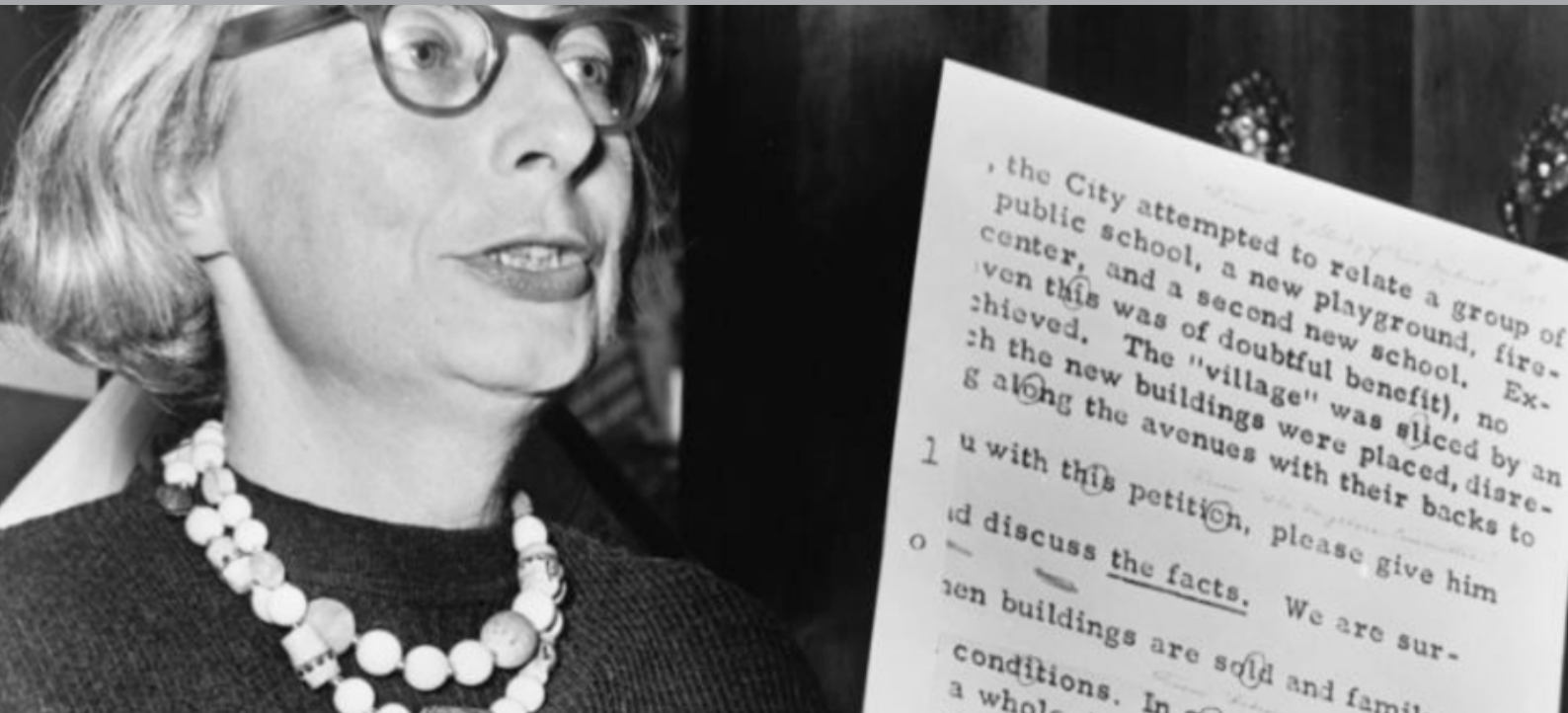


## CINE-FÒRUM: QUI DECIDEIX COM HAN DE SER LES CIUTATS?



## “CITIZEN JANE. BATTLE FOR THE CITY”

## Quan? On?

14 de desembre, 18.15h, a [Zumzeig Cinecooperativa](#) (c/ Béjar 53. Metro: Hostafrancs)

## Fitxa Tècnica

**Director:** Matt Tyrnauer

**País:** EUA

**Producció:** [Altimeter Films](#) (EUA, 2016)

**Distribuïdor internacional:** [Dogwoof Global](#)

**Estrena:** Abril 2017

**Duració:** 92min

**Idioma:** anglès

V.O.S (Subtítols en català cedits per la Filmoteca de Catalunya)

## Sinopsi

L'anàlisi sobre les conseqüències del plantejament modern i la seva reconfiguració de l'espai urbà que va fer Jane Jacobs en el seu llibre "Mort i vida de les grans ciutats americanes" (1960) va sotregar els conceptes arquitectònics i de planificació de l'època. Va obrir un debat sobre com s'han de conformar les ciutats, que encara avui continua vigent.

Jacobs va defensar les seves idees activament enfrontant-se a un dels tot poderosos de l'època, Robert Moses, que volia desmantellar la ciutat de Nova York eliminant el "teixit cancerós".

Aquest documental ens proposa examinar la ciutat d'avui, vista pels ulls d'una de les millors urbanistes que ha existit.

# Ángeles y demonios: dos formas de pensar Nueva York

*El siglo XX fue testigo de muchas formas de ver y pensar la ciudad. En este sentido, el caso de Nueva York es paradigmático, porque nos permite leer la modernidad urbana como un ideal a alcanzar, construido, probado y con sus resultados, todos en un mismo escenario. Dos personajes son la cara de una misma moneda: Robert Moses y Jane Jacobs nos aportan dos formas de entender esa ciudad moderna y nos invitan a repensar su posición de ángeles o demonios dentro de Nueva York.*

## Robert Moses: construyendo la ciudad del futuro (Melisa Pesoa)

Robert Moses [...] tuvo en sus manos la oportunidad de transformar Nueva York para entrar al siglo XX y no la desaprovechó. [...] Con una fe ciega en el futuro, comenzó las reformas por los parques y los equipamientos dotacionales [...] Pero más tarde se aventuró en lo que consideró fundamental tras el éxito rotundo del automóvil: la movilidad de la ciudad.

El principal referente para la red de movilidad que comenzó a desarrollar Robert Moses fue el Regional Plan de 1929 (basado en la ciudad jardín inglesa de ideología descentralizadora). Las primeras vías que creó fueron las parkways, cuyo concepto fundamental se basa en la idea de conectar parques a través de vías para el tráfico automotor [...]

En 1939 organizó la Feria Mundial en Nueva York y el lema fue mostrar la ciudad del futuro. El Futurama mostraba una enorme maqueta de cómo sería esa ciudad: el automóvil como centro de todas las propuestas, autopistas, puentes, vías segregadas, el triunfo del movimiento... Toda esta publicidad de "lo moderno" llevó a Moses a convencer al público de que sus obras encarnaban ese espíritu y que oponerse a ellas era oponerse al progreso.

## "Las ciudades están creadas para y por el tráfico" (R. Moses)

En los años 40 las cosas cambiaron. [...] Moses seguía en el poder y empezaba a destrozbar barrios completos. Las vías se habían hecho más anchas, más altas, más grises y monstruosas. Y de a poco se acercaban al centro de Manhattan.

Pero ya comenzaban a oírse las primeras voces en contra [...] Moses solo veía el problema de la movilidad y los flujos, pero no las problemáticas que generaba el automóvil [...] Cuando Moses posó su dedo destructor sobre Manhattan, fue cuando

la gente se empezó a manifestar de forma generalizada; ya no son solo los vecinos del barrio sino la comunidad en general, porque la obra afectaba a la identidad de la ciudad en su totalidad.

## "Cuando actúas en una metrópoli sobreedificada tienes que abrirte camino con una hacha de carnicero" (R. Moses)

En 1963 Robert Moses propone un nuevo plan de vías: conectar Brooklyn y Queens con New Jersey, cruzando Manhattan con una red de autopistas por Midtown y Lower Manhattan. Decía que toda esa zona constituía un obstáculo para el tráfico. Pero demoler 14 manzanas de la isla para pasar una autopista ya no era una cuestión de pura movilidad, y la gente se manifestó en contra. Apareció en escena una curiosa periodista que empezó hablar de que otra ciudad era posible: Jane Jacobs

## Jane Jacobs: otra ciudad es posible (Rebeca Pérez)

Casi como un ángel de la guarda, y bajo el contexto de la suburbanización americana, los cadillacs, las expressways y la resaca del desarrollismo americano de los años 40 y 50, alzó la voz con decisión una mujer romántica llamada Jane Jacobs, desde un barrio del sur de Manhattan, Greenwich. Periodista de profesión, Jane Jacobs (1916-2006) escribió un gran número de obras, reivindicando sin pelos en la lengua un cambio de orientación en la planificación urbana del momento, basada en proyectos de renovación e ingeniería.

Los desastres ocasionados por la guerra y la necesidad de reconstrucción tras esta llevaron a imponer en muchas ciudades las ideas de Le Corbusier y el CIAM. Con Robert Moses y la ideología del capital, el dinero fue dirigido a la construcción de autopistas, ciudades fragmentadas, barrios sin calles y ciudades dormitorio. La calle en

este momento pasó a simbolizar un espacio sucio, poco atractivo y obsoleto.

Oponerse a este crecimiento significaba, de alguna manera, luchar contra el progreso y la modernidad, en definitiva, ir en contra del desarrollo y el cambio. Y es en este camino donde en 1961 Jane Jacobs publicó su primer y más reconocido libro *Muerte y vida de las grandes ciudades*. [...]

## "No hay ninguna lógica que pueda ser impuesta a la ciudad; la gente la hace, y es a ella, no a los edificios, a la que hay que adaptar nuestros planes" (Jane Jacobs)

Jacobs mantuvo una postura abiertamente en contra del urbanismo de la Ciudad Jardín de Howard y de la Ciudad Radiante de Le Corbusier. Consecuentemente, se opuso al urbanismo, según ella, ortodoxo y anticuado de la ciudad de Nueva York, argumentando que estaba basado en conceptos de época, y creó bajo estos conceptos calles impersonales para gente anónima.

Jane Jacobs, junto con otras voces y artistas, trató de reivindicar la vida cotidiana y el dinamismo en las calles. Reivindicaban el movimiento perpetuo, los complejos y triviales encuentros en la calle, las identidades vecinales y la conservación de lo antiguo frente a lo nuevo [...]

Y añade una reflexión, fruto de la alta criminalidad vivida en Nueva York. Para que las calles sean utilizadas deben ser seguras y, para ello, las calles deben estar concurridas, visitadas, diversificadas, en definitiva, vigiladas. OJOS EN LA CALLE. Para ella, las ciudades satélite son como un traje a medida para la criminalidad. Dispersar aglomeraciones no produce seguridad.

## "Las calles y sus aceras, los principales lugares públicos de una ciudad, son sus órganos más vitales" (Jane Jacobs)

Aquí es donde creo que hay que agradecerle su gran aportación. Hoy, los académicos, con un alto bagaje cultural y teórico, no suelen tener la costumbre de levantar de forma rotunda su voz en contra de los acontecimientos que ocurren en el día a día, se limitan cómodamente al plano teórico. Jane Jacobs significó lo contrario: protesta con argumentos, compromiso y calle.