

CARTA DEL NUEVO URBANISMO

El congreso para el nuevo urbanism visualiza la falta de inversión en las ciudades centrales, el avance de la expansión urbana descontrolada, la cada vez mayor separación por raza e ingreso, el deterioro ambiental, la pérdida de tierras agrícolas y silvestres y la erosión del patrimonio edificado de la sociedad como un desafío interrelacionado para la creación de comunidades.

Nos identificamos con la restauración de las ciudades y los centros urbanos existentes dentro de regiones metropolitanas coherentes, la reconfiguración de barrios periféricos de crecimiento descontrolado a comunidades de verdaderos vecindarios comunas diversas, la preservación de los entornos naturales, y la conservación de nuestro legado arquitectónico.

Reconocemos que las soluciones físicas por sí solas no resolverán problemas sociales y económicos pero tampoco puede sostenerse una economía sludable, una estabilidad comunitario, y un medio ambiente natural sin el respaldo de un marco físico coherente.

Abogamos por la reestructuración de la política pública y las prácticas de desarrollo para respaldar los siguientes principios: los vecindarios deben tener diversidad en uso y población las comunidades deben estar diseñadas tanto para el tránsito del peatón y el transporte público; así como para el automóvil; las ciudades y pueblos deben estar formados por espacios públicos e instituciones comunitarias bien definidas y universalmente accesibles; los lugares urbanos deben estar rodeados de arquitectura y diseño de paisajes que realcen la historia local, el clima, la ecología, y las prácticas de construcción.

Representamos una amplia base de ciudadanos, compuesta por líderes del sector público y privado, activistas comuniarios y profesionales multidisciplinarios. Estamos comprometidos a restablecer la relación entre el arte de construir y el hacer de la comunidad, a través de planificación y diseño participativo y con base en los ciudadanos.

Dedicamos a reclamar nuestros hogares, manzanas, calles, parques, vecindarios, barrios, ciudades, regiones, y medio ambiente.

Asumimos que la siguientes principios deben guiar la política publica, la práctica del desarrollo, del planeamiento, y del diseño urbano:

La Región: Metrópolis, ciudad, y pueblo

1. Las regiones metropolitanas son lugares con límites geográficos derivados de la topografía, cuencas, líneas costeras, áreas agrícolas, parques regionales y valles de ríos. La metrópolis consiste en múltiples centros que son ciudades, pueblos, y aldeas, cada uno con su propio centro y borde identificable.
2. La región metropolitana es una unidad económica fundamental del mundo contemporáneo. La cooperación gubernamental, política pública, planificación física, y estrategias económicas deben reflejar esta nueva realidad.
3. La metrópolis tiene una necesaria y frágil relación con su tierra interior agraria y paisajes naturales. La relación es ambiental, económica, y cultural. Las tierras agrícolas y la naturaleza son tan importantes para la metrópolis como el jardín lo es para la casa.
4. Los patrones de desarrollo no deberían borrar o erradicar los bordes de la metrópolis. El desarrollo dentro de áreas urbanas existentes conserva los recursos ambientales, la inversión económica y la trama social, al mismo tiempo que se recuperan áreas marginales y abandonadas. Las regiones metropolitanas deberían desarrollar estrategias para fomentar este desarrollo del repoblamiento por sobre la expansión periférica.
5. Donde sea apropiado el nuevo desarrollo contiguo a los hombres urbano debería ser organizado como vecindarios y municipios y ser integrado a los existentes patrones urbanos. El desarrollo no contiguo debería ser organizado como pueblos y aldeas con sus propios bordes urbanos y planificados con su propio equilibrio trabajo-vivienda, no como ciudades dormitorio.
6. El desarrollo y redesarrollo de pueblos y ciudades deberían respetar patrones, precedentes, y marcos históricos.
7. Las ciudades y pueblos deberían poner a su disposición un amplio espectro de usos públicos y privados para respaldar una economía regional que beneficie a gente de todos los ingresos. Viviendas asequibles deberían distribuirse a través de la región para equiparar las oportunidades de trabajo y evitar concentraciones de pobreza.
8. La organización física de la región debería ser respaldada por un marco de alternativas de transporte. El transporte público, peatonal y en bicicleta debería maximizar el acceso y la movilidad a través de la región mientras reduce la dependencia en el automóvil.
9. Los ingresos y recursos deberían ser compartidos mas cooperativamente dentro de las municipalidades y centros dentro de la región para evitar una competencia destructiva por los impuestos recaudados y para promover la coordinación regional de transporte, recreación, servicios públicos, vivienda e instituciones comunitarias.

El vecindario, el distrito, y el corredor

1. El vecindario, el municipio y el corredor son los elementos esenciales del desarrollo y redevelopment de la metrópolis. Conforman áreas identificadas que incentivan a los ciudadanos a tener la responsabilidad de su manutención y evolución.
2. Los vecindarios deberían ser compactos amigables para el uso peatonal y de uso mixto. Los comunes generalmente ponen énfases en usos únicos especiales y deberían seguir los principios de diseño vecinal cuando sea posible. Los corredores conectadores regionales de vecindarios y municipios: pueden ser desde bulevares y líneas de trenes hasta ríos y parques.
3. Muchas actividades del quehacer diario deberían ubicarse como para acudir a ellos a pie, otorgando independencia a aquellos que no manejan especialmente la tercera edad y los jóvenes. Una red interconectada de calles debería diseñarse para fomentar el desplazamiento a pie, reducir el número y duración de viajes en vehículo y conservar la energía.
4. Dentro de los vecindarios, un amplio rango de tipos y precios de vivienda puedan conducir a gentes de diversas edades, e ingresos a una diaria interacción, fortaleciendo los lazos personales y cívicos esenciales para una autentica comunidad.
5. Los corredores de tránsito, cuando son planeados y coordinados correctamente, puedan ayudar a organizar la estructura metropolitana y revitalizar los centros urbanos. Contrastando con esto los corredores de autopista no deberían desplazar la inversión de los centros.
6. Las densidades de construcción apropiadas y uso de suelos debería ubicarse a una distancia razonable como para caminar a los paraderos del transporte público permitiendo de este modo que el transporte público se transforme en una alternativa viable al automóvil.
7. Las concentraciones de actividad cívica, institucional, y comercial deberían estar arraigadas en vecindarios y comunas, no aisladas en complejos remotos de uso único. Las escuelas deberían ser el tamaño y ubicación geográfica para permitir a los alumnos caminar o ir en bicicleta en ellas.
8. La salud económica y la evolución armónica de vecindarios, municipios, y corredores pueden mejorarse a través de códigos de diseño urbano gráfico que sirvan como guías predecibles de cambio.
9. Un rango de parques, desde parques seguros para los más pequeños, plazas, campos de juego, y jardines comunitarios deberían distribuirse dentro de los vecindarios. Áreas de conservación y espacios abiertos deberían usarse para definir y contactar diferentes vecindarios y municipios.

La manzana, la calle, y el edificio

1. Una tarea primordial de toda arquitectura urbana y paisajista es la definición física de calles y espacios públicos como lugares de uso compartido.
2. Los proyectos arquitectónicos individuales deberían ser perfectamente vinculados a su entorno. Esta tarea trasciende el estilo.
3. La revitalización de lugares urbanos depende de cuán seguros sean. El diseño de calles y edificios debería reforzar entornos seguros, pero no a expensas de la accesibilidad y apertura.
4. En la metrópolis contemporánea el desarrollo debería acomodar adecuadamente a los vehículos. Esto debería realizarse en maneras que respetan al peatón y a las formas de espacio público.
5. Las calles y plazas deberían ser seguras, cómodas e interesantes para el peatón. Correctamente configuradas, fomentan el caminar y permiten a los vecinos conocerse y proteger sus comunidades.
6. El diseño arquitectónico y del paisaje debería nacer del clima, topografía, historia y prácticas de construcción locales.
7. Los edificios cívicos y lugares de concentración pública requieren de sitios importantes para reforzar la identidad de la comunidad y la cultura de democracia. merecen tener una forma distintiva, pues sus roles diferentes a los de otros edificios y lugares que constituyen la trama social de la ciudad.
8. Todos los edificios deberían entregar a sus habitantes un claro sentido del lugar, clima y tiempo en la que se encuentran. Métodos naturales de calefacción y climatización pueden ahorrar más recursos que los sistemas mecánicos.
9. La preservación y renovación de edificios históricos, comunas y paisajes afirman la continuidad y evolución de la sociedad urbana.