

A CARTA DE ATENAS: UMA ANÁLISE OBJETIVA

Daniele Tessing¹

Denise Isabel Reinehr²

Francieli Figueira³

Douglas Orestes Franzen⁴

Resumo

Os aglomerados populacionais são historicamente uma saída natural de proteção e manutenção da própria vida e só foram uma solução que obteve êxito para a promoção coletiva quando do desempenho de funções diferentes pelos seus membros. Este artigo tem por finalidade realizar uma análise objetiva da Carta de Atenas, fruto do quarto Congresso de Arquitetura Moderna de 1933. E assim, perceber como o surgimento das cidades ocorreu de diferentes formas, por diferentes necessidades, em diferentes contextos e em diferentes momentos da história. O urbanismo trata atualmente de um conjunto de funções e instituições que necessitam de um minucioso e detalhado planejamento a fim de proporcionar qualidade de vida aos seus habitantes. Neste planejamento, necessitam estar em pauta constante o desenvolvimento econômico e sustentável; a interdependência dos meios de comunicação e de transporte; valorização do patrimônio; a mobilidade urbana; e a relação habitação/trabalho. Desta forma, elaborar e adaptar a legislação com a finalidade de efetuar uma gestão e justa distribuição dos recursos sejam estes naturais ou econômicos. De uma forma ou de outra, o objetivo principal é encontrar meios através de diversas estratégias que vão ao encontro uma questão: o incentivo as necessidades e particularidades da vida humana dentro de um contexto comum.

Palavras-chave: circulação habitação, indústria, urbanismo.

Abstract

The settlements are historically a natural output protection and maintenance of their lives and were only a solution that was successful for the collective promotion when the performance of different functions by its members. Thus, the rise of cities occurred in different ways, for different needs in different contexts and at different times in history. Urbanism, currently is a set of functions and institutions that need a thorough and

¹ Graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo, disciplina de História e Teoria do Urbanismo pela SEI – Sociedade Educacional de Itapiranga, FAI – Faculdades de Itapiranga. E-mail: dany.tessing@hotmail.com

² Graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo, disciplina de História e Teoria do Urbanismo pela SEI – Sociedade Educacional de Itapiranga, FAI – Faculdades de Itapiranga. E-mail: deniseisabelreinehr@hotmail.com

³ Graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo, disciplina de História e Teoria do Urbanismo pela SEI – Sociedade Educacional de Itapiranga, FAI – Faculdades de Itapiranga. E-mail: fraanci15@hotmail.com

⁴ Docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FAI Faculdades. E-mail: douglas.franzen@faifaculdades.edu.br

detailed planning in order to provide quality of life for its inhabitants. In this planning, need to be constantly agenda: the economic and sustainable development; the interdependence of means of communication and transport; valuation of assets; urban mobility; and the relative housing / job. Thus, prepare and adapt legislation in order to make management and fair distribution of resources be they natural or economic. One way or another, the main goal is to find ways through a variety of strategies to meet the question: encouraging the needs and particularities of human life within a common context.

Key-words: circulation, housing, industry, urbanism.

Introdução

Em 1928 foi realizada um congresso que reuniu diversos arquitetos modernistas com o objetivo de discutir os problemas inerentes ao exercício da sua profissão e a arte de edificar. Na oportunidade foi criado o CIAM – Congresso Internacional da Arquitetura Moderna, com os objetivos de apresentar problemas da arquitetura moderna e contemporânea e contextualizar estas ideias no meio técnico, econômico e social com a finalidade de encontrar as melhores soluções.

Na quarta edição do congresso, realiza em novembro de 1933, na Cidade de Atenas, Grécia, foram analisadas 33 cidades de diversas partes do mundo que, através de discussões entre profissionais, levantando também a opinião pública que despertava atenção ao problema e instigava a busca de soluções. Na ocasião, o problema norteador do congresso foi a configuração urbana das cidades alvo da análise. Houve então, a elaboração da Carta do Urbanismo, sobre o qual esta análise é fundamentada.

Os autores da Carta trazem um conceito amplo dizendo que “o urbanismo é a administração dos lugares e dos locais que devem abrigar o desenvolvimento da vida material, sentimental e espiritual em todas as suas manifestações, individuais ou coletivas.” (CIAM, 1933, p. 37). Desta forma, pode-se encontrar o urbanismo em diversos ambientes, de diferentes formas, desde que expressem o desenvolvimento da vida em manifestações por mais simples que estas sejam.

O urbanismo, na sua base, é a forma de organizar, tornar funcional um determinado espaço dentro das suas possibilidades e particularidades com a finalidade de atender as principais atividades desempenhadas pelos membros da sociedade as quais são citadas: “1º habitar, 2º trabalhar e 3º recrear-se”, bem como, todas as demais integradas à esfera urbana.

A organização do espaço urbano da forma em que ocorreu nem sempre foi a melhor e mais justa, por que nem sempre as particularidades do local foram observadas. Ainda, no momento do crescimento dos aglomerados urbanos, a preocupação maior era de abrigar o contingente de trabalhadores, sem levar em consideração questões básicas como habitação salubre e saneamento. Desta forma, as vantagens desta “organização” são unilaterais beneficiando apenas a esfera econômica e não a sociedade em geral, uma vez que, o papel do urbanismo é estabelecer condições para que as pessoas desempenhassem as atividades citadas acima.

Através de diversas observações são colocadas em discussão questões importantes como as condições de habitação, de trabalho e de lazer e o contato necessário do ser humano com espaços verdes. Abordam também o desenvolvimento comercial e industrial e seus impactos sobre o planejamento habitacionais englobando a mobilidade urbana (quando bem planejada) como aliada nesse desenvolver desde que não interfira no bem estar da população. A Carta de Atenas trata ainda da integração do espaço urbano com o entorno.

A preocupação sobre a questão do urbanismo é relativamente recente se formos considerar a longa jornada histórica de formação das cidades. Choay (1979) entende que a preocupação com o espaço urbano se formatou na segunda metade do século XIX com o advento da sociedade industrial e se intensificou a partir do século XX, refletindo-se basicamente na reflexão, na crítica e projeção de melhorias das condições dos espaços urbanos.

Segundo Kanashiro (2004), as primeiras iniciativas para conter os excessivos problemas advindos do rápido processo de industrialização e urbanização foram por meio das ideias sanitaristas frente às condições precárias de moradia da classe trabalhadora. Nesse sentido se buscou regulamentar e projetar os espaços residências diante da insalubridade, da insolação e de questões higiene, drenagem, ventilação, bem como pensar a locomoção. Vários movimentos se formataram, alguns progressistas outros conservadores, principalmente pela inserção do urbanismo no ambiente universitário.

No século XX o modernismo vai ressignificar a arquitetura e o urbanismo e nesse sentido, a Carta de Atenas de 1933 se torna uma referência para o planejamento urbano moderno. Segundo Kanashiro,

Neste contexto, o documento [...] definia como elementos do urbanismo o sol, o verde e o espaço e que por meio da organização das funções-chave – trabalhar, habitar, circular e recrear, que seriam autônomas entre si – dar-se-ia a organização da sociedade na cidade contemporânea. Tal concepção está na base do Planejamento Urbano, considerado instrumento básico de ordenação de cidades e que reflete os ideais do funcionalismo a partir do zoneamento do uso do solo. Por meio de planos de caráter regulatório, o modelo propõe diretrizes e metas como uso, controle de expansão, áreas verdes, densidades de ocupação, entre outros. De maneira geral, os planos urbanos eram tratados tendo como base estatísticas e dados, planos de alocação de recursos e zoneamento como áreas homogêneas. (KANASHIRO, 2004, p. 34)

A Carta de Atenas: Generalidades

O crescimento das comunidades e aglomerações fez com que houvesse a necessidade de criar um núcleo administrativo que servisse como referência territorial. Estas se interligavam através de vias de comunicação, geralmente geográficas e topográficas que desempenhavam um papel importante possibilitando as mais variadas trocas.

A busca do ser humano em agrupar-se veio da necessidade de garantir a sua sobrevivência e melhorar suas condições de vida. A participação de um indivíduo em determinado grupo auxiliou no desenvolvimento pessoal e comunitário, desde que tivesse liberdade para desempenhar sua função e produzir resultados positivos em favor do bem comum.

No contexto de promulgação da Carta de Atenas, a vida humana era profundamente influenciada pelos elementos naturais do meio. Enquanto que o sol funcionava como relógio e geria as atividades diárias do ser humano, as formações geográficas e topográficas limitavam e direcionavam um espaço territorial que pudesse ser povoado, porém sem grande expansão populacional. A disponibilidade de elementos essenciais como água e terra possibilitaram a permanência das povoações nestes espaços, fazendo com que surgissem casas, aldeias ou cidades nas proximidades. As

formações eram de motivo, tamanho e forma incertos, porém todos buscavam condições de bem-estar.

A economia ditava o ritmo do desenvolvimento das cidades podendo determinar o apogeu ou declínio da mesma. Na perspectiva do CIAM “a cidade cercada por uma região coberta de cultivos tem seu abastecimento assegurado” (CIAM, 1933, p. 03), demonstrando que a produção econômica e suas variações poderiam determinar o crescimento, ou não, desta aglomeração. Enquanto isso, o sistema administrativo tem condição de manter-se estável por um tempo maior perante as modificações da sociedade.

Os autores da Carta buscaram assegurar que a política administrativa deveria reger a sociedade através de regras e regulamentos de forma estável e ao mesmo passo em que pudesse ser modificada, em parte ou no todo, devido a fatores que rompem este equilíbrio finalizando com a ideia de que “não há quadro administrativo que possa pretender a imutabilidade” (CIAM, 1933, p. 04).

No decorrer dos anos, espaços na cidade associadas a fatores históricos e acontecimentos importantes receberam um valor simbólico que modelou a sua identidade. Os autores comentam da ruptura de ciclos milenares, que desvalorizaram o artesanato, causaram o êxodo rural e o desequilíbrio das relações pessoa/natureza. Consequência da implantação do uso de máquinas substituindo trabalhadores e produtos por estes produzidos. Segundo os autores, dessa forma,

As moradias abrigam mal as famílias, corrompem sua vida íntima, e o desconhecimento das necessidades vitais, tanto físicas quanto morais, traz seus frutos envenenados: doença, decadência, revolta. O mal é universal, expresso nas cidades, por um congestionamento que as encurrala na desordem e, no campo, pelo abandono de numerosas terras. (CIAM, 1933, p. 05).

A Carta de Atenas: Observações

A alta densidade populacional, ocasionando um quadro de cortiços e locais adjacentes como ruas estreitas e sombrias, privaria as pessoas de condições de saúde e bem-estar ocasionada devido à escassez dos espaços verdes nos aglomerados urbanos. Quanto mais o ser humano buscasse seu espaço na cidade, mais distanciaria-se da natureza. No contexto urbano “o sol, a vegetação, o espaço são as três matérias-primas

do urbanismo. A adesão a este postulado permite julgar as coisas existentes e apreciar as novas propostas de um ponto de vista verdadeiramente humano.” (CIAM, 1933, p. 07).

Na perspectiva do CIAM, era através de diretrizes que cada espaço recebe sua função e regulamentação para tornar a cidade mais justa proporcionando, assim, melhores condições de acesso aos recursos naturais para todos os seus habitantes. A maioria das ruas tinham um alinhamento pré-estabelecido para que seus lotes recebessem a luz do sol, porém, as pessoas com maior poder aquisitivo construía visando seu lucro e bem-estar, privando outros da incidência solar.

Por causa dos aglomerados urbanos, houve a necessidade de prever instituições com funções que complementassem a organização das famílias servindo de extensão da própria moradia. Tomando como exemplo os ambientes educacionais, no qual o ideal seria que fossem mais próximas da moradia protegendo as crianças e adolescentes dos perigos existentes. Os autores consideravam o subúrbio um “erro urbanístico”, surgindo na era do maquinismo caracterizado por indústrias e populações que por muito tempo viveram em situações degradantes, com a escassez de infraestrutura.

Na Carta de Atenas um local ideal de habitação e moradia caracteriza-se por espaços que oferecessem condições de saúde e bem estar, priorizando as áreas verdes. É citado ainda que é dever das autoridades proporcionar estes espaços através do planejamento da densidade populacional das cidades, e que é dever do projetista prever a todas as residências, o mínimo de sol necessário todos os dias do ano.

Nas cidades antigas havia uma abundância de espaços verdes livres ou de uso particular. Destaca-se a importância destes espaços para o aproveitamento das horas livres cotidianas nas proximidades da moradia, semanais na cidade ou região e anuais em férias fora da cidade e região.

Enquanto que os espaços de lazer existentes eram pequenos e não comportavam ao contingente aglomerado, os espaços de trabalho estariam incorretamente dispostos geralmente dentro dos bairros habitacionais prejudicando o bem estar dos residentes, ou então localizados muito longe obrigando aos trabalhadores percorrerem longas distâncias no caminho casa/trabalho ou trabalho/casa, perdendo assim, horas de lazer (CIAM, 1933). Com as cidades saturadas e as indústrias sem local ideal, multiplicaram-se as cidades satélites ou suburbanas, bem como loteamentos distantes das principais

instituições do serviço coletivo, sendo umas das consequências o transporte público ineficiente.

Este desenvolvimento industrial estabeleceu relações entre fábricas, fornecedores e clientes, ocasionando o aumento dos negócios e o agrupamento das pessoas nas proximidades destas, segundo os autores, visando uma diminuição de gastos, da circulação de veículos, facilitando o acesso a diversos meios de comunicação. Esta concentração de indústrias em torno das cidades era considerada uma fonte de prosperidade, contudo as habitações encontravam-se em péssimas condições, em decorrência da aglomeração da grande massa.

Neste sentido, os autores afirmam que “as cidades industriais, ao invés de serem concêntricas, tornar-se-ão, portanto, lineares. Os setores industriais devem ser independentes dos setores habitacionais e separados uns dos outros por uma zona de vegetação.” (CIAM, 1933, p. 20). Sendo assim, a melhor forma de concentração das indústrias seria nas proximidades das estradas de ferro, canais e rodovias, tornando assim as vias urbanas um conjunto de ramificações que interligassem habitação a indústria, a indústria ao comércio e comércio à população consumidora, conseqüentemente facilitando o seu acesso, o que contribuiria para o fim do nomadismo, principalmente da população operária.

Por razões de segurança, as cidades antigas eram cercadas por muralhas e desta forma não podiam se estender devendo aproveitar ao máximo o espaço disponível, resultando em ruas estreitas sem padrões estabelecidos, impostas pela topografia, disponibilizadas apenas para as circulações necessárias na época. Com o afastamento das muralhas estas vias de circulação poderiam ser expandidas, mas não atendiam mais a necessidade do sistema de locomoção que agora se utilizava de meios mecânicos de maiores velocidades como automóveis, bondes, caminhões ou ônibus, juntamente com os pedestres e cavalos, proporcionando insegurança e perigo permanente. “Diante das velocidades mecânicas, a malha das ruas apresenta-se irracional, faltando precisão, flexibilidade, diversidade e adequação.” (CIAM, 1933, p. 23).

Apenas uma análise mais clara da situação poderá trazer soluções ideais para cada destinação, sejam pedestres, automóveis ou cargas pesadas, caracterizadas pela natureza do leito, largura da calçada, locais e natureza dos cruzamentos ou das

interligações. (CIAM, 1933). A primeira medida seria separar as vias arteriais (congestionadas) das vias secundárias e o passeio público da circulação dos automóveis; a segunda propõe a criação de leitos destinados apenas a cargas pesadas. Pois as ruas das áreas de uso habitacional deveriam exigir uma funcionalidade particular, permitindo usufruir da calma necessária, sendo as avenidas de tráfego maior diferenciadas e separadas das vias de circulação miúda pelas zonas de vegetação, exceto alguns pontos de interligação.

O crescimento acelerado das cidades poderia ocasionar situações indesejáveis, pois a mudança necessária na infraestrutura se torna possível somente na demolição de alguns obstáculos, entre eles a demolição de obras arquitetônicas históricas e assim são pensadas outras soluções e ao invés de derrubar valores simbólicos, espirituais, culturais e sociais, surgem alternativas de locomoção subterrâneas. Contrapondo é possível que em alguns casos seja inevitável a demolição de casas insalubres ou cortiços.

A Carta de Atenas: Conclusões

As cidades analisadas pelo CIAM na Carta de Atenas infelizmente demonstram a imagem de desorganização e deficiências primordiais como psicológicas, biológicas, sendo ambas consideradas importantes para o bem da população. O crescimento contínuo e acelerado das indústrias, refletiu de maneira agressiva ao contexto espacial, pois a medida em que a indústria se favorecia lucrativamente e gerava a necessidade da mão de obra, houve um aumento da população não previsto gerando as cidades satélites, ou subúrbios. O mal estava feito, condições desumanas, falta de infraestrutura básica, trazendo a proliferação de doenças e a infelicidade de inúmeras pessoas.

E embora as cidades estivessem em constante transformação, não havia um controle do desenvolvimento levando em consideração os princípios urbanísticos contemporâneos, que exercem a função de habitar, na perspectiva de assegurar aos homens moradias saudáveis, espaços que compreendessem ar puro, insolação e lazer; na função de trabalhar: espaços organizados e dignos de trabalho; na função de recrear: instalações adequadas para utilização das horas livres e de lazer; na função de circular: estabelece a conexão destes diversos ambientes assegurando a segurança de cada uma delas. “A reforma do zoneamento, harmonizando as funções-chave da cidade, criará

entre elas vínculos naturais para cujo fortalecimento será prevista uma rede racional de grandes artérias” (CIAM, 1933, p. 31).

A ideia proposta pelo CIAM era de estudar a cidade e as suas regiões de influência e a partir de então, criar planos de organização para cada região que possam substituir o simples plano municipal que rege a cidade como um todo. A cidade passaria então a ser concebida como uma unidade funcional, crescendo harmoniosamente em cada uma de suas partes, dispondo das interligações favorecessem o equilíbrio do desenvolvimento, sendo assim, não será mais o resultado desordenado de iniciativas acidentais e compreenderá órgãos capazes de desempenhar suas funções da maneira adequada.

O próprio conteúdo do texto considera que a arquitetura e o urbanismo, da forma que vinha sendo aplicada visando privilegiar os interesses econômicos e comerciais em detrimento dos sociais e humanos, tinha perdido a sua essência:

A arquitetura, após a derrota, desses últimos cem anos, deve ser recolocada a serviço do homem. Ela deve deixar as pompas estéreis, debruçar-se sobre o indivíduo e criar-lhe, para sua felicidade, as organizações que estarão à volta, tornando mais fáceis todos os gestos de sua vida. (CIAM, 1933, p. 33).

Considerações Finais

A partir da leitura e análise do texto proposto observou-se que os autores apresentaram estratégias de desenvolvimento e de crescimento das cidades, porém, o espaço urbano hoje é bastante concretizado e assim não podendo sofrer grandes alterações sem interferir no cotidiano de seus habitantes. Propuseram, em vias que não comportam o grande fluxo, a construção de vias subterrâneas, no entanto, é preciso considerar outros fatores como geologia e drenagem que dificultam e até mesmo impossibilitam (em alguns casos) essa estratégia. Nesta linha de pensamento, tratou-se também de questões de ventilação e iluminação nos edifícios podendo as mesmas serem implantadas apenas em novas edificações, ou tornando inviável a adequação em estruturas já consolidadas.

Outro ponto trata da questão da densidade populacional que, segundo os autores, deve ser definido pelas autoridades. De acordo com a análise percebe-se que desta forma, poderia haver um fácil descontrole de população, quando houver

desenvolvimento industrial na cidade, pois, com um planejamento de expansão urbana a cidade estaria apta, com infraestrutura para receber este contingente, evitando, por exemplo, a aglomeração de pessoas em subúrbios e favelas, tendo em vista que o poder administrativo não possui o direito de impedir a vinda de novos habitantes.

Os autores também propõe barreiras entre espaços industriais e habitacionais, neste caso vegetações privilegiando o contato com a natureza e a proximidade com os espaços de trabalho, que neste caso, necessitam de espaço destinado para implantação inviável em malhas urbanas cujo lotes ou terreno possuem suas funcionalidades definidas.

Contudo, as estratégias e ideais definidos pelo tratado são de grande valia para possíveis expansões urbanas e criação de novos centros urbanos. Apesar de ser elaborado a cerca de 80 anos, num contexto mundial diferente, pode se perceber uma visão ampla e futurista de desenvolvimento dos espaços urbanos por parte dos profissionais participantes do congresso.

Referências Bibliográficas

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 1979.

CIAM: Congresso Internacional da Arquitetura Moderna. **Carta de Atenas**. Grécia, 1933. Disponível no Portal do IPHAN: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>

KANASHIRO, Milena. Da antiga à nova Carta de Atenas: em busca de um paradigma espacial de sustentabilidade. In: **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, n. 9, p. 33-37, jan./jun. 2004.