

# REVISTA DE URBANISMO

ISSN 0717-5051

<http://revistaurbanismo.uchile.cl>

## **Ciudad, cultura democrática y educación.**

*City, democratic culture and education.*

### **Autor**

M. Isabel Pavez Reyes

### **Filiación**

Profesora Titular en el Departamento de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.

E mail: [mpavez@uchilefau.cl](mailto:mpavez@uchilefau.cl)

### **Resumen**

Una conferencia de la autora, en el marco del movimiento por una educación pública de calidad, equitativa e inclusiva que emergió en Chile en el segundo semestre de 2011, donde se intenta relacionar la esencia de la ciudad occidental a la hora actual, con la necesidad de una mayor cultura democrática y de espacios públicos para el reconocimiento del otro como portador de una respuesta particular a interrogantes comunes.

### **Palabras clave**

Ciudad, Cultura Democrática, Educación, Cultura Cívica.

### **Abstract**

*A lecture by the author as part of the movement for a better public education, that emerged in Chile in the second half of 2011, which attempts to relate the essence of the western city to the current time, the need greater democratic culture and public spaces for the recognition of others as a carrier of a particular response to common questions.*

### **Key words**

*City, democratic culture, education.*

### **Sumario**

0. Introducción

1. Breve revisión de las relaciones Espacio Público – Espacio Privado desde la ciudad liberal y hasta el advenimiento de la Ciudad Moderna

2. A propósito del inmigrante como la figura emblemática en la metrópolis actual.

3. El rol de la educación para el desarrollo de la cultura democrática

4. El rol de la ciudad para una educación con el objetivo del desarrollo de la cultura democrática.

5. Bibliografía

## Introducción

Señala el sociólogo francés, Dr. Alain Touraine que la democracia es imprescindible cuando se trata de hacer vivir juntos a unos individuos y unos grupos a la vez diferentes y semejantes, que pertenecen al mismo conjunto...<sup>1</sup>.

El modelo de ciudad de crecimiento disperso en curso, extendiendo condominios privados —cerrados al que no es igual— y monofuncionales (residenciales, universitarios, empresariales y otros), alejados los unos de los otros y todos de la ciudad compacta original —aunque unidos por autopistas pagadas y abastecidos por *malls*— no parece ser funcional a la cultura democrática requerida en nuestros tiempos. Tampoco lo es el proceso de deconstructivismo que van sufriendo aceleradamente los espacios públicos físicos en Chile en las últimas tres décadas, perjudicando el desarrollo de la cultura del reconocimiento del otro y de la comunicación. Igualmente disfuncional resulta la falta de accesibilidad, o limitación a ella, a las redes de todo tipo para acceder a los espacios públicos físicos o virtuales.

Cabe destacar que los arquitectos planificadores urbanos chilenos alternativos a la vanguardia del Movimiento Moderno del tercer cuarto del siglo XX<sup>2</sup>, expresaron su rechazo al eventual advenimiento del modelo de ciudad dispersa ya en ocasión de su participación en el Seminario del Gran Santiago en 1957-58 organizado por la Universidad de Chile<sup>3</sup>. La influencia del historiador de la civilización Lewis Mumford (1895-1990) en ellos es clara.

En los años 1950s criticó Mumford que, en los Estados Unidos, el protagonismo del automóvil y la construcción de autopistas iban desarrollando un continuo de regiones urbanas de baja densidad, con asentamientos humanos dispersos, destruyendo la ciudad histórica y desfigurando el paisaje natural; ello iba teniendo como consecuencia la desintegración social y cívica que ya entonces imperaba en ciudades como Los Ángeles<sup>4</sup>. Estimó esta crítica que, de no cambiar esta situación mediante nuevas concepciones, todo se convertiría en un tejido indiferenciado y mediocre donde, para cumplirse las más elementales funciones, debería intervenir el automóvil privado al

<sup>1</sup> TOURAINE, Alain, 1995, *¿Qué es la democracia?*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, ISBN 950-557-213-1, 309 págs., p. 281.

<sup>2</sup> PAVEZ R., M. Isabel, Vialidad y transporte en la metrópoli de Santiago 1950-1979: concepto y estrategia de ordenación del territorio en el marco de la Planificación Urbana y Regional por el Estado de Chile. Tesis Doctoral, Director Dr. Ing. J. Pozueta E., E.T.S.A., U.P.M, Aprobada 13-11-2006, 418 págs. (Cum Laude). (CH - R.P.I. N°164.557. 2007). 1ª Ed. digital *in extenso*, 2007, Repositorio Académico U.P.M.: <http://oa.upm.es/452/>

2ª Ed. digital *in extenso*, 2008, Repositorio Académico U. Chile: <http://captura.uchile.cl/dspace/handle/2250/5098>

<sup>3</sup> UNIVERSIDAD DE CHILE, Departamento de Extensión Cultural, Boletín Informativo N°34, 2ª y 3ª Etapas del Seminario del Gran Santiago, Santiago, Chile, oct. 1958.

<sup>4</sup> MUMFORD, Lewis. La carretera y la ciudad. Buenos Aires, Emecé Editores S.A., (1958) Ed.1963-1966. 320 págs. [“La Carretera y la ciudad” en pp. 305-320, escrito en 1958].

máximo<sup>5</sup>. Denunció Mumford, además, el círculo vicioso de la congestión, recordando que, a fin de subsanar el estancamiento de tránsito dentro y alrededor de las ciudades, los ingenieros viales iban extendiendo el daño que intentaban corregir al crear nuevas autopistas. Se inducía, así, al abandono del transporte público y al uso del vehículo motorizado privado. Pero, las autopistas se mostraban congestionadas casi desde el primer día, ellas entorpecían las rutas tradicionales de circulación y limitaban el uso de las propiedades contiguas, en tanto que, en los puntos en que arrojaban su flujo creaban inevitables congestiones bajando la velocidad o, incluso, deteniendo el tráfico<sup>6</sup>. Para tener un mínimo de comunicación y sociabilidad la dueña de casa del asentamiento disperso se iba convirtiendo en una especie de chofer de taxi como ocupación diaria, y el costo para mantener en movimiento todo este sistema se traducía en hospitales con poco personal, áreas recreacionales saturadas, bibliotecas y otros equipamientos mal sostenidos.

No soslayó el historiador de la civilización citado que el creciente uso del automóvil efectivamente proveía una base real de trabajo para una economía en expansión, sin embargo, eso no compensaba el propósito esencial de transporte, que es traer gente o mercancías a lugares donde se le necesita y concentrar una variedad de bienes y de gente dentro de un área acotada para ampliar la posibilidad de elección sin que sea necesario trasladarse en automóvil a otro lugar hasta para la más mínima cosa. Un buen sistema de transporte siempre disminuye el transporte innecesario y, en cualquier caso, ofrece diversidad de velocidades y de modalidades, a fin de ajustarse a los diferentes propósitos humanos<sup>7</sup>.

Mumford manifestó que, en la fascinación por el automóvil, todos habían olvidado cuanto más eficiente y flexible es el peatón. Por ello, según su parecer, todo plan de transporte urbano debería poner al peatón en el centro de todos sus proyectos, tratándole con respeto y con la misma importancia acordada al automóvil. Una caminata atractiva debía asociarse a un espacio público adecuado, con buenas aceras, mobiliario urbano practicable y seguro, arbolado y parterres de flores, todo asociado a cafés, librerías y otros al aire libre en zonas de usos mixtos compatibles con la residencia<sup>8</sup>. Mumford concluyó en los años 1950s que la política norteamericana de autopistas resultaba "anticuada", y que era necesario replanificar el interior de la ciudad para favorecer la circulación peatonal, y reconstruir y extender las formas de transporte público masivo, antes de disponer más autopistas urbanas.

---

<sup>5</sup> CHOAY, Françoise, 1965.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

<sup>7</sup> Mumford promovió el uso de automóviles eléctricos y más pequeños para la ciudad.

<sup>8</sup> En los Estados Unidos de América el ferrocarril y el metropolitano habían sido sistemáticamente sacrificados, favoreciendo los automóviles, teléfonos y aeroplanos, acarreado la declinación de las áreas centrales.

Pensamos que la ciudad actual debería ser el espacio que, más que separar a la gente la acercara, proporcionándole, además, el ámbito público físico —y las condiciones de accesibilidad a él— necesario para la comunicación directa.

Qué es la felicidad —se pregunta Touraine—, sino la integración cívica, la que no conduce a la fusión en un ser colectivo, sino a la mayor comunicación posible<sup>9</sup>.

### **1.-Breve revisión de las relaciones Espacio Público – Espacio Privado desde la Ciudad Liberal y hasta el advenimiento de la Ciudad Moderna<sup>10</sup>**

Una breve revisión de las relaciones Espacio Público - Espacio Privado, a partir de la "Ciudad Liberal" y hasta el advenimiento de la "Ciudad Moderna", da cuenta de toda una serie de factores que modificaron la ciudad, el territorio y sus relaciones trayendo transformaciones cada vez más profundas y rápidas<sup>11</sup>.

Los economistas difundieron la idea de limitar la acción pública en los diferentes sectores, incluyendo lo urbanístico. Adam Smith en el siglo XVIII (1723-1790) aconsejó a los gobiernos que vendieran los terrenos de propiedad pública para pagar sus deudas, lo que fue acogido rápidamente por los grupos dominantes que deseaban la libertad de iniciativa privada para el campo inmobiliario. Ellos estaban en condiciones de explotar el fondo que representaba el "desorden urbano", con la congestión de tráfico, la insalubridad y la fealdad, que no sólo hacían insoportable la vida de los desfavorecidos, sino que se veía también como una cierta amenaza a los demás habitantes de la ciudad.

En la primera mitad del siglo XIX, los problemas de la ciudad industrial eran ya tan numerosos que parecía imposible eliminarlos completamente; en este punto observamos que la Ciudad Liberal fue el resultado de la superposición de muchas iniciativas públicas y privadas, pero sin regular ni coordinar. La libertad individual —que se presentó como condición para el desarrollo de la economía industrial— fue insuficiente para manejar las transformaciones de la vivienda y del urbanismo producidas por dicha economía.

<sup>9</sup> Ibidem, p. 39.

<sup>10</sup> Capítulo basado en BENÉVOLO, Leonardo, *Diseño de la Ciudad - 5*, El arte y la ciudad contemporánea, Ediciones G. Gili S.A., México D.F., 1978, 249 págs. Ilustradas.

<sup>11</sup> A partir del siglo XVIII, la Revolución Industrial, se observó el aumento de la población debido a los avances que disminuyeron el coeficiente de mortalidad; el aumento de los bienes y servicios producidos por la agricultura, la industria y las actividades terciarias por efectos del progreso tecnológico y del desarrollo económico; el desarrollo de los medios de comunicación que permitieron una movilidad de mercaderías e individuos sin precedentes redistribuyendo los habitantes por el territorio; y las tendencias del pensamiento político, con la desvalorización de las formas tradicionales de control público del ambiente construido (los planes urbanísticos unitarios, las ordenanzas, y otros considerados propios del antiguo régimen).

El adversario teórico de la Ciudad Liberal había estado representado por modelos irrealizables en la primera mitad del siglo XIX, y superados por las discusiones políticas de la segunda mitad del siglo. Entre ellos se puede citar las "comunidades", de Robert Owen (1771-1858), y los "falansterios", de Charles Fourier (1772-1837). Sus propuestas desplazaron el acento desde la libertad individual hacia la organización colectiva, intentando resolver de forma pública casi todos los aspectos de la vida familiar y social. Si bien fueron experimentos puntuales, ellos anticiparon la investigación colectiva que el llamado "Movimiento Moderno" en arquitectura y urbanismo, inició en la primera mitad del siglo XX.

En lo referido a la Ciudad Posliberal, sólo los intereses de empresarios y propietarios se coordinaron entre sí, en tanto que, los problemas del hábitat de las clases menos favorecidas se corrigieron sólo parcialmente. Sin embargo, la libertad concedida a las iniciativas privadas se vio algo limitada ahora por la intervención de la administración, la que estableció ordenanzas y llevó a cabo las obras públicas. La administración pública y la propiedad inmobiliaria llegaron a un acuerdo para el reconocimiento de un espacio de competencia, fijándose con precisión los límites entre ambas.

La "administración" gestionaría un espacio mínimo necesario para que funcionara el conjunto de la ciudad: redes viales, de ferrocarriles, acueductos, gas electricidad teléfono, espacios verdes públicos, y otros; la "propiedad" administraría el resto, es decir los terrenos servidos por todas las redes e instalaciones. Si la administración necesitaba realizar edificios para los servicios, o dotar de espacios no edificados públicos a la ciudad, debía comportarse como un propietario en competencia con los demás<sup>12</sup>.

Los propietarios de la Ciudad Posliberal beneficiaron del aumento del valor producido por el desarrollo de la ciudad, no pudiendo la administración, por su parte, recuperar el dinero invertido en sus obras (los gastos eran entonces "a fondo perdido"). La consecuencia de esto fue una administración en situación de déficit permanente.

Así, las líneas de demarcación entre el espacio público y el privado fueron suficientes entonces para generar el diseño de la ciudad. Los edificios podían construirse coincidiendo la línea de edificación con la línea oficial ("calle-pasillo", con primer piso destinado a tiendas, y resto a oficinas y viviendas, estas últimas en su gran mayoría mal iluminadas y ventiladas), o bien la edificación estaría retirada respecto de la línea oficial. En este último caso, en baja densidad para familias con recursos, y en alta, para las más modestas. Otros elementos necesarios al funcionamiento de la ciudad, encontrarían espacio en una tercera franja concéntrica, el suburbio.

---

<sup>12</sup> BENÉVOLO, 1978, op. cit.

La excesiva densidad en el centro y la falta de viviendas económicas se compensó con la creación de parques públicos —una muestra artificial del campo en la ciudad—, y las “casas populares” fueron construidas con el dinero público. Los edificios antiguos —escogidos— que se respetaron en la Ciudad Posliberal, fueron modelos de inspiración para los estilos de las nuevas construcciones, intentando asegurar la calidad formal de la nueva ciudad en desarrollo. No obstante, la belleza no se desplegará por toda la ciudad, sólo será una presencia puntual.

Los *artistas* de la ciudad posliberal ordenaron los aspectos externos de ella sin discutir su estructura, su misión no se apreciaba en relación con las necesidades de la vida urbana cotidiana; los *técnicos*, por su parte, estudiaron —a partir de “conocimientos científicos”— algunos problemas específicos tales como el cálculo de estructuras, las instalaciones, etc., pero no los problemas de conjunto, como la distribución de las funciones en la ciudad y otros, problemas que siguieron creciendo.

Será el efecto de una nueva serie de innovaciones tecnológicas lo que irá debilitando las formas tradicionales de gestión, propiciado en todos los niveles una renovación del ambiente construido. La difusión del acero, la dinamo, el teléfono, la bombilla eléctrica, el ascensor, el motor de explosión, con todas sus consecuencias, harán más evidente la insuficiencia de los espacios públicos de la Ciudad Posliberal.

Al comenzar el siglo XX, las experiencias de los artistas y arquitectos innovadores, antes separadas, se encontrarán en un movimiento unitario, integrador, la Bauhaus. El Movimiento Moderno irá al rescate de la idea de la ciudad como un todo.

Si en la Ciudad Posliberal las actividades productivas, el comercio y la circulación, habían sido favorecidas, ahora la vivienda se convirtió en una parte igualmente o más importante de la ciudad, y con ella todos los equipamientos de acompañamiento para facilitar la vida urbana cotidiana.

La actividad recreacional se revalorizó y dio lugar a espacios intersticiales públicos, alcanzando todas las escalas: de vecindad, de barrio, de conjuntos de barrios, de ciudad, de región y de nación. Estos espacios verdes —que en la ciudad burguesa eran sólo puntos en un continuo edificado compacto— se expanden en las nuevas proposiciones, llegando a configurar un solo espacio continuo, la ciudad se convertirá en adelante en un parque punteado de edificios.

En este modelo no tiene lugar la antigua calle-corredor que contiene simultáneamente la acera para peatones y la calzada para todo tipo de vehículos. Ella es sustituida por un sistema de recorridos diferenciados para peatones, bicicletas, vehículos lentos, vehículos rápidos, cada uno trazado sobre el espacio libre continuo de la ciudad—

parque. La vía rectilínea, que se extiende hacia los cuatro puntos del espacio, se impone en la ciudad moderna<sup>13</sup> dando acceso a los edificios ahora aislados.

De esta forma los arquitectos modernos, que criticaron la relación del interés público y de la propiedad privada que había servido de base a la sociedad burguesa, intentaron *la reconquista del control público sobre todo el espacio ciudadano*<sup>14</sup>.

En cuanto a la vivienda el objetivo fue reconstruir la ciudad según las "exigencias de los habitantes" antes que de los propietarios, pero, estando "científicamente determinadas" por los técnicos de los niveles centrales de la administración, suponiendo las necesidades de servicios colectivos que facilitarían su vida cotidiana, y soslayando las necesidades de comunicación entre los habitantes.

Varias unidades de habitación de la ciudad moderna constituyen una unidad mayor ameritando una dotación más amplia de servicios. La hipótesis de la graduación continua desde la unidad mínima a la más grande, permitiría extender el "control arquitectónico" hasta la escala de la ciudad.

Las proposiciones para una "ciudad moderna" fueron funcionales a la burocracia industrial y sus preocupaciones cuantitativas, la que favoreció la construcción de grandes conjuntos arquitectónicos residenciales en los que se repetían miles de veces unos pocos modelos de vivienda y equipamientos para un "hombre universal", con iguales necesidades en todos los casos.

En Europa, en Francia por ejemplo, la oferta generada por las necesidades de la reconstrucción, luego de la Segunda Guerra Mundial, dio lugar a los "Grandes Conjuntos" residenciales, cuya arquitectura fue el soporte de todo tipo de equipamientos sociales y constituyó el primer producto a gran escala reproducido en todas partes del mundo entre 1945 y 1975.

Al comenzar la segunda mitad del siglo XX, Chandigarh en la India, y Brasilia en América Latina constituirán la expresión máxima de este modelo generado por los vanguardistas europeos.

En Chile, los grandes conjuntos arquitectónicos Villa Portales, Remodelación San Borja, Villa Frei, entre otros, han sido algunos de los experimentos de tal modernidad.

Pero, los resultados de la investigación arquitectónica moderna fueron acertados y aceptados sólo en parte. Su rechazo por parte de la sociedad contemporánea, se

---

<sup>13</sup> La línea curva fue considerada el símbolo de un sistema de transporte que había producido las tortuosas calles de la Edad Media. "La línea recta es el camino del hombre, la curva es la del asno", (Le Corbusier).

<sup>14</sup> BENÉVOLO, L., op. cit.

manifestará claramente, desde los años sesenta del siglo XX. La alta densidad en estos conjuntos ha sido sólo un mito; lo que debía ser el espacio público de todos terminó siendo una enorme "tierra de nadie" dando lugar a apropiaciones y otros comportamientos negativos; la comunicación directa de los habitantes se vio dificultada.

## **2.- A propósito del inmigrante como la figura emblemática en la metrópolis actual.**

Sostiene Touraine, respecto de este último punto, que la comunicación no es el mero reconocimiento del otro, de su cultura, de sus valores morales o de su experiencia estética: *"es el diálogo con aquel o con aquella que organizan de una forma distinta a la mía la combinación de los elementos cuya interdependencia define la condición y la acción humanas. Es el reconocimiento del otro como portador de una respuesta 'particular', diferente a la mía, a interrogantes comunes"*<sup>15</sup>.

Touraine designa hoy al inmigrante como la figura emblemática de la sociedad moderna<sup>16</sup>.

*"El inmigrante está a la vez integrado y es ajeno a la sociedad en que vive, y ésta debe reconocer su experiencia y su palabra, debe vivir su presencia no como una amenaza sino como el retorno de una parte de la experiencia humana de la que esta sociedad se había privado o había perdido"*<sup>17</sup>.

La democracia resulta necesaria entonces como organización del diálogo entre culturas diferentes que, de lo contrario, corren el riesgo de ignorarse las unas a las otras, a pesar de su yuxtaposición en las metrópolis. El "otro", no puede ser visto en adelante como un enemigo o un traidor, porque no piensa igual que los demás, sino que debe ser visto como parte de la diversidad en diálogo.

Señala Touraine que no es la democracia la que triunfa hoy, sino la economía de mercado, que en parte es su contrario, puesto que procura disminuir la intervención de las instituciones políticas, mientras que la política democrática apunta a incrementarla, para proteger a los débiles contra la dominación de los fuertes<sup>18</sup>. *"La idea democrática, cuando no es rechazada [hoy, por el libre mercado], es reemplazada por un laissez-faire tolerante que se excusa de todo juicio moral o político"*<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> Ibidem, p. 282.

<sup>17</sup> Ibidem, p. 283.

<sup>18</sup> Ibidem, p. 279.

<sup>19</sup> Ibidem.



Un doble rechazo está al origen de la respuesta de Touraine a la interrogante sobre cuál contenido positivo se podría dar a una idea democrática que no puede reducirse a un conjunto de garantías contra el poder autoritario: en primer lugar, Touraine aboga por el rechazo a un Estado Movilizador demasiado arrogante —[un Estado meta-actor y mega-actor<sup>20</sup>; un Estado “oráculo” de los tiempos modernos<sup>21</sup>]—, y en segundo lugar el rechazo a un enfrentamiento demasiado peligroso de los mercados y las tribus (siendo estas últimas un universo cerrado de identidades culturales)<sup>22</sup>. Desconfiando Touraine de las democracias participativas (plebiscitos, y otros); inquieto de todas las formas de influencia de los poderes centrales sobre los individuos y la opinión pública; hostil también a los llamados del pueblo, la nación o la historia, que siempre terminan por dar al Estado una legitimidad que ya no proviene de una elección libre, es que propone Touraine que hoy la razón de ser de **la democracia es el reconocimiento del otro**<sup>23</sup>; y que **la democracia es el lugar del diálogo y la comunicación**<sup>24</sup> (“cultura democrática”<sup>25</sup>).

Se observará que se constata, a partir de diversas experiencias internacionales, que la privatización del espacio público ha ido seguida de la tendencia a la privatización de las funciones de gestión local.

Tratándose de un país subdesarrollado en el marco de una recesión económica general, podría esperarse un incremento aun mayor de la privatización de los servicios locales. Una vez que los habitantes comiencen a pagar directamente dichos servicios, soportarán mal seguir pagando impuestos por servicios locales de los cuales no son beneficiarios. Ocurrió en California, U.S.A., después de 1978, cuando los habitantes votaron masivamente para reducir en un 50% los impuestos locales (policía, protección contra incendios, escuelas públicas, programas sociales varios, salud, servicios de transporte, etc.)<sup>26</sup>.

Como consecuencia, los efectos redistributivos de los impuestos se neutralizarán, y quienes no puedan pagar directamente por servicios privados, ya no tendrán la seguridad de ser atendidos por el sector público. Ante este panorama, se puede suponer, finalmente, que la participación electoral también bajará. La privatización de

<sup>20</sup> HOPENHAYN, Martín, *Ni apocalípticos ni integrados. Aventuras de la modernidad en América Latina*, Fondo de Cultura Económica, Santiago de Chile, 1994, 281 págs.

<sup>21</sup> PRETECEILLE, Edmond, avec la collaboration de PINÇON-CHARLOT, Monique, et RENDU, Paul, *Equipements collectifs, structures urbaines et consommation social*, Centre de Sociologie Urbaine, Paris, 1975.

<sup>22</sup> TOURAINE, 1995, op. cit., p. 8

<sup>23</sup> Ibidem.

<sup>24</sup> Ibidem, p.282.

<sup>25</sup> Señala TOURAINE, op. cit, que mostrando la oposición entre el concepto de cultura democrática —tal como él la define— y cultura republicana a la francesa, es como se comprende mejor la transformación de la idea democrática.

<sup>26</sup> TRILLING, Julia, “La privatisation de l’espace public en Californie”, en: *Les Annales de la Recherche Urbaine* N° 57-58, déc. 1992 – mars 1993, pp.206-209.

los servicios locales aumentará toda vez que el problema de alojamiento sea un problema mayor del país. Y, si las políticas de vivienda social tienden a privilegiar calidad sobre la cantidad, subirá a la cantidad de personas sin alojamiento, lo que tendrá su repercusión en los modos de utilización del espacio público y en el grado de inseguridad en él.

### 3.-El rol de la educación para el desarrollo de la cultura democrática

El rol de la educación resulta esencial para el desarrollo de esta cultura democrática. Y lo sería esencialmente desde la educación pública<sup>27</sup>, la que no puede ser contingente, porque es un derecho<sup>28</sup>. Su oferta no puede ser condicional o con criterios de selección como ocurre en la educación privada.

*"La democracia no sería más que una forma vacía si no se tradujera en programas de educación que dieran la mayor importancia al reconocimiento del otro"*<sup>29</sup>.

Lo que define la democracia no es sólo un conjunto de garantías institucionales (una libertad negativa) o el reino de la mayoría, sino ante todo, el respeto a los proyectos individuales y colectivos, que combinan la afirmación de una libertad personal con el derecho a identificarse con una colectividad social, nacional o religiosa particular<sup>30</sup>.

En este marco la igualdad, para ser democrática, debe significar el derecho de cada uno a escoger y gobernar su propia existencia, el derecho de la individuación contra todas las presiones que se ejercen en favor de la moralización y de la normalización<sup>31</sup>.

<sup>27</sup> Los estudiantes chilenos esperan más del Estado, tanto en lo social como en lo económico, que el conjunto de los estudiantes en la muestra internacional del estudio en 2003, CHILE - MINISTERIO DE EDUCACIÓN, Unidad de Currículum y Evaluación, SIMCE, Estudios Internacionales, *Educación Cívica y el ejercicio de la ciudadanía. Los Estudiantes chilenos en el Estudio Internacional de Educación Cívica*, Documento de Trabajo, octubre de 2003, 202 páginas.

[Consulta 10 septiembre de 2011]

[http://www.oei.es/quipu/chile/eval\\_civica.pdf](http://www.oei.es/quipu/chile/eval_civica.pdf)

El movimiento por la educación pública gratuita emergente en todo Chile en el segundo semestre de 2011, así lo confirmó.

<sup>28</sup> ATRIA, Fernando (Abogado, Fac. Derecho U. Chile) ponencia sobre "Educación pública: definición, historia y propósitos", en *Seminario Fortalecer la Educación Pública. ¿De qué estamos hablando?*, Seminario Permanente sobre Educación Pública, Universidad de Chile, FEN, Aula Magna, 2 de septiembre de 2011.

<sup>29</sup> TOURAINE, p.284.

<sup>30</sup> TOURAINE, 1995, op. cit., p. 25.

<sup>31</sup> Después de la revocatoria del edicto de Nantes, es instituida en Francia la enseñanza obligatoria para los hijos de los protestantes. Es la primera interferencia del poder del Estado en la producción de equipamientos educativos: el molde de la educación católica aplicado a todos los niños. Pronto el Estado intervendrá más: la educación para todos es la base de un "Estado educado" (Turgot). Los diferentes proyectos que se sucedieron mostraron, todos, la voluntad de organizar el territorio nacional por medio de un aparato escolar, *normalizador*, sin duda, de acuerdo con la voluntad *moralizadora* del Estado. La escuela debe enseñar "todo aquello que estimula la moral republicana, el amor a la patria y el amor al trabajo", ("escuelas

Revista de Urbanismo N°25 - Noviembre de 2011

Durante mucho tiempo se llamó democracia a la intervención del Estado en la vida económica y social para reducir las desigualdades y asegurar una cierta ayuda educativa, médica y económica para todos. Esta definición ya no satisface, pues hoy la intervención del Estado no se entiende sino como "un medio al servicio de un objetivo principal: aumentar la capacidad de intervención de cada uno en su propia vida"<sup>32</sup>.

Al retornar Chile a la democracia, sorprendió ver al Ministerio de Vivienda y Urbanismo a comienzos de los años noventa estudiando "estándares de necesidades de equipamiento", como si el tiempo no hubiera transcurrido después de la segunda guerra mundial. Por muchos años, las administraciones centralizadas y sus planificadores, consideraron al Estado como el único intérprete válido de las necesidades de los individuos ("oráculo de los tiempos modernos"<sup>33</sup>), las que eran normadas, definidas, clasificadas y jerarquizadas por dicho nivel central, el cual además proveía las respuestas —también estandarizadas—, en términos de "equipamientos colectivos", los que eran presentados como la única y mejor respuesta a las necesidades de la población. Se hacía referencia aquí, a un estereotipo de sociedad y de modo de vida que consideraba las características de una "población media", para generar un "hogar tipo consumidor" con necesidades estandarizadas (ignorando la posibilidad de grupos organizados socialmente), cuyas respuestas debían considerar un ideal igualitario —asociado entonces al bien común—, que desencadenaba ofertas aplicables universalmente.

La clientela internacional de "normalizadores", incluyendo a Chile, agotó cuatro veces la edición de *Urbanisme Revue Francaise, Equipements des Grands Ensembles*, N°62-63, de 1959, conteniendo la grilla de equipamientos y espacios verdes especialmente concebidos para los "Grandes Conjuntos"<sup>34</sup>.

Esta formulación, calificada por la crítica internacional emergente desde principios de los años 1970s, como "sumaria, estática, idealista y doblemente tecnocrática"<sup>35</sup>, tuvo por efecto convertir a los ciudadanos en "usuarios" de equipamientos pre-definidos por un nivel central, reduciendo la gran riqueza de sus reales necesidades, y multiplicando

---

normales"). Fte.: FOURQUET, François, MURARD, Lion, *Los equipamientos del poder: ciudades, territorios y equipamientos colectivos*, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978.

<sup>32</sup> TOURAINE, 1995, op. cit., 52.

<sup>33</sup> PRETECEILLE, et al, op. cit, 1975.

<sup>34</sup> Esta primera versión de la grilla (Grilla Dupont), fue evolucionando hasta aparecer una segunda versión en 1962, la cual fue traducida en 1968 por la oficina del Programa de Equipamiento Comunitario, dependiente del Departamento de Planes y Programas de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de Chile (Convenio MOP Chile - Fundación Ford/USA), con el título "Un sistema de Standard de Equipamiento Comunitario para Grandes Conjuntos habitacionales: el ejemplo francés", contribuyéndose con esto a la gestación de grillas nacionales.

<sup>35</sup> Ibidem.

los equipamientos "funcionales", mientras la población seguía esperando por equipamientos y soluciones más adaptados a su modo de vida<sup>36</sup>.

#### **4.- El rol de la ciudad para una educación con el objetivo del desarrollo de la cultura democrática.**

En los últimos tiempos el ciudadano común se ha ido legitimando como un actor no técnico, que puede ir siendo apoyado para la adecuada manifestación de sus aspiraciones, para la adecuada apreciación de sus propias necesidades, para la oportunidad y correcta canalización de sus demandas. Hoy se supone que son los grupos sociales organizados para la participación, los que mejor pueden formular reivindicaciones que expresen exigencias objetivas, vistos los ciudadanos como conjunto, y no como colección de individuos o de hogares por separado. Esto no supone, de ninguna manera, la desaparición de la sociedad política, sino que esta cumpla su verdadera función.

Por otra parte, si la comunicación entre las personas está en la esencia de la democracia, la posibilidad el movimiento en la ciudad debiera ser la esencia de la urbanidad. Y señala Folch que nada hay más positivamente constructivo que llevar el espíritu cívico de la urbe a la totalidad del territorio<sup>37</sup>: urbanizar sería, en buena lógica, trasladar al territorio el espíritu de la *urbs*, o más exactamente el espíritu de la *civitas*. Urbanizar equivaldría a civilizar, y no a edificar, o a transformar en urbano el espacio rural o silvo-pastoral.

En los tiempos de la ciudad de la zonificación asociada a los principios doctrinarios del Movimiento Moderno en Urbanismo (polígonos monofuncionales), la localización de actividades determinaba las "entidades" constitutivas de la ciudad, lógicamente anteriores, si no independientes de las relaciones que se establecían entre ellas, y que un sistema de transporte, entre otros, debía encargarse posteriormente de asegurar.

En esta concepción se desconocía que el movimiento de los hombres no es la consecuencia, sino la esencia de la urbanidad. Amar<sup>38</sup> ha considerado desde los años 1990s, el movimiento como el hilo director de una aproximación ecológica de los

<sup>36</sup> Hoy se reconoce la existencia de necesidades fisiológicas, psicológicas, sociales, etc., que cada individuo, familia, o grupo social trata de satisfacer, o de negar. Para lograrlo puede utilizar el trabajo y/o los bienes -cuyas modalidades de utilización son extremadamente variables-, también puede combinar recursos a dichos factores, no existiendo la "necesidad de equipamientos" *a priori*. Lo señalado anteriormente no debe traducirse en la conclusión de que los equipamientos colectivos son poco necesarios. Por el contrario, ellos son importantes e indispensables, aún cuando la definición normativa estandarizada de necesidades tiende a ser superada por cuanto el concepto de bien común ya no se asocia a la similitud, sino a la diversidad.

<sup>37</sup> FOLCH, Ramón, (a) "Los conceptos socioecológicos de partida. Principios ecológicos versus criterios territoriales", en FOLCH, Ramón (coordinador) *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación*. Ed. Diputación de Barcelona, noviembre de 2003, 291 págs. ilustradas; pp.19-42.

<sup>38</sup> AMAR, Georges, "Pour une écologie urbaine des transports", en: *Les Annales de la Recherche Urbaine: Mobilité*, N°59-60, Juin-Septembre 1993, Paris, p. p. 140-151.

asentamientos humanos que se interesa en las maneras según las cuales el ciudadano entra en contacto con sus semejantes y con su entorno en sentido amplio: físico y sensible, pero también social, económico, cultural, es decir, en las modalidades efectivas de la *habitación*, la que no se reduce a habitar la casa o el departamento, sino que significa también habitar una vecindad, un barrio, una comuna, una ciudad, una región, un país, una cultura, una naturaleza. Diversos autores tuvieron este concepto en la primera mitad del siglo XX. Estimaba Munford en los años 50s que era necesario responder a la creciente afición de los habitantes urbanos a pasear a pie por las áreas rurales y naturales próximas a las ciudades; para la recreación de fin de semana consideró que el conjunto del paisaje regional tenía que estar a disposición como "parque paisajístico" para los habitantes. Las rutas y los servicios recreativos deberían concebirse en la perspectiva de dispersar a la población de visitantes transitorios, y no de concentrarlos en un solo punto de atracción masiva. Una diversidad de oferta debería existir en todo el territorio, sin perturbar la actividad económica rural. Franjas de espacio público permitirían el efectivo acceso y práctica tranquila y segura de los habitantes a las orillas de los ríos, playas y lagos a pie o en bicicleta<sup>39</sup>.

La aproximación ecológica de los asentamientos humanos también se va interesando en las modalidades efectivas de *socialización*, la que no se reduce a una pertenencia comunitaria o profesional, sino que incluye co-presencias y encuentros imprevistos en un amplio territorio, idealmente sin barreras<sup>40</sup>, donde la pertenencia a comunidades de intereses diversos ya no se funda solo en la proximidad o en la densidad demográfica local. Arraigo y pertenencia son nociones que han perdido parte, si no todo su sentido, y que deben ser repensadas en función de nuevos parámetros y según una relación inédita con la temporalidad<sup>41</sup>.

Hoy, el movimiento no se asocia a un medio neutro (movimiento en el "no-lugar" y "tiempo perdido" del metro por ejemplo) para ligar dos lugares ya conocidos y "funcionalizados" (domicilio-trabajo, etc.), sino que actúa como un "generador" participando y animando múltiples actividades y espacios: el movimiento es operador y modo de urbanidad a la vez<sup>42</sup>.

Por otra parte, lo que distingue los tipos de movimientos es su grado y modo de "adherencia al tejido/medio urbano": la marcha a pie en un extremo, muy "próxima" a la ciudad; el viaje en avión en el otro extremo, muy "lejos" de la ciudad. Entre ellos, la bicicleta, el automóvil, el autobús, el tranvía, el Metro (metro que en todo el mundo

<sup>39</sup> MUNFORD, (1958). Ed. 1963.

<sup>40</sup> Ibidem.

<sup>41</sup> CHOAY, Françoise, "Le règne de l'urbain et la mort de la ville", en: *La Ville, Art et Architecture en Europe 1870 -1993*, Ed. C. Georges Pompidou, 467 págs., París, Febrero de 1994, pp. 26-35.

<sup>42</sup> AMAR, G., 1993, op. cit.

busca esa mayor "adherencia" creando puntas intermedias entre las extremas domicilio-trabajo, asociadas a otras actividades y lugares), y el ferrocarril<sup>43</sup>.

Todos los tipos de movimiento en materia de transporte en este caso, ofreciendo un continuo que va desde las más altas a las más bajas adherencias, y a los que corresponden formas específicas de accesibilidad, cualidad urbana esta última, tal vez por excelencia: la "ciudad accesible" se presenta no sólo como un ideal hoy, sino como la idea misma de ciudad<sup>44</sup>.

Sin duda, un conjunto de relaciones *permitidas*, pero también *escogidas* en el tiempo y en el espacio en virtud de redes de todo tipo, convertirían los asentamientos humanos en espacios de mayor libertad para el desarrollo pleno del individuo y la sociedad.

Frente a este ideal, la accesibilidad a las redes de todo tipo como objetivo cívico, es un concepto relevante que debe ser esclarecido dada la ambigüedad con que suelen ser tratadas, por ejemplo, la movilidad cotidiana y residencial en el espacio: como un derecho (acercamiento del domicilio al trabajo), pero también como una restricción (enraizamiento residencial como condición de la sociabilidad urbana).

Se observa que, tal como el desplazamiento va contra la cultura sedentaria, la civilidad va contra la exclusividad territorial que hoy va desplegando el modelo de desarrollo económico vigente. Esta última oposición –la civilidad contra la exclusividad territorial exige a la sociedad civil que sus miembros aprendan a coexistir con individuos diferentes, especialmente en espacios públicos. La coexistencia es condición de la accesibilidad<sup>45</sup>.

El aprendizaje del desplazamiento supone para la educación la necesidad de difundir y enseñar los códigos de multi-territorialidad y de las reglas de desenvolvimiento en todos los lugares. Esta capacidad está hoy muy desigualmente distribuida en la población<sup>46</sup>.

Señala Hopenhayn que en nuestro contexto, toda vez que los "excluidos" operan fuera del marco de la ley, incrementan el volumen de la delincuencia, frente a lo cual las viviendas van adoptando el aspecto de una fortaleza (despliegue del condominio, feudalización de la ciudad), y los espacios públicos, un aspecto despoblado, o policíaco. Pero, se nos recomienda no ser tan apocalípticos al observar estos problemas, aunque también no creer demasiado en la utopía de la integración: nunca antes hubo mayor concurrencia de opciones de integración –revolución de las comunicaciones, ampliación

---

<sup>43</sup> Ibidem

<sup>44</sup> Ibidem.

<sup>45</sup> HAUMONT, Antoine, "La Mobilité intra-urbaine: rétrospective et prospective", en *Les Annales de la Recherche Urbaine: Mobilité*, N°59-60, Juin-Septembre 1993, Paris, pp. 108-117.

<sup>46</sup> HOPENHAYN, 1994, op. cit.,

de los mercados, interconexión global, intercambio cultural—, y tan alto grado de desintegración<sup>47</sup>.

Observa el mismo autor que los ciudadanos con mayor grado de integración, despliegan su vida cotidiana por un territorio generalmente mayor que la "zona" y comuna donde viven, pues sus empleos no se sitúan necesariamente en estas, tampoco los establecimientos educacionales donde asisten sus hijos, ni el comercio donde compra la familia; se trata de desplazamientos cotidianos que ya no se explican por la teoría de las necesidades en sentido estricto, pues dependen, entre otros, de los objetivos que se fijan los individuos (prestigio, distinción, marco social, etc.), y cuyo punto de partida central es la residencia, desde la cual los miembros de un hogar definen su propia ciudad en relación a una multitud de destinos que pueden alcanzarse en forma creciente en automóvil<sup>48</sup>. Estas categorías sociales tienen mayor experiencia en el uso estratégico de los desplazamientos y en su desenvolvimiento en contextos variados. Para ellos, la dimensión cotidiana de la vida supone hoy una diversidad creciente del consumo y una rápida incorporación de las ventajas del avance tecnológico. La informática y la telecomunicación hacen posible su conexión permanente con el mundo, tienen acceso ilimitado a la información y a intercambios a distancia de todo tipo y con todo tipo de pares<sup>49</sup>.

Pero fracciones importantes de la población están aún sub-comprometidas con la movilidad cotidiana, porque ellas participan mal o no participan en los mercados regionales de empleo, consumen pocos bienes y servicios, y porque su vida cotidiana tiene lugar en un área limitada, donde la "cotidianidad del barrio" —especie de receptáculo natural de las expectativas de esta masa de población— "libera", de alguna forma, al individuo desarrollando una cultura de supervivencia a partir de la solidaridad entre vecinos<sup>50</sup>. Frente a esta realidad, se nos advierte:

*"Sociedades tan inequitativas como las nuestras pueden tecnificarse; pero mientras permanezcan con tan altos niveles de exclusión, uno de los campos más fértiles de tecnificación será el manejo cada vez más modernizado de la pobreza para responder tanto al afán de lucro de los dueños de la técnica, como a la racionalidad instrumental de sus operadores"*<sup>51</sup>.

<sup>47</sup> Ibidem.

<sup>48</sup> Ibidem.

<sup>49</sup> Ibidem.

<sup>50</sup> SEPÚLVEDA, R.; ARDITI, C.; DE LA PUENTE, P.; MUÑOZ, P.; TORRES, E., *Aplicación del Programa de mejoramiento de barrios: análisis físico espacial en cuatro regiones del país*. INVI FAU, U. Chile, FONDECYT PR 1114-1992, ago. 1993, 152 págs./ y SEPÚLVEDA, R.; DE LA PUENTE, P.; MUÑOZ, P.; TORRES, E., *Progresividad residencial: un estudio socio-físico del programa de mejoramiento de barrios*. INVI FAU, U. Chile, FONDECYT PR 1114-1992, septiembre 1944, 211 págs. /HOPENHAYN, op. cit, pp.23 y 46.

<sup>51</sup> HOPENHAYN, 1994, op. cit, pp.41- 42.

Entre las múltiples facetas de este tema, cabe preguntarse por ejemplo, sobre la administración las redes de infraestructura como una empresa comercial toda vez que estas se dirigen a la demanda solvente, cuando la mayoría de la población se encuentra con diversas intensidades de carencia y la mayor parte de nuestras ciudades son construidas informalmente. Si los gobiernos tienen la responsabilidad de defender los intereses de los sectores pobres ¿debería entonces ser propuesto un verdadero "derecho a las redes para todos", con un "acceso mínimo local" para cada habitante?<sup>52</sup>

Indica Hopenhayn que la expansión tecnológica, y con ella un mayor grado de desarrollo, podrán llegar de alguna forma a la población más pobre, siempre que una integración social de las sociedades sudamericanas lo haga viable<sup>53</sup>.

*[...] Hoy en día, la igualdad no puede ser únicamente la de los derechos o la de las posibilidades, y ni siquiera la disminución de las distancias sociales y de la distribución de desigual de los recursos materiales o simbólicos; la igualdad debe basarse en una conciencia de pertenencia común a un espacio humano que no pertenece más a unos que a otros, no más a los ricos que a los pobres, a los modernos que a los antiguos<sup>54</sup>.*

El objetivo principal de la democracia debiera traducirse entonces en una educación para permitir la existencia de sujetos libres, productores de su historia, capaces de unir en su acción el universalismo de la razón y la particularidad de una identidad personal y colectiva<sup>55</sup>.

Y, el espacio público, que, al igual que la escuela pública no puede ser contingente (la oferta no puede ser condicional, o sea con criterios de selección), debiera ser visto como uno de los recursos relevantes de la educación.

Abogamos por una voluntad política sostenida para los espacios públicos que sea, consecuente con las reales necesidades de toda la población, en especial, de la que tiene menos capacidad de elección por contar con pocos recursos y menor movilidad: los adultos mayores, los niños y los minusválidos; consecuente con los logros de la humanidad para conformar marcos ambientales satisfactorios, y capaz de establecer la economía de medios que debe presidir toda actuación solidaria en un contexto caracterizado por la escasez de recursos. Se requiere entonces una voluntad política para los espacios públicos que sea simultáneamente democrática, culta y austera.

<sup>52</sup> En los E.E.U.U. grupos de reivindicación han exigido y obtenido que la legislación prevea un acceso mínimo local para todos a las redes telefónicas, (DUPUY, G. 1991, L'urbanisme des réseaux: Théories et méthodes, Armand Colin Editeur, Paris, 198 p., p. 47). En Alemania se considera un subsidio a las personas desfavorecidas para su acceso al transporte colectivo (BORCHARD, Klaus, conferencia: "Vialidad urbana en Alemania", FAU, U. Chile, 31 de marzo de 1995).

<sup>53</sup> HOPENHAYN, 1994, op. cit.

<sup>54</sup> TOURAINE, 1995, op. cit., p.26.

<sup>55</sup> Ibidem, p. 275.



Pero también se requiere satisfacer las necesidades generales de una mayor cultura democrática y conciencia política, especialmente en los niveles locales de la administración del Estado de Chile.

---

## Bibliografía

ATRIA, Fernando (Abogado, Fac. Derecho U. Chile) ponencia sobre "Educación pública: definición, historia y propósitos", en *Seminario Fortalecer la Educación Pública. ¿De qué estamos hablando?*, Seminario Permanente sobre Educación Pública, Universidad de Chile, FEN, Aula Magna, 2 de septiembre de 2011.

BENÉVOLO, Leonardo, *Diseño de la Ciudad - 5*, El arte y la ciudad contemporánea, Ediciones G. Gili S.A., México D.F., 1978, 249 págs. Ilustradas.

CHILE - MINISTERIO DE EDUCACIÓN, Unidad de Currículum y Evaluación, SIMCE, Estudios Internacionales, *Educación Cívica y el ejercicio de la ciudadanía. Los Estudiantes chilenos en el Estudio Internacional de Educación Cívica*, Documento de Trabajo, octubre de 2003, 202 páginas.

[Consulta 10 septiembre de 2011]

[http://www.oei.es/quipu/chile/eval\\_civica.pdf](http://www.oei.es/quipu/chile/eval_civica.pdf)

CHOAY, Françoise, "Le règne de l'urbain et la mort de la ville", en: *La Ville, Art et Architecture en Europe 1870 -1993*, Ed. C. Georges Pompidou, 467 págs., París, Febrero de 1994, pp. 26-35.

CHOAY, Françoise. *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, Editions du Seuil, 1965, pp. 358-366. [Choay reproduce artículo aparecido en la revista LANSCAPE, "Landscape and Townscape", en 1960.].

FOURQUET, François, MURARD, Lion, *Los equipamientos del poder: ciudades, territorios y equipamientos colectivos*, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978.

HAUMONT, Antoine, "La Mobilité intra-urbaine: rétrospective et prospective", en *Les Annales de la Recherche Urbaine: Mobilité*, N°59-60, Juin-Septembre 1993, Paris, pp. 108-117.

**REVISTA DE  
URBANISMO**

ISSN 0717-5051

<http://revistaurbanismo.uchile.cl>

MUNFORD, Lewis. La carretera y la ciudad. Buenos Aires, Emecé Editores S.A., (1958) Ed.1963-1966. 320 págs. ["La Carretera y la ciudad" en pp. 305-320, escrito en 1958].

PAVEZ R., M. Isabel, Vialidad y transporte en la metrópoli de Santiago 1950-1979: concepto y estrategia de ordenación del territorio en el marco de la Planificación Urbana y Regional por el Estado de Chile. Tesis Doctoral, Director Dr. Ing. J. Pozueta E., ETSA, U.P.M, Aprobada 13-11-2006, 418 págs. (Cum Laude). (CH – R.P.I. N°164.557. 2007). 1ª Ed. digital *in extenso*, 2007, Repositorio Académico U.P.M.: <http://oa.upm.es/452/>  
2ª Ed. digital *in extenso*, 2008, Repositorio Académico U. Chile: <http://captura.uchile.cl/dspace/handle/2250/5098>

SEPÚLVEDA, R.; ARDITI, C.; DE LA PUENTE, P.; MUÑOZ, P.; TORRES, E., *Aplicación del Programa de mejoramiento de barrios: análisis físico espacial en cuatro regiones del país*. INVI FAU, U. Chile, FONDECYT PR 1114-1992, ago. 1993, 152 págs./ y SEPÚLVEDA, R.; DE LA PUENTE, P.; MUÑOZ, P.; TORRES, E., *Progresividad residencial: un estudio socio-físico del programa de mejoramiento de barrios*. INVI FAU, U. Chile, FONDECYT PR 1114- 1992, septiembre 1944, 211 pags. /HOPENHAYN, op. cit, pp.23 y 46.

TOURAINÉ, Alain, 1995, *¿Qué es la democracia?*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, ISBN 950-557-213-1, 309 págs., p. 281.

UNIVERSIDAD DE CHILE, Departamento de Extensión Cultural, Boletín Informativo N°34, 2ª y 3ª Etapas del Seminario del Gran Santiago, Santiago, Chile, oct. 1958.