

Carta de Atenas.

CIAM Congreso internacional de Arquitectura Moderna 1933

A. Generalidades

1. La ciudad no es sino una parte de un conjunto económico social y político que constituye la región.
2. Yuxtapuestos a lo económico, a lo social y a lo político, valores de orden psicológico y fisiológico, ligados a la persona humana introducen en la discusión preocupaciones de orden individual y colectivo.
3. Estas constantes psicológicas y biológicas sufrirán la influencia del medio (situación geográfica y topográfica, situación económica y situación política).
4. De la situación geográfica y topográfica de la naturaleza de los elementos agua y tierra, de la naturaleza del suelo, del clima.
5. De la situación económica: los recursos de la región, como también de los contactos naturales o artificiales en el exterior.
6. De la situación política: sistema administrativo.
7. Circunstancias particulares a través de la historia han determinado los caracteres de la ciudad: defensa militar, descubrimientos científicos, administraciones sucesivas, desarrollo progresivo de las comunicaciones y de los medios de transportes (vías terrestres). Vías fluviales y marítimas ferroviarias y vías aéreas.

8. Las razones que presiden el desarrollo de las ciudades están, pues sometidas a cambios continuos.

El advenimiento de la era maquinista ha provocado inmensas perturbaciones en el comportamiento de los hombres, en su repartición sobre la tierra y en sus empresas. Movimiento irrefrenado de concentración de las ciudades a favor de las velocidades mecánicas, evolución brutal sin precedentes en la historia, y que es universal. El caos ha entrado en las ciudades.

B. Estado Crítico Actual de las Ciudades

I. HABITACIÓN

10. La población es demasiado densa en el interior del centro histórico de las ciudades (se cuenta hasta mil y aún mil quinientos habitantes por hectárea) como así también en algunas zonas de expansión industrial del siglo XIX
11. En estos sectores urbanos comprimidos las condiciones de habitación son nefastas: falta del espacio necesario atribuido a la habitación, falta de superficies, verdes disponibles, falta en fin de mantenimiento de los edificios (explotación basada en la especulación). Situación agravada aún por la presencia de una población de standard de vida muy baja, incapaz de tomar ella misma medidas defensivas (mortalidad que llega hasta el 20%).
12. El crecimiento de la Ciudad. devora paulatinamente las áreas verdes limítrofes sobre las cuales tomaban vista sus cinturas sucesivas. Este alejamiento siempre mayor a los elementos naturales aumenta aún el desorden en la higiene

13. Las construcciones destinadas a la habitación están repartidas sobre la superficie de la ciudad en contradicción con las necesidades de la higiene.
14. Los barrios más densos se encuentran en las zonas menos favorables (laderas mal orientadas, sectores invadidos de bruma de gases industriales, inundables etc.
15. Las construcciones aireadas (habitaciones de estándar superior) ocupan las zonas favorables, al abrigo de vientos hostiles aseguradas de vistas y de perspectivas en el paisaje, lagos, mares, montes etc. Y de un asoleamiento abundante.
16. Esta repartición parcial de la habitación está sancionada por el uso y por las disposiciones edilicias consideradas como justificadas: zonificación.
17. Las construcciones que se levantan a lo largo de las vías de comunicación y alrededor de los nudos de circulación son perjudiciales a la habitación: ruidos; polvos y gases nocivos.
18. El alineamiento tradicional de, habitaciones sobre el borde de las calles no asegura el asoleamiento sino a una parte mínima de la vivienda.
19. La repartición de las construcciones de uso colectivo dependiente de la habitación es arbitraria.
20. Muy particularmente las escuelas están situadas a menudo sobre las vías de circulación y están demasiado alejadas de las habitaciones.
21. Los barrios suburbanos se han formado sin plan y sin unión normal con la ciudad.
22. Se ha tratado de incorporarlos en

el dominio administrativo.

No son a menudo sino una aglomeración de casuchas y la vialidad indispensable es difícilmente rentable.

HAY QUE EXIGIR

24. Que los barrios de habitación ocupen en adelante los emplazamientos mejores en el espacio urbano, sacando partido de la topografía, teniendo en cuenta el clima y disponiendo del asoleamiento más favorable y de áreas verdes adecuadas.
25. Que la determinación de las zonas de habitación sea dictada por razones de higiene.
26. Que las densidades razonables sean impuestas según las formas de habitación propuestas por la naturaleza misma del terreno
27. Que se fije un mínimo de horas de asoleamiento para cada vivienda.
28. Que la alineación de habitaciones a lo largo de vías de comunicación sea prohibida
29. Que se tengan en cuenta los recursos técnicos modernos para construir habitaciones altas.

Que colocadas a gran distancia una de otra liberen el suelo en favor de amplias áreas verdes.

II. ESPARCIMIENTO

31. Las áreas libres son en general insuficientes
32. Cuando las áreas son de una extensión suficiente están generalmente mal asignadas, y por este hecho son poco utilizables para la masa de los habitantes.
33. La situación excéntrica de superficies libres no se presta al mejoramiento de las condiciones de la habitación en las zonas congestionadas de la ciudad.

34. Las escasas instalaciones deportivas, para ser ubicadas en las Proximidades de los que las usaban están en general equipadas provisionalmente sobre terrenos destinados a futuros barrios de habitación o de industria. Pobreza y traslados incesantes

Los terrenos que podrían aprovecharse para esparcimientos de fin de semana están a menudo, mal unidos a la ciudad.

HAY QUE EXIGIR

36. Que todo barrio de habitación disponga en adelante de la superficie verde necesaria para el desarrollo racional de los juegos y deportes de los niños de los adolescentes y adultos.
37. Que los islotes insalubres sean demolidos reemplazados por áreas verdes los barrios colindantes quedarán así saneados
38. Que estas nuevas superficies verdes, sirvan fines claramente definidos: contener jardines infantiles, escuelas, centros juveniles o todos los edificios de uso común. Ligados finalmente a la habitación.
39. Que las horas libres semanales se pasen en lugares favorablemente preparados: parques, bosques, campos de deportes, estadios, playas etc.

Que se tengan en cuenta los elementos existentes: ríos, bosques, colinas, cerros, valles; lagos, mares. etc.

III. Trabajo

41. Los sitios de trabajo ya no están dispuestos racionalmente en el complejo urbano: industria, artesanado, negocios, administración, comercia
42. La ligazón entre la habitación y los sitios de trabajo ha dejado de ser normal, impone recorridos

desmesurados.

43. Las horas de afluencia para los transportes revelan un estado crítico
44. Por la ausencia de todo Programa: crecimiento incontrolado de las ciudades, ausencia de previsión, especulación con los terrenos. Etc. La industria se instala al azar, no obedeciendo a regla alguna.

En las ciudades, las oficinas se han concentrado en barrios de negocios, los barrios de negocios, instalados en los lugares privilegiados de la ciudad, proveídos de la más completa circulación, son rápidamente presa de la especulación. Tratóndose de negocios privados: la organización útil para su desarrollo natural deja que desear.

HAY QUE EXIGIR

46. Que las distancias entre los sitios de trabajo y las zonas de habitación se reduzcan al mínimo.
47. Que los sectores industriales se independicen de los sectores de habitación. separando unos de otras con zonas de verdor:

Que las zonas industriales queden contiguas al ferrocarril, al canal y al camino

48. Que el artesanado íntimamente ligado a la vida urbana, de la que procede directamente pueda ocupar los lugares netamente asignados en el interior de la ciudad.

Que el barrio cívico, consagrado a la administración privada o pública quede asegurado de buenas comunicaciones con los barrios de habitación como también con las industrias o artesanados emplazados en la ciudad o en sus proximidades.

IV. Circulación

51. La red actual de vías urbanas es el conjunto de ramificaciones desarrolladas en torno a las grandes

vías de comunicación. Estas últimas se remontan en el tiempo en Europa, mucho más allá de la Edad Media y aún, a veces de la antigüedad.

52. Concebidas para recibir peatones o carruajes ya no responden hoy a los medios de transportes mecánicos.
53. El dimensionamiento de las calles, desde luego inapropiado, se opone a la utilización de las nuevas velocidades y al adelanto regular de la ciudad.
54. Las distancias entre las bocacalles son muy reducidas.
55. El ancho de las calles es insuficiente. Tratar de ampliar éstas es a menudo una operación onerosa y además ineficaz
56. Frente a las velocidades mecánicas la red de calles aparece irracional, careciendo de exactitud, de elasticidad, de diversidad, de conformidad.
57. Los trazados de orden suntuario persiguiendo finalidades representativas, han podido o pueden constituir torpes tropiezos para la circulación.

En muchos casos, la red de vías férreas ha llegado a ser, fuera de la extensión de la ciudad, un grave obstáculo para la urbanización. Encierra barrios de habitación, privándolos de contactos útiles con los elementos vitales de la Ciudad.

HAY QUE EXIGIR

59. Que análisis útiles sean hechos sobre estadísticas rigurosas del conjunto de la circulación en la ciudad y en su región. Trabajo que revelará las corrientes de circulación y la calidad de sus rendimientos
60. Que las vías de circulación sean clasificadas según su naturaleza y construidas en función de los

vehículos y de su velocidad.

61. Los cruces, muy solicitados serán convertidos a la circulación continua por cambios de niveles.
62. Que el peatón pueda seguir caminos distintos de los del automóvil.
63. Que las calles sean diferenciadas según sus destinos: calles de habitación, de paseo, de tránsito, vías principales.

Que zonas de vegetación aislen, en principio, las corrientes de gran circulación.

V. Patrimonio de las Ciudades Históricas

65. Los valores arquitectónicos deben ser conservados (edificios aislados o conjuntos urbanos).
66. Serán conservados siempre que sean la expresión de una cultura anterior Y si responden a un interés general.
67. Si su conservación no involucra el sacrificio de poblaciones mantenidas en condiciones malsanas.
68. Si es posible, en su presencia perjudicial remediarlas con medidas radicales, por ejemplo, la desviación de elementos vitales de circulación aún más el desplazamiento de centros considerados hasta ahora como inamovibles.
69. La destrucción de habitaciones insalubres alrededor de los monumentos Históricos dará la ocasión para crear áreas verdes.

El uso de estilos del pasado, bajo pretextos de estética, en las construcciones nuevas erigidas en las zonas históricas trae consecuencias nefastas. El mantenimiento de tales recursos o la introducción de tales iniciativas no será tolerado bajo ninguna forma.

C. PUNTOS DE DOCTRINA.

71. La mayoría de las ciudades estudiadas ofrecen en la actualidad la imagen del caos: estas ciudades no responden en ningún momento a su destino, que sería el de satisfacer las necesidades primordiales biológicas y psicológicas de sus habitantes.
72. Esta situación revela, desde el comienzo de la era maquinista, la suma de intereses privados.
73. La violencia de los intereses privados provoca una desastrosa ruptura de equilibrio entre la presión de las fuerzas económicas por un lado, la debilidad del control administrativo y la impotente solidaridad social por otro.
74. A pesar de que las ciudades están en estado de transformación permanente, su desarrollo es conducido sin precisión ni control, y sin que se tengan en cuenta los principios del Urbanismo contemporáneo, especificados por los sectores técnicos competentes.
75. La ciudad debe asegurar en el Plano espiritual y material, la libertad individual y el beneficio de la acción colectiva.
76. El dimensionamiento de todas las casas, en el dispositivo urbano no puede regirse sino por la escala humana.
77. Las bases del urbanismo son las cuatro funciones: habitar, Trabajar, Recrearse (Horas libres), Circular.
78. Los Planes determinarán la estructura de cada una de los sectores destinados a las cuatro funciones base, y fijarán su emplazamiento respectivo en el conjunto
79. El ciclo de las funciones cotidianas: habitar, trabajar, recrearse (recuperación), será reglamentado, por el urbanismo, en la economía de tiempo más estricta, siendo considerada la habitación como el centro mismo de las preocupaciones urbanísticas y el punto de conjunción de todas las medidas
80. Las velocidades mecánicas nuevas han revolucionado el ambiente urbano, instaurando el peligro permanente, provocando el embotellamiento la parálisis de las comunicaciones, comprometiendo la higiene.
81. El Principio de la circulación urbana y, suburbana debe ser revisada. Una clasificación de las velocidades disponibles debe ser hecha. La reforma de la zonificación poniendo en armonía las funciones base de la ciudad, creará entre estas ligazones naturales para cuya consolidación se preverá una red racional de grandes arterias.
82. El urbanismo es una ciencia de tres dimensiones y no dos dimensiones. Es haciendo intervenir el elemento altura como se dará solución a las circulaciones modernas y a los esparcimientos por él aprovechamiento de los espacios libres así creados.
83. La ciudad debe ser estudiada en el conjunto de su región de influencia. Un Plan regional reemplazará al simple plan municipal. El límite de la aglomeración estará en función de su radio de acción económica.
84. La ciudad, definida entonces como una unidad funcional deberá crecer armoniosamente en cada una de sus partes disponiendo espacios y ligazones donde puedan inscribirse, en el equilibrio, las etapas de su desarrollo
85. Es de la más urgente necesidad que cada ciudad establezca su

programa, promulgando las leyes que permitan su realización.

86. El programa será bosquejado sobre análisis rigurosos hechos por especialistas, y preverá las etapas en él tiempo y en el espacio. Reunirá en un acuerdo fecundo las fuentes naturales del terreno, la topografía del conjunto, los recursos económicos, las necesidades sociales, los valores espirituales.
87. Para el arquitecto, ocupado aquí en tareas de urbanismo, la herramienta de medida será la escala humana
88. El punto de partida del urbanismo es una célula de habitación (una vivienda) y su inserción en un grupo formando una unidad de habitación de dimensión eficaz
89. Es a partir de esta unidad vivienda cómo se establecerán en el espacio urbano las relaciones entre la habitación, los sitios de trabajo y las instalaciones consagradas a las horas libres.
90. Para resolver esta gran tarea es indispensable utilizar los recursos de la técnica moderna. Esta, por el concurso de especialistas, protegerá el arte de construir con todas las seguridades de la ciencia. Y la enriquecerá con innumerables inventos
91. La marcha de los acontecimientos será particularmente influenciada por los factores políticos, sociales y económicos.
92. No es aquí donde intervendría en última instancia el arquitecto
93. La escala de trabajos por emprender de urgencia para el acondicionamiento de las ciudades, y por otra parte, el estado infinitamente dividido de la propiedad privada, son dos realidades antagónicas
94. La peligrosa contradicción com-

probada aquí acusa una de las cuestiones más peligrosas de la época: la urgencia de reglamentar, por un medio legal, la distribución de todo el suelo útil para equilibrar las necesidades vitales del individuo en plena armonía con las necesidades colectivas.

El interés privado será subordinado al interés colectivo.