de servicio por no haberse completado lo previsto por proyecto, pero ha sido solucionado en alguna medida incorporando esta población a los existentes o adaptando locales o facilidades temporales para ofrecer el servicio de forma provisional, por lo que no siempre cuentan con el área*

*requerida pero en general el estado es bueno o regular” (DMPF, 2007, p.46).*

*“Los espacios públicos aparecen en forma de parques y microparques, fundamentalmente en el área central de la ciudad, no siempre concebidos como tal, ya que en su mayoría están dados por las áreas donde se produjeron demoliciones de edificios, al igual que los parques infantiles que no resultan suficientes para la población infantil ni poseen el área ni las condiciones adecuadas por la falta de áreas verdes, arbolado, mobiliario y equipos; y en los nuevos repartos donde fueron proyectados en su mayoría no han sido construidos o son muy precarios, no contando cada reparto con al menos un área infantil” (DMPF, 2007, p.47)*

*“Similar ocurre con las áreas deportivas debido a que a nivel de barrio o reparto no se cuenta con un área pavimentada o acondicionada para la práctica de deportes con la población conllevando a que se utiliza espacios no destinados para estas funciones incluyendo en muchas ocasiones las vías públicas, por carecer de ellos. También fueron previstos en los proyectos de las nuevas zonas, en las que aparecen por lo general canchas pavimentadas o áreas libres que se pueden utilizar como tales” (sic.) (DMPF, 2007, p.47)*

Las síntesis de la problemática de los servicios son definidas en el Plan General de Ordenamiento Urbano Santa Clara (DMPF, 2007, pp. 63-64) de la siguiente manera:

*“Los principales problemas de los servicios de la ciudad están dados por:*

- *Gran porcentaje de las instalaciones en regular y mal estado.*
- *Mayor concentración de los servicios hacia la zona central y este de la ciudad.*
- *Poca oferta y mala imagen urbana de las instalaciones que no favorecen urbanísticamente a la ciudad.*
- *Déficit de instalaciones en cada una de las temáticas”.*

La ubicación de las zonas más afectadas se identifica gráficamente en la Figura 1. Como puede observarse en ella, la mayoría de las zonas con mayor déficit de servicios, son zonas periféricas de la ciudad, lo que hace que este



*funcionales al ordenamiento productivo de la ciudad, con diferentes opciones de empleo”.*

Este objetivo básico coincide con las recomendaciones con enfoque de género **Números 10 y 11** con respecto a los servicios, permitiendo la creación de fuentes de empleo en las zonas residenciales propiciando la productividad mediante generación de actividades agrícolas e industriales.

*“Establecer las capacidades de carga demográfica y de empleo de acuerdo a sus implicaciones estructurales, tanto en la escala territorial como del asentamiento, propiciando una adecuada articulación locacional entre las áreas residenciales y las de empleo, que racionalice los movimientos pendulares”.*

Este objetivo básico coincide con la recomendación con enfoque de género propuesta para los servicios **Número 14**, posibilitando la articulación de las zonas residenciales con las zonas de empleo, racionalizando la movilidad.

#### **Regulaciones Territoriales y Urbanísticas Santa Clara (DMPF, 2011):**

En la Sección XIV (Servicios por cuenta propia) se establece la siguiente regulación.

#### **Artículo 766:**

*“La Dirección Municipal de Planificación Física estudiará y definirá la utilización de los locales ociosos o subutilizados que se puedan convertir en servicios a la población mediante arrendamiento a los trabajadores por cuenta propia, cumpliendo estrictamente las regulaciones que se establezcan previo análisis y aprobación del Consejo de la Administración Municipal (CAM)”.*

Esta regulación coincide con la recomendación que con enfoque de género aparece recogida con el **No. 10**, pues garantiza la aparición de nuevos servicios descentralizados en las zonas residenciales.

#### **FBSS (Dirección de Urbanismo del IPF):**

Este documento parte de considerar a los servicios públicos -denominados en este caso “sociales”-, entre los elementos estructuradores fundamentales de las zonas residenciales, al generar puntos de atracción de los movimientos

peatonales y vehiculares. Es por ello que, en este documento se plantea que al relacionarse los servicios con el sistema de espacios públicos y los relativos a la movilidad de la población, se contribuye a reforzar la adecuada estructuración funcional de la zona residencial. Pero, se considera que, para lograr esto último, se debe partir de un análisis locacional, teniendo en cuenta las características demográficas y la problemática social específica de la zona, así como los vínculos funcionales que se generan con la unidad estructural superior de la que forma parte la zona de viviendas en estudio, persiguiendo a la vez, una racionalización de los costos iniciales, lo que usualmente requiere de las siguientes tres verificaciones:

- *“Considerar en qué medida existen un déficit de servicios sin espacio disponible en zonas aledañas que deban ser resueltos en la nueva zona”.*
- *“Considerar en qué medida existe un superávit de servicios en las zonas aledañas que contribuya a no tener que construir otros más de ese tipo”.*
- *“Potencialidades de ampliación de servicios existentes”.*

De forma general puede considerarse que en el texto íntegro de la FBSS (ver ANEXO X) se cubren casi todas las recomendaciones relativas al tema de la integración y proximidad de los servicios que, con enfoque de género, aparecen recogidas por autores internacionales. Se incluye, en la FBSS, la recomendación **Número 8**, que desde el enfoque de género adquieren una importancia significativa, constituyendo una necesidad creciente tener en cuenta en el diseño urbano, los espacios multifuncionales que permiten satisfacer necesidades diversas y racionalizar la movilidad desde las zonas residenciales hacia los servicios.

Además el punto número **6** de los *“Criterios generales de localización para solucionar la cobertura y calidad de los servicios”* de la FBSS (ver ANEXO X), coincide en criterios con la recomendación con enfoque de género **Número 7** que se propone para el tema de la integración de usos y proximidad de servicios, garantizando la reserva de terrenos adecuadamente localizados, teniendo en cuenta la previsión de nuevos programas de generación de servicios.

La FBSS define criterios demográficos, económicos y de vinculación con la unidad estructural superior, a tener en cuenta antes de la concreción y

ubicación de cada uno de los servicios, para poder lograr una adecuada estructuración funcional de la zona residencial.

**Serie de normas NC 391: 2004 (NC, 2004):**

En todo el contenido de esta serie de normas, se encuentra registrado específicamente para cada tipo de espacio público que, los objetivos perseguidos por la recomendación **Número 9** del tema de integración de usos y proximidad de servicios, son debidamente identificados y de estricto cumplimiento. Esto se sustenta sobre el análisis realizado a la serie de normas **NC 391: 2004** (NC, 2004) que tiene como esencia, la accesibilidad a todos los niveles del espacio público, de las personas con cualquier tipo de dependencia, ya sea por discapacidad física o no, así como se marcan pautas y criterios de estricto cumplimiento para el diseño de mobiliarios y espacios públicos, en aras de abonar además, un uso apropiado y una seguridad garantizada por parte de estos sector de la población. En este sentido la **NC 391: 2004** ofrece, entre muchas otras regulaciones, las siguientes:

En la introducción de cada una de las normas pertenecientes a la serie **NC 391: 2004** de la Oficina Nacional de Normalización (NC, 2004), se plantea que:

*“En nuestro país existe un enfoque integral para la atención a personas con movilidad o comunicación reducida o cualquier otra limitación, tengan éstas carácter permanente o transitorio y que abarca 3 aspectos esenciales que son:”*

El aspecto Médico, el aspecto Educativo y el aspecto Social, este último referido fundamentalmente a:

*“...todo el quehacer cotidiano de las personas o de la población en general. En este aspecto social y humanista está por supuesto la accesibilidad y utilización de los bienes y servicios que presta la sociedad, no sólo con la eliminación de las barreras sino también con el uso de los recursos sociales y de la asistencia social que son parte de este aspecto que se orienta sobre todo, a buscar plenitud de vida e igualdad de oportunidades para todos.*

*Esta Norma Cubana es parte del enfoque integral antes mencionado y debe contribuir al mayor y mejor desempeño de la sociedad que se construye en el país, sobre la base de promover ayudas técnicas adecuadas para evitar y suprimir las barreras y todos aquellos obstáculos*

*físicos y sensoriales que impidan o dificulten el normal desenvolvimiento de la población, especialmente y como se establece en el Prefacio, de todas aquellos personas con movilidad o comunicación reducida o cualquier otra limitación, tengan éstas carácter permanente o transitorio” (NC, 2004, p.5).*

En cuanto al tema de los equipamientos para personas mayores, en el sub-epígrafe “3.7 Envejecimiento y Expansión de la vida en Cuba” de la **NC 391-1: 2004** se expresa que:

*“...la acción del ambiente sobre el individuo, especialmente los entornos físicos, la urbanización, la vivienda, que de forma evidente influyen en el desarrollo del proceso de vida. Las exigencias del ambiente, por la existencia de barreras arquitectónicas, urbanísticas y el transporte entre otras hacen más vulnerables nuestros ciudadanos sobre todo los mas ancianos a los accidentes, discapacidad y muerte y que limitan su expectativa de vida activa .Debemos lograr entornos seguros y adaptables para que este grupo poblacional alcance una vida participativa y una plena integración social” (NC, 2004, p.12).*

Solo por citar algún ejemplo, de los innumerables que trata esta norma **NC 391-1: 2004** referente al tema de las personas con discapacidad, en su epígrafe 4 (Ayuda técnica), se deja claro que ayuda técnica es cualquier medio, que actuando como intermediario, entre la persona con discapacidad y el entorno, facilite su autonomía individual y por lo tanto su acceso al mismo. También las personas con discapacidad requieren en ese entorno de una cualidad del medio que les permita una correcta comprensión de los espacios, integración y comunicación con sus contenidos; posibilitando el acceso, la utilización y el disfrute, de manera confortable, segura y eficiente (NC, 2004).

Entre tanto, referente a los menores, específicamente en la **NC 391-2: 2004**, en su sub-epígrafe 4.2.2 (Parques infantiles), se define al parque infantil como: un espacio que facilita la actividad de juego, y es promotor del desarrollo infantil, con él se garantiza la existencia de un espacio donde los niños puedan disfrutar de las diferentes formas de jugar, en diversos ambientes y compañeros, y es indispensable en el ámbito urbano, lo cual ayuda a preservar la salud y la calidad de vida (NC, 2004).

*“Por esta razón el parque infantil debe ser adaptado a quienes van a usarlo y disfrutarlo; su diseño debe ser cuidadoso priorizando la accesibilidad universal, donde los niños, sus familiares y la comunidad en general sean beneficiados...”*  
(NC, 2004, p.15)

Como ejemplo simplificador de lo que trata la serie de normas **NC 391: 2004**, en el sub-epígrafe *“4.2.1. Plazas, parques y jardines”* de la norma **NC 391-2: 2004** (NC, 2004, p.14) se expone que:

- *Tanto en las plazas, como en los parques y jardines, deberán existir recorridos accesibles. Por tanto si un acceso presenta problemas para una persona con discapacidad, deberá habilitarse una solución alternativa lo más próxima posible.*
- *Próximo a los accesos se ubicarán las zonas de reposo provistas de bancos, fuentes, papeleras y servicios sanitarios. Todos estos elementos deberán cumplir las especificaciones de esta norma, en función de permitir el uso por parte de las personas con discapacidad.*
- *En los accesos de parques, jardines, o cualquier otra zona en que sea prohibido el paso vehicular; se tendrá en cuenta, al disponer los obstáculos, que estos permitan el paso a las sillas de ruedas.*
- *Debe segregarse el área de juego infantil del paseo de la ancianidad, aunque estén relacionados entre sí.*
- *Salvar los desniveles en la zona de acceso a niños, personas en silla de ruedas o personas con coches de niños.*
- *Dispondrá de bancos a distintas alturas, estas áreas serán delimitadas propiciando el descanso, la conversación y la comunicación.*

### **Lineamientos de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución: Servicios**

Entre los Lineamientos de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución, se encuentran los siguientes:

**Lineamiento 42:** *“El proceso de planificación debe garantizar, en la producción de bienes y servicios) un sostenido incremento de la eficiencia como base del desarrollo económico, que permita lograr la*

*disminución progresiva de los niveles de apoyo que se otorgan por el Estado y contribuya a mejorar, en lo posible, la oferta de productos y servicios esenciales para la población”.*

**Lineamiento 142:** *“Garantizar la elevación sistemática y sostenida de la calidad de los servicios que se brindan a la población, y el rediseño de las políticas vigentes, según las posibilidades de la economía”.*

**Lineamiento 168:** *“Ampliar el trabajo en el sector no estatal, como una alternativa más de empleo, en dependencia de las nuevas formas organizativas de la producción y los servicios que se establezcan”.*

**Lineamiento 311:** *“Crear y estructurar ofertas de bienes y servicios a la población, en correspondencia con la demanda solvente de los consumidores, incluyendo los servicios de postventa. Revisar las prohibiciones que limitan el comercio actualmente”.*

Estos lineamientos no recogen expresamente aspectos relacionados con el tema específico de la integración y la proximidad de los servicios públicos, o sociales, lo cual, en definitiva es un tema que corresponden particularmente al IPF y a la Oficina Nacional de Normalización, tal y como puede apreciarse en los documentos citados. No obstante, se demuestra que el tema de los servicios públicos representa una problemática que afecta a la sociedad cubana en general. Esta problemática va mucho más allá de la integración de usos y proximidad de servicios, centrándose en la necesidad de la mejora e, incluso en algunos casos, la necesidad de la existencia misma de tales servicios.

Por todas las razones antes expuestas, se considera en la presente investigación que el tema de la integración y proximidad de los servicios públicos, a diferencia de cómo se plantea por las autoras y documentos consultados, no se sustentan en el caso de la provincia estudiada sobre la base de indicadores de género. Al igual que en el tema de la infraestructura vial para el transporte público, las normas y regulaciones vigentes en Cuba en relación con este tema coinciden con las recomendaciones hechas en los estudios con

enfoque de género; pero sin estar fundamentadas desde ese enfoque; sino encaminadas a satisfacer necesidades de la sociedad en general en cuanto a servicios sociales.

Además, de forma muy clara, en las regulaciones cubanas se aprecia que la integración y proximidad de servicios tiene que asumirse en la medida en no rompa con la lógica del diseño urbano. En cuanto a esto último, se establecen radios de acción para la descentralización de los servicios en las zonas residenciales, teniéndose en cuenta las cargas demográficas y el umbral de población para su localización, y la articulación de servicios en espacios multifuncionales dentro de las zonas residenciales.

### **III.5 La “seguridad urbana” como posible indicador de género en el diseño urbano en Villa Clara y Santa Clara**

A pesar de la útil colaboración de las fuentes oficiales de información (MININT, 2012), los datos obtenidos durante la presente investigación no son suficientes, dado que una parte de la información necesaria es de carácter confidencial. Esto trajo como resultado las siguientes limitantes:

- a) Sólo fue posible obtener algunos datos de la provincia Villa Clara y de la ciudad (municipio) de Santa Clara relativa al primer cuatrimestre (enero-abril) del año 2012. Esto trae como consecuencia, entre otras cosas, que no pueden hacerse análisis de tendencias, ni de comportamientos por períodos -por ejemplo, en época de carnavales u otras fiestas populares, puede presentarse un alza de violencia urbana con determinado comportamiento diferenciado por género-. Por tanto, los datos en un período más abarcador, por ejemplo, en un año, pudieran aportar una información diferente.
- b) Sólo se obtuvo información sobre los delitos de asesinato, homicidio y robo con violencia -este último solamente en relación con los hechos del municipio de Santa Clara-, no así sobre lesiones graves, lesiones no graves y amenazas, entre otros, en los que pudiera obtenerse más información diferenciada por género en cuanto a víctimas.
- c) No fue posible obtener una información que permitiera una

diferenciación por género de las víctimas en los delitos sexuales, al no obtenerse información sobre los delitos de violencia sexual homosexual (pederastia con violencia).

A pesar de las anteriores limitantes, la información recopilada, y mostrada en la Tabla No. 1, es muy útil y permite, teniendo en consideración solamente aquellos delitos de los cuales se obtuvo una información diferenciada por género, tener una visión aproximada, a modo de “instantánea”, de los niveles de violencia urbana en la provincia Villa Clara y en el municipio Santa Clara.

**Tabla 2: Delitos de violencia en la vía pública entre los meses de enero y abril del año 2012 en la provincia Villa Clara y en el municipio Santa Clara**

(Fuente: Delegación Provincial del Ministerio del Interior de Villa Clara, 2012)

ASESINATOS en Villa Clara		
Total de hechos	Victimas Mujeres	Victimas Hombres
6 (7 víctimas)	2	5
ASESINATOS en Santa Clara		
Total de hechos	Victimas Mujeres	Victimas Hombres
3	-	3
HOMICIDIOS en Villa Clara		
Total de hechos	Victimas Mujeres	Victimas Hombres
4	-	4 (3 mayores y 1
HOMICIDIOS en Santa Clara		
Total de hechos	Victimas Mujeres	Victimas Hombres
2	-	2 (1 mayor y 1 menor)
ROBOS CON VIOLENCIA en Santa Clara*		
Total de hechos	Victimas Mujeres	Victimas Hombres
34	20	14
*Los datos sobre robos con violencia se limitan a los ocurridos en la ciudad de Santa Clara, por lo que los datos a nivel provincial pudieran aportar una		

De los datos reportados puede apreciarse que, en relación con los delitos de mayor gravedad (asesinato y homicidio), en el total de **11** víctimas a nivel provincial (7 de asesinatos y 4 de homicidios), 9 fueron hombres (incluyendo un menor), lo que representa un **82 %**, mientras 2 fueron mujeres, lo que

representa un **18 %**. En cuanto al delito de robo con violencia en el municipio de Santa Clara, del total de **34** víctimas, 20 fueron mujeres, lo que representa un **59 %**, mientras 14 fueron hombres, lo que representa un **41 %**. Todo lo que hace un total de **45** víctimas de actos de violencia en la vía pública en estos tres delitos, de ellas fueron: **23** hombres (**51 %**) y **22** mujeres (**49 %**).

Ante la imposibilidad de una información más abarcadora, esta instantánea del territorio estudiado, permite asumir que no existe una diferenciación por género, pues ambos géneros han sido victimizados casi en igual medida.

Como información adicional, la fuente (MININT, 2012) informó que:

- a) La mayoría de los robos con violencia se produjeron en el horario de la noche, al amanecer, o al comenzar a anochecer (Estos dos últimos horarios son momentos de penumbra en los que es deficiente la luz solar y no es suficiente la luz artificial, siendo una situación propicia para la comisión de este tipo de hecho. Este dato, resulta curioso a la hora de valorar hasta dónde una adecuada iluminación de los espacios públicos puede incidir en la reducción de la violencia urbana. Esto puede estar demostrando cómo los delincuentes tienden a modificar su *modus operandi* en la medida en que, desde el enfoque de prevención situacional, se varíen las condiciones que hasta ese momento han favorecido la comisión de determinado delito).
- b) La relación entre víctimas hombres y víctimas mujeres se manifiesta casi siempre de la misma forma en que aparece recogido en el período respecto al cual se brindó información concreta. Aclarando la fuente que, incluso, lo más común es que siempre haya una ligera mayor cantidad de hombres entre las víctimas de la violencia urbana en la provincia.
- c) Durante los últimos tiempos se ha producido una discreta tendencia a la disminución de la violencia urbana en la provincia de Villa Clara (Tomando en cuenta que en la provincia no se han realizado estudios específicos en cuanto a la relación “diseño urbano-seguridad urbana”, esta disminución puede estar respondiendo -por razonamiento lógico- a otras causas, tales como una mayor eficiencia operativa policial y/o una mayor eficiencia de la prevención social, y no a la implementación

efectiva de un enfoque de prevención situacional).

### **III.5.1 El tema de la seguridad urbana en las Regulaciones Territoriales y Urbanísticas Santa Clara (DMPF, 2011)**

Este documento, recoge lo siguiente:

Capítulo 2 (Regulaciones Generales de Intervención Territorial y Urbana), Sección XII (Carteles y Señalizaciones):

**Artículo 686:** *“El rótulo y señalización de calles y plazas, se localizará en los hitos situados en las intersecciones viales, de acuerdo con la tipología característica establecida y la numeración de las edificaciones por placas adosadas en las fachadas principales”.*

**Artículo 691:** *“La identificación de los espacios públicos será mediante placas con iluminación suficiente para que se puedan visualizar adecuadamente”.*

**Artículo 692:** *“Se utilizarán en la señalización colores contrastantes y tamaños adecuados que faciliten su visualización”.*

**Artículo 693:** *“La identificación de las calles y avenidas estará en sus extremos, preferentemente adosadas a las edificaciones evitando obstaculizar las aceras”.*

Las anteriores Regulaciones coinciden con la recomendación que con enfoque de género aparece recogida con el **Número 1** referente al tratamiento adecuado de la señalización en la ciudad.

Capítulo 2 (Regulaciones Generales de Intervención Territorial y Urbana), Sección I. (Calidad del Medio Ambiente), sub-sección 2.1.16. (Prevención del delito):

El **Artículo 228** establece los siguientes requisitos:

- a) *“Ventanas mirando hacia la calle, portales, terrazas y balcones, controladores espontáneos de la misma”.*
- b) *“Incrementar la transparencia del espacio público desde el privado, que está delimitado por rejas, verjas y separaciones de*

*verde*".

c) "Adecuada iluminación pública, común o compartida y también la privada en los elementos de fachada".

d) "*Proveer una visión directa y clara hacia los sectores peatonales*".

e) "*Evitar o eliminar macizos frondosos de las áreas verdes y áreas sin actividad*".

f) "*Incrementar los espacios y áreas públicas participativas*".

Además, el **Artículo 229** regula que:

*"Toda intervención a espacios públicos (plazas, parques, microparques, parqueos no techados, áreas deportivas al aire libre y las vías) debe de garantizar el mantenimiento periódico de sus áreas verdes, mobiliario urbano y elementos delimitadores, así como adecuada iluminación"*.

Estas últimas Regulaciones coinciden con las recomendaciones que, con enfoque de género, aparecen recogidas con los **No. 2, 4 y 7**, referidas a la multifuncionalidad de los espacios públicos, que permite la accesibilidad para toda la población. Además, señalan como elemento importante la iluminación en los espacios públicos, lo que posibilita mayor seguridad para las personas en esos espacios. Abordan la eliminación de barreras arquitectónicas que limitan la visibilidad en las vías y la transparencia del espacio público.

Del anterior análisis pueden apreciarse que las Regulaciones Territoriales y Urbanísticas Santa Clara (DMPF, 2011), sin estar fundamentadas expresamente desde un enfoque de género; sino más bien desde un enfoque criminológico de prevención situacional, recogen sin embargo la mayoría de las recomendaciones hechas desde los estudios con enfoque de género.

### **Conclusiones parciales**

- 1) Los argumentos que se esgrimen por autores e instituciones foráneas e internacionales para fundamentar como indicadores de género los temas de: transporte, integración de usos y proximidad de servicios, y seguridad urbana, responden a realidades socio-económicas ajenas al contexto estudiado.

- 2) Las recomendaciones para el diseño urbano, desde un enfoque de género, igualmente elaboradas por autores e instituciones foráneas e internacionales, coinciden en la mayoría de los casos con las normas y regulaciones vigentes en Cuba con el fin de garantizar un diseño urbano que satisfaga mejor las necesidades de toda la sociedad, y no expresamente concebidas para garantizar una mayor equidad de género en ese diseño urbano.

# Conclusiones y Recomendaciones

## Conclusiones Generales

- 1) En relación con la dimensión física del urbanismo, la teoría que sustenta el enfoque de género en el diseño urbano se estructura sobre la base de argumentaciones que, a partir de estudios sociales integrales, en los cuales aportan disimiles disciplinas, tales como: la filosofía, la sociología, la psicología y la criminología, entre otras, permiten la construcción de los llamados “indicadores de género”. Estos indicadores, al ser aplicados, permiten visualizar diferencias de género en las que la mujer se encuentra en una situación desventajosa respecto al hombre. A partir de la aplicación de esos indicadores en los estudios sociales, es que la arquitectura puede implementar un conjunto de recomendaciones en el diseño urbano. Todo esto hace que el enfoque de género en el diseño urbano tenga un carácter interdisciplinario.
- 2) Las realidades sociales y la situación de la mujer dentro de ellas, varían de un país a otro. Consecuentemente, las argumentaciones que operan en un país no puedan generalizarse. Derivado de esto, la aplicación de los indicadores de género contruidos a partir de esas argumentaciones, tampoco pueden generalizarse. Esto hace que el enfoque de género en el diseño urbano requiera siempre de un proceso de contextualización.
- 3) En la provincia Villa Clara y, en particular, en la ciudad de Santa Clara, los indicadores de género propuestos en la literatura de otros países y asumidos por instituciones foráneas e internacionales, tales como: infraestructura vial para el transporte público colectivo, integración de usos y proximidad de servicios, y seguridad urbana, no operan como tales, debido a que las argumentaciones sobre las que se basan estos indicadores de género no se

corresponde con el contexto socio-económico de la provincia estudiada, ni con la situación de las mujeres cubanas dentro de él.

4) Las recomendaciones que se hacen en los estudios con enfoque de género en relación con el diseño urbano, coinciden en su gran mayoría con las recogidas en los documentos de planificación física y normalización vigentes en Cuba. Sin embargo, en este último caso no se fundamentan en la aplicación de indicadores de género en la realidad socio-económica de la provincia estudiada; sino en problemáticas sociales que afectan a la población en general que, además, en el caso específico del transporte y los servicios públicos, están debidamente identificadas en los Lineamientos de la Política Social y Económica de la Revolución y el Partido.

5) Esa coincidencia entre las recomendaciones para el diseño urbano, derivadas de la aplicación de indicadores de género en otros países, y las recomendaciones previstas en los documentos vigentes en Cuba, aunque no fundamentadas desde un mismo enfoque, establece una línea base que representa una fortaleza de la provincia para la implementación de cualquier proyecto internacional relacionado con la gestión integral del hábitat.

**Recomendaciones**

- 1) Desarrollar futuros estudios sociales integrales que permitan la construcción de indicadores de género propios, argumentables desde la realidad socio-económica y la situación de la mujer en la provincia de Villa Clara y su ciudad capital, utilizando los resultados de la presente investigación como línea base.
- 2) Someter los resultados de la presente investigación a la consideración de la coordinación del proyecto “Fortalecimiento de las capacidades locales para la gestión integral del hábitat a escala municipal” financiado por la Agencia Suiza para la Cooperación y el Desarrollo (COSUDE) coordinado por la Facultad de Construcciones de la Universidad Central “Marta Abreu” de las Villas.

---

## Referencias Bibliográficas

La bibliografía ha sido compilada utilizando el Software EndNote X 4, versión del sistema Harvard Author-Date.

AFONSO, V. & MUÑOZ, T. (2005). La identidad de género como base para la comprensión de la formación de la identidad de la mujer. In: PROVEYER, C. (ed.) Selección de lecturas de sociología y política social de género La Habana: Félix Varela.

AMBROSIO, ARÉVALO, CASTRO & CORREA. (2010). Equidad de género — Presentation Transcript. Available: <http://www.slideshare.net/lilo12/equidad-de-genero-4087505> [Accessed 19 de marzo de 2012].

ARTILES, L. (2005). Género y salud. Historia y actualidades. In: PROVEYER, C. (ed.) Selección de lecturas de sociología y política social de género La Habana: Félix Varela.

ASOCIACIÓN DE MUJERES ARQUITECTAS E INGENIERAS. (2004). Género y espacio público urbano. Available: <http://www.arquitectura.com.ar/amai> [Accessed el 18 de febrero de 2012].

AYALA, C. (2010). Planificación Urbana. Available: <http://www.farusac.com/enhsa2010/Carlos%20Ayala.pdf> [Accessed Obtenida el 4 de febrero de 2012].

CARRERAS, D. (2004). Cultura para el Abogado, La Habana, Ediciones ONBC.

CELIS, F. & LABORÍ, M. (1990). Métodos de obtención de información en el urbanismo: el muestreo. Planificación física en Cuba 2-89.

CHINCHILLA, L. & RICO, J. M. (1997). La prevención comunitaria del delito: Perspectivas para América Latina. Colección Monografías No. 6, Miami, Florida, USA, Centro para la Administración de Justicia, Universidad Internacional de la Florida.

COMISIÓN EUROPEA - DIRECCIÓN GENERAL V. (1995). Carta europea de la mujer en la ciudad Available: <http://www.cityshelter.org>.

- CONKLIN, J. E. (1975). *The Impact of Crime*, New York, Macmillan.
- COYULA, M. (1895). *Diseño Urbano*, La Habana, ISPJAE.
- CUSSON, M. (1994). *La planification et l'évaluation de projets en prevention du crime*, Québec, Canadá.
- DMPF (2007). *Plan General de Ordenamiento Urbana Santa Clara*. Santa Clara. Santa Clara.
- DMPF (2011). *Regulaciones Territoriales y Urbanas Santa Clara*.
- ESPASA-CALPE (2005). *Diccionario de la Lengua Española*.
- FERNÁNDEZ, J. (1985). *Manual de Historia General del Estado y el Derecho*, La Habana, Universidad de La Habana.
- FERNÁNDEZ, J. (2002). *Teoría del Estado y el Derecho (Tomo II: Teoría del Derecho)*, La Habana, Editorial Félix Varela.
- FLEITAS, R. (2005). *La identidad femenina: las encrucijadas de la igualdad y la diferencia*. In: PROVEYER, C. (ed.) *Selección de lecturas de sociología y política social de género* La Habana: Félix Varela.
- GINER, E. (2008). *Urbanismo y género*. Available: <http://www.sgp.gov.ar/contenidos/inap/publicaciones/docs/CN20.pdf> [Accessed el 4 de febrero de 2012].
- HERNÁNDEZ, C. (2005). *Por la ciudad igualitaria, contra la ciudad indiferente*. Available: <http://www.scribd.com/doc/77168985/3/LA-VISIoN-DE-GENERO-Y-EL-ESpACIO-INTELIGENTE> [Accessed el 19 de marzo de 2012].
- INSTITUTO DE PLANIFICACIÓN FÍSICA (2000). *Guía para la elaboración del Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbanismo*. In: DEPARTAMENTO DE PLANEAMIENTO MUNICIPAL (ed.).
- IPF Ficha Básica de Movilidad Urbana.
- IPF Ficha Básica de Servicios Sociales.
- LAROUSSE (1996). *Gran Diccionario de la Lengua Española*. In: LAROUSSE PLANETA, S. A. (ed.).
- LASOSA, M. J. (2006). *Ciudad y Mujer*. [Accessed el 2 de febrero de 2012].

---

PARTIDO COMUNISTA DE CUBA (2011). Lineamientos de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución. República de Cuba.

LÓPEZ, J. A. & LUJÁN, J. L. (2000) Ciencia y política del riesgo, Madrid, Alianza Editorial.

LORBER, J. (2001). In: THE GALE GROUP (EDITORS BORGATTA, E. & MONTGOMERY, R. (eds.) Encyclopedia of Sociology (Second Edition). USA: MacMillan.

MINISTERIO DEL INTERIOR (2012). Delegación Provincial del MININT Villa Clara.

MUXI. (2006). Ciudad próxima: Urbanismo sin género. Available: <http://paraula.espacioblog.com/post/2006/11/06/ciudad-proxima-urbanismo-sin-genero> [Accessed el 6 de febrero de 2012].

OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (2011). Anuario Estadístico Separata 2010. Los territorios de Cuba. República de Cuba.

OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (2011). Graduados por sexo y niveles de enseñanza. Villa Clara: Anuario Estadístico de Villa Clara.

OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (2011). Mujeres y Hombres en Cuba. República de Cuba: ONE.

OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (2011). Pasajeros transportados. Municipio Santa Clara: Anuario Estadístico de Villa Clara 2011.

OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (2011). Pasajeros transportados por medios convencionales. Municipio Santa Clara: Anuario Estadístico de Villa Clara 2011.

OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (2011). Población residente por sexos, tasa anual de crecimiento, índice de crecimiento y densidad de población. Municipio Santa Clara: Anuario Estadístico de Villa Clara 2011.

OFICINA NACIONAL DE NORMALIZACIÓN (2004). NC 391-1: 2004. Accesibilidad de las personas al medio físico – Parte 1: Elementos Generales. Cuba: NC.

OFICINA NACIONAL DE NORMALIZACIÓN (2004). NC 391-2: 2004. Accesibilidad de las personas al medio físico – Parte 2: Urbanismo y Edificaciones. Cuba: NC.

PEÑA, O. (1998). Apuntes para una metodología en el estudio del binomio género y espacio urbano. Available: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/abpen.html> [Accessed el 6 de febrero de 2012].

PERNAS, B. (1998). Reinventando el espacio. Boletín CF+S No. 7 Especial. [Accessed 14 de marzo de 2012].

PNUD. (2004). Cómo elaborar una estrategia de género para una Oficina de País. Available: <http://www.americalatinagenera.org/es/index.php?...1...> [Accessed el 8 de febrero de 2012].

PROGRAMA DE MUJERES LÍDERES RURALES. (n.d.). Indicadores de género: Herramientas para el diseño y evaluación de proyectos. Available: [www.consejomujeresmadrid.org/Upload%5CDOC137\\_...](http://www.consejomujeresmadrid.org/Upload%5CDOC137_...)

PROVEYER, C. (2005). Selección de lecturas de sociología y política social de género La Habana, Félix Varela.

RAINERO, L. & RODIGOU, M. (2003). Indicadores Urbanos de Género - Instrumentos para la gobernabilidad urbana. Available: [http://www.redmujer.org.ar/articulos/art\\_09.pdf](http://www.redmujer.org.ar/articulos/art_09.pdf) [Accessed el 10 de febrero de 2012].

RICO, J. M. & SALAS, L. (1998). Inseguridad ciudadana y policía, Madrid, , Tecnos.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2004). Urbanismo con perspectiva de género. Available: <http://www.generourban.org/Documentos/98.pdf> [Accessed el 2 de febrero de 2012].

SEPÚLVEDA, D. (2006). Guía básica para incorporar la perspectiva de género en los estudios diagnóstico para la planificación urbana. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Chile: DITEC.

---

TOBÍO, C. (1994). El acceso de las mujeres al trabajo, el espacio y el urbanismo. Available: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/actob.html> [Accessed el 19 de marzo de 2012].

TUIRÁN, R. (n.d.). Mujeres y ciudades. Hacia un urbanismo con perspectiva de género. Available: <http://actualidadlocal.blogspot.com/2008/06/mujeres-y-ciudades.html>.

VALDÉS, T., DIDES, C., FRITZ, H. & FERRADA, R. (2006). Guía para la transversalización de género en el PNUD Chile. Área de Estudios de Género [Online]. Available: <http://es.scribd.com/doc/46275774/Diagnostico-Politica-Desarrollo-Rural> [Accessed el 3 de marzo de 2012].

ZABALAGA, C. & ARÉBALO, M. (2000). Plan de desarrollo estratégico con enfoque de género. Un aporte al Plan Estratégico de Desarrollo del Municipio Cercado. Available: [http://guiagenero.mzc.org.es/GuiaGeneroCache%5CPagina\\_Decisiones\\_000262.html](http://guiagenero.mzc.org.es/GuiaGeneroCache%5CPagina_Decisiones_000262.html) [Accessed el 19 de marzo de 2012].

## Anexo

### Anexo Ficha Básica de Servicios Sociales



#### Indicaciones sobre el Planeamiento de los Servicios Sociales

##### Objetivo:

Identificar la problemática actual de la infraestructura de los servicios sociales y el nivel de satisfacción de las necesidades de la población en la ciudad.

Criterios generales de localización para solucionar la cobertura y calidad de los servicios.

1	<p>Papel estructurador físico-espacial de los servicios</p> <p>Los servicios constituyen uno de los elementos estructuradores fundamentales de las zonas residenciales al generar puntos de atracción de los movimientos peatonales y vehiculares en consecuencia con sus funciones que en la vida cotidiana. La estrecha vinculación funcional que debe existir entre algunos servicios genera conjuntos de interés para la vida social de la comunidad. La solución de las relaciones con el sistema de espacios públicos y la movilidad peatonal de la población contribuye a reforzar la adecuada estructuración funcional de la zona residencial.</p>
2	<p>Accesibilidad</p> <p>Los servicios deben localizarse en las áreas de terreno y parcelas de terrenos de mayor accesibilidad. Usualmente la accesibilidad está asociada al centro de gravedad de la urbanización, a las parcelas en esquinas, y a otros terrenos bien comunicados.</p>
3	<p>Relaciones funcionales con las zonas residenciales aledañas</p> <p>El análisis locacional debe tener en cuenta los vínculos funcionales que se generan con la unidad estructural superior de la que forma parte la zona de viviendas, lo que usualmente requiere de tres verificaciones:          Considerar en qué medida existen un déficit de servicios sin espacio disponible en zonas aledañas que deban ser resueltos en la nueva zona.          Considerar en qué medida existe un superávit de servicios en las zonas aledañas que contribuya a no tener que construir otros más de ese tipo.          Potencialidades de ampliación de servicios existentes.</p>
4	<p>Problemática demográfica y social específica de la zona residencial y su entorno.</p> <p>Las características demográficas de la ciudad y la problemática social específica de la zona deberán generar soluciones innovadoras de los servicios, tanto cualitativas como cuantitativas que sean eficaces para la mejora de la vida social.</p>
5	<p>Tipología arquitectónica e imagen urbana.</p> <p>Se debe considerar la solución tipológica que contribuya a elevar la significación cultural y legibilidad de cada servicio y sus conjuntos, en estrecha asociación con los espacios públicos y la morfología urbana de la zona que en gran medida influyen en la calidad del paisaje urbano.</p>
6	<p>Reserva de terrenos.</p> <p>La previsión sobre la generación de nuevos programas de servicios, cuyas tipologías no se conocen hoy, recomienda que se disponga de una reserva de terrenos adecuadamente localizada, lo que pudiera incluir también, en casos justificados, reservas para ampliaciones. Esta reserva de terrenos debe tener en cuenta también la localización de otras actividades productivas generadoras de bienes y empleo, que contribuyan a racionalizar los movimientos pendulares en la ciudad. Un caso particular pudiera ser la disponibilidad de huertos para la agricultura urbana.</p>
7	<p>Eficiencia.</p> <p>El planeamiento de los servicios como parte del enfoque integral de la zona residencial y la ciudad, debe tener en cuenta las etapas de desarrollo y prioridades que contribuyan a racionalizar los costos iniciales, a través de la utilización de capacidades en las zonas cercanas y su programación constructiva coherente con el crecimiento demográfico de la zona.</p>

## Tipología de servicios

Diferenciación entre básicos (a nivel de la unidad básica residencial), e intermedios (cubren más de una unidad básica)

Sector	Servicio	Básico	Intermedio	De ciudad
Educación	Círculo infantil	X		
	Escuela primaria	X		
	Escuela secundaria		X	
Cultura	Casa de cultura		X	
	Biblioteca comunitaria		X	
Salud Pública	Médico de la familia	X		
	Policlínico		X	
	Hogar anciano		X	
	Casa de abuelo	X		
	Farmacia de Barrio	X		
Deportes	Baseball	X		
	Baloncesto	X		
	Voleibol	X		
	Pista 400 m	X		
Comercio Interior	Supermercado o bodega	X		
	Bodega	X		
	Carnicería-Pescadería	X		
	Tienda de productos industriales	X		
	Combinado de Servicios*	X		
	TRD	X		
Gastronomía	Cafetería	X		
	Restaurante Familiar	X		
Servicios de Comunicaciones	Oficina de Correos	X		
	Minipunto ETECSA	X		
	Venta de periódicos y revistas	X		
Espacios Públicos y Áreas Verdes	Area de juegos infantiles	X		
	Espacios públicos: parques y plazas	X		
Otros	Joven club de computación		X	
	Video Club Juvenil		X	
	OFICODA			
	Oficina Carnet Identidad		X	

TABLA DE BALANCE DE AREAS

Usos	Superficie total (ha).	% que ocupa.
Área Total		100%
2) Superficie total de los servicios <sup>9</sup>		
a) Servicios Gastronómicos.		
Cafetería de alimentos ligeros		
b) Servicios Técnicos y Personales		

<sup>9</sup> La suma de a, b, c, d, e y f

Combinado de Servicios <sup>10</sup>		
c) Servicios Comercio Minorista		
Bodega		
Puesto de Viandas		
Carnicería-Pescadería		
d) Servicios de Salud		
Policlínico		
Farmacia		
Consultorio Medico		
Casa de Abuelos		
c) Servicios de educación		
Circulo infantil		
Escuela primaria		
Escuela secundaria		
d) Servicios de cultura		
Casa de cultura		
Biblioteca comunitaria		
e) Servicios de Comunicación		
Oficina de Correos		
Minipunto ETECSA		
Venta de Periódicos y Revistas		
f) Otros		
Joven Club		
Video Club Juvenil		
3) Superficie de circulación		
Vías principales y secundarias con aceras y parterres		
Parqueos		
4) Superficie de Espacios Públicos		
Parques		
Área de Juegos Infantiles		
Áreas deportivas al aire libre		
5) Otras áreas		
Áreas verdes		
Áreas libres		

## INFRAESTRUCTURA

Sector: Educación

Tipo de servicio: Circulo Infantil

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición): 4000 hab. - 6000 hab.	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla: Capacidad: 115 y 170 niños.	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción máximo de 500 m, y óptimo de 300 m. Pueden estar vinculadas a otras instalaciones educacionales y áreas de juegos infantiles.	
4.	Área total Indices: 17.00 m <sup>2</sup> /niño ó 0.425 m <sup>2</sup> /hab.	6. Área libre Indices: 12.00 m <sup>2</sup> /niño ó 0.30 m <sup>2</sup> /hab.
5.	Área construida	7. Metros cuadrados/habitante o grupo de interés:

<sup>10</sup> Combinado de Servicios: Incluye el área de Peluquería, Barbería, Reparación de Enseres Menores, Reparación de Espejuelos, Reparación de Efectos Electrodomésticos y Lavandería y Tintorería.

---

	Indices: 5.00 m <sup>2</sup> /niño ó 0.125 m <sup>2</sup> / hab.	1 a 5 años
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo: Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés	

## Tipo de servicio: Escuela Primaria

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición): 4000 hab. – 6000 hab.	
2.	Capacidad y procedimiento para calcular: Capacidad: 560 alumnos.	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción máximo de 500 m, y óptimo de 400 m. Pueden estar vinculadas a otras instalaciones educacionales y áreas de juegos infantiles.	
4.	Área total Indices: 6.83 m <sup>2</sup> / alumno ó 0.49 m <sup>2</sup> /habitante	6. Área libre Indices: 6.00 m <sup>2</sup> / alumno ó 0.60 m <sup>2</sup> /habitante
5.	Área construida Indices: 3.32 m <sup>2</sup> / alumno ó 0.33 m <sup>2</sup> /habitante	7. Metros cuadrados/habitante o grupo de interés 5 a 11 años
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo:Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés	

## Tipo de servicio: Escuela Secundaria Básica

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición): A partir de 7000 hab.	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla: Capacidad: 600 alumnos.	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción máximo de 800 m, y óptimo de 500 m. Pueden estar vinculadas a otras instalaciones educacionales y áreas de juegos infantiles.	
4.	Área total Indices: 4,20 m <sup>2</sup> / alumno ó 0,336 m <sup>2</sup> /habitante	6. Área libre Indices: 3.00 m <sup>2</sup> / alumno ó 0. 24 m <sup>2</sup> /habitante
5.	Área construida Indices: 3.61 m <sup>2</sup> / alumno ó 0.289 m <sup>2</sup> /habitante	7. Metros cuadrados/habitante o grupo de interés 12 a 14 años
8.	Costos de construcción y equipamiento:	
9.	Fuerza de trabajo: Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés	

## Normas de referencia:

NC:50 -24 – Microdistrito de viviendas, Parámetros, equipamientos e índices. 1987

NC:50-09 - Instituciones de Enseñanza, Principios de Localización. 1987

“Métodos y Normas para Talleres de Diseño Urbano”, 1986

## Sector Salud Pública

Tipo de servicio: Médico de la familia<sup>(1)</sup>

No.	Indicadores
	Umbral de población (nivel de aparición). De 500 a 700 habitantes
	Capacidad y procedimiento para calcularla. Los consultorios médicos se calcularán en base a un parámetro de 120 a 170 familias por unidad.
	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Se ubicarán en las plantas bajas de los edificios multifamiliares, ya sea de forma aislada como integrados a otros servicios. Con un radio de acción óptimo de 50m y un radio de acción máximo de 100m. Las casas delo médico y la enfermera de loa familia estarán ubicadas sin excepción en el mismo edificio

<sup>11</sup> Todos los datos presentados en esta ficha fueron tomados de la NC 50-24:87. Microdistrito de Viviendas. Parámetros, equipamientos e índices.

del consultorio, en planta baja o primera planta. En dependencia del sistema constructivo así variará la superficie total del consultorio, entre 50 y 60 m <sup>2</sup> .	
Área total. Entre 50 y 60 m <sup>2</sup>	Área libre
Área construida	Metros cuadrados/habitante o grupo de interés 0,09 m <sup>2</sup> /hab. con una desviación permisible de $\pm$ 10%
Costos de construcción y equipamiento	
Fuerza de trabajo	
Otros elementos de interés	

#### Tipo de servicio: Policlínico Integral<sup>(12)</sup>

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición): Distrito	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla.	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos.	
4.	Área total: 0,016 m <sup>2</sup> /hab.	6. Área libre
5.	Área construida: 0,08 m <sup>2</sup> / hab.	7. Metros cuadrados/habitante o grupo de interés
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo	
10.	Otros elementos de interés	

#### Tipo de servicio: Farmacia Turno Normal

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición). De 4 000-18 000 habitantes	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla. 9 m <sup>2</sup> /1000hab.	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción óptimo de 400m y radio de acción máximo de 500m.	
4.	Área total 0,027 m <sup>2</sup> /hab.	6. Área libre 0,018 m <sup>2</sup> /hab.
5.	Área construida 0,009 m <sup>2</sup> /hab.	7. Metros cuadrados/habitante o grupo de interés
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo	
10.	Otros elementos de interés	

#### 4- Normas de referencia:

NC 50-24:87. *Microdistrito de Viviendas. Parámetros, equipamientos e índices.*

#### Sector: Áreas e Instalaciones Deportivas

##### Tipo de servicio: Cancha de Baloncesto

No.	Indicadores	
	Umbral de población (nivel de aparición). 500-10000 hab.	
	Capacidad y procedimiento para calcularla. 500-10000 hab. ( pob. servida)	
	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Las instalaciones deportivas estarán siempre ubicadas a no menos de 25 m de los edificios de servicios y de viviendas.	

<sup>12</sup> Tomado del libro de Lourdes Ortega Consuegra “Métodos y Normas Para Talleres de diseño Urbano”, Editorial Pueblo y Educación, 1986

	Área total (m <sup>2</sup> ) 720	Área libre (m <sup>2</sup> ) 356
	Área construida (m <sup>2</sup> ) 364	Metros cuadrados / habitante o grupo de interés (área deportiva en general) 0.83 m <sup>2</sup> / hab. (solo para edificios de viviendas de 1 o 2 niveles)
	Costos de construcción y equipamiento	
	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
	Otros elementos de interés Las canchas se ubicarán próximas a las instalaciones escolares. Las canchas de juego tendrán garantizado el drenaje superficial hacia las líneas de fondo. Pendiente de 0.5%	

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

Tipo de servicio: Cancha de Voleibol

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición). 500-10000 hab.	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla. 500-10000 hab. ( pob. servida)	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Las instalaciones deportivas estarán siempre ubicadas a no menos de 25 m de los edificios de servicios y de viviendas.	
4.	Área total 381 m <sup>2</sup>	6. Área libre 219 m <sup>2</sup>
5.	Área construida 162 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés(área deportiva en general) 0.83 m <sup>2</sup> / hab.
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo: Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés Las canchas se ubicarán próximas a las instalaciones escolares. Las canchas de juego tendrán garantizado el drenaje superficial hacia las líneas de fondo. Pendiente de 0.5% Las instalaciones deportivas formarán parte de los espacios sociales inmediatos a la vivienda y los servicios	

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

Tipo de servicio: Campo de Béisbol

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición). 500-10000	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla. 500-10000 (pob. servida)	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Las instalaciones deportivas estarán siempre ubicadas a no menos de 25 m de los edificios de servicios y de viviendas.	
4.	Área total 15625 m <sup>2</sup>	6. Área libre 5838 m <sup>2</sup>
5.	Área construida 9787 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés(área deportiva en general) 0.83 m <sup>2</sup> / hab.
	Costos de construcción y equipamiento	
	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
	Otros elementos de interés Las canchas de juego tendrán garantizado el drenaje superficial hacia las líneas de fondo. Pendiente del uno al 3% Las instalaciones deportivas formarán parte de los espacios sociales inmediatos a la vivienda y los servicios	

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

Tipo de servicio: Pista de Atletismo

No.	Indicadores	
	Umbral de población (nivel de aparición). 500-10000 hab	
	Capacidad y procedimiento para calcularla. 500-10000 hab ( pob. servida)	
	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos.	

No.	Indicadores	
	Las instalaciones deportivas estarán siempre ubicadas a no menos de 25 m de los edificios de servicios y de viviendas.	
	Área total (m <sup>2</sup> ) 23563	Área libre (m <sup>2</sup> ) 6451
	Área construida (m <sup>2</sup> ) 17112	Metros cuadrados / habitante o grupo de interés (área deportiva en general) 0.83 m <sup>2</sup> / hab. (solo para edificios de viviendas de 1 o 2 niveles)
	Costos de construcción y equipamiento	
	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
	Otros elementos de interés Se considera como básico, por tanto la frecuencia de uso es diaria, con accesibilidad peatonal de 5 a 7 minutos. El acceso a la instalación deportiva será libre y directo. El área libre interior definida por la pista puede utilizarse como cancha de fútbol. Para garantizar el drenaje superficial hacia las líneas de fondo debe concebirse una pendiente del 1%.	

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

#### 4- Normas de referencia:

Instalaciones Deportivas. Principios de Localización. NC/50-15/1986.

Áreas libres en microdistritos de viviendas. NC/53-127/1984

Instalaciones Deportivas. Requisitos de Ubicación en el ámbito Urbano. NC/50-31/1988.

#### Sector Comercio Interior:

##### Tipo de servicio: Bodega

No.	Indicadores	
	Umbral de población (nivel de aparición). 200-600 consumidores	
	Capacidad y procedimiento para calcularla. 200, 600 cons. ( pob. servida)	
	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción de 500 m	
	Área total (m <sup>2</sup> ) 72, 216	Área libre (m <sup>2</sup> ) 48, 144
	Área construida (m <sup>2</sup> ) 24, 72	Metros cuadrados / habitante o grupo de interés 0.360 m <sup>2</sup> / cons.
	Costos de construcción y equipamiento** CyM:150 usd/m <sup>2</sup> Equipamiento: 20 usd/m <sup>2</sup>	
	Fuerza de trabajo. Según capacidad y necesidades específicas.	
	Otros elementos de interés El nivel de aparición de los establecimientos, está determinado por sus dimensiones, características y funcionalidad. Frecuencia de Uso: Diario Accesibilidad: Isocrona máximo de 15 min (peatones)	

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

\*\* Los costos están referidos al tipo de cambio existente entre el dólar norteamericano y el peso cubano en el año 1991.

**Nota:** En este caso se requieren además, la introducción de otros servicios: *carnicería-pescadería* y *punto de leche* que presentan las mismas características que las bodegas.

##### Tipo de servicio: Supermercado

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición). 2000-8000 consumidores	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla. Capacidad: 2000, 4000-6000-8000 consumidores ( pob. servida)	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción de 500 m.	
4.	Área total 800 m <sup>2</sup> , 1600 m <sup>2</sup> , 2400 m <sup>2</sup> , 3200 m <sup>2</sup>	6. Área libre 400 m <sup>2</sup> , 800 m <sup>2</sup> , 1200 m <sup>2</sup> , 1600 m <sup>2</sup>
5.	Área construida 400 m <sup>2</sup> , 800 m <sup>2</sup> , 1200 m <sup>2</sup> , 1600 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés 0.6 m <sup>2</sup> / cons.
8.	Costos de construcción y equipamiento** CyM:150 usd/m <sup>2</sup> Equipamiento: 39 usd/m <sup>2</sup>	
9.	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés El nivel de aparición de los establecimientos, está determinado por sus	

No.	Indicadores
	dimensiones, características y funcionalidad.

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

\*\* Los costos están referidos al tipo de cambio existente entre el dólar norteamericano y el peso cubano en el año 1991.

#### Tipo de servicio: Tiendas de Productos Industriales

No.	Indicadores	
	Umbral de población (nivel de aparición). 20000-60000 consumidores	
	Capacidad y procedimiento para calcularla.	
	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción de 1000 m.	
	Área total 8000 m <sup>2</sup> , 24000 m <sup>2</sup>	6. Área libre 4000 m <sup>2</sup> , 12000 m <sup>2</sup>
	Área construida 4000 m <sup>2</sup> - 12000 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés 0.4 m <sup>2</sup> / hab.
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés El nivel de aparición de los establecimientos, está determinado por sus dimensiones, características y funcionalidad.	

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

#### Tipo de servicio: Barbería

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición). 1000-2000 habitantes	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla. 1000, 1500, 2000 hab.	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción de 500 m.	
4.	Área total 50-100 m <sup>2</sup>	6. Área libre 25-50 m <sup>2</sup>
5.	Área construida 25-50 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés 0.05 m <sup>2</sup> / hab.
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés	

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

#### Tipo de servicio: Peluquería

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición). 1000-2000 habitantes	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla. 1000, 1500, 2000 hab.	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción de 500 m.	
4.	Área total 90-180 m <sup>2</sup>	6. Área libre 45-90 m <sup>2</sup>
5.	Área construida 45-90 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés 0.09 m <sup>2</sup> / hab.
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés	

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

Tipo de servicio: Recepción y Entrega de Lavandería y Tintorería

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición). 1000-2000 habitantes	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla. 1000, 1500, 2000 hab.	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción de 500 m.	
4.	Área total 34-68 m <sup>2</sup>	6. Área libre 17-34 m <sup>2</sup>
5.	Área construida 17-34 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés 0.034 m <sup>2</sup> / hab.
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés	

Tipo de servicio: Reparación de Calzado

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición). 1000-2000 habitantes	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla. 1000, 1500, 2000 hab.	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción de 500 m.	
4.	Área total 50-100 m <sup>2</sup>	6. Área libre 25-50 m <sup>2</sup>
5.	Área construida 25-50 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés 0.05 m <sup>2</sup> / hab.
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés	

Tipo de servicio: Taller de Costura

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición). 1000-2000 habitantes	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla. 1000, 1500, 2000 hab.	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción de 500 m.	
4.	Área total 90-180 m <sup>2</sup>	6. Área libre 45-90 m <sup>2</sup>
5.	Área construida 45-90 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés 0.09 m <sup>2</sup> / hab.
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés	

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

Tipo de servicio: Reparación de Enseres Domésticos

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición).1000-2000 habitantes	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla. 1000, 1500, 2000 hab.	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción de 500 m.	
4.	Área total 90-180 m <sup>2</sup>	6. Área libre 45-90 m <sup>2</sup>
5.	Área construida 45-90 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés 0.09 m <sup>2</sup> hab.
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés	

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

4- Normas de referencia:

Red Minorista de Productos Alimenticios. Premisas para el desarrollo. Año 1991.

“Métodos y Normas para Talleres de Diseño Urbano”, 1986  
NC 50-07/1985. Infraestructura Social y la Vivienda. Instalaciones Comerciales Minoristas.

Sector: Gastronomía

Tipo de servicio: Cafetería

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición). 4000 hab.	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla. 1875 usuarios / día	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción de 500 m máximo y 300 óptimo.	
4.	Área total 460 m <sup>2</sup>	6. Área libre 304 m <sup>2</sup>
5.	Área construida 152 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés 0.114 m <sup>2</sup>
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés	

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

Tipo de servicio: Restaurante Popular

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición). 10000 hab.	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla. 300-600 usuarios / día	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos. Su localización dentro de la zona de viviendas debe cumplir con un radio de acción de 1000 m.	
4.	Área total 600 m <sup>2</sup>	6. Área libre 300 m <sup>2</sup>
5.	Área construida 300 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés 0.06 m <sup>2</sup>
8.	Costos de construcción y equipamiento	
9.	Fuerza de trabajo Según capacidad y necesidades específicas.	
10.	Otros elementos de interés	

Fuente: Documentos citados en el acápite de Normas

4- Normas de referencia:

Red Minorista de Productos Alimenticios. Premisas para el desarrollo. Año 1991.

“Métodos y Normas para Talleres de Diseño Urbano”, 1986

NC 50-07/1985. Infraestructura Social y la Vivienda. Instalaciones Comerciales Minoristas.

Sector: Espacios públicos

Tipo de servicio: Parque de descanso y recreación

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición): 4000 hab.	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla 10-15% de la población	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos La localización de los nuevos parques de descanso y recreación asegurará que se encuentren fuera de las zonas de protección sanitaria de instalaciones industriales, vertederos, y cementerios. Y en lugares de fácil acceso.	
4.	Área total No mayor de 2 ha	6. Área libre
5.	Área construida	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés 3,50 m <sup>2</sup> / habitante.
8.	Costos de construcción y equipamiento \$25/m <sup>2</sup> (1)	
9.	Fuerza de trabajo	
10.	Otros elementos de interés De forma general todos los espacios públicos serán los encargados de lograr articular las diferentes partes y servicios que componen las nuevas zonas de viviendas. Se recomienda además que exista predominio del área verde sobre el área pavimentada.	

(1) Costo total, a modo de ejemplo (Plan Parcial zona de viviendas FAR. Holguín, Mayo 2004).

## 4- Normas de referencia:

NC:53 -127 –1984 “ Áreas Libres en micro distritos de viviendas”.  
 “Métodos y Normas para Talleres de Diseño Urbano”, 1986

## Tipo de servicio: Área de juegos infantiles.

No.	Indicadores		
1.	Umbral de población (nivel de aparición) 100-2000 habitantes.		
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla		
	Para niños de 1-5 años	Para niños de 5-14 años	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos		
	La localización de las mismas para su mejor funcionamiento será en el centro de la manzana.	La óptima localización será cercana a la escuela o parque.	
4.	Área total Mínimo 816 m <sup>2</sup>	Hasta 200 niños	200-600 niños
		Mínimo 1.2 ha	Mínimo 2,17 ha
5.	Área construida		
6.	Área libre		
7.	Metros cuadrados / habitante o grupo de interés m <sup>2</sup> / niño.	170 m <sup>2</sup> /niño	96m <sup>2</sup> /niño
8.	Costos de construcción y equipamiento PRECONS.		
9.	Fuerza de trabajo		
10.	Otros elementos de interés	Radio de influencia : una manzana en la zona más densa	Radio de influencia: 400-600 metros

## 4- Normas de referencia:

NC:53 -127 –1984 “ Áreas Libres en micro distritos de viviendas”.  
 “Métodos y Normas para Talleres de Diseño Urbano”, 1986

## Tipo de servicio: Área de circulación peatonal

No.	Indicadores	
1.	Umbral de población (nivel de aparición) En todas las zonas.	
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla	
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos Las aceras, paseos y caminos peatonales estarán distribuidos dentro de toda la zona de viviendas, según las relaciones funcionales de cada uno de los elementos componentes de esta.	
4.	Área total	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés
5.	Área construida	8. Costos de construcción y equipamiento PRECONS.
6.	Área libre	9. Fuerza de trabajo
10.	Otros elementos de interés	
	Área de circulación de peatones	Anchura(m)
	Caminos de peatones	1.50
	Aceras anexas a bancos y kioscos	2.25

Aceras de intensa circulación de peatones	4.50
---	------

## 4- Normas de referencia:

NC:53 -127 –1984 “ Áreas Libres en micro distritos de viviendas”.

“Métodos y Normas para Talleres de Diseño Urbano”, 1986.

NC-50-26-1987” Sistema de áreas verdes de la ciudad- localización y dimensión”.

## Tipò de servicio: Joven Club de Computación

No.	Indicadores		
1.	Umbral de población (nivel de aparición) No existe definición al respecto. El indicador existente se enmarca en el rango de 12 000 a 18 000 hab. / instalación, el cual resulta de relacionar la población de cada provincia con el número de instalaciones existentes actualmente. La asignación central del estado a las provincias, se realiza a través de la Oficina Nacional que atiende este programa, y la misma tiene en cuenta las demandas realizadas por cada provincia, así como el balance actual de población beneficiada por provincia. La demanda de las provincias tiene en cuenta las características sociales de la población del territorio, así como la demanda que tiene el servicio en cada territorio. La definición de los municipios, así como áreas y zonas donde se localiza la instalación es competencia de la provincia y el municipio definido. Cada provincia debe analizar la demanda real del servicio en su territorio, así como las características de la población y las prioridades, y en función de ello proponer la aparición de este servicio.		
2.	Capacidad y procedimiento para calcularla 20 personas por instalación		
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos Accesibilidad, entendida tanto desde las facilidades para llegar a la instalación desde diversos puntos del territorio (implica lugares céntricos), así como para el acceso y utilización de las misma por todas las personas (eliminar barreras arquitectónicas).		
4.	Área Total 239.25 m <sup>2</sup>	5. Área Construida 121.68m <sup>2</sup>	6. Área Libre 117.57 m <sup>2</sup>
7.	Metros cuadrados / habitante o grupo de interés Los grupos de interés corresponden a partir del nivel de Secundaria Básica en adelante, sin existir restricciones en el máximo de edad.		
8.	Costos de construcción y equipamiento (miles de pesos) Montaje: CUC. \$ 6 765.01 / MN. \$35 014.82 Equipamiento: CUC. \$13 680.91 / MN. \$7 444.92 Se incorpora solo el costo de montaje, ya que la fase de construcción fluctúa mucho en dependencia de las características del terreno donde se localiza y la zona del país.		
9.	Fuerza de trabajo 8 trabajadores (5 Instructores, 2 custodios, 1 administrador)		
10.	Otros elementos de interés La localización de este servicio se inicio con un indicador de al menos 1/municipio. Actualmente luego de superada está etapa se asignan teniendo en cuenta la disponibilidad de instalaciones a nivel nacional y el balance existente por provincia. Se han construido alrededor de 600 Joven Club en todo el país (está cifra debe cumplirse al cierre del 2005).		

## 4- Normas de referencia.

## Tipo de servicio: Video Club Juvenil

No.	Indicadores		
1.	Umbral de población (nivel de aparición) No ha sido determinado por el Grupo Nacional que atiende el programa. En un período se localizaron en los poblados menores de 5000 habitantes, pero luego no se continuó con este indicador. La generalidad es que se parte de una asignación central del estado, que posteriormente la Oficina Nacional que atiende este programa asigna a las provincias y municipios en función de aspectos como: demandas realizadas por las provincias, atención especial a territorios con características y comportamientos sociales que ameriten localizar este servicio, estímulos a provincias ganadoras y destacadas de la emulación 26 de Julio. Lo anterior ha transitado por varias etapas desde su surgimiento. Cada provincia debe analizar la demanda real del servicio en su territorio, así como las características de la población y las prioridades, y en función de ello proponer la aparición de este servicio.		

2.	Capacidad y procedimiento para calcularla Existen tres tipos: para 40, 50 y 62 personas (está última es la que predomina)		
3.	Criterios de localización, vínculos con otros servicios y elementos urbanos Accesibilidad, entendida tanto desde las facilidades para llegar a la instalación desde diversos puntos del territorio (implica lugares céntricos), así como para el acceso y utilización de las misma por todas las personas (eliminar barreras arquitectónicas). Preferentemente no próximos a los cines.		
4.	Area Total Aproximadamente 240 m <sup>2</sup> (varía en función de la disponibilidad de área en la zona donde se localice)		
5.	Area Construida 120 m <sup>2</sup>	6. Area Libre 120 m <sup>2</sup>	7. Metros cuadrados / habitante o grupo de interés Todas las edades
8.	Costos de construcción y equipamiento (los datos corresponden a una sala para 62 personas, que son las que predominan). Montaje: CUC. \$ 15.8 miles de pesos / MN. \$ 10.2 miles de pesos Equipamiento: CUC. \$ 3 358.06 miles de pesos		
9.	Fuerza de trabajo 5 trabajadores (1 jefe de sala, 3 custodios y 1 coordinador / administrador)		
10.	Otros elementos de interés Actualmente existen 352 instalaciones en el país, para un indicador de 31 755.68 hab. / instalación. Este programa esta detenido en estos momentos, y no se estima cuando pueda reiniciarse.		

4- Normas de referencia. Ninguna

Nota: Toda la información de está ficha, fue brindada por la Oficina Nacional que atiende el programa de los Videos Club Juvenil, que radica en Ciudad de la Habana.