

¿PENSANDO LA CIUDAD COMO CIUDAD TURÍSTICA?

Una conversación con Dennis Judd¹, por Tomás Errázuriz²

Profesor de ciencias políticas de la Universidad de Illinois, Dennis Judd ha iniciado durante los últimos años junto a otros investigadores como Susan S. Fainstein y Lily M. Hoffman, una línea de investigación en torno a las relaciones entre el turismo y la ciudad posfordista. A fines de marzo de 2008, participó junto a otros destacados investigadores como Edward Soja, Susan Clarke, Arturo Almandoz y Neil Brenner de un taller titulado “Construyendo la ciudad justa” que organizó el Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos de la Universidad Católica de Chile. Aprovechando su estadía en Santiago, pero también su amabilidad y buena disposición, quisimos ahondar sobre la noción de “ciudad turística” que ha desarrollado, así como reflexionar acerca de sus alcances y posibilidades en el contexto urbano latinoamericano. Acompañado de un vino Chileno y de unos tacos que nunca fueron lo picantes que él acostumbraba a comer en Illinois, nos juntamos a conversar junto a Rodrigo Salcedo, Lorena Pérez y Carlos Sierralta, una noche de semana de los primeros días de abril.

Tomás Errázuriz (TE): Empecemos con una pregunta amplia. Tú te has puesto en contra de esa literatura post-estructuralista que critica al turismo de las últimas décadas (Sorkin, Edensor) en tanto promotor de lugares de “simulación”. Propones, en cambio, una visión alternativa desde la cual los límites de esos espacios turísticos pueden considerarse límites de interacción permeables. Con ello remarcas, además, la necesidad de enfocar el análisis desde la escala de ciudad. En tu opinión, ¿cuánto del “simulacro” descrito por esos autores aún se mantiene desde el punto de vista de la escala de la ciudad que sugieres.

¹ Profesor de Ciencias Políticas de la Universidad de Illinois, obtiene su título de Doctor en Ciencias Políticas en dicha universidad en 1972. Es reconocido su trabajo en la investigación de las relaciones entre ciudad y turismo. Autor de numerosas publicaciones entre las cuales se cuentan *The Boer War, 1977*, *Empire: The British Imperial Experience from 1765 to the Present*, 1996 y *A Traveller's History of Germany*, con Robert Cole, 2004.

² Licenciado en Historia (2004) y candidato a doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, ambos por la Pontificia Universidad Católica de Chile. Actualmente ha sido becado por MECESUP para desarrollar una pasantía de investigación Nueva York. Ha publicado en diversas revistas y libros tanto sobre historia urbana del Santiago de principios del siglo XX, como sobre problemáticas urbanas actuales. E-mail: terrazur[arroba]uc.cl

¿PENSANDO LA CIUDAD COMO CIUDAD TURÍSTICA?

Una conversación con Dennis Judd, por Tomás Errazuriz

Dennis Judd (DJ): Esa pregunta da para mucho. Me gustaría tomar la primera parte, que en mi interpretación es una pregunta acerca de lo que supuestamente es genuino como algo opuesto a lo que es artificial. Lo que personas como Michael Sorkin y otros nos han señalado se refiere a lo artificial versus lo auténtico. Desde mi punto de vista esta distinción es completamente falsa.

Todos los espacios son reales, todos son auténticos. Disneyworld es auténtico. No es una creación de otra cosa, no es una copia de otra cosa, es tan auténtico como una calle urbana por la que caminas. Es tan auténtico como Roma o Londres, un espacio distinto con cualidades particulares. Entonces, ¿qué es lo *auténtico*? Me gusta pensar en Chris Foyers, en “The city of Collective Memory”, un trabajo que trata de la ciudad de Nueva York desde su creación durante el siglo XIX y XX hasta hoy. Y lo que ves es que Nueva York siempre ha sido una ciudad que trata de emular otra cosa. De manera que si lo que queremos llamar auténtico es lo vernáculo, local, que no se parezca a nada que haya en otro lugar, eso difícilmente existe en el mundo.

TE: En otras palabras, ¿podríamos considerar el “simulacro” como un componente natural del turismo?

DJ: Casi todos los diseños de ciudades han sido copiados de otro lugar. En la arquitectura vernácula, y en probablemente todos los estilos arquitectónicos. Así, a fines del siglo XIX, los movimientos de arquitectura neo-clásicos influyen en la forma que adopta la “ciudad blanca” de 1893 de Daniel Burnham en Chicago. Entonces, ¿podemos decir que eso es artificial? Se le acusó así. El famoso arquitecto Louis Sullivan, también de Chicago, lo acusó de arruinar la arquitectura por haber impuesto el neo-clasicismo como camisa de fuerza sobre la arquitectura, mientras que en el contexto norteamericano algunas personas como el mismo Louis Sullivan habían desarrollado un estilo distintivo norteamericano de formas naturales incorporadas a la arquitectura del momento.

Entonces pensemos en la crítica. Es cierto que la arquitectura neo-clásica popularizada por Bernard y otros se alejó de la arquitectura con formas distintivamente americanas. Eso es cierto. Pero eso no significa que las formas distintivamente americanas sean más auténticas. Podemos encontrar ejemplos en los que la autenticidad tiene un significado, pero eso no es

¿PENSANDO LA CIUDAD COMO CIUDAD TURÍSTICA?

Una conversación con Dennis Judd, por Tomás Errazuriz

a lo que la literatura se refiere con el termino “auténtico”, sino la idea de terreno familiar. Tomemos por ejemplo el *blues* en Estados Unidos, o la música cajun o el bluegrass. Se pueden encontrar formas auténticas, pero a lo que se refiere es a “invención”, “creatividad”, a lo que no existía antes. Creo que lo mismo es probablemente cierto también para las ciudades, pero eso no es a lo que Michael Sorkin y otros se refieren con el termino, ya que nunca lo definieron. Esa es mi objeción.

Este problema de las formas se traduce también en, por ejemplo, que los críticos se opongan a la construcción de un puerto en Nueva York o de un muelle en Chicago porque son básicamente parques temáticos dentro de la ciudad. Eso lo critican porque se contraponen a las escenas callejeras que son en su mayoría una conjunción de edificios y formas que pertenecen a otro tiempo. De esta manera, sólo estamos diciendo que nos gusta lo que lleva más tiempo construido. Pensemos nuevamente en esto: si lo que llamamos auténtico es el terreno familiar o lo crecido en casa, una expresión de cultura en un momento específico del tiempo, que no ha sido tomado de otro lugar, entonces, ¡Disney es auténtico!

TE: Pensando en los cambios entre viajeros del siglo XIX y turistas del siglo XX, ¿qué ha perdido la experiencia urbana de los viajeros debido a la mediación de la industria del turismo, en las imágenes y experiencias de los lugares visitados?

DJ: Absolutamente nada. El turismo masivo data de siglo XIX. En Inglaterra, cuando Thomas Cook realizó su tour ferroviario alrededor del 1840, su iniciativa estaba conectada con una campaña contra el consumo de alcohol. Mucha gente no sabe eso, que él era un cristiano ferviente. Entonces lo que hacía en sus tours, inicialmente compuestos de mujeres que viajaban distancias cortas, era ofrecer una serie de panfletos religiosos que luego se convertirían en guías acerca de los lugares a los que viajaban. Más adelante Cook se fascinó con Egipto y llevaría a ese lugar visitas guiadas. Pero todo eso estaba previamente demarcado. Las personas visitaban lugares específicos como las pirámides, no andaban simplemente paseando por Egipto. Lo mismo sucedía en los tours que se realizaban por Inglaterra. Ese es el modo en que se ha desarrollado el turismo masivo.

En Estados Unidos, en el siglo XIX, los tours urbanos se volvieron bastante comunes. A los europeos les gustaba viajar a Estados Unidos para ver especialmente dos cosas: en

¿PENSANDO LA CIUDAD COMO CIUDAD TURÍSTICA?

Una conversación con Dennis Judd, por Tomás Errazuriz

primer lugar, lo que ellos interpretaban como “salvaje”, razón por la cual limpiaban las ventanas de los trenes y veían búfalos y cosas así; generalmente les disparaban y quedaban fascinados con esta parte de América. Y en segundo lugar, se fascinaban con las ciudades, las que para ellos eran también algo salvaje. Como el caso de Saint Louis, que tenía desde mansiones fastuosamente decoradas hasta personas que parecían haber cruzado recién la frontera, personas oscuras y todo ese tipo de ideas. Pero la ciudad era siempre interpretada, no se dejaba al azar. Cada ciudad era traducida por los que hoy llamaríamos operadores o agentes de turismo y hay bastante literatura acerca de este fenómeno.

TE: ¿Cómo por ejemplo?

DJ: Bueno, vamos al siglo XIX, a la Feria Mundial de 1893 en Chicago, que fue extremadamente influyente en el turismo masivo. La Feria produjo panfletos que implicaban una interpretación de la vida en la ciudad y no podías ir sin estas guías que te iban explicando el sentido de las cosas. De la misma manera, las guías y panfletos fueron dándole forma a las ciudades, de tal modo que la gente que vendría a Washington DC comenzaría por visitar todos los monumentos siguiendo una agenda muy ajustada. Tal como sucede hoy, eran personas que querían sentirse cómodas e ir a buenos hoteles y todo eso. Y luego hubo otras cosas, como el Barrio Chino de San Francisco, que se hizo muy popular en 1920. Fue una manera de ver una parte de la ciudad que podía ser interpretada como exótica.

Entonces, hay dos cosas en relación al turismo urbano. Una es la previa demarcación de vistas, hitos y sitios en la ciudad y la otra es el exotismo, que también es una interpretación ¿Es eso distinto a lo que pasa hoy? No creo que sea muy diferente. La diferencia hoy es que la industria del turismo se ha vuelto más compleja y organizada, de tal manera que los agentes turísticos pueden hacer casi cualquier cosa que tu quieras. Puedes ir a India en un bus de turismo y sólo bajarte a ver el Taj-Mahal o la cremación de cuerpos en el Ganges. Muchas personas lo hacen cada año. Lo mismo pasa con Egipto y otros lugares. Nunca estás sin un aire acondicionado, nunca estás fuera de un hotel cinco estrellas, nunca te quedas sin una voz que te explique lo que está pasando. Y ni siquiera eliges tus propios restaurantes.

¿PENSANDO LA CIUDAD COMO CIUDAD TURÍSTICA?

Una conversación con Dennis Judd, por Tomás Errazuriz

Recuerdo que hace como 10 años me fui de mochilero con tres amigos a Alaska. Con dificultad nos subimos a un avión de correos y llegamos a una villa remota, cerca del círculo ártico. Luego nos tomamos otro avión a un lago más al norte aún, y desde ahí caminamos hasta que una avioneta nos recogió y nos llevó de vuelta. Nosotros sentíamos “Wow, esto sí que es vida salvaje”... pero bueno, cada paso había sido arreglado por un agente turístico, así que, aunque no andábamos con un guía, eso también era turismo. La experiencia del turismo se está expandiendo a todos los posibles gustos.

TE: Me gustaría hablar un poco ahora sobre las estrategias de construcción de imágenes urbanas. Tú dices que ellas deben ser consideradas desde un punto de vista histórico. Cuando una mira las ciudades Norteamericanas, por ejemplo, ellas tuvieron que competir con otras ciudades para atraer personas y capital, desde sus orígenes. En esta lógica, los objetivos de la construcción de una imagen de ciudad no son tan diferentes de los que la industria del turismo puede tener hoy.

DJ: Estados Unidos es único en el sentido por que sus ciudades compitieron a medida que las ciudades del interior se iban poblando. La gente iba cambiándose de lugar y fundando nuevas ciudades. Luego, estos centros urbanos empezaron a competir por cuál iba a tener un canal o conexión de ferrocarril. Las ciudades podían fracasar o ser exitosas dependiendo de su habilidad para integrarse a la red económica del país. Y para promover sus propios lugares de residencia, comenzaron a hacerlos parecer, como si fueran el paraíso, aunque fueran pequeños pueblos. Promoviendo, mediante panfletos y avisos, sus cualidades de producción agrícola y de clima sin importar cuán remoto o desolado pudiera ser ese lugar.

TE: Mirando al sur ahora, en la América Latina colonial se presentó un escenario completamente distinto, donde la jerarquía política de las ciudades era determinada por la Corona Española y las metas económicas no eran necesariamente el tema principal en las políticas de construcción de una imagen de ciudad. Objetivos políticos, militares, o religiosos también se consideraban centrales. ¿Cómo crees que esta tradición afecta la emergencia de ciudades turísticas en la América Latina de hoy? ¿Qué diferencias se pueden resaltar respecto de la experiencia y trayectoria en Estados Unidos?

¿PENSANDO LA CIUDAD COMO CIUDAD TURÍSTICA?

Una conversación con Dennis Judd, por Tomás Errazuriz

DJ: Mira, en cualquier otro lugar del mundo, no sólo en América Latina, las ciudades no compitieron en ese sentido. Como bien señalaste, ellas eran usualmente los centros del poder, de la autoridad política, del poder estatal, como Paris y Beijing. Pero era un poder que no competían con otros lugares. Y en el contexto hispánico, en América Latina era muy similar. Sospecho que Santiago, no competía con nadie. Era un centro reconocido de autoridad política y por lo tanto todas las otras ciudades cumplían roles especializados pero supeditadas a la capital. Por otra parte, el poder del Estado también determina las zonas urbanas, no como en los Estados Unidos donde su poder está virtualmente ausente en el caso de las ciudades.

Hoy en día sabemos que las ciudades alrededor del mundo son competitivas en ese sentido, situación que encuentra su origen recién en la desindustrialización. En el caso de Europa, los antiguos centros industriales de Alemania, el Reino Unido o Francia, al igual que los de Estados Unidos, comenzaron a perder población y trabajo, de manera que las personas cayeron en situaciones de mucha pobreza. Esas ciudades fueron aprendiendo a competir, a atraer negocios e inversiones. Este fenómeno sigue siendo diferente a la situación de Estados Unidos, ya que las pequeñas ciudades europeas tienen una relación con su Gobierno Nacional. En América Latina, por su parte, las ciudades también mantienen esa relación con su gobierno nacional, lo que modera el grado en que las ciudades compiten. Santiago, por ejemplo, está interesado en desarrollar una base de turismo que traiga riqueza al país y a la ciudad. Es en parte una ciudad global, que se está volviendo interesante. Entonces, la competencia va siendo forzada hoy en lugares de una manera que no existía en el pasado. Muchos podrían pensar que eso es seguir el modelo americano, pero no lo es, aunque tiene características de él, de la competencia urbana.

TE: ¿Y tú crees que la industria del turismo en Norte América es la misma hoy que en la época de la ocupación?

DJ: Sí, es igual. El Gobierno Nacional no aporta casi nada para el desarrollo del turismo urbano. Hasta cierto punto, es el Estado quien promueve el turismo. Por ejemplo, es muy interesante ver los folletos turísticos del Estado de Illinois. Ellos tienen esta gran ciudad, Chicago, pero la mayor parte del folleto de Illinois muestra pequeños lugares para visitar, pequeños parques y ese tipo de cosas. No necesitan promover el turismo en Chicago. Además el presupuesto de Chicago para la promoción del turismo supera bastante la del

¿PENSANDO LA CIUDAD COMO CIUDAD TURÍSTICA?

Una conversación con Dennis Judd, por Tomás Errazuriz

Estado, por lo que este no tiene un rol en la promoción de la ciudad. La oficina de desarrollo cultural de la alcaldía es la que maneja el presupuesto.

En México la situación es distinta. Como podemos leer en el capítulo que escribe Daniel Hiernaux-Nicolas en el libro “The Tourist City”, la primera estrategia que se desarrolla en México incluía la construcción de lugares como Cancún, Cozumel o Puerto Vallarta, donde el Estado invierte recursos de manera de atraer turismo masivo. En “Cities and Visitors”, por su parte -que es el libro más reciente que he co-editado-, Daniel describe la estrategia post-fordista del gobierno Mexicano que implica tener nichos de turismo que apelen a un nivel mas alto, donde el turista tenga que gastar más; lo que significa que quieren crear lugares que parezcan más auténticos. Estos lugares serán promovidos y recibirán financiamiento del gobierno, por lo que no compiten entre sí. En casi todos países del mundo, el Gobierno Nacional juega un papel importante. El lugar a donde se va a dirigir el turismo forma parte de una estrategia nacional de desarrollo, no es solo local. Pero en Estados Unidos ese no es el caso, para nada.

TE: Me gustaría abondar un poco en lo que has planteado en el reciente seminario “Ciudad Justa”. En tu intento por ligar el turismo a la equidad y a la justicia en relación al contexto del espacio urbano, simpatizas con Leo van den Berg en sus estudios de Rotterdam, donde argumenta que la ciudad es un lugar que deber hacerse “vivable” para que sea elegido por sus visitantes. En otras palabras, entiendo que dices que sólo podemos empezar a hablar de justicia urbana cuando la distinción entre la gente que vive en un lugar y sus visitantes se evapore. Como seguramente ya sabes, las ciudades en Latino América y la mayoría de las ciudades de países en desarrollo han estado constituidas históricamente por un gran numero de personas en situación de pobreza, muchos de los cuales probablemente nunca han sido turistas.

Si consideramos el impacto de la pobreza sobre la competitividad del espacio urbano, y los espacios “in-vivibles” que estos asentamientos producen en la ciudad ¿Es posible hablar de un encuentro entre las políticas de turismo y la justicia social en las ciudades Latinoamericanas? O ¿debiéramos decir que la industria del turismo enfatiza la segregación de estas personas y de sus lugares, ya que las omiten de los recorridos y mapas turísticos?

¿PENSANDO LA CIUDAD COMO CIUDAD TURÍSTICA?

Una conversación con Dennis Judd, por Tomás Errazuriz

DJ: El turismo que ocurre en los *todo-incluido* claramente aumenta la inequidad espacial. Tomemos la estrategia de México de construir Cancún y Puerto Vallarta, por ejemplo. Es fascinante estar en ese contexto como un turista. Una vez lo hice, lo odié, pero tuve que hacerlo. De hecho, es bastante similar a estar en un crucero. Este tipo de reservas pagadas, tal como las de Detroit y Baltimore, son espacios cerrados muy vigilados. Son colonias virtuales y en el contexto de México son expresiones extraordinariamente grotescas de consumo turístico en base a capitales en gran escala. En todo caso, creo que son casos algo excepcionales.... bueno, no sé si excepcionales, pero sí de un cierto tipo que no es el que más se ha desarrollado en América Latina. Ustedes sabrán más de esto que yo... En Buenos Aires, por ejemplo, en vez de reservas turísticas existen áreas como San Telmo, cuyos límites están abiertos. Incluso, se podría pensar que la estrategias turísticas adoptadas en México pueden tener algo de únicas en América Latina, ¿o no...?

TE: Creo que se puede pensar también en las Islas Margaritas, en Venezuela y probablemente Cartagena de Indias, en Colombia.

DJ: Si, pero fuera de esos contextos volvemos a la cuestión del aumento de la desigualdad. No creo que exista evidencia importante para respaldarlo. Mucha gente asume que la hay. Aparece la hipótesis de que de alguna manera los antiguos sectores económicos eran más reales, que proveían de mejores trabajo. Al menos en el contexto americano, la gente muchas veces tiene una idea romántica acerca del período industrial. “Un hombre podía mantener a su familia”! Y ahora mucha gente percibe un sueldo muy bajo, tienen trabajos temporales, etc. De hecho, existen muchas diferencias entre los distintos lugares. Por ejemplo en Las Vegas los trabajadores se sindicalizaron, los casinos tienen sindicatos y sus trabajadores son bien pagados y pueden desarrollar una carrera. En cambio, en Los Ángeles es distinto, existen muchos trabajos temporales. En Nueva York las mucamas de los hoteles ganan 20 dólares por hora! Entonces, es simplemente diferente.

¿Qué hace esa diferencia? Es lo mismo que sucedía en el periodo industrial; no hay ninguna razón por la cual esas personas no puedan pertenecer a un sindicato y crear el contexto de una relación de negociación. La historia de la industrialización tomó mucho tiempo y las ganancias fueron muy desiguales, la gente se olvida de eso. En gran parte del mundo industrial los trabajadores no estaban sindicalizados, estaban en muy malas condiciones. Es igual que con esta economía, no hay nada inherente a ella que sea peor. Sí podría decirse

¿PENSANDO LA CIUDAD COMO CIUDAD TURÍSTICA?

Una conversación con Dennis Judd, por Tomás Errazuriz

que hay algo que le es propio y que es mejor. Los trabajos en general menos sucios o peligrosos, como lo eran en la industrialización.

TE: Has visitado Chile en dos ocasiones. Como turista y como investigador del turismo, ¿qué cambios has notado, en caso que hayas notado alguno, en las ciudades consideradas como objeto de consumo desde esa primera vez [2003] hasta ahora?

DJ: Valparaíso se ha deteriorado notoriamente y si continúa en la dirección actual, no se me imagino que pueda seguir siendo atractiva para los turistas. Necesita recibir inversiones, necesita ser limpiada. Se está volviendo un lugar realmente abandonado. Hace cinco años no estaba tan abandonado. Si tomas una cámara, tienen esas líneas de electricidad que recorren las calles... parece como una escena de principios del siglo XX, en tonos sepia, de un típico barrio céntrico norteamericano. Un lugar rudo, sucio, lleno de cables... No es que haya retrocedido sino que no ha hecho ningún cambio. Ciertamente no se siente como una ciudad turística y no tiene ninguna de las características de una.

TE: ¿Y Santiago?

DJ: La infraestructura ha mejorado considerablemente. Como el camino al aeropuerto, eso está completamente diferente. Los estacionamientos en Providencia no creo que hayan existido. Eso es lo que más se nota. El nuevo centro, recién estuve ahí, surgió en un muy corto tiempo.

TE: ¿El nuevo centro?

DJ: El barrio El Bosque. Ese es un espacio globalizado en Santiago. Es un área muy prometedora, también para el turismo. No creo que Santiago haya reconocido el valor de esta zona, pues se enfocan sólo en el casco histórico. En cambio, se debieran reenfocar de la misma manera en el “nuevo centro” como un espacio globalizado donde las personas que son viajeros internacionales puedan sentirse cómodos y en casa, y entonces se queden por más tiempo. Donde existan restaurantes de alto perfil o potencialmente en el futuro. Eso es nuevo.

¿PENSANDO LA CIUDAD COMO CIUDAD TURÍSTICA?

Una conversación con Dennis Judd, por Tomás Errazuriz

¿Qué más? Santiago simplemente parece más próspero. Sin embargo, no tiene ningún tipo de imagen. Ninguna imagen para que la gente lo visite. Y una vez que estás aquí, no hay mucha ayuda para poder descubrirlo. Entonces, es casi como si dijeran “¡no queremos turistas! Si vienes, bien, somos amigables, pero no queremos mucha gente”. Eso es lo que he sentido en esta última visita.

TE: ¿y no crees que es suficiente con tener una imagen de ciudad que se vuelca sobre los lugares de interés que puedan existir en los alrededores de la ciudad?

DJ: No, tienes que juntarlos en una misma imagen con la política de infraestructura. Tienen que definir cuál es la imagen que quieren proyectar, no puede ser dejada al azar. Y las imágenes son un proceso político local, las personas deben determinar la interpretación de la ciudad. La campaña bajo el slogan “I love NY” luego de la crisis de los años 80, fue un tremendo trabajo de difusión política para reinventar la imagen de Nueva York. Bajo el mandato de Giuliani se logra una ciudad más limpia, con menos crimen, se invierte en Time square. Ha sido recreada como una ciudad con una imagen muy distinta y por supuesto que las políticas deben seguirla. Entonces las prioridades de la ciudad llaman a las políticas.

Santiago, como dije, no tiene imagen, entonces no tiene políticas asociadas. Tienes que tener una imagen y un proceso por el cuál se produzca y se acuerde. Y eso naturalmente va a determinar a qué lugar deben ir las inversiones o qué se debe hacer para transformar la ciudad en esa imagen.

TE: Bueno, acerca de ese mismo punto, déjame hacerte una última pregunta ¿Cuál crees que es la imagen que Santiago podría construir o hacia dónde crees que se está dirigiendo?

Primero, creo que Santiago puede estar incapacitado por el hecho de estar dividido en municipalidades. Me parece que es más difícil conseguir consistencia en las políticas de la ciudad como un todo, aunque estén las políticas de infraestructura y otras. La pregunta es ¿pueden hacerse políticas diferentes, más suaves que las de infraestructura? Y ahí está la decisión sobre cuál será la interpretación de la ciudad como un lugar, y luego sobre qué políticas serán necesarias para alcanzar esa imagen. Actualmente, ese no es un proceso que

¿PENSANDO LA CIUDAD COMO CIUDAD TURÍSTICA?

Una conversación con Dennis Judd, por Tomás Errazuriz

se esté dando. Aquí es dónde el modelo americano puede ayudar de alguna manera a las ciudades. La gente siempre destaca los aspectos negativos del modelo americano, que significa que las ciudades sólo pueden contar con sus propios recursos y que por lo tanto deben luchar, algunas veces teniendo éxito, otras no. Lo que sí hace este modelo es que fuerza a las elites y a otras personas de la población a pensar acerca de estas cosas, pues si no lo hacen están perdidos y la ciudad decaerá para siempre.

En el contexto de Santiago, no están tan forzados a lidiar con estos asuntos de manera que pueden seguir viviendo en el pasado. ¿Que se necesitaría para forzar el asunto? Probablemente, se me ocurre que tiene que ser más una decisión de desarrollo a nivel nacional que local; dónde el mandato sea “queremos que Santiago sea una ciudad líder globalizada y el desarrollo del turismo será una de las maneras de lograrlo”. Junto con esto, se debe conseguir que la gente lo entienda. Que los ministros y otras personas digan “OK, ¿qué hacemos para hacerla una ciudad global?” y hacerla “vivable” es un componente necesario. Es difícil y no puede ser sólo local, como en Estados Unidos. Pero bueno, aquí estoy en un terreno arenoso ya que no sé mucho. Así es como lo percibo. A veces la necesidad es fuente de creatividad.

TE: Muchas gracias, fue un placer.

DJ: El placer fue mío.

Santiago de Chile, abril de 2008