

PANORAMAS DESDE EL ASFALTO

El Park-way de Mauricio Cravotto.

Tesista: Arq. Fabiana Oteiza.

Directora de Tesis: Mg. Arq. Mary Méndez.

MAESTRIA EN ARQUITECTURA. Fadu. U. de la R.

15 de septiembre de 2020.

A Ignacio y Matilde

INDICE

Agradecimientos	4
PRESENTACIÓN	5
PROLEGÓMENOS	11
Precisiones necesarias	12
Estado del conocimiento	13
Kalinen	17
Fuentes	18
Marco temporal	23
CAP I. MAURICIO CRAVOTTO	27
I.1 Arquitecto, Urbanista y Paisajista	29
CAP II. EL PARK-WAY ATLÁNTICO. 1932-1940	39
II.1. EL parque infinito.	41
II.2. Panoramas desde el asfalto.	67
<i>II.2.1 De la ciudad a la región. La experiencia norteamericana.</i>	72
<i>II.2.2 No se sabe qué es un parkway.</i>	77
<i>II.2.3 Al otro lado del río.</i>	83
<i>II.2.4 La idea de paisaje en Mauricio Cravotto.</i>	86
II.3 El monstruo civilizado	95
<i>II.3.1 El park-way y la aldea.</i>	100
II.4 El cumplimiento espiritual de la vida.	111
CAP III. URBANIZAR EL CAMPO, RURALIZAR LA CIUDAD.	118
III.1. Del Park-way atlántico a la Aldea Feliz. 1940-1955	120
EPÍLOGO.	136
BIBLIOGRAFÍA	140
ANEXO DOCUMENTAL	144

Agradecimientos

La realización de este trabajo no hubiera sido posible sin la colaboración y el apoyo de numerosas personas, la mayoría de ellas vinculadas a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de la República, en particular al Instituto de Historia de la Arquitectura. En primer lugar, agradezco a la Directora de Tesis Mary Méndez que ha acompañado este proceso con solvencia, dedicación, y generosidad. Su guía y comentarios han sido un aporte invaluable. A Soledad Cebey encargada del acervo de la Fundación Cravotto por su compromiso, paciencia y buena disposición para facilitarme el acceso a la documentación consultada. A todo el personal de la Biblioteca de Fadu, por el tiempo dedicado a la búsqueda de materiales especiales. A Ana Laura Collazo de la Biblioteca de la Facultad de Humanidades. A Jorge Nudelman y Alejandro Ferraz-Leite por tomarse el tiempo de leer los avances y por sus valiosos comentarios. A las compañeras de la Sección Informática del IHA, a los amigos y familiares, por las diversas formas de apoyo que me han brindado durante este tiempo.

PRESENTACIÓN

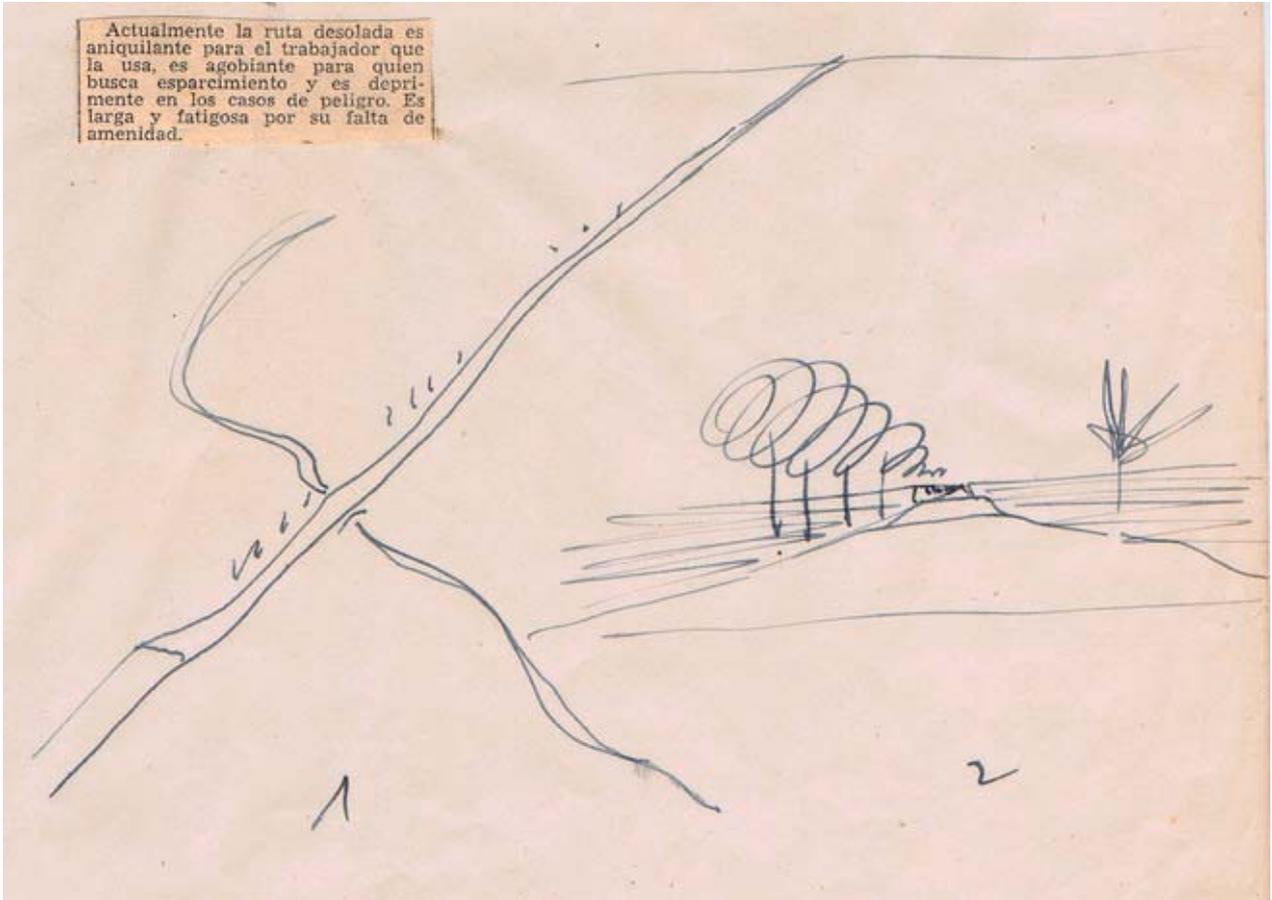


Figura 1: Mauricio Cravotto. Croquis que ilustra el texto referido a “la rutas desolada (...)fatigosa por su falta de amenidad”. Recorte de artículo publicado en el Diario Acción el 24/8/1955. Mueble A. Carp.7. Fundación Cravotto.

El miércoles 24 de agosto de 1955 el diario Acción publicó “La Aldea Feliz. Una teoría para distribuir armónicamente la población en crecimiento del Uruguay”. El artículo desarrollaba a página completa el pensamiento integral del arquitecto, urbanista y paisajista Mauricio Cravotto sobre los principales temas disciplinares de la época, adaptados a la realidad nacional. La idea central de esta organización territorial era “ruralizar la ciudad o urbanizar el campo” y su estructura base, una red de rutas forestadas o *parkways*¹. La teoría entrelazaba la problemática rural uruguaya con la planificación urbanística a escala territorial, los imaginarios paisajísticos sobre las rutas escénicas, así como consideraciones de índole filosófico sobre la vida en las metrópolis modernas. Inmerso en la atmósfera monacal de su casa-estudio Kalinen, Cravotto había elaborado desde principios de los años ‘30 hasta la fecha, una narrativa en torno al parkway como solución de los principales problemas del urbanismo de la época, en un esfuerzo integrador de todo su saber disciplinar.

El presente trabajo toma como caso de estudio la “Urbanización agrario- forestal de la costa uruguaya. Park-way atlántico²”, elaborada por Mauricio Cravotto entre 1932 y 1940 por entender que constituye el germen de su teoría de la “Aldea Feliz”. El enfoque vincula las disciplinas urbanística y paisajística de la primera mitad del s. XX. en relación a las vías parque. La propuesta le da forma física a las ideas de Cravotto acerca del vínculo entre el ser humano y el territorio, en el sentido más amplio. Por lo tanto, se reseñarán los principales hitos del proceso de resignificación de esta *idea de parkway* vinculada al problema de la dicotomía campo-ciudad.

El Park-way atlántico y su posterior desarrollo como modelo extendido a nivel nacional expresa la visión de Cravotto acerca de los principales problemas disciplinares de la época, integrados con un sustrato filosófico y moral que le otorga originalidad. Por su condición de carretera escénica permite apreciar el paisaje en movimiento desde el automóvil, facilitando los intercambios necesarios para la vida moderna, mientras que por su escala regional controla la expansión metropolitana. Estos cometidos son inherentes al modelo de parkway norteamericano de la primera mitad del S.XX, que alcanzó su apogeo en la década del ‘30. Sin embargo, Mauricio Cravotto lo trasciende al proponer el Park-way como estructura de una organización territorial basada en pequeños núcleos poblados o aldeas modernas y le atribuye la capacidad de brindar bienestar social a la población, así como educar en valores morales y espirituales.

1 Un parkway es una carretera en un parque o que conecta con un parque del cual se excluyen los camiones y otros vehículos pesados, destinada a la conducción recreativa. <https://en.wikipedia.org/wiki/Parkway>

2 La palabra *park-way* evolucionó rápidamente a *parkway* en la primera década del s. XX. Sin embargo, Cravotto prefiere nombrar “Park-way” a su proyecto, enfatizando la traducción literal de “parque-camino” o “vía-parque” según sus propias palabras.

El Park-way atlántico es un dispositivo multiescalar concebido para mitigar las contradicciones entre la ciudad y el campo y resolver los principales males de la vida en las metrópolis modernas, tanto en sus aspectos materiales como inmateriales. Propone una novedosa organización del territorio, estructura la producción agro-forestal, revaloriza la vida rural, integra el paisaje silvestre con el productivo y mitiga la nostalgia por la naturalidad perdida. Permite una armónica relación entre el individuo y la naturaleza que incide en aspectos psicológicos y espirituales, lo que redundaría en el bienestar social. Esta concepción filosófica que vincula naturaleza, arte y moral, encuentra sus raíces en el *Trascendentalismo*³ norteamericano, subyacente en la literatura paisajista anglosajona, difundida a través de los textos de Humphry Repton, Andrew Jackson Downing y Frederick Law Olmsted, por mencionar a algunos de los más influyentes. Este trabajo demostrará que la idea de organizar el territorio en aldeas no es una invención de Cravotto, sino que formaba parte de los debates disciplinares de la época. En síntesis, el Park-way de Cravotto aspira a sintetizar la dicotomía naturaleza-artificio. Es un dispositivo que opera a escala del territorio, pero trasciende su condición física provocando transformaciones de índole espiritual y moral, tanto en el individuo como en la sociedad. La propuesta fue revisada y resignificada por Cravotto por más de treinta años, adquiriendo diferente énfasis según las demandas del contexto histórico. Los numerosos escritos de Cravotto dan cuenta de esta narrativa -por momentos similar a un manifiesto- que paulatinamente aleja al Park-way atlántico de su condición proyectual, para convertirse en un modelo de organización territorial, en una manera de transcurrir por el paisaje y de regular la convivencia social. De este modo, el Park-way es la condición necesaria para la organización del territorio en aldeas, sin la cual no es posible alcanzar la meta de la “Aldea Feliz”. Este corpus teórico alimentará los contenidos del Curso de Urbanismo y Arquitectura Paisajística que Mauricio Cravotto impartía conjuntamente con el Arq. Juan Antonio Scasso y del cual fue titular por más de veinticinco años.

El presente trabajo se propone arrojar luz sobre las principales influencias teórico disciplinares que alimentan la propuesta, a fin de establecer su importancia como dispositivo concebido para resolver las contradicciones derivadas de la vida moderna, vinculadas a la oposición entre el campo y la ciudad. Asimismo aspira a contribuir a la discriminación de los distintos tipos de

3 Trascendentalismo: Doctrina epistemológica que afirma que el valor del conocimiento depende tanto de su elemento sensible como del inteligible, y que este elemento inteligible es *a priori*, es decir, independiente del valor de la experiencia. Fuente: <https://www.lexico.com/es/definicion/transcendentalismo>

parkway que han sido referidos por algunas de las propuestas presentadas en el Río de la Plata, dentro del marco temporal considerado, sin pretender hacer un relevamiento exhaustivo.

Panorama es el título de una obra del pintor inglés Robert Baker quien -en 1792- creó una extensa pintura colocada sobre el interior de una superficie cilíndrica que rodeaba al espectador, logrando en éste la sensación de estar inmerso en una realidad aparente. La palabra está compuesta del griego *pan* "todo" y *hórama* 'lo que se ve'. En el concepto está implícita la noción del movimiento, ya sea porque es el transeúnte el que lo recorre, -o en su versión dinámica antecedente del cine – es el panorama el que se mueve en torno al espectador. Por extensión, se refiere a un paisaje muy amplio que se contempla desde un punto de observación, generalmente elevado. Stephan Oettermann⁴ lo definió como: "la expresión pictórica o la manifestación simbólica de la visión específicamente moderna y burguesa de la naturaleza"⁵. Las representaciones pictóricas del paisaje han determinado el modo en el que es apreciado, valorado y diseñado, de acuerdo al concepto de doble artealización planteado por Alain Roger⁶, quien menciona como ejemplo la incidencia de la pintura impresionista en la valoración estética de la niebla londinense. En efecto, la palabra ha migrado de la pintura al ámbito del paisaje vinculada a la sensibilidad pintoresca. Está asociada a la preferencia por un encuadre apaisado de la imagen, a la contemplación desde miradores o puntos elevados, así como al efecto sorpresivo provocado por vistas que se abren en puntos determinados de un trayecto, tal como sucede en los *parkways* modernos. Panorama también significa "aspecto de conjunto de una cuestión"⁷, lo que coincide con el enfoque de esta Tesis que aspira a brindar una visión general del caso de estudio.

En los Prolegómenos se exponen los fundamentos del tema y aspectos metodológicos. El primer capítulo presenta a Mauricio Cravotto así como los eventos y personalidades vinculados a su interés por los parkways.

En el segundo capítulo se describe y analiza el Park-way atlántico. Tres subcapítulos interpretan el Park-way como carretera escénica, como dispositivo de organización territorial y como

4 Stephan Oettermann (nacido el 5 de noviembre de 1949 en Detmold) es un erudito literario, historiador cultural, curador y publicista alemán. Es autor de numerosos libros, entre ellos *The Panorama*, de 1997.

https://de.wikipedia.org/wiki/Stephan_Oettermann

5 <http://miguelangelmoralex-bitacora.blogspot.com/search/label/Dioramas> citado en

https://es.wikipedia.org/wiki/Precinematograf%C3%Ada#cite_note-5.

6 En su Breve Tratado del Paisaje, ha planteado que así como existe el desnudo femenino concreto y el *Desnudo* como concepto artístico, el *país* se transforma en *paisaje* por efecto de una doble artealización: *in situ* (móvil) que opera directamente sobre sus elementos físicos, e *in visu* (adherente) como modelo. "La naturaleza es indeterminada y sólo el arte la determina: un país no se convierte en paisaje más que bajo la *condición* de un paisaje y esto de acuerdo a las dos modalidades de artealización". Biblioteca Nueva. 2007. Pág.23.

7 Fuente: <https://dle.rae.es/?id=RhySwSE>. con acceso 15/10/2019.

dispensador de bienestar social y moral. El tercer capítulo explica el propósito de “urbanizar el campo o ruralizar la ciudad” enmarcado en el contexto histórico de la década del ‘50. Aborda el aspecto productivo del planteo original como síntesis de la dicotomía ciudad-campo y reseña someramente los principales hitos del proceso que va del Park-way atlántico a la Aldea Feliz entre 1940 y 1955, entendiendo las limitaciones de todo relato, con la dificultad adicional que supone la narración retrospectiva de Cravotto.

El Epílogo retoma los cuatro aspectos analizados, expone conclusiones y posibles líneas de investigación.

PROLEGÓMENOS

Precisiones necesarias

Los textos de autoría del Arq. Mauricio Cravotto se citarán respetando la redacción original en cuanto a la puntuación, ortografía y énfasis, salvo indicación contraria. Al referirnos al Park-way atlántico utilizaremos el nombre separado por el guión, tal como aparece en los documentos originales, así como la traducción al español elegida por el autor, o sea, “avenida parque”. Asimismo “avenida nervio” es el modo como Mauricio Cravotto designa a la vía de tránsito vehicular que recorre la franja del Park-way, diferenciada del entorno. Cabe señalar que el autor ha escrito tanto “Park-Way” como “park-way” indistintamente, en ocasiones dentro del mismo documento. Al referirnos a los *parkways* genéricamente o a la *idea de parkway* en Mauricio Cravotto usaremos el término original en inglés por entender que es el más pertinente y sus sinónimos en español, “vía parque” o “vía verde”.

El término *drive* o *driveway* denomina a los recorridos placenteros diseñados durante el S.XIX dentro de zonas rurales, parques o cementerios de Inglaterra y Estados Unidos, que eran más angostos que una ruta o carretera, generalmente de trazado sinuoso. Serán traducidos por “recorrido de placer” o “recorrido placentero” por entender que su traducción literal (“conducir”) se aleja del concepto original. Utilizaremos la expresión “carretera escénica” para hacer énfasis en aspectos paisajísticos y de movilidad. Las palabras “autopista” y “autovía motorizada” corresponden a la traducción del inglés de *highway* y *american motorway* respectivamente, así como de *freeway*: son vías para el transporte de vehículos motorizados diferentes a los *parkways*, ya que no poseen restricciones de tránsito, ni una normativa territorial específica, ni un diseño orientado a la conducción recreativa. En Estados Unidos la palabra *freeway* se ha empleado como sinónimo de *parkway* o *highway* indistintamente, pero en el presente trabajo se tomará el significado original o sea, no será sinónimo de *parkway* sino de autopista sin peajes. A los términos “carretera” y “ruta” se les dará el uso habitual¹. Respetaremos el contexto histórico en el que surgieron todos los términos mencionados anteriormente.

Por último, es importante señalar que los aspectos perceptivos derivados de la conducción en los *parkways* serán abordados únicamente en relación al caso de estudio, supeditados al relato y la sensibilidad de Cravotto, dentro del marco temporal correspondiente².

1 Vía de transporte de dominio y uso público, proyectada y construida para la circulación de vehículos automóviles. Las carreteras se distinguen de un simple camino porque están especialmente concebidas para la circulación de vehículos de transporte. Recuperado de: <https://es.wikipedia.org/wiki/Carretera> con acceso 15/06/2019.

2 Sobre los aspectos perceptivos de la conducción en carreteras, se recomienda consultar Appleyard, Donald; Kevin Lynch et al. *The view from the Road*. Cambridge (Mass.) Teh MIT Press, 1964.

Estado del conocimiento

El sistema de circulación vial y la importancia del automóvil son temas insoslayables en el análisis de la metrópolis moderna. El libro *La Ciudad Americana. De la guerra civil al New Deal* de Manfredo Tafuri et al. (1975) reúne cuatro ensayos sobre el problema histórico de la ciudad en los Estados Unidos. De particular interés para el presente trabajo es *De los parques a la región. Ideología progresista y reforma de la ciudad americana* de Francesco Dal Co, quien se ocupa de las transformaciones arquitectónicas y urbanísticas que produce la ideología progresista, a fines de 1800 y principios de 1900. Estudia las relaciones entre naturaleza, razón y ética en el pensamiento del *Trascendentalismo* (Ralph Waldo Emerson, Henry David Thoreau, Walt Whitman), así como su incidencia en el imaginario cultural estadounidense que asocia “América” con “democracia” como conceptos intercambiables. El subcapítulo titulado “Parques y ciudades bellas” trata exhaustivamente el lenguaje pintoresco del *landscape* norteamericano de inicios del s. XX, determinado por la influencia de Andrew Jackson Downing, Calvert Vaux y Frederick Law Olmsted. El autor enfatiza el rol fundamental de este último como proyectista y consultor en la planificación de las principales ciudades de Estados Unidos. Plantea que el parque moderno es una expresión de la democracia americana, una estructura portante del “urban environment”³. Asimismo, el ensayo analiza la importancia del *American Park System*, el rol de los *parkways* y la creciente consolidación de las asociaciones profesionales de *Landscape Architects*, como protagonistas de la planificación regional de la primera mitad del s. XX.

La extensa obra de Lewis Mumford critica y denuncia los efectos de la vida en las grandes ciudades norteamericanas del s. XX. Autor de influyentes libros como *The Story of Utopias* (1922), *Technics and Civilization* (1934), *The Culture of Cities* (1938), *The Highway and the City* (1963) Mumford abogaba por el desarrollo de tecnologías respetuosas de la naturaleza, en oposición a tecnologías en pugna con los valores humanos⁴. Su artículo *The Highway and the city*⁵ -precursor del libro homónimo-, critica el rol hegemónico del automóvil en el modo de vida estadounidense, advierte sobre la expansión de la ciudad producida por la red vial y reflexiona sobre el propósito del sistema de autopistas. A pesar de ser extremadamente crítico, rescata el modelo del *parkway*, al que se refiere como “obra de arte consumada”⁶, ejemplificado por el Taconic State Parkway.

3 Manfredo Tafuri et al. *La Ciudad Americana. De la guerra civil al New Deal*. Barcelona, E. G. Gilli, 1975. Pag 174.

4 Fuente https://es.wikipedia.org/wiki/Lewis_Mumford

5 Lewis Mumford. *The Highways and the city*. Publicado por primera vez en la revista *Architectural Record*, April, 1958. Fuente: <http://sustainabletransportationsc.org/pdf/mumford.pdf>

6 *Ibíd.* Pag.3

Durante las décadas del '30 y '40, promotores y profesionales implicados en la realización de los *parkways* en Norteamérica escribieron numerosos artículos. Robert Moses, Cleveland Rogers, Clarence Perry, Arthur Nichols, volcaron su experiencia y reflexiones en las revistas *Landscape Architecture*, *Architectural Review*, *The Studio*, entre otras. Asimismo, Siegfried Giedion abordó el tema del *parkway* en su libro *Espacio Tiempo y Arquitectura*, discutiendo el uso laxo del concepto -aún dentro de Estados Unidos-, e intentando contribuir a su definición precisa⁷. Los estudios recientes de Paul Marriott han demostrado que los *parkways* son recorridos diseñados para la conducción placentera, tributarios del *British Landscape* pintoresco del s. XIX⁸. Por su parte, David A. Johnson analiza en profundidad el Plan de 1929 para el estado de New York y sus alrededores; destacando la figura de Frederick Law Olmsted como determinante en el urbanismo norteamericano del s. XX, quien impulsó la utilización de los *parkways* como dispositivos multiescalares en la planificación urbana, territorial y regional⁹.

Los autores argentinos Adrián Gorelik, Graciela Silvestri y Fernando Aliata, han construido un marco historiográfico que revaloriza la ciudad como espacio histórico y como objeto del pensamiento social y de la cultura¹⁰. Los trabajos de Ana María Rigotti y Valeria Gruschetsky se inscriben en este marco. Rigotti en *Las invenciones del urbanismo en Argentina 1900-1960*, menciona a los *parkways* en el Proyecto de ampliación y rectificación del trazado para la ciudad de Mendoza de Benito Carrasco (1915 a 1923), en la contribución estratégica de J. C. N. Forestier al Proyecto Orgánico de la Comisión de Estética Edilicia para la ciudad de Buenos Aires (1924), y en el Plan de Rosario de Della Paolera, Farengo y Guido de 1935¹¹. Distingue un *parkway* "a la Nice" es decir, del tipo bulevar en el proyecto para Mar del Plata de Della Paolera

7 Siegfried Giedion. *Espacio tiempo y arquitectura*. Cap. IX. *El parkway o pista-parque*. Barcelona : Reverté, 2009. Págs. 748-761.

8 Paul Marriott. *Roads for pleasure. British Influences on the American Motor Parkway*. Tesis doctoral. Universidad de Edimburgo, 2016. pp. 486. <https://era.ed.ac.uk/handle/1842/33108>

9 David A. Johnson. *Planning the Great Metropolis: The 1929 Regional Plan of New York City and Its Environs*. Published by E & FN Spon, an imprint of Chapman & Hall, 2-6 Boundary Row, London, 2005. Fuente: <https://epdf.pub/planning-the-great-metropolis-the-1929-regional-plan-of-new-york-and-its-environs.html> Con acceso 09/2019.

10 De su extensa bibliografía mencionaremos sólo algunos textos como ejemplo: Gorelik, Adrián: *La Grilla y el Parque*. (2001), *Miradas Sobre Buenos Aires*. 2004. Silvestri y Aliata. *El paisaje como cifra de armonía* (2001). Silvestri, Graciela: *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo* (2003) y *El lugar común. Una historia de las figuras de paisaje en el Río de la Plata Buenos Aires* (2011). De Fernando Aliata: *La ciudad regular: arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario, 1821-1835*. (2006).

11 Ana María Rigotti. *Las invenciones del urbanismo en Argentina 1900-1960: inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización* . - 1a ed. - Rosario : UNR Editora. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño; A&P, 2014. Passim.

de 1932¹² y otro “a la Jausseley”¹³ es decir como cinturón verde, cuando discute el Plan Regulador de Montevideo de Cravotto, pero sin ahondar en las particularidades de cada tipo. Valeria Gruschetsky en *El paisaje de un borde urbano: el proyecto para la Avenida General Paz*, aborda la formación del paisaje urbano de la Avenida como parte de los procesos materiales que transformaron a Buenos Aires en una ciudad moderna durante los años treinta¹⁴. Analiza el caso como el primer *parkway* de Buenos Aires, con la lógica del cinturón verde de circunvalación “considerado como pulmón, como instrumento civilizador y como espacio de recreación”¹⁵. Gruschetsky considera como antecedentes a los *parkways* norteamericanos realizados entre 1910 y 1930, marco temporal operativo al caso de estudio.

Juan Articardi en su tesis doctoral “Dilemas modernos” detalla las características del modelo norteamericano del *parkway*, su condición de conector de un sistema estructurado de parques, -estudiado por Hegemann -, analiza en profundidad el sistema de *parkways* del Plan Regulador de Montevideo del 30 y dedica un capítulo entero al Park-way atlántico de Mauricio Cravotto. Lo define como un “sistema físico territorial”¹⁶ para descentralizar la ciudad, como carretera escénica, y como una “unidad espacial, ecológica y productiva”, parte de una “malla conectora” que abarca todo el territorio¹⁷. Observa que Cravotto trasciende el modelo norteamericano, incorporando “componentes conceptuales vinculados a la habitación y la producción” -propios de una realidad nacional compleja -, soslayando la palabra “aldea”, excepto cuando es imprescindible¹⁸.

Isabel Viana analiza la teoría de “la aldea feliz” conjuntamente con el Park-way atlántico, poniendo en valor su vigencia como propuesta de ordenamiento territorial¹⁹, sin referirse a sus referentes norteamericanos. Viana remarca la “percepción temprana y clara” de Cravotto “de los efectos negativos de las respuestas territoriales espontáneas dadas a las demandas de cambio” en el país, frente al problema de la migración campo-ciudad, la modificación de la base

12 Ibidem. Pág. 220.

13 Ibidem. Pág. 254.

14 Valeria Gruschetsky. *El paisaje de un borde urbano: el proyecto para la Avenida General Paz*. Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazzo”
<http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/56>

15 Ibidem. Pág. 157.

16 Juan Articardi Calabrese. Dilemas Modernos. *El proyecto urbano en Montevideo y la costa balnearia*. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Superior de Arquitectura. 2013. Pág. 468.
<https://www.csic.edu.uy/sites/csic/files/publicacion5b896e9362b0a3.17149819.pdf>

17 Ibidem. Pág.470.

18 Solamente se utiliza cuando se refiere a la “Aldea Feliz”.

19 Isabel Viana. *Vigencia de una propuesta de ordenamiento territorial. comentarios a “La aldea feliz” y otros textos*. En Monografías El Arqa. N.º 2. Mauricio Cravotto. Montevideo, 1995, Pp. 38-43.

productiva y la metropolización de Montevideo. El artículo describe con maestría la propuesta a la que denomina “utopía realizable”, analiza en profundidad sus aspectos más relevantes y rescata la figura de Cravotto en su “búsqueda de una sociedad más justa y equitativa”²⁰. Martín Fernández Eiriz ha sido pionero en poner en valor la importancia del viaje de estudios de Cravotto, como transformador de su mirada sobre la ciudad, el territorio, la arquitectura y el paisaje. Relata la experiencia del viaje en automóvil de costa a costa de EEUU, así como su contacto con los primeros parkways²¹. Por su parte, Carlos Baldoira trata la influencia del urbanismo alemán de comienzos del siglo XX en la primera generación de urbanistas modernos nacionales, particularmente en Mauricio Cravotto y el Anteproyecto del Plan Regulador, con énfasis en las figuras de Joseph Brix y León Jausselly. En este marco, los parkways se interpretan como prueba de esta influencia²². En otro artículo, plantea que mediante el Park-way atlántico Cravotto busca recomponer “el vínculo entre el hombre y la naturaleza, (...) entre la vida en la gran aglomeración y la vida en la aldea, la Aldea Feliz”²³. Lucio de Souza analiza la compleja combinación de influencias que anidan en el Plan Regulador para Montevideo de 1930²⁴, derivadas de las redes de relaciones que Mauricio Cravotto había establecido con los ámbitos más avanzados del pensamiento y la práctica del urbanismo de la época. Vincula los parkways de Joseph Brix para el Concurso de las Avenidas de 1920, con los del Plan Regulador de 1930. De Souza evidencia el imaginario de Cravotto como una “combinatoria muy madura de las corrientes y pensadores”²⁵ entre los que destaca a los europeos Poëte, Baumeister, Jaussely, Sitte Le Corbusier y Hegemann. El presente trabajo pretende complementar este argumento, con la vertiente norteamericana de esta red de contactos. Asimismo en “Imaginario Rurales”, De Souza explora la construcción del problema del afincamiento y el consecuente imaginario rural, desarrollado como plan de actuación por el Arq. Carlos Gómez Gavazzo a través de su teoría de ordenamiento rural. Su trabajo vincula el discurso académico con las visiones políticas sobre la problemática rural de las décadas del ‘30 al ‘50 en el Uruguay²⁶.

20 Ibídem. Pág. 42.

21 Martín Fernández Eiriz. *Norteamérica interior*. En Vitrubia N.º 3. IHA. Fadu. U. de la R., 2017. Pág. 153-193.

22 Carlos Baldoira. Huellas alemanas en el urbanismo en Uruguay. *El caso del Plan Regulador de Montevideo de 1930*. Trabajo presentado en el “Seminario de la Carrera”. Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas. UBA. Mayo 2019. <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0229.pdf>

23 Carlos Baldoira. El pensamiento urbanístico del arquitecto Mauricio Cravotto. 2017. <https://core.ac.uk/download/pdf/84263812.pdf>. Con acceso: 10/10/2019.

24 Lucio De Souza. 2017. *Revisita al Plan Regulador para Montevideo de 1930*. En Registros. Revista De Investigación Histórica 13 (2), 63-82. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/136>.

25 Ibídem. Pág. 80,

26 Lucio De Souza. *Imaginario Rurales. El modelo de afincamiento en la Planificación Rural del Uruguay de Carlos Gómez Gavazzo*. U. de la R., 2019. Pág. 13

Mary Méndez aborda la obra de Cravotto, signada por la Teoría de la aldea feliz. Rastrea las diversas influencias en los principales proyectos a saber: Villa Humboldt, el Plan Regulador del 30 y el Plan del Mendoza el que analiza con detenimiento. Méndez hace hincapié en el park-way de Cravotto como dispositivo productivo, basado en la propiedad colectiva de la tierra, conformado por núcleos de pequeños agricultores y artesanos²⁷. Enmarca la propuesta en la problemática nacional de la década del '40 y '50, de escasez de vivienda digna y profundas desigualdades sociales. Lo vincula con el surgimiento de un movimiento de origen ruralista integrado por figuras católicas relevantes, de corte asistencialista, que se perciben a sí mismos como moralmente obligados a resolver las carencias básicas de los más desfavorecidos, con el propósito de evitar una revolución de tipo marxista²⁸. La teoría Park-way-aldea Feliz desarrollada por Cravotto se alinea con este objetivo, argumento que el presente trabajo apoyará.

Kalinen

Es el nombre de la casa-estudio de Mauricio Cravotto, realizada entre 1931 y 1932 como vivienda y estudio de arquitectura. La construcción con todo su contenido fue declarada Monumento Histórico Nacional por la Comisión de Patrimonio Histórico, en 1990. La Fundación Cravotto fue creada por los familiares para hacerse cargo de la conservación y divulgación del acervo.²⁹ El 10 de junio de 2020 el edificio fue adquirido por la Universidad de la República, a través de la Facultad de Arquitectura. El Instituto de Historia de la Facultad de Arquitectura tiene a su cargo la organización y fichado del acervo.

El presente trabajo no habría sido posible sin el acceso a este vastísimo fondo documental, conformado por miles de libros, planos, fotografías y manuscritos que nos ha permitido explorar el universo intelectual de Cravotto, asomarnos a su enorme dominio de los temas disciplinares y vislumbrar su amplia red de contactos. También nos ha permitido acceder a los borradores, a los productos finales y a las revisiones del Park-way atlántico, por lo que ha sido posible rastrear el proceso creativo desplegado durante casi tres décadas, así como familiarizarnos paulatinamente con los anhelos y obsesiones de una personalidad tan fascinante como contradictoria.

27 Mary Méndez. *La aldea feliz de Mauricio Cravotto*. En *Astrágalo: Cultura de la Arquitectura y la Ciudad*, ISSN-e 2469-0503, N°. 21, 2016, 121-128. <http://caeau.com.ar/2018/10/24/astragalo-no21/>

28 Mary Méndez. *Atlas Rural. Registros del pueblo detrás de la ciudad*. Tesis doctoral. Inédita.

29 Para una reseña más exhaustiva consultar Carlos Baldoira. Op.Cit. 2017. <https://core.ac.uk/download/pdf/84263812.pdf>

Fuentes

La mayoría de los documentos pertenecen al acervo de la Fundación Cravotto. Ha sido un gran aporte además, la bibliografía sobre parkways en EEUU de las décadas del 20 al 50, presente en la Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, así como el acervo digital sobre el tema. La información sobre la Cátedra de Urbanismo y Arquitectura Paisajista (entre 1937 y 1952) se ha obtenido a partir de las publicaciones del Instituto de Teoría y Urbanismo y del Archivo Administrativo de la Facultad, así como a través de notas de prensa.

Dos textos principales mecanografiados se centran en el Park-way atlántico y la organización del territorio en aldeas. El primero se titula “Urbanización y acondicionamiento agrario-forestal de la costa atlántica uruguaya, Park-way atlántico. 1932-1936”. El segundo texto se titula “Memorándum al señor Presidente de la República Dr. don Gabriel Terra. Datos para la compilación de un proyecto de ley para la creación del Park-way atlántico (organización agrario-forestal vial)”. Aunque no está fechado, es posible inferir que fue redactado posteriormente a la presentación del primer texto (en octubre de 1936) y ubicarlo temporalmente dentro del periodo de gobierno de facto de Gabriel Terra, lo cual determina un lapso de fines de 1936 a principios de 1938, muy probablemente redactado durante 1937. El texto completo de los dos documentos se adjunta en el Anexo documental.

Se han consultado los borradores de estos dos documentos, que presentan variaciones con los originales y una gran cantidad de manuscritos producidos con reflexiones acerca de los parkways en general, la vida en las ciudades modernas en comparación con la vida en las aldeas, así como escritos sobre carreteras.

El texto mecanografiado titulado “Un autocarril”, sirve de base al artículo publicado en la Revista del Instituto de Urbanismo de 1937, con el título “Comentario inicial”. Fue redactado como prólogo al ejercicio práctico “Una ruta” que fuera propuesto a los alumnos de la Cátedra de Urbanismo y Arquitectura Paisajista en el segundo semestre del mismo año, en las que argumenta a favor del modelo parkway, sin mencionarlo explícitamente. Asimismo, frases de “Un autocarril” forman parte de la justificación del trazado costero de la Carretera a Punta del Este de 1947.

Especial relevancia tiene el manuscrito en el que Cravotto vuelca las impresiones de su viaje por Alemania e Italia que se titula “Meditaciones, marzo-octubre de 1938”³⁰. Consta de doce páginas y contiene reflexiones acerca del parkway y la exaltación de la vida en las aldeas.

30 Hay dos manuscritos titulados de manera similar: Uno se titula “Meditaciones” escrito sobre papel de cuaderno y otro se titula “Meditaciones. Marzo a Octubre de 1938” escrito sobre hojas blancas, identificadas con letras griegas. Nos referimos a este último.

Asimismo explica su cambio de postura en relación a la ciudad tan solo ocho años después de haber presentado el Plan Regulador para la ciudad de Montevideo³¹. Su contenido permanece inédito, ya que no fue incluido en la publicación “Tres informes: experiencia de un viaje de estudio” de 1952. Un documento mecanografiado que posteriormente formaría parte de la Teoría de la Aldea Feliz transcribe parte de este manuscrito. El viaje de 1938 tuvo una influencia determinante sobre el énfasis que adquirió la organización en aldeas en la propuesta del Park-way atlántico, según surge de estos documentos.

Entre los recaudos gráficos se encuentra el plano extendido presentado en la V Exposición Panamericana de Arquitectura, realizada en la Intendencia de Montevideo, con motivo del Congreso homónimo. Se conserva el original en tela, así como una serie de slides a partir de los cuales se ha realizado el foto montaje de la Fig.35

Un croquis a color realizado por Cravotto en una hoja de cuaderno, que ha sido publicado anteriormente, muestra en perspectiva una porción del Park-way atlántico, con anotaciones que apuntan a dignificar al campesino, a través de la metáfora del árbol: añoso, arraigado y venerable. Esta imagen ilustra el Capítulo II. También se conservan nueve paneles de madera aglomerada (coloquialmente denominados “cartones”)³² que ilustran el proceso de creación del Park-way atlántico y la generación de los núcleos poblados. Este material formaba parte de un libro que Cravotto pensaba publicar. Las imágenes fueron realizadas en óleo pastel y están acompañadas por textos que sintetizan el trasfondo filosófico de la organización del territorio en aldeas.

31 Mauricio Cravotto. “Meditaciones”. Manuscrito. marzo-octubre 1938. Pág. α

32 Están numerados hasta el 19, pero no hemos encontrado registros de los otros 10, por lo que no podemos afirmar que todos estuviesen dedicados al mismo tema.

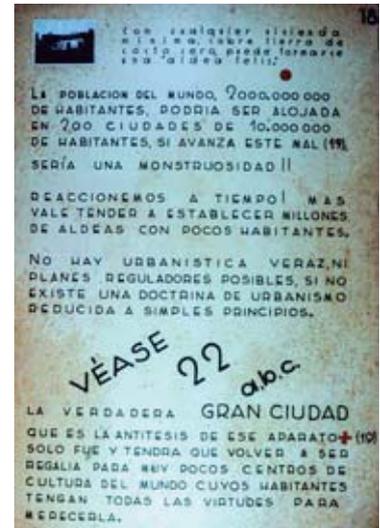
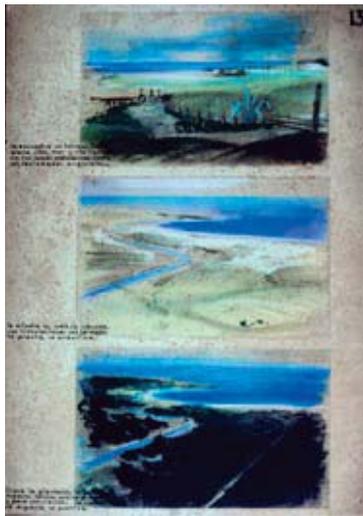


Fig.2. Serie de imágenes en óleo pastel y textos del Park-way atlántico-Aldea Feliz. Fund. Cravotto

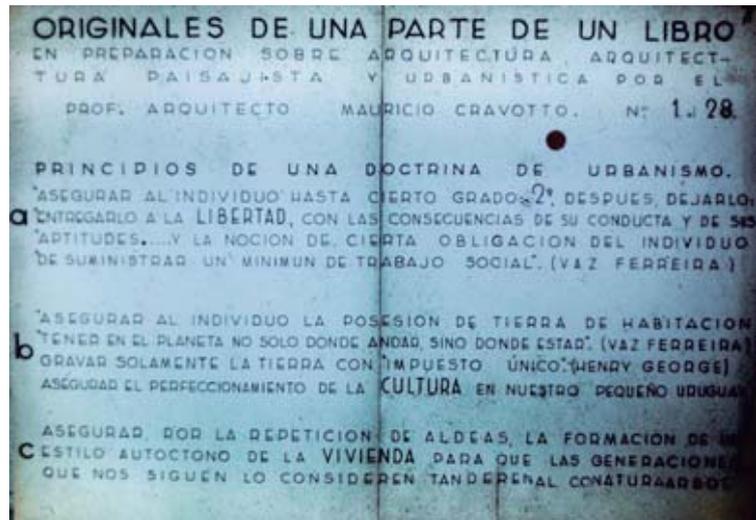


Fig 3. Serie de imágenes en óleo pastel y textos del Park-way atlántico-Aldea Feliz. Fund. Cravotto

El conjunto no está fechado, pero el recorte de la revista "Ingeniería Internacional", con la vista aérea de una metrópolis surcada por autopistas, -que ejemplificaba lo que Cravotto proponía combatir-, es de 1939.

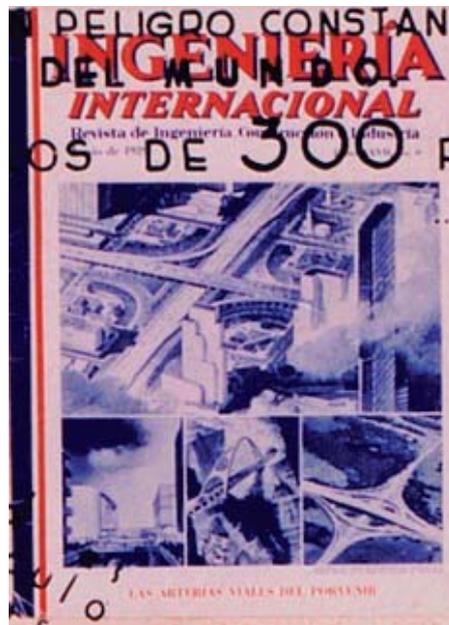


Fig 4: Imagen de la revista Ingeniería Internacional. Junio 1939. Cartón 19 del Park-way atlántico- Aldea Feliz. Fund. Cravotto.

Finalmente, pero no menos importante, es un álbum de fotografías sin fecha que registra estos óleos en su estado de conservación original, y completa la serie con otros croquis del Park-way junto al Proyecto para el internado en José Pedro Varela de 1947, reunidos bajo el título “La Aldea Feliz”.



Fig 5: Algunas de las fotografías agrupadas en el álbum titulado “La Aldea Feliz”. Fund. Cravotto.

Marco temporal

A efectos del análisis del caso se consideran dos lapsos. El primero va desde 1932 a 1940 y el segundo de 1940 a 1959.

La fecha inicial del primer periodo surge de los dos textos mecanografiados que explican el Park-way atlántico, aunque algunos manuscritos consignan 1931. Corresponde, según explica su autor, al trabajo académico realizado para la Ciudad Industrial de Rincón del Bonete³³, conjuntamente con alumnos del Curso de Ciudades y Arquitectura Paisajista durante el segundo semestre de ese año, cuyo sustrato teórico habría nutrido a la propuesta para la costa atlántica. La narración retrospectiva de Cravotto identifica a Rincón del Bonete de 1932 como la antesala del Park-way atlántico, del que a su vez se deriva la Teoría de la Aldea Feliz³⁴.

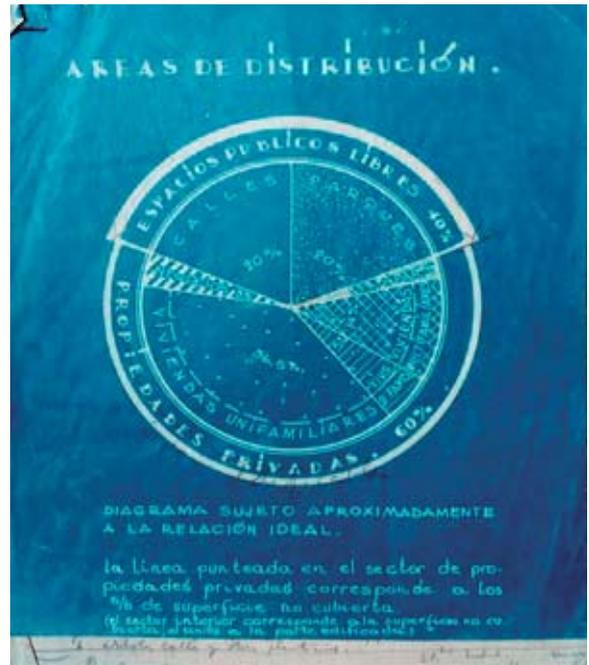
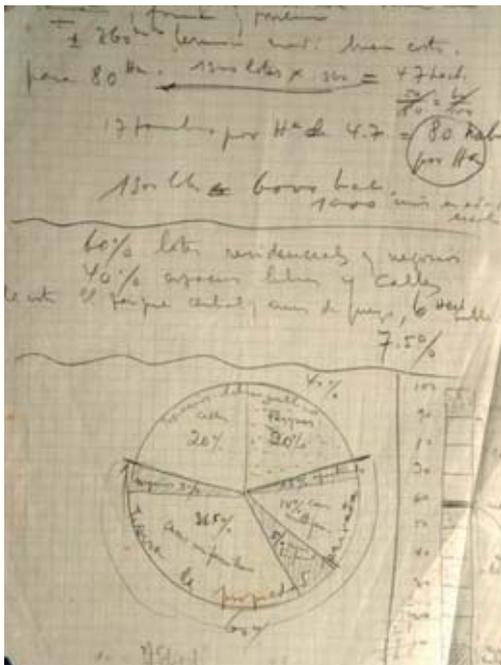
Uno de los insumos utilizados en los estudios sobre áreas verdes y residenciales fue el libro *Planning for Residential Districts*³⁵ publicado en 1932. Un manuscrito registra el estímulo intelectual que el libro le provoca: escribe doce carillas, hace una lista de las páginas más relevantes, detalla sus temas. Anota: “pedir ese libro urgentísimo”³⁶. Analiza los modelos de asociación de las viviendas para establecer la relación óptima entre el área residencial y el espacio libre, llegando a un valor de 60% para la primera y un 40% para el último. Realiza una y otra vez gráficos circulares con estos porcentajes desglosados, los hace imprimir en Ozalid, hace planillas de doble entrada. Los cálculos involucran número de viviendas, formas de asociación, cantidad de familias. Compara las ciudades jardín de Lechtworth y Welwyn con sus respectivas distancias a Londres, superficie en hectáreas y cantidad de población. Finalmente hace un croquis de unidades residenciales organizadas en forma de peine respecto de una vía de circulación. El trabajo para para Rincón del Bonete, incluirá gráficos similares.

33 Universidad de la República, Facultad de Arquitectura. Curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista. *La Ciudad Industrial en el Rincón del Bonete. Embalse del Río Negro. Trabajo Práctico II semestre 1932. Publicación oficial, apartado de la Revista “Economía”*. Montevideo, Mayo 1934. Trabajo realizado por los alumnos: Luis D. Cortelari, Julio A. Pietropinto, Carlos González Vanrell, Alfredo González Chas, Sara Morialdo, Gustavo Méndez Schiaffino. Pág.3.

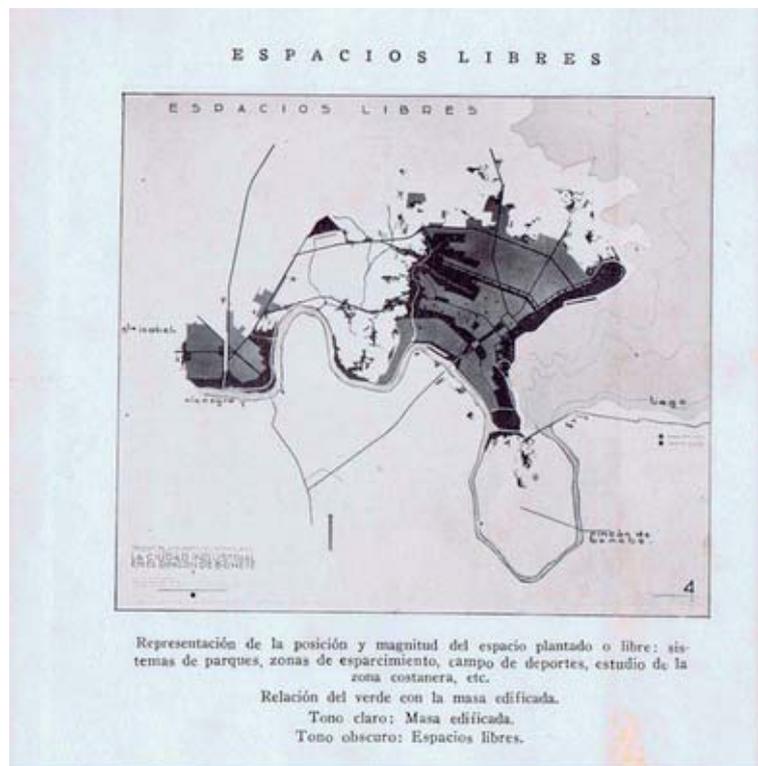
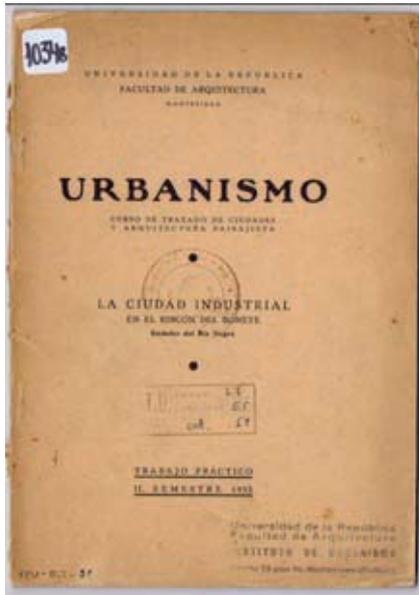
34 Estos estudios pudieron haber comenzado una año antes, por lo que aparece esta fecha en algunos documentos.

35 Gries, John M; Ford, James. *Planning for Residential Districts. Vol 1. Reports of the Committees on City Planning and Zoning, Frederic A. Delano, Chairman; Subdivision Layout, Harland Bartholomew, Chairman; Utilities for Houses, Morris Knowles, Chairman; Landscape Planning and Planting, Josephine P. Morgan, Chairman*, Volumen 1.

36 Fundación Cravotto. Mueble B.2.4.36a.



Figs.8-9: A la izquierda, manuscrito con estudios y diagrama de la relación ideal entre áreas libres públicas y privadas. A la derecha, diagrama en copia azul (blueprint). Circa 1932. Fundación Cravotto.



Figs.10-11. A la izquierda: Portada del trabajo práctico del Curso de Urbanismo para la Ciudad Industrial de Rincón del Bonete. 1932. A la derecha: Ilustración n°4. Espacios libres. Relación del verde con la masa edificada.

Con motivo de la preparación de una publicación titulada “Cuadernos de arquitectura y urbanística” que finalmente quedó inédito, Cravotto elaboró una lista manuscrita de fascículos³⁷. El n.º 40 corresponde al Park-way atlántico, al que describe como “concatenación de centros balnearios y rurales”, lo fecha en 1932 y señala que fue premiado en el Congreso Panamericano de Arquitectura y Urbanismo de 1940. El fascículo 41 se titula “La Aldea Feliz. Comunidades entrelazadas para Uruguay con forestación continua resultado del tema anterior; más 8 años de programas coordinados en Facultad de Arquitectura que dan el ‘Geografeum’ ”³⁸. A este tema le asigna tres fechas importantes: 1936, 1940 y 1962. La última nos permite inferir que esta lista es de 1962, año de su fallecimiento. El fascículo 42 está dedicado al “Proyecto de Urbanización de Rincón de Pando + [más] el desarrollo de una aldea feliz 1945-49 (con fundación de un internado de 6 hectáreas)”. Se refiere al proyecto para el Internado en José Pedro Varela³⁹, que analizaremos como hito relevante del segundo periodo considerado.

El lapso abarca el viaje de Cravotto a Alemania e Italia de marzo a octubre de 1938, ya mencionado. La fecha final coincide con la presentación del proyecto en la V Exposición Panamericana de Arquitectos de Montevideo de 1940.

Dado que la idea de parkway, es reformulada constantemente por su autor hasta alcanzar su punto cúlmine en la “Teoría de La Aldea Feliz”⁴⁰, este trabajo considera un segundo periodo que va entre 1940 y 1955, en el que se relatan los episodios relevantes ocurridos, con énfasis en la publicación del diario Acción en 1955. El hilo argumental que vincula los dos periodos es la exaltación de la vida en aldeas: la necesidad de organizar el territorio en núcleos pequeños para combatir la expansión metropolitana, la alienación producida por la ciudad moderna y los conflictos derivados de sus contradicciones. Recuperar el contacto con la naturaleza garantiza el equilibrio espiritual del ser humano, la vida en “armonía” -palabra omnipresente en el discurso de Cravotto-, y su “reconciliación con el Cosmos”. Esta operación sólo puede ser realizada mediante el arte, cuya máxima expresión es el urbanismo paisajista, y el parkway su instrumento: “La urbanística es arte purísimo, es plástica espacialidad, es consideración armonista de espacios geográficos, es mar y cielo, bosque, agua, llevados en su potencia de Cosmos, de eternidad, a las viviendas”⁴¹.

37 Una imagen de esta lista se adjunta en el Anexo Documental.

38 El “Geografeum” es un centro de estudios de Geografía humana, dentro de la Villa Humboldt, un centro poblado propuesto para el centro del país, cercano a la represa de Rincón del Bonete, Depto de Río Negro, Tema planteado en el Curso de Urbanismo y Arquitectura Paisajista en 1949.

39 Fundación Cravotto. Mueble A. Mdeo. Sección I. Carp.7-70a140

40 Mauricio Cravotto. La Aldea Feliz. Una Teoría para distribuir armónicamente la población en crecimiento del Uruguay. Diario Acción. Mdeo. 1955-9-24, N°2417. (Véase el original mecanografiado en la carp. N°11-49-54 del mismo archivo, con anotaciones manuscritas para el Dr. Larghero al cual fue prestado).

41 Mauricio Cravotto. Manuscrito. 1938-39. Fund. Cravotto pag.20. Subrayado en el original.

CAP I. MAURICIO CRAVOTTO

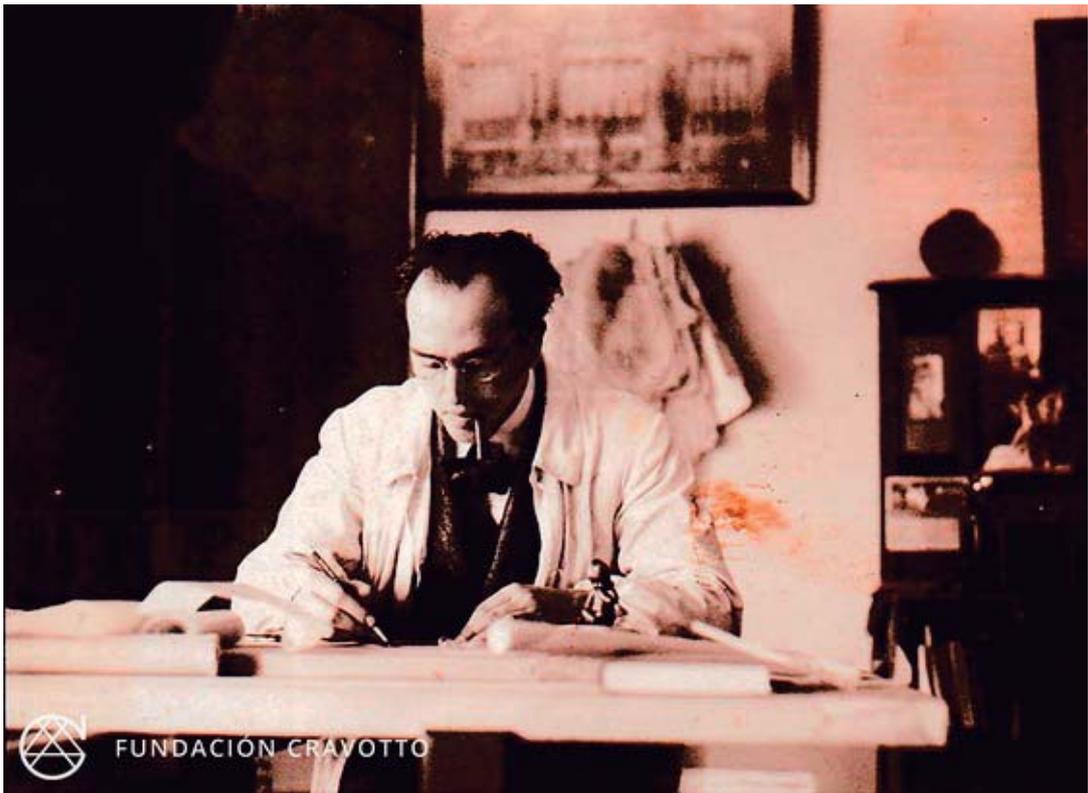


Fig.12: Mauricio Cravotto trabajando en su estudio. Fundación Cravotto, s/f.

I.1. Arquitecto, Urbanista y Paisajista

Mauricio Cravotto (26 de setiembre de 1893– 14 de octubre de 1962) fue un destacado arquitecto y urbanista uruguayo, de prestigiosa actuación en el área profesional, académica y cultural del Uruguay, reconocido por sus contemporáneos, tanto a nivel nacional como internacional¹. Ingresó a la Facultad de Matemáticas en 1912 para cursar la carrera de Arquitectura. Luego de un brillante desempeño académico, egresó en 1918. Poco después ganó el Gran Premio de la Facultad² que le valió una beca de viaje de formación durante dos años en el extranjero y, conjuntamente, se hizo acreedor a la “Beca Diplomática”, que se adjudicaba anualmente al graduado de mayor promedio de toda la Universidad. Esto le permitió extender su viaje a tres años. Entre 1919 y 1921 estuvo en EEUU y Europa. Durante la primera parte de este viaje, recorrió en automóvil poco más de 21.000 km, visitando más de trescientas ciudades de los Estados Unidos por la escasamente pavimentada red de autopistas norteamericanas. Esta experiencia, según consigna Martín Fernández Eiriz, “le significaría un intenso choque cultural, flexibilizando sus convicciones de estudiante, al tiempo que alterando su mirada hacia la realidad y el futuro”³.

Entre 1922 y 1940 fue Profesor Adjunto de Composición Decorativa, entre 1925 y 1953 Profesor Titular de Proyectos de Arquitectura y Profesor Titular de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista, curso que desde 1937 pasó a denominarse Urbanismo y Arquitectura Paisajista. Combinó la docencia con una intensa actividad de investigación y con una relevante actuación profesional en el área del urbanismo, donde rápidamente se convirtió en un referente en la región. Su labor al frente del Instituto de Urbanismo le permitió canalizar innumerables contactos con arquitectos de toda la región, principalmente de Argentina, Brasil, Paraguay y Chile. En 1936 creó el Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y lo dirigió hasta 1953, fecha en la que se retiró de la docencia debido a acontecimientos vinculados a la sanción del nuevo Plan de Estudios. A lo largo de su trayectoria mantuvo numerosos vínculos epistolares con profesionales y académicos protagonistas de los principales temas y problemas disciplinares contemporáneos tanto de Estados Unidos como de Europa. Su red de contactos le permitió mantenerse constantemente actualizado. No aspiramos a detallar exhaustivamente tales

-
- 1 La presente reseña biográfica se ha redactado -aunque no exclusivamente- en base al texto elaborado por el Instituto de Historia de la Arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la U. de la R., Mag. Arq. Carlos Baldoira Mag. Arq. Martín Fernández Mag. Arq. Mary Méndez en 2015, realizada en base a información recopilada en trabajos de investigación en la Fundación Cravotto. <http://cravotto.org/acervo/mauricio-cravotto/>. Con acceso el 26/09/2019.
 - 2 Este era un concurso de egresados similar al Prix de Roma, que ganó con su proyecto para “Un Palacio de los Congresos Internacionales”.
 - 3 Martín Fernández Eiriz. *Norteamérica interior*. En *Vitruvia* N.º 3. IHA. Fadu. U. de la R., 2017. pg. 179.

vínculos, sino únicamente aquellos que por su relación con el caso de estudio sea pertinente mencionar.

Rutas, autopistas y parkways fueron un tema recurrente en el pensamiento urbanístico de Mauricio Cravotto a lo largo de su vida profesional y académica. Desde el 25 de enero al 22 de agosto de 1919 el recién egresado arquitecto realizó lo que Martín Fernández Eiriz denomina “el viaje dentro del viaje”⁴, es decir, el recorrido en automóvil de costa a costa de los Estados Unidos, pasando por más de trescientas ciudades. Junto a los hermanos Juan Carlos y Luis Alberto Urioste transitó por un sistema de caminos de los cuales pocos eran pavimentados⁵, pero cuyo trazado ya era la base del futuro *National Highway System*, la red de autopistas norteamericana propuesta por la *National Highway Association* en 1911. En efecto, el mapa que utiliza Cravotto para señalar su itinerario, publicado por primera vez en *Norteamérica Interior*, es el propuesto por esta Asociación fundada por Charles H. Davis, líder del movimiento “Good roads everywhere”⁶. En él Cravotto escribe: “recorrido de 5 meses y 1/2, 13.000 millas”. Con tinta roja señala las rutas y anota “recorrida automovilística”, y con tinta negra el “recorrido F.C.” (ferrocarril).

4 Fernández Eiriz. Op.Cit. pg. 181.

5 El sistema de pavimentación de la época era el conocido como “macadam” voz derivada del apellido de su inventor, el ingeniero escocés John Loudon McAdam. El pavimento estaba constituido por un conjunto de áridos, de granulometría discontinua, obtenido extendiendo y compactando un árido grueso cuyos huecos se rellenaban con un árido fino. Combinaciones de esta técnica con diversos tipos de asfalto fueron ensayadas por los ingenieros de carreteras tanto en Europa como en EEUU, desde fines del s. XIX hasta la mitad del S.XX. Sobre los tipos de pavimentos más utilizados a principios del S.XX, se sugiere consultar la ya citada tesis doctoral “Road design for pleasure” de Paul Marriott. Edinburgh University, 2016,

6 Para ampliar información sobre la National Highway Association, su fundador Charles Henry Davis, y el movimiento “Good roads everywhere” consultar <https://www.fhwa.dot.gov/infrastructure/davis.cfm>.



Fig.13: National Highways System. National Highways Association. 1911. Recorrida automovilística señalada por Cravotto con tinta roja, y en tinta negra el itinerario en ferrocarril. Fundación Cravotto.

Su sensibilidad hacia el paisaje se expresa en los relatos, croquis y correspondencia de viaje. Describe el entorno y la vegetación presente en New York, Filadelfia y Boston, se muestra impactado por la belleza del Parque Nacional Yosemite y del Gran Cañón del Colorado, las vistas hacia el valle desde la carretera de acceso a Los Ángeles y las puestas de sol sobre el océano Pacífico. Se reconoce interpelado por el contraste entre la vida en las metrópolis y en los pequeños poblados, entre la naturaleza salvaje y la domesticada⁷. Tanto el bucólico ambiente de los parques urbanos como la sublime extensión de las llanuras captan su atención. Cravotto entiende el paisaje como el producto de la labor del ser humano sobre el territorio según el enfoque de la “Geografía Humana” de Vidal de La Blanche⁸ al que adscribe en todos sus términos. Según Vidal una comunidad se desarrolla sobre una región, que supone la infraestructura ofrecida por la naturaleza. El hombre se adapta a esta región mediante un

7 Mauricio Cravotto. Correspondencia de viaje. 1919. Carpeta 20, Mueble G. Fundación Cravotto.

8 Paul Vidal de La Blanche (Pézenas, Hérault; 22 de enero de 1845-Tamaris-sur-Mer, Var 5 de abril de 1918) fue un geógrafo francés. Destacado impulsor de la geografía clásica. Es considerado, el máximo exponente de la geografía regional francesa. De 1899 a 1908 fue catedrático en la Sorbona, donde se formaron las primeras promociones de geógrafos regionales. En 1891 fundó, con M. Dubois, los Annales de Géographie. Entre sus obras destacan: Atlas general, histórico y geográfico (1894) y con carácter póstumo Principios de geografía humana (1922). Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Paul_Vidal_de_La_Blanche

conjunto de técnicas, hábitos, costumbres, que el geógrafo francés denomina géneros de vida, (“*genre de vie*”) una situación de equilibrio entre el hombre y el medio construida históricamente por las sociedades. El territorio transformado por estos géneros de vida es el dominio de civilización⁹. Cravotto poseía numerosas publicaciones de geografía humana cuyos principios impartió en su cátedra a lo largo de toda su trayectoria docente. Debido a esta influencia, constantemente superpone una mirada geográfica a la valoración estética del paisaje.

Al respecto del periplo en automóvil Carlos Baldoira plantea: “ Estados Unidos marca también el encuentro con la carretera en todas sus dimensiones, desde el simple camino de tierra en medio de la llanura, hasta la moderna autopista de varios carriles. Es también el encuentro con los grandes parques nacionales y sus deslumbrantes paisajes naturales. Estas experiencias dejaron su huella en Cravotto, quien años más tarde elaborará su propuesta de *parkway*”.¹⁰ Sin embargo, en 1919 la experiencia de los parkways era incipiente. La mayoría estaban diseñados como *boulevards* que conectaban sectores de parque dentro de las ciudades y aunque había algunos proyectados, -principalmente en New York-, eran escasos los que estaban habilitados. Los parkways que Cravotto pudo haber conocido eran avenidas arboladas de trazado rectilíneo, diseñadas para destacar los puntos extremos del trazado, tales como espacios públicos o edificios significativos, muy diferentes a las serpenteantes carreteras escénicas que se desarrollaron en EEUU en la década del ‘30, y que sirvieron de modelo al Park-way atlántico. El Fairmount Parkway de Filadelfia, -renombrado en 1937 como Benjamin Franklin Parkway-, que Fernández Eiriz señala como probablemente visitado por Cravotto¹¹, corresponde a este primer tipo, ya que es una avenida de trazado recto que conecta el City Hall con el museo de Filadelfia.

9 Ibídem

10 Carlos Baldoira. *Huellas alemanas en el urbanismo en Uruguay*. El caso del Plan Regulador de Montevideo de 1930. Trabajo presentado en el “Seminario de la Carrera”. Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas. UBA. Mayo 2019. pg. 10.

11 Martín Fernández Eiriz. Op.Cit.pg.183.

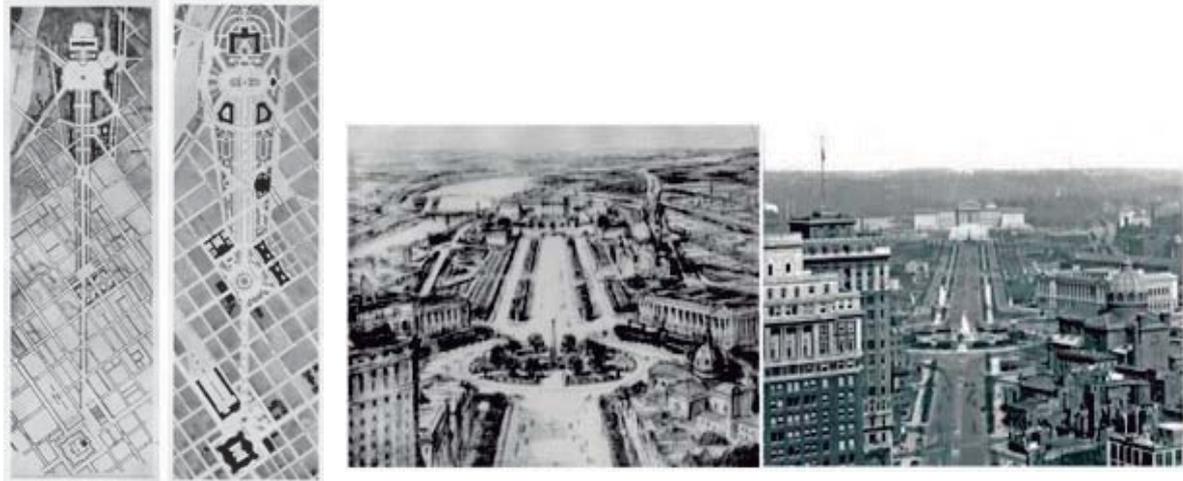


Fig. 14: Fairmount Parkway, Filadelfia. Renombrado en 1937 como Benjamin Franklin Parkway. Proyecto de Paul Cret (1907) reformulado por Jacques Gréber (1917). Fuente: <https://philadelphiaencyclopedia.org/archive/benjamin-franklin-parkway>

El desarrollo de los parkways norteamericanos en su versión moderna tuvo su apogeo en las décadas del '30 al '40. Conjuntamente con la italiana Autostrada de Laghi de 1924 y la Autobahn alemana en 1935, dieron lugar a una profusa bibliografía sobre las carreteras diseñadas para el disfrute del paisaje, en particular artículos en revistas especializadas que la biblioteca de la Facultad de Arquitectura recibía con asiduidad¹². Muchas de estas publicaciones forman parte del acervo presente en su casa-estudio Kalinen. En ellas escribían los profesionales vinculados a la planificación de los parkways, tales como Robert Moses, Gilmore Clarke, Cleveland Rodgers, William Latham, Frederick Olmsted Jr., Francis Cormier, Wilbour H. Simonson, así como teóricos como Clarence Perry, Lewis Mumford y Raymond Unwin. Algunos de estos nombres formaban parte de la prestigiosa red de contactos de Cravotto, como Gilmore Clarke o el propio Lewis Mumford. Además, Cravotto recibía las publicaciones oficiales realizadas en ocasión de la inauguración de importantes parkways y los informes anuales elaborados por la National Capital Park and Planning Commission, desde 1928 a 1932, agencia gubernamental impulsora de la planificación urbana de Washington D.C. y sus alrededores¹³. Cravotto también mantenía una fluida comunicación con el Ing. Carlos María Della Paolera, el paisajista Francisco Holoubek y el arq. Enrique Vautier. Estos dos últimos fueron integrantes -junto al ing. Carlos L.

12 Cabe señalar que Mauricio Cravotto fue Director Honorario de la biblioteca de la Facultad. El Boletín de las Bibliotecas de Montevideo. N°5. Mayo 1934. consigna que la Biblioteca de la Facultad de Arquitectura fue organizada por su "ex-Director Honorario, Mauricio Cravotto".

Fuente: <http://anaforas.fic.edu.uy/jspui/handle/123456789/38762>

13 Biblioteca de la Fundación Cravotto.

Thays¹⁴ -, del equipo multidisciplinario liderado por el Ing. Pascual Palazzo que proyectó la Avda. General Paz, el primer *parkway* de Buenos Aires, inaugurado en 1941. Tanto Holoubek como Vautier, se dirigieron a Cravotto en busca de asesoramiento desde el punto de vista paisajístico para enfrentar de mejor manera el encargo de la Avda. General Paz, según surge de su correspondencia personal.

La idea de trazar carreteras de alcance continental ya estaba presente en el arquitecto al regreso del primer viaje de estudios. El 21 de septiembre de 1921 el diario El Día publica un artículo en el que Cravotto imagina la posibilidad de recorrer América del Sur [en automóvil ?]:

“Con el ejemplo de EEUU donde es posible poner al alcance del pueblo las bellezas de California, del Yosemite, de Colorado, Niágara, Florida o Arizona, y el encanto de las innumerables ciudades y pueblos que reposan en él, no es fantástico creer en la posibilidad de gustar en una misma excursión por Sud América de los hermosos panoramas de Río de Janeiro, de la belleza de las playas de Santos, de la emotividad de la campaña uruguaya, de la atracción de Montevideo, del vértigo bonaerense y más tarde, deleitarse con la quietud de los crepúsculos de Mendoza, para luego dejarse conducir por las potentes paralelas de Chile hasta la exótica tierra de Bolivia, que nos abrirá paso a la claridad peruana con toda la nostalgia de sus cantos incaicos!(...)”.¹⁵

El arquitecto conservaba una gran cantidad de escritos sobre el tema vial, dentro de los que se destaca la traducción mecanografiada del texto de Jac Gubbels “American highways and roadside” realizada por Francisco Holoubek. Jacobus Gubbels, fue un arquitecto paisajista holandés, un profesional consumado en el campo de las carreteras escénicas durante los años 30¹⁶. Holoubek le enviaba a Cravotto estudios sobre circulación vial así como sus proyectos de tipos de cruces en carreteras. Asimismo, existe numerosa cartografía en la que repasaba con lápiz el trazado de las rutas, recurso indispensable como parte del proceso proyectual.

14 Carlos León Thays, el hijo del renombrado paisajista Carlos Thays,

15 Diario “El Día” Montevideo, 21/09/1921. “El embellecimiento de Montevideo. Lo que un viaje reciente ha sugerido al arq. Cravotto”. Pag. 5.

16 Gubbels completó varios proyectos importantes de paisajismo y embellecimiento en el área de Houston en la década de 1920, luego se mudó a Austin, donde participó en proyectos para el Departamento de Parques de la Ciudad de Austin y realizó el diseño de paisaje para el Cementerio Estatal de Texas. La contratación de Gubbels también marcó el establecimiento de una nueva División de Paisaje dentro de la Texas Highway Department para desarrollar y coordinar los esfuerzos de embellecimiento de carreteras. Fuente: Jacobus (Jac) Gubbels (Groningen 1896-Texas 1976), Texas Roadside Parks Study. TxDOT Environmental Affairs Division Released: May 2015. <https://ftp.dot.state.tx.us/pub/txdot-info/env/toolkit/420-14-gui.pdf>



Figs. 15-16: Recorte de prensa sobre la carretera Trans-Brasileña (sic), de Belém a la frontera con Uruguay. En el mapa de la derecha, Cravotto completa el trazado conectándola con una red de rutas nacionales. Mueble A. Fundación Cravotto.

Asimismo son interesantes los croquis que comparan la eficiencia de las carreteras comunes con la *Reichsautobahn*, en aspectos de seguridad, velocidad y economía, realizados luego del viaje de 1938.

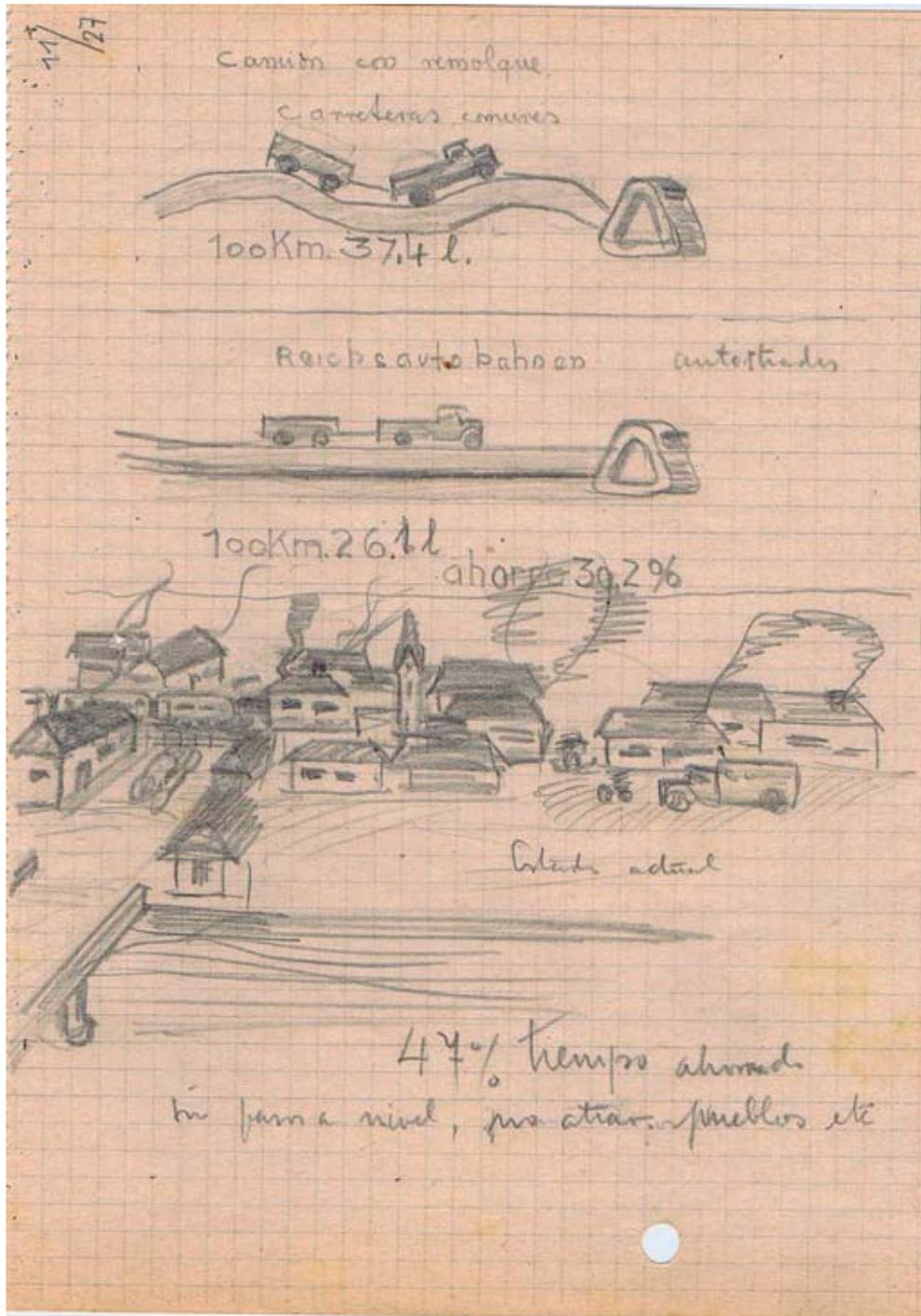


Fig. 17: Mauricio Cravotto. Croquis de estudios comparativos entre carreteras comunes y la Reichsautobahn. Fund. Cravotto. El croquis representa una aldea europea. Se lee: "47% de tiempo ahorrado, sin cruces a nivel, no atraviesa pueblos, etc". Mueble A. Carpeta 7. Fund. Cravotto.

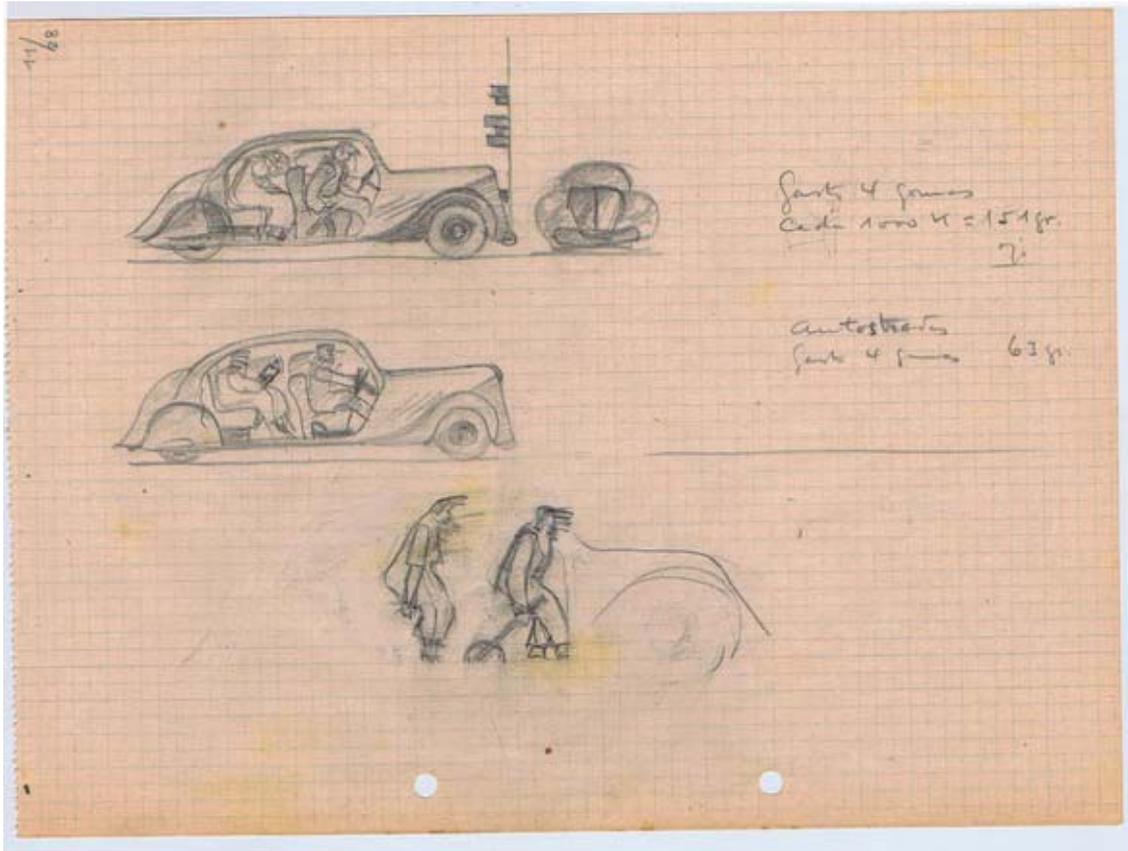


Fig. 18: Mauricio Cravotto. Croquis de estudios comparativos del tránsito en carreteras con cruces a nivel y sin ellos. Circa 1938. Fund. Cravotto .

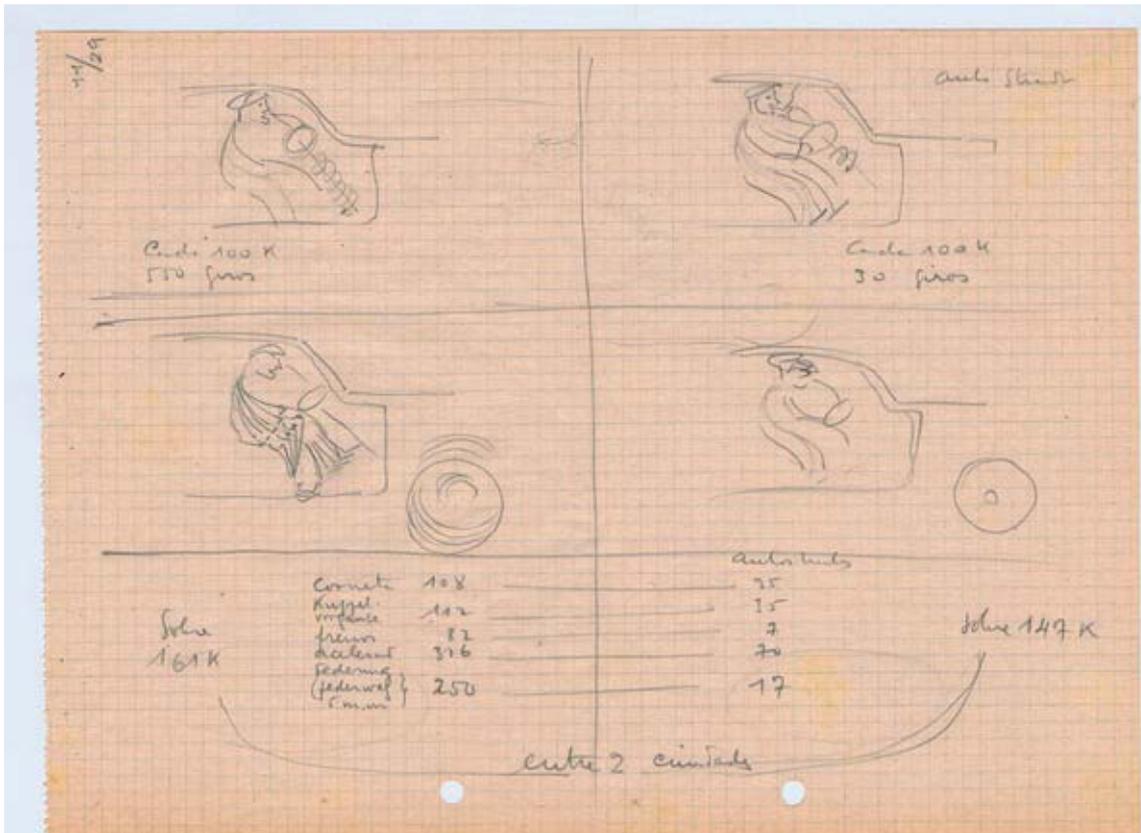


Fig. 19: Mauricio Cravotto. Estudio comparativo de cantidad de giros, frenadas y aceleración (lo que se traduce en gastos en frenos, combustible y neumáticos) entre las carreteras tradicionales y la Autobahn. Circa 1938. Fund. Cravotto .

CAP.II. EL PARK-WAY ATLÁNTICO 1932-1940



Fig.20: Croquis del Park-way atlántico. Mauricio Cravotto, circa 1936. Fundación Cravotto.

II.1 El parque infinito

El 2 de octubre de 1936 a las 17:30 el arquitecto Mauricio Cravotto comenzó la lectura del texto titulado “Urbanización y acondicionamiento agrario-forestal para la costa atlántica uruguaya. Park-way atlántico. 1932-1936”. El evento – transmitido por la radio oficial Cx6 Sodre- se realizó en la sede de A.U.P.E.M (Asociación Uruguaya Para la Educación de las Madres), ubicada en la calle Médanos 1085, actual Javier Barrios Amorín¹. Una primera versión de la propuesta habría sido compartido por Cravotto con sus colegas argentinos de manera informal, en el marco del Primer Congreso de Urbanismo celebrado en Buenos Aires en 1935, con el título de “Plan de la Costa” según surge de la correspondencia mantenida con Ernesto Vautier². Cuatro años después de la lectura, el Park-way atlántico sería presentado en la V Exposición Panamericana de Arquitectos de Montevideo, obteniendo el Gran Premio de Honor.

Cravotto proponía una faja forestada de quinientos metros de ancho y más de trescientos kilómetros de longitud que bordearía la costa atlántica entre Montevideo y la frontera con Brasil. “El Park-way sería una reserva forestal y agraria en forma de cinta, en la cual se establecería un camino-nervio, eje virtual del conjunto”.³ El parque lineal, de propiedad del Estado, se conformaría a partir de la concatenación de las reservas forestales existentes, conjuntamente con otras proyectadas. Una carretera diseñada para la conducción recreativa y el disfrute del paisaje, surcaría el territorio conectando -sin atravesarlos-, una serie de núcleos poblados pequeños dedicados a la producción agro-forestal, así como a los balnearios existentes, donde la actividad turística se sucedería todo el año, superando su tradicional condición estival. Cravotto explicita la diferencia entre la autopista y el parkway: “No es la pista para transitar ciegamente, sino un parque creado por el hombre, por el cual también se transita”.⁴

El texto leído en A.U.P.E.M. (en adelante “Texto del Park-way atlántico”) argumenta que la organización del territorio resultante produciría mejoras importantes para el país desde el punto de vista económico, social y cultural. Expone una mirada integral de la problemática nacional, frente a la cual presenta al Park-way atlántico, como solución para la costa marítima uruguaya, pero que sería según Cravotto “parte de un plan nacional que tengo esbozado⁵ “. En el borrador de este documento, aparece una introducción en la que se exalta la figura de la madre, su

1 Los eventos a realizarse en AU.P.E.M, eran publicados en el periódico católico “El Bien Público”.

2 Mauricio Cravotto. Correspondencia personal. Fundación Cravotto.

3 Mauricio Cravotto, *Urbanización y acondicionamiento agrario-forestal de la costa atlántica uruguaya, Park-way atlántico. 1932-1936*. Fundación Cravotto. Mueble A. Carp.7.Pg. 2.

4 Mauricio Cravotto “Texto del Park-way atlántico” Pag. 5.

5 Ibídem.

abnegación, su rol insustituible en la sociedad, que no fue incluida en la versión final⁶, en la que se aborda el tema sin preámbulos: “ Para el cumplimiento del bienestar de los pueblos en sus etapas de infancia, madurez y vejez, es necesario la presencia de factores concurrentes de diversa índole:” El primer factor es la vivienda digna: el “instrumento principal” de este bienestar. El segundo factor es la alimentación y en el punto tres, se mencionan las necesidades psicológicas y espirituales que se deben atender para lograr aquel bienestar. Al respecto dice: “ (...) también se necesitan otros factores concurrentes de otra índole; como ser pensamientos, directivas, emociones que intervienen en el *cumplimiento espiritual de la vida*”⁷.

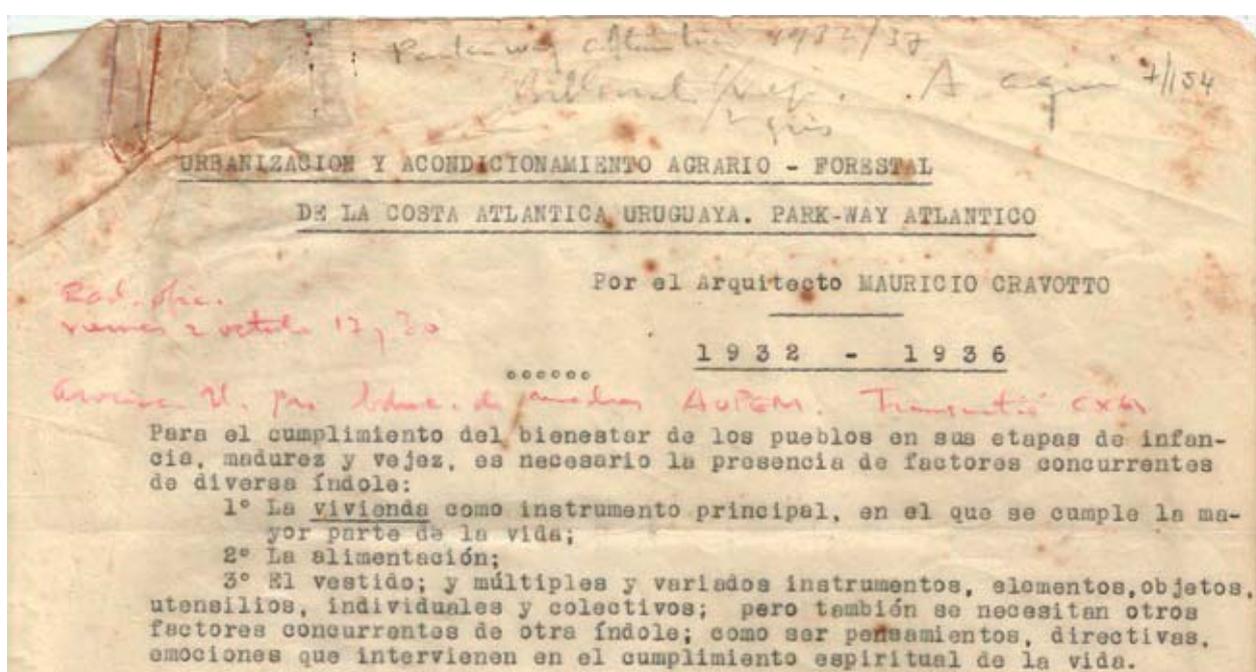


Fig.21: Detalle del texto “Urbanización y acondicionamiento agrario-forestal de la costa atlántica uruguaya, Park-way atlántico. Por el arquitecto Mauricio Cravotto. 1932-1936”. [Texto del Park-way atlántico].En tinta roja, de puño y letra de Cravotto se lee la fecha y hora de la lectura en A.U.P.E.M. Fundación Cravotto. Mueble A. Carp.7.

El siguiente párrafo establece la importancia del núcleo familiar, conformado por el del derecho al trabajo del hombre y a la maternidad de la mujer entendidas como “necesidad imperiosas creativas”, siendo “el hogar con hijos (...) lo más noble de la misión humana sobre la tierra”⁸. A continuación, plantea el problema de la vivienda como la violación de un derecho humano fundamental:

6 Mauricio Cravotto. Borrador manuscrito del Texto del Park-way atlántico. Fund. Cravotto. Mueble A. Carp. 7.
 7 Mauricio Cravotto. “Texto del Park-way atlántico”. Pag. 1. El énfasis es nuestro.
 8 Ibídem.

“¿Y cómo es posible que el local en que esa noble misión se cobija sea primariamente lo más aprovechado por la especulación?. El hogar del hombre que trabaja y la mujer madre, debería tener toda la protección, las garantías de seguridad de vida y de bienestar, como equilibrio exacto con el esfuerzo noble que implica mantenerlo como hogar honesto, durante todos los días que dura una vida”⁹.

Expresa su consternación frente a la cantidad de personas que deben vivir en “en viviendas miserables y a soportar la injusticia de dar su salud física y moral a cambio de buenos negocios para algunos, que especulan con las más nobles energías del país”¹⁰. Frente a este estado de cosas, el Gobierno debe intervenir de manera preventiva y no meramente paliativa, ayudado en su tarea por los técnicos mediante “(..) un Instituto de la vivienda y un Instituto de urbanismo, no como oficinas públicas, administrativas, sino como receptores (...) del clamor popular” , que debe ser consecuencia de una presunción de derecho: “a que se les brinde el instrumento adecuado para realizar esa vida; la vivienda en la ciudad armónica, la vivienda en el agro hermoso”¹¹. Por lo dicho, en la propuesta de 1936 el tema central es la vivienda económica digna, y el Park-way atlántico es una estructura que organiza el territorio para dar respuesta a esta necesidad. Esto es importante dado que Cravotto va cambiando el énfasis sobre los diferentes aspectos en los que incide el Park-way, durante las siguientes dos décadas. La necesidad de desactivar el origen de los conflictos entre la ciudad y el campo para lograr una relación armónica, está presente desde el inicio, así como la belleza entendida como manifestación de esta armonía “natural”.

El texto presenta una lista de consideraciones sobre la situación del país en las que se señala la escasez de viviendas (“un 40% de la población no tiene acceso a vivienda adecuada”), la enorme extensión de Montevideo como “ un grave error”, problemas viales derivados de la “aracnización de las diversas zonas urbanas” que ve como fácilmente solucionables y enfatiza la “necesidad de armonización, especialmente para reducir ese tamaño exagerado [de la ciudad] ” para lograr “una vida más eficiente, más económica, más culta”¹². Se refiere a los niños y ancianos como población vulnerable dependiente del trabajo de los adultos, lo que los mantiene en las ciudades llevando una vida poco saludable. Frente a esto propone que “un sistema de transporte adecuado, rápido y económico les permitiría radicarse a una discreta distancia de la ciudad”, dando lugar a la “agradable formación de pequeños conglomerados urbanos en el campo”¹³. La vida en estos pequeños núcleos proporcionaría un mejor acceso a una buena alimentación, en

9 Ibídem. Subrayado en el original.

10 Ibídem.

11 Ibídem. Subrayado en el original.

12 Mauricio Cravotto. “Texto del Park-way atlántico”. Pag.2.

13 Ibídem.

términos económicos y de salud, así como los beneficios de una vida en contacto con la naturaleza y la vigilancia física y moral del niño, problemática derivada del hacinamiento y precariedad de la vivienda rural en el país, tema que merece desarrollarse más adelante. La siguiente consideración refiere al acceso de estos pequeños núcleos, a “las nobles conquistas de la civilización, permitiendo el desarrollo puro de la cultura¹⁴” es decir, que los avances tecnológicos deben formar parte de la vida en estos conglomerados, tanto como se da en la ciudad. En este sentido, es el Park-way el dispositivo que asegura la conectividad necesaria. La última consideración de la lista se refiere a la relación entre la gran ciudad y la conducta moral: “Considerar, (...) que cuanto más crece la ciudad, más difícil es encauzar la vida por el camino del bien, de la honestidad, del trabajo. Más difícil es también asegurar una nutrición sana y auténtica (...)”¹⁵. Antes de pasar a detallar las características del Park-way como solución, Cravotto concluye: “la vivienda sana, ideal, para nuestros hijos, constituye el problema urgente a resolver¹⁶”.

La tercera página del documento está dedicada a describir las características que debe presentar la vivienda mínima, su relación con el territorio circundante, y su incidencia en el bienestar físico y moral de la población, para terminar estableciendo la vinculación entre vivienda y circulación. A continuación, se desarrolla la argumentación sobre el crecimiento desmesurado de la capital, donde Cravotto reflexiona que además de una correcta planificación regional, es necesaria una modificación sustancial:

“ Mi punto de vista es, para nuestro medio, que no puede haber vivienda mínima si no hay tierra de costo mínimo que la soporte (...) Todos los esfuerzos que se hagan técnica, artística y económicamente por la vivienda en sí, serán vanos si no llegamos parcial o totalmente a reducir ese peso enorme del costo de la tierra, en relación a la vivienda que los soporta”¹⁷.

Luego de esta exposición, plantea la solución en términos generales: “los park-ways estadizados”, e inicia la descripción concreta de la propuesta para la costa atlántica. El texto toma partido frente a los temas urbanísticos del momento: el crecimiento desmesurado de las ciudades, la densidad demográfica, la extensión de la red vial, el problema de la vivienda mínima, la pérdida del contacto con la naturaleza, la segregación campo-ciudad; así como sobre aspectos espirituales y morales que Cravotto considera inherentes a los anteriores¹⁸.

14 Ibídem.

15 Ibídem.

16 Ibídem.

17 Mauricio Cravotto. Op.Cit. Pág.4

18 Ibídem, passim.

Un segundo texto mecanografiado -sin fecha- se titula "Memorándum al señor Presidente de la República Dr. don Gabriel Terra. Datos para la compilación de un proyecto de ley para la creación del Park-way atlántico (organización agrario-forestal vial)". En adelante lo denominaremos "Memorándum". Como hemos visto, es posible ubicarlo temporalmente dentro del periodo de gobierno de facto de Gabriel Terra, probablemente en 1937. Contiene la justificación del park-way y pautas para su realización en dos etapas: de Montevideo a Piriápolis, y de Piriápolis al Chuy. Está remitido por los "vecinos de Atlántida", sintetiza el contenido del texto anterior, reiterando muchos de sus argumentos pero se restringe a la costa, se centra en la concatenación de las áreas forestadas y en el turismo, en la realidad de los balnearios (en particular al rol de Atlántida) y en la implementación del proyecto en etapas. El Memorándum insiste en la necesidad de sancionar un proyecto de ley para la construcción de la vía parque e incluso propone una redacción tentativa del mismo. Cravotto construye su alegato desde el apoyo del colectivo de vecinos:

"Los vecinos de 'Atlántida' podrían prolongar esta exposición, pero encuentran en un proyecto de park-way atlántico, que ha sido explicado al señor Presidente de la República por su autor, la mayor cantidad de argumentos y datos gráficos, y puntos de vista en favor de esta aspiración. En consecuencia, solicitan del señor Presidente se digne prestar apoyo a esa concepción, para lo cual adjuntan la síntesis de las características que pueden servir de base a un proyecto de ley, tendiente a formular el estudio definitivo de un park-way atlántico".

Propone un plazo de cuatro meses para la realización de un estudio técnico que complemente su anteproyecto, y diez meses más para la preparación del proyecto ejecutivo.

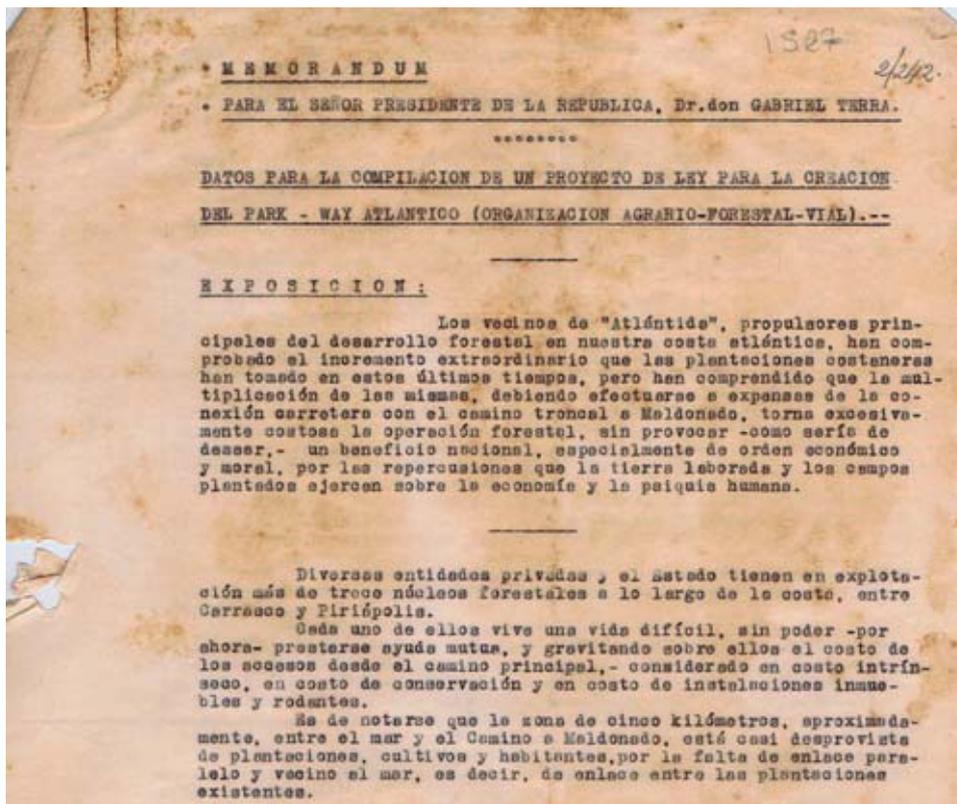


Fig. 22: Memorándum para el Sr. Presidente de la República Dr. don Gabriel Terra. Datos para la compilación de un proyecto de ley para la creación del Park-way atlántico (organización agrario-forestal vial). Detalle de la primera página. Mueble A. Carp 7. Fundación Cravotto.

El Park-way atlántico es concebido como una carretera diseñada para el disfrute del paisaje, y como un dispositivo de planificación territorial para evitar la expansión de la ciudad. Este doble propósito encuentra sus raíces en la experiencia de los *parkways* norteamericanos modernos, que formaban parte del sistema de parques de las grandes metrópolis:

“Park-way, traducido literalmente, significa parque-camino. Nosotros diremos avenida parque. No es solamente una avenida que está marginada por zonas arboladas. Es una verdadera organización longitudinal de parques, con caracteres definidos, con plantaciones y espacios variados, y enhebrados por una avenida nervio que buscando buenos niveles, cumple una misión de enlace entre ciudad y campo o entre regiones de la campaña, y acoge en su seno, viviendas, núcleos, industrias”¹⁹.

El concepto de parkway evolucionó en EEUU desde fines del s. XIX hasta la primera mitad del XX, siendo objeto de distintas interpretaciones, como veremos en el transcurso del presente trabajo. Actualmente, la definición más citada²⁰ es la de Norman T. Newton, quien en su texto *Design on the Land, The Development of Landscape Architecture* (1971), señala las

19 Mauricio Cravotto. “Texto Park-way atlántico”. Pg.5,

20 Según Paul Marriott. Op. cit. pg.8.

características distintivas del *parkway* moderno tomando como primer ejemplo al Bronx River Parkway, completado en 1925. Según Newton, un parkway es una franja de tierra que contiene una carretera dedicada a la conducción recreativa de automóviles no comerciales. Esta ruta que se adapta a la topografía tiene un trazado “de curvas suaves diseñado para las velocidades acordes con los tiempos”. No está concebida para viajar de un punto a otro en el menor tiempo posible, sino para la conducción placentera en entornos agradables. Su cualidad distintiva es que tiene derecho de paso (*right of way*), sin cruces a nivel. Las propiedades colindantes no tienen derecho de luz, aire o acceso sobre la franja del parkway²¹. En general la ruta dentro de la franja es de doble vía con un cantero central. Algunos como el Blue Ridge Parkway²² -la carretera escénica norteamericana por excelencia – recorren parques nacionales de gran belleza natural. En otros, el entorno próximo y el cantero central tienen un tratamiento paisajístico diseñado para apreciar la vegetación desde el automóvil en movimiento. En general los parkways cuentan con puntos de auxilio, estaciones de servicio y miradores, aspecto presente en el park-way de Cravotto definido como un recorrido ameno signado por “numerosos albergues, paradores, sitios de detención para acampar²³”

-
- 21 “It was only with completion of New York’s Bronx River Parkway after World War I that the modern parkway came into being with its clear set of distinguishing characteristics. The term now denoted a strip of land dedicated to recreation and the movement of pleasure vehicles (passenger, not commercial automobiles). The parkway was not itself a road, it *contained* a roadway. The strip of land was not just a highway with uniform grassy borders; it was of significantly varying width, depending on immediate topographic and cultural conditions. The roadway itself differed markedly from that of an ordinary highway in that it was meant for comfortable driving in pleasant surroundings, not merely for getting from one place to another as fast as possible. The alignment was accordingly one of gentle curves, designed for speeds in keeping with the times. Perhaps most important was the distinctive provision that abutting owners had no right of light, air, or access over the parkway strip. It was lack of the limited access factor that most clearly kept the early boulevards from functioning as parkways in the modern sense.” (En inglés, en el original. Traducción de la autora de esta Tesis). Norman T. Newton. *Design on the Land*. Cambridge University, 1971,pg.597.
<https://books.google.com.uy/books?id=wbg9FQdNTAYC&printsec=frontcover&dq=norman+t+newton+design+of+the+land+parkway&hl=es&sa=X&ved=0ahUKewj-gcbDzuXIAhXKLLkGHXrmB0IQ6AEIKTAA#v=onepage&q=norman%20t%20newton%20design%20of%20the%20land%20parkway&f=false> .
- 22 La construcción del Blue Ridge Parkway comenzó en 1935 y fue interrumpida por la Segunda Guerra Mundial. Fue terminado durante las décadas del '50 y '60. Atraviesa 29 condados de Virginia y Carolina del Norte. Ha sido señalada por diversas publicaciones como “American’s favorite Drive”. Fuente:
<https://www.visitroanokeva.com/things-to-do/blue-ridge-parkway/history/>. Con acceso 05/01/2020
- 23 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*. Pág.6.

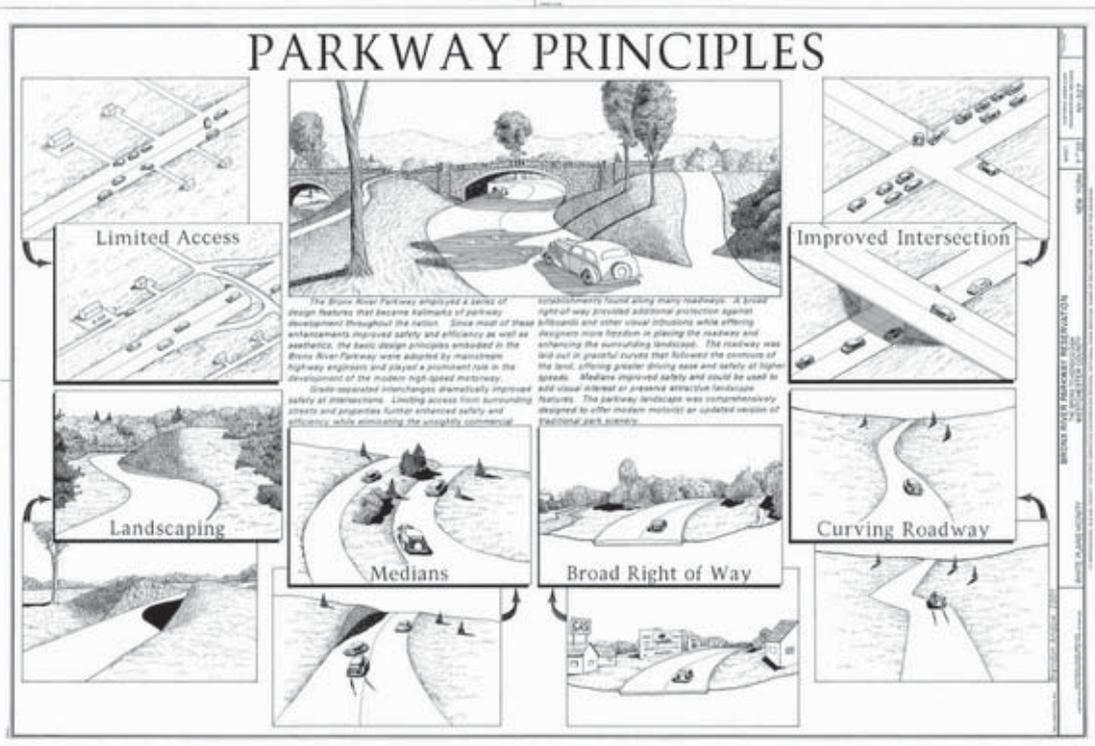


Fig: 23: Principios de los parkways modernos aplicados por primera vez en el Bronx River Parkway. Historic American Engineering Record. National Park Service. Dibujante: Brandon Andow 2001. NY-327 Bronx River Parkway Reservation, The Bronx to Kensico Dam, White Plains, Westchester County, NY. Fuente: <https://www.loc.gov/pictures/item/ny2000.sheet.00007a/>

El Park-way atlántico se ajusta a la definición de Newton tanto en sus aspectos urbanísticos como paisajísticos:

“El park-way tiene el carácter de bosque natural, con algunos sitios más cuidados con destino definido, no tiene caminos como los parques de nuestra ciudad, sino sendas, trillos. Y la avenida nervio es cruzada por sobre o bajo nivel, por alguna otra carretera. El park-way, es, pues, un parque de poco ancho, pero extensísimo. Puede partir desde el centro de las urbes y alcanzar zonas lejanas, variadas u otros núcleos poblados. Existen muchísimos ejemplos en el mundo”.²⁴

A este modelo Mauricio Cravotto le incorpora dimensiones productivas y filosóficas destinadas a resolver problemas de la realidad nacional. Insiste en la necesidad de que toda la franja sea de propiedad del Estado, evitando así los predios frentistas a la ruta para impedir la especulación inmobiliaria.

Otro aspecto importante es que el trazado de esta vía parque debía adaptarse a la topografía de modo de evitar las pendientes pronunciadas; pero sin curvas caprichosas que dilatasen innecesariamente la llegada a destino. El recorrido sinuoso permitiría apreciar el paisaje a la

²⁴ Ibídem. Pág.5.

velocidad del automóvil, de manera fragmentada y sucesiva. Diferentes escenas irían apareciendo frente al conductor luego de cada curva, a la vez que las masas de vegetación irían variando de color, textura y densidad:

“La avenida nervio no la concibo como carretera hormigonada para las super-velocidades automovilísticas, sino como instrumento de trabajo primero, y como ruta vehicular para sesenta kilómetros por hora como máximo, para cumplir una distracción (...) mientras [el hombre que trabaja] contempla los sucesivos encantos de ese park-way creado con arte, con fineza”²⁵.

Se trata de un recorrido recreativo moderno con reminiscencias de paseo pintoresco²⁶.

Esta condición es tributaria de la visión urbano-paisajista de Olmsted, que compondrá mediante los parkways,

“un sistema continuo de espacios naturales asociado a la movilidad, que interpretará la necesidad de comunicación como una oportunidad de extender y ampliar la concepción cinestésica pintoresca a la escala de la metrópoli moderna. El paseo pintoresco por así decirlo, se motoriza y adquiere una nueva escala (...) convirtiendo la necesidad de transporte en oportunidad para poner en relación naturaleza y cultura”²⁷.

Las imágenes realizadas en óleo pastel sobre paneles de madera aglomerada (coloquialmente “cartones”) numerados del 13 al 22 ilustran cronológicamente el proceso de organización del territorio que propone el Park-way atlántico, vinculado a la idea de la “Aldea Feliz”, e integran las dimensiones tangibles e intangibles en las que incide. En la primera imagen del cartón n.º 13 se ve el paisaje típico de la costa balnearia uruguaya, con su extensa playa de arenas blancas y la vegetación costera. Sin embargo, no son turistas quienes contemplan la lejanía desde un mirador de la vía parque, sino tres jinetes a caballo. Desde el inicio se establece la intención de desdibujar los límites entre el territorio productivo rural y el recreativo, la costa. El texto al pie refuerza esta idea, a través de potentes imágenes literarias que integran en una misma visión elementos característicos del paisaje costero con el rural: “Se encuentra un terreno. Tierra, arena, cielo, mar o río, colinas, valles, suaves ondulaciones, viento, sol, vecindades augurales”.

25 Mauricio Cravotto. Pag.6.

26 Lo pintoresco es una categoría estética surgida en el siglo XVIII en el Reino Unido, íntimamente relacionada con el movimiento romántico. El término proviene del vocablo italiano *pittresco*, que significa «similar a la pintura», «a la manera del pintor». queriendo expresar una propiedad de los objetos, paisajes o cualquier otro elemento del mundo de los sentidos que, por sus características, cualidades, belleza o singularidad, es digno de ser pintado, de ser representado en una obra de arte. La estética de lo pintoresco fue desarrollada por autores como William Gilpin (*The Essays on the Picturesque*, 1792), Uvedale Price (*An Essay on the Picturesque as Compared with the Sublime and the Beautiful*, 1794) y Richard Payne Knight (*An Analytical Enquiry into the Principles of Taste*, 1805). Fuente: <https://es.wikipedia.org/wiki/Pintoresco>

27 Añaki Ábalos. Atlas pintoresco. Vol. 2. Los viajes. Ed.G.G. Barcelona, 2008. Pag.95.



Fig 24: Imagen del Park-way atlántico-Aldea feliz. Cartón n.º 13. Fund. Cravotto.

Un croquis a lápiz reproduce la escena y agrega información: "Desde la Sierra de las ánimas mirando hacia Solís".



Fig.25: Croquis del Park-way atlántico. Mauricio Cravotto. 15/01/1936. Album de fotografías "la Aldea Feliz". Fund.. Cravotto

La segunda y tercera imagen muestran a vuelo de pájaro una misma zona de la costa, probablemente la Barra del arroyo Solís. La primera es la situación existente y la segunda, la proyectada.



Fig. 26: Cartón del Park-way atlántico-Aldea feliz. Situación existente. Fund. Cravotto.

Apoyando la secuencia de imágenes se describe el proceso de implantación del park-way. En la primera se lee: "se estudia su suelo, su subsuelo, sus vinculaciones con la región, se planta, se arboriza. La imagen muestra el suelo arenoso de la playa con su rala vegetación autóctona y los meandros del arroyo que desemboca en el mar. En la segunda: "crece la plantación, se definen los espacios técnicos contra el fuego y la circulación, se clarea el espacio, se poetiza". Elementos del mundo tangible e intangible se integran mediante las palabras.



Fig. 27: Park-way atlántico-Aldea feliz. Situación proyectada. Cartón N.º 13. Fund. Cravotto.

Las siguientes imágenes refieren a tres instancias de la implantación de viviendas.

En la primera “Se implantan viviendas sobre un canon espacial. Esto repercute en la armonía del trazado”. La imagen muestra un caserío entre los árboles. Por definición, el *canon* condensa las características que se consideran perfectas en su género, garantizando de esta manera la armonía. De ahí en más, lo artificial se integra perfectamente con la naturaleza: “La geometría toca el suelo sin ofender el ensueño de las copas. El suelo de habitar está pronto”. El caserío se ha convertido en una agrupación ordenada. La tercera imagen ilustra la experiencia individual del habitante: “Casa, árbol, espacio y lejanía forman una unidad con el ser humano y los seres vivientes tan útiles y bellos”.



Fig. 28: Park-way atlántico, Aldea feliz. Proceso de implantación de las viviendas. Cartón N.º 14. Fund. Cravotto

El siguiente cartón muestra la faja arborizada, en proceso de consolidación: “Se establece un encadenamiento forestal. Se consolida el terreno dunícola [sic]. En el futuro podrá crearse un park-way. Mientras, se van formando aldeas”. El respeto por el medio natural forma parte de la sensibilidad artística: “Se estructura la arquitectura forestal como una obra de arte, con un respeto profundo por la superficie del suelo y una consideración del dimensionado del árbol”.

Esta sensibilidad es un requisito indispensable para el éxito de la operación: “Y si no puede estructurarse así, debe nacer por lo menos prolijada por una enjundia poética”. Una vista aérea de la costa con park-way zigzagueante da paso a un panorama desde la carretera, y una postal de una pequeña barca en el río, ilustra la poesía del paisaje autóctono.



Fig.29: Park-way atlántico, Aldea feliz. Proceso de consolidación forestal. Cartón N.º 15. Fund. Cravotto

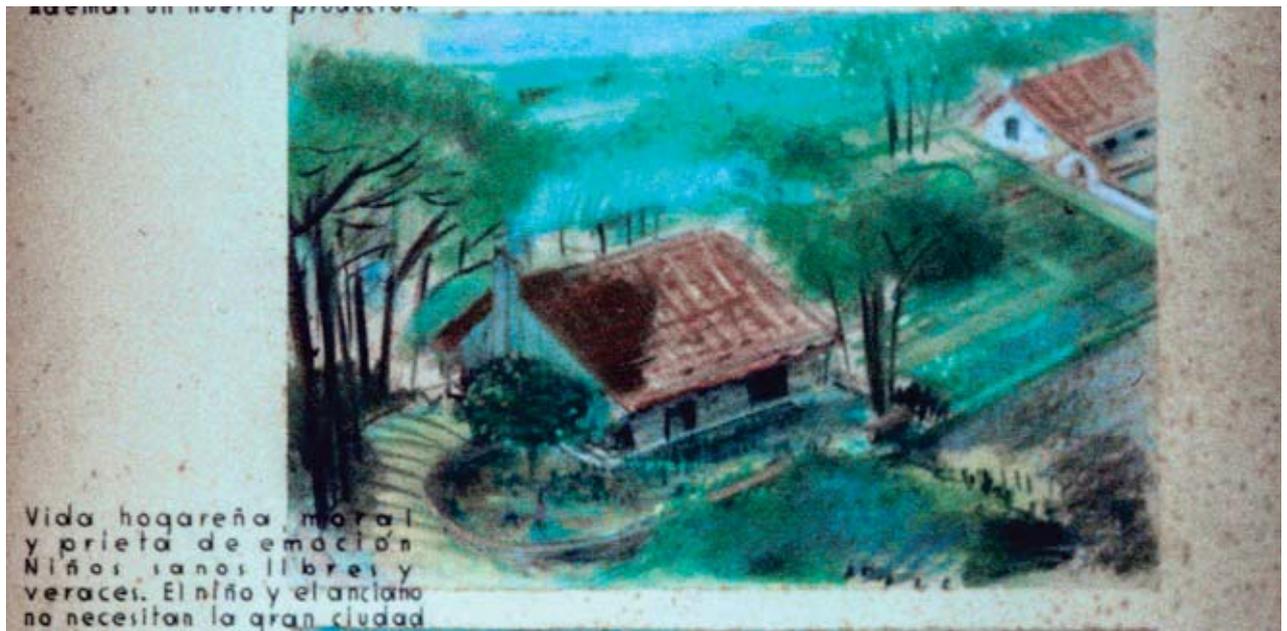


Fig. 30: Park-way atlántico, Aldea feliz. Vivienda tipo. Cartón N.º 16. Fund. Cravotto

A continuación, se propone la unidad productiva básica, conformada por una vivienda mínima con “Un carmen o un patio con frutales y hierba nobles. Además un huerto productor”. Aparecen los aspectos morales de la propuesta: “Vida hogareña, moral y prieta de emoción. Niños sanos libres y veraces. El niño y el anciano no necesitan la gran ciudad”. La vida en contacto con la naturaleza, en un ambiente protegido y controlado, redundando en salud integral, en la mejora del comportamiento y garantiza el bienestar de los más vulnerables. Las viviendas se reúnen en torno a un centro caracterizado, que presenta un aspecto que contrasta con la arquitectura vernácula de las viviendas. El contraste sugiere que las viviendas son producto de la autoconstrucción con materiales del lugar, mientras que los edificios para el centro caracterizado están diseñados por un profesional y construidos por instituciones estatales.



Fig. 31: Park-way atlántico, Aldea feliz. Proceso de consolidación forestal. Cartón N.º 16. “Centro caracterizado modesto, sincero y de tranquila intimidad”.Fund. Cravotto

El “centro de intercambio de artesanos y labriegos, hombres de bien saber y niños puros que van a la escuela inmediata” vuelve a estar representado edificios de aspecto tradicional, organizados en torno a un patio central. En la siguiente imagen es posible distinguir -a pesar de su deterioro- miles de núcleos “de noble nacer” a salvo de los males de la “máquina artificiosa y pedante que es la ciudad moderna”. La última imagen refiere a la primera, ya que la armonía alcanzada se expresa en la perfección del trazado geométrico, lo que viene a ser a verificación “natural” de la delicadeza con la que se habría posado la geometría sobre el territorio. Y concluye: “La traza del poblado es respuesta a una armonía integral. Esta es la simple geometría de la ‘Aldea Feliz’ ”. El discurso vincula la naturaleza con el arte, con la vida sana y el equilibrio moral. Mauricio Cravotto imagina una sociedad basada en la producción agrícola auto suficiente, artesanal, con una fuerte espiritualidad -no necesariamente religiosa-, que es “sana moralmente”, debido a su relación armónica con la naturaleza.

Estas imágenes y sus textos merecerían ser objeto de una investigación aparte, por su riqueza estética y espesor semiótico. Dado que no son los únicos recaudos, ni los más fidedignos, se ha optado por mantener el objetivo de dar una visión panorámica del caso. Por este motivo hemos enunciado los aspectos que nos resultan más significativos, confiando en futuros abordajes.



Fig. 32: Park-way atlántico, Aldea feliz. Cartón n.º 17. Fund. Cravotto

El Park-way atlántico es además una concatenación zonas forestadas existentes y proyectadas, que conforma una cinta de 3.000 hectáreas. Cravotto realiza una lista exhaustiva de los km de bosque existente, desde Carrasco a Piriápolis.

“Dos operaciones son necesarias para llegar a formar ese park-way. Primero: plantar árboles a razón de 700 por hectárea, consolidándose con el tiempo las numerosas dunas costaneras. Segundo: Crecidos los árboles, construir el camino (...).... Ahora bien: setecientos árboles plantados y crecidos por hectárea, representan en las 3,000 hás, 2:100.000 árboles, de los cuales se extraerían en un futuro 600,000 para clarificar el bosque, crear los aspectos paisajistas y realizar construcciones. El millón y medio restante, a los veinte años representa desde luego una riqueza forestal, y, como veremos, fuente de salud y paz, combustible y material de construcción”.²⁸

Al respecto plantea Viana que el uso del park-way como tierra a forestar por el Estado “no se agota en la intención calificadora del paisaje; se valora el recurso maderero renovable como un beneficio neto emergente de la inversión, tanto por su valor de mercado como por su potencialidad energética”²⁹. La operación debía estar sustentada por el Estado pero con el aporte de los privados. La idea de la “tierra de costo cero”, -explica Cravotto- proviene del libro de Carlos Vaz Ferreira *La propiedad de la tierra*³⁰. El Park-way impediría la conformación de una ciudad lineal costera, tal como sucede actualmente³¹:

“Esos llamados ‘balnearios’ deben ser parte de un todo armónico, y no deben crecer indefinidamente, tanto más cuanto que ya existen localizaciones aproximadamente cada diez kilómetros. No es un ideal llegar a una ciudad lineal ‘balnearia’, especialmente para los que ya se alojan en la Capital, sino que, en última instancia ello sucediera (...) en caso de que, paralelamente a la cinta-ciudad existiese el núcleo productor que determinara la necesidad permanente de alojarse en tal forma”³².



Figura 33: Plano que muestra la concatenación de zonas forestadas existentes con las proyectadas. Realizado en papel calco sobre mapa del Uruguay de 1932. Fundación Cravotto. Mueble A. Carp.7.

28 Mauricio Cravotto, op.cit, Pág. 5-6.

29 Isabel Viana. Op.Cit. Pág.42

30 Carlos Vaz Ferreira. *Sobre la Propiedad de la Tierra*. Talleres Gráficos Barreiro A. y Ramos. Montevideo Ed. 1918. Biblioteca .Fund. Cravotto.

31 Nos referimos a la connurbación de balnearios denominada “Ciudad de la Costa”.

32 Mauricio Cravotto. Op.Cit. Pag.9.

Los pueblos agrarios y los balnearios, estarían dispuestos en forma adyacente, en una estructura de peine, sobre caminos secundarios. Estarían conectados por el park-way para permitir los intercambios y la necesaria comunicación entre ellos, pero a salvo de la superabundancia de estímulos producida en la vida urbana, considerados como nocivos. En el Memorándum plantea: “Puede usarse el park-way como instrumento de descentralización de la capital, como zona para instalar todos los pequeños conglomerados que tengan relación con la vida más sana y más pura del habitante de la región; como fuente de nutrición correcta, como fuente de perfeccionamiento espiritual y moral.”³³



Fig.34 Detalle de los balnearios Atlántida y La Floresta. Las líneas punteadas representan el trazado propuesto. Fund. Cravotto.

Los conglomerados, que Cravotto denomina “pequeñas aldeas modernas³⁴” debía alcanzar un máximo de 800 habitantes, dedicadas a actividades de tipo agrícola y artesanal. El texto describe un paisaje bucólico:

“Las viviendas, entre árboles y flores. Pocas vías de tránsito para acceder a esas viviendas, economizando gastos viales. Los predios, sin verjas ni cercos, separados por flores. Con el andar del tiempo, este espectáculo convencería a los hombres -que quieren vivir en la selva de piedra que es la ciudad- de *que la vida en las aldeas es más pura y más noble (...)*”³⁵.

La estructura también organiza las colonias de vacaciones discriminadas por actividad laboral: las madres, los maestros, los empleados, los hombres que trabajan, independizando estos grupos sociales de su localización geográfica, para lograr la ocupación permanente durante todo el año, al contrario de lo que sucede habitualmente en los balnearios.

33 Mauricio Cravotto. Memorándum, pg.2.

34 Mauricio Cravotto. Texto del Park-way atlántico. Pág.6.

35 Ibídem. Pag.6-7. El énfasis es nuestro.

En 1940, el Park-way atlántico es presentado en la V Exposición Panamericana de Arquitectura y Urbanística de Montevideo, realizada con motivo del congreso homónimo. El jurado internacional, conformado por R. Vigoroux, E.P. Baroffio, R. Marquina, A. Sáenz García, J. Arango, J. Clarence Levi, P. Candiota y Carlos E. Becker le otorgó el Gran Premio de Honor “por la totalidad de los trabajos presentados”³⁶. El plano original en tela ha sufrido un importante deterioro, pero se conservan las diapositivas del original tomadas por Cravotto a partir de las cuales se ha realizado el foto montaje de la figura 35 y un borrador realizado sobre un mapa costero de Uruguay (fig.36).



Fig.35: Plano del Park-way atlántico presentado en la V Exposición Panamericana de Arquitectura de 1940. Foto montaje realizado a partir de diapositivas pertenecientes a la Fundación Cravotto. Digitalización: Servicio de Medios Audiovisuales. Fadu. U.de la R. En el anexo documental se adjunta una reproducción tamaño A3

Es interesante observar que la forma de representar el Park-way es la misma que se utilizaba en las publicaciones norteamericanas de la época: la ruta existente con línea continua, la ruta proyectada con línea punteada (línea-espacio o punto-espacio según la etapa), las zonas forestadas como manchas de puntos regulares.

36 Actas de la V Exposición Panamericana de Arquitectura y Urbanismo de 1940. Farq. U. de la R. pg. 584.

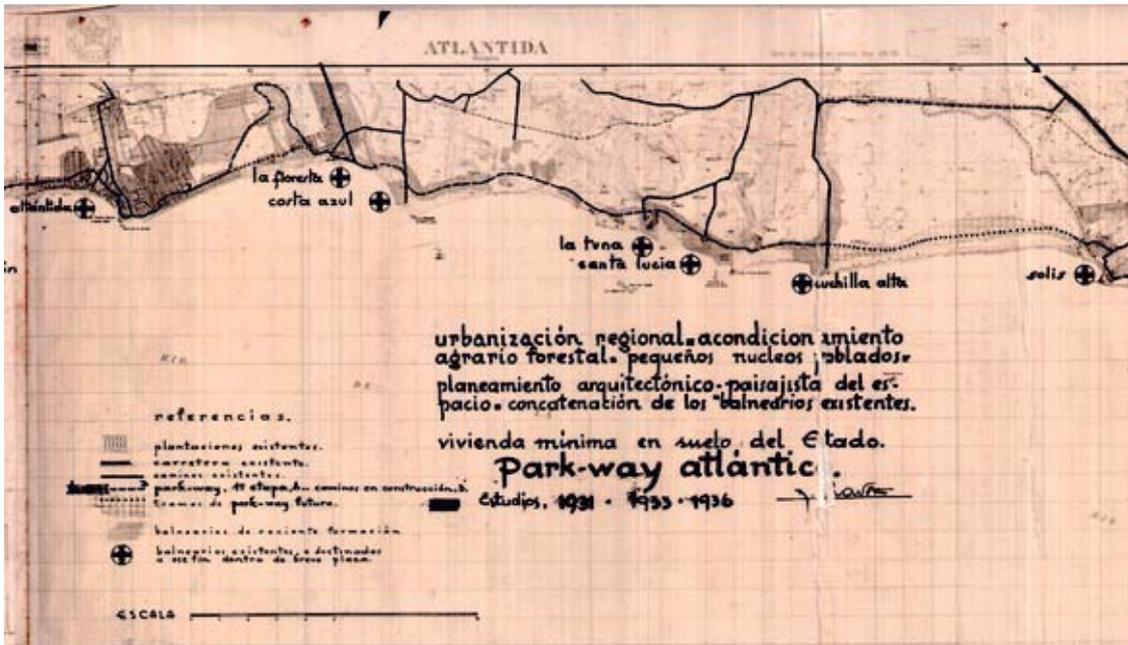


Fig.36: Park-way atlántico. Detalle del plano “Estudios 1931-1933-1936”. Firmado por su autor. Circa 1936. Se aprecia en las referencias que los tramos de carretera existente se grafican con línea continua y los de Park-way a construir con línea-espacio y punto-espacio según se trate de la primera o segunda etapa. Fund. Cravotto



Fig 37: Plano del Henry Hudson Parkway. Se ve el trazado del parkway recién inaugurado con línea continua y las etapas subsiguientes en línea punteada. Extraído de “Opening of the Henry Hudson Parkway”. Publicado en ocasión de su inauguración. Diciembre 12 de 1936. Ejemplar perteneciente a Mauricio Cravotto. Fund. Cravotto.

El plano de la fig. 36 se titula “Urbanización regional = acondicionamiento agrario forestal= núcleos poblados. Y agrega: “Planeamiento arquitectónico-paisajista del espacio + concatenación de los balnearios existentes. Vivienda mínima en el suelo del Estado”. Tanto en este como en otros gráficos más pequeños realizados sobre mapas, los núcleos poblados son concebidos todavía como balnearios concatenados, aún cuando en el texto de octubre de 1936 aparece la denominación “aldeas modernas”. Es en 1940 cuando el encabezado del plano hace el énfasis en la aldea como el modelo a reproducir:

“ Centenares de aldeas para una reducida población estable con viviendas en cada una de ellas para gentes de otros lares en su vocación rotativa. Cultivos pequeños, industrias, escuelas, centros de protección humana. Una faja de tierra arborizada del estado. Vivienda mínima sobre tierra de costo cero para los fines de implantación de moradas. Las escuelas en un PARQUE. La TIERRA de habitación totalmente conquistada. Operación financiada por el Estado y particulares. 3.000 hectáreas forestadas”³⁷.

El Park-way tiene escala territorial, pero no es la metrópolis extendida. Es una estructura en forma de peine destinada a controlar la urbanización del territorio con el recurso de la atomización. “Centenares de aldeas” parece ser una cantidad limitada en términos urbanísticos modernos; en las que vive una “reducida” población estable, con “algunas” viviendas para turistas (“gente de otros lares en su vocación rotativa”³⁸). Siguen las palabras que miden, que controlan, que restringen: “cultivos pequeños”, “vivienda mínima”. La idea de organizar el territorio en aldeas formaba parte del debate disciplinar de las décadas del ‘20 y el ‘30 en relación al control del crecimiento de las metrópolis, tanto en Inglaterra como en EEUU. Luego de su viaje a Alemania e Italia en 1938 ³⁹ Cravotto escribe varias páginas que exaltan la vida aldeana y al campesino en oposición a la ciudad moderna y al ciudadano⁴⁰. La propuesta de 1940 se nutre de esta sensibilidad. De ahí en más el park-way de Cravotto y la aldea se vinculan y justifican mutuamente. En esta “urbanización agro forestal”, la tierra tiene “costo cero para la implantación de moradas”.

La casa aldeana es un “carmen”, o sea una vivienda más una porción de tierra destinada a la vez a huerto y jardín. La morada entonces, es la tierra habitada y cultivada, condición indispensable para recuperar el contacto del ser humano con la naturaleza. El propósito es inculcar el valor del trabajo, de la constancia, de la estabilidad y la corrección moral.

37 En mayúsculas en el original.

38 La “vocación rotativa” refiere al turismo interno.

39 Mauricio Cravotto. “Meditaciones”. Manuscrito. Marzo -octubre de 1938. Mueble G. Fund. Cravotto..

40 Jorge Nudelman discute las connotaciones políticas de este viaje en su Tesis doctoral. *Tres visitantes en París. Los colaboradores uruguayos de Le Corbusier*. Capítulo 1: 1929. Pag. 29.

El valor educativo de esta forma de vida propiciada por el Park-way se expresa en la frase “las escuelas en el PARQUE⁴¹”. La educación de los niños en contacto con la naturaleza es el garante del bienestar moral, de la protección de los más débiles: niños y ancianos. Estos conceptos estarán siempre presentes en el discurso de Cravotto. Desde su origen se trata de una organización agraria y forestal. Por lo tanto, pretende conformarse como un modelo basado en la producción agrícola en pequeños predios combinadas con franjas forestadas de gran extensión, que permiten la comunicación.

Uno de los gráficos más pregnantes es sin duda el croquis que ilustra este capítulo. La faja forestada atraviesa oblicuamente el encuadre comunicando dinamismo, la mancha de color se superpone a una retícula apenas insinuada, dialoga con el río que la atraviesa serpenteando. Al pie se lee: “ El estado dá [sic] o presta la tierra y la plantación para el establecimiento de núcleos e industrias”. A continuación: “Los pueblos agrarios son siempre los que han soportado sin cambios los embates polífticos. Son recios ancianos venerables. Son medibles como un olivo por milenios!”.



Fig.38: M. Cravotto. Croquis del Park-way atlántco. Detalle del texto sobre los “pueblos agrarios”. s/f. Fund. Cravotto.

Para Cravotto los campesinos son como árboles, -metáfora que utiliza reiteradamente – : arraigados, estables, generosos, pacíficos, productivos. Luego del viaje de 1938, escribe:

“Este hombre habituado a saber que la propia “saggezza”⁴²se aprende en soledad, que sólo venciendo lealmente, pasando por trechos difíciles, se aprende a comulgar con la grandeza. La gran ciudad oculta los más simples fenómenos de la naturaleza visible. Oculta las más grandes y viles pasiones. Permite la más cruel de las explotaciones: explota la credulidad humana”⁴³.

Las frases condensan el profundo valor que le otorga Cravotto a la vida rural organizada en estas aldeas en las que no hay excesivo contacto ni promiscuidad. El Park-way permite la relación del ser humano con la naturaleza a escala individual, mediada por el trabajo artesanal

41 En mayúsculas en el original.

42 Del italiano: “sabiduría”.

43 Mauricio Cravotto. “Meditaciones”. Manuscrito. Marzo -octubre de 1938. Mueble G. Pág.7.Fund. Cravotto.

y la producción autosuficiente, la que genera un paisaje antropizado de manera armónica. A una escala macro, persisten las formas de producción industrial modernas que siguen teniendo cabida, según la lógica de la concentración urbana, pero mitigadas por el dispositivo de control. Esta armonía en todas las cosas se manifiesta en el equilibrio espiritual y moral del individuo. El habitante del campo es sencillo, posee una sabiduría sin erudición que alcanza a través de la interpretación de los fenómenos naturales y su arraigo a la tierra. El park-way asegura el equilibrio entre el progreso civilizatorio y el modo de vida rural. Cravotto le adjudica además la capacidad de educar a la población y un efecto moralizador en razón de su óptima relación entre naturaleza y civilización, un ejemplo de medida trasladable al comportamiento humano:

“El park-way exalta las posibilidades de modelar el carácter del habitante, su manera de ser, de vivir y pensar, por la presencia permanente de las formas y formaciones naturales, armonizadas o puestas en evidencia por el hombre. Disipa la temeridad y el afán de ‘records’, estimula la consideración de los semejantes, calma las reacciones violentas y educa, especialmente si el trazado se amolda a las condiciones geográficas de la zona en que está implantado”.⁴⁴

Cravotto propone un dispositivo físico multiescalar que intenta generar una síntesis armónica entre naturaleza y artefacto, para resolver los principales problemas producidos por la vida moderna. Esta operación se realiza por medio del arte: “El gran rol de la cultura y el arte es hacer el bien total, adentrándose en los procesos y en las cosas más humildes y sencillas del vivir”⁴⁵. A continuación, se analizará el Park-way como carretera escénica, como dispositivo de organización territorial, y como dispensador de bienestar social y moral.

44 Mauricio Cravotto. Memorándum, pg.3.

45 Mauricio Cravotto. Texto del Park-way atlántico. Pag. 10.



Fig.39: Perspectiva del Park-way atlántico. Fund. Cravotto.

II.2. Panoramas desde el asfalto

A pesar de la elocuencia de algunos gráficos disponibles, el Park-way atlántico se da a conocer a través de imágenes literarias. En cada uno de los cartones, el texto es parte fundamental de la propuesta y será la palabra escrita la forma preferida por Cravotto de revisar la idea desde 1940 a 1955. Curiosamente, este modo de operar se asemeja a la práctica paisajística de Olmsted quien intervenía poco en los gráficos, pero se encargaba de las descripciones literarias, a las que otorgaba un rol decisivo en la difusión de sus ideas¹.

A diferencia del plano extendido presentado en la V Exposición, en el que es posible visualizar todo el proyecto de una vez, en la lectura de 1936 la información se fue brindando de manera fragmentada a medida que las imágenes literarias se sucedían, tal como las vistas del entorno mientras se recorre una vía parque. El Park-way atlántico se iba desplegando durante el relato realizado por Cravotto, estimulando progresivamente la imaginación de los radioescuchas. Sobre este punto nos parece pertinente aludir a la discusión planteada por Ives-Alain Bois y recogida por Iñaki Ábalos, acerca del antagonismo entre el punto de vista aéreo que nos brinda una visión totalizadora, “gestaltista” del espacio y la visión peripatética, deambulatoria, fragmentada y múltiple propia del modo pintoresco de recorrer el paisaje². Y si bien esta se refiere a la obra escultórica de Serra, su análisis desarrolla con precisión cuestiones inherentes al modo pintoresco de concebir, representar y transitar el paisaje. Los tres aspectos que Bois señala sobre el pintoresco son: la aversión a concebir el paisaje desde la geometría en planta; la necesidad del *flâneur*, de la percepción ambulatoria y por último, las similitudes entre la composición paisajística y la literaria, en la que cita a Capability Brown: “aquí, me dijo al señalar con el dedo, pongo una coma y allí (...) pongo dos puntos porque es necesario un giro más decidido; en otro lugar, donde es deseable una interrupción para detener la vista, pongo un paréntesis; después un punto final, y abordo otro tema”.³ Ábalos plantea que la elasticidad del ideario estético pintoresco ha permitido nuevas formulaciones adaptadas a los problemas y valores actuales, uno de los cuales es el cuestionamiento contemporáneo a la relación dialéctica entre naturaleza y artificio heredada de la modernidad⁴. En ese sentido, los parkways norteamericanos parecen erigirse como pioneros de este cuestionamiento, uno de los últimos reductos del recorrido pintoresco de la modernidad.

1 Ábalos. Atlas pintoresco. Vol. 2. Los viajes. Ed.G.G. Barcelona, 2008. Pag.109.

2 Ives-Alain Bois. *Paseo pintoresco por Clara Clara*.1983. En Iñaki Ábalos. Naturaleza y Artificio. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2009. Pag.49-81.

3 Weibenson, Dora. The picturesque garden in France, Princeton University Press, Princeton 1978, pag.74. Citado por Ives-Alain Bois, op.cit, pag. 68.

4 Iñaki Abalos. Opl Cit. 2009. Pág. 7.

Escribe Cravotto: “El park-way no es el camino más corto entre dos zonas medido en tiempo, sino medido en tranquilidad vehicular, en amenidad, en variedad, en ahorro de energía humana, en goce profundo y noble”⁵. Por “tranquilidad vehicular” entiende la circulación segura por la doble vía, sin cruces a nivel ni atravesamientos. Esta seguridad deriva de la experiencia norteamericana en relación a su diseño y construcción, la que se detalla en la profusa bibliografía de la época. El estudio de las pendientes, del trazado óptimo, de las banquetas y las condiciones del suelo obsesiona a los ingenieros⁶, que los supeditan tanto a las condiciones de seguridad como al disfrute del paisaje y la normativa legal sobre la franja apoya este objetivo. El diseño de los puentes elevados es una preocupación central de los *landscape architects* que supervisan los equipos multidisciplinarios. En este mismo sentido, Cravotto plantea que “lo que puede concebirse y debe destacarse” del entorno por donde pasará una ruta es “ la labor primaria de tres colaboradores esenciales: el ingeniero vial, el arquitecto paisajista y urbanista y el geobotánico”⁷. Pero además el parkway expresa la metáfora de la libertad individual que brinda el automóvil, concebida desde una sensibilidad masculina. Al respecto Giedion dice:

“ Vistas a vuelo de pájaro, permiten mostrar el grandioso movimiento de la pista, la belleza de su trazado, la agradable continuidad de sus curvas; pero es solamente manejando el volante del automóvil como uno se puede dar cuenta de su verdadero significado: la liberación de las inesperadas señales luminosas y de los cruces con otras vías, y la libertad para la marcha, sin interrupciones ni tentaciones inhumanas, en las líneas rectas, de alcanzar velocidades peligrosas. (...) El conductor goza de un pleno dominio, y la máquina, de libertad.”⁸

La “amenidad” y “variedad”, son categorías de la belleza pintoresca y están ligados al concepto de “armonía”, omnipresente en el universo intelectual de Cravotto. La amenidad es la cualidad del paisaje de ser entretenido, de recrear la vista con la variedad de percepciones que brinda la vía parque. Su trazado permite apreciar el entorno de manera secuencial, fragmentada y sorpresiva:

“ Es la variedad lo que hace ameno un largo recorrido. Basta pensar el efecto estético de los prados florales, de las múltiples zonas de floricultura que podrían encontrarse en la ruta, y comparar eso con el espectáculo de campos desnudos y la cinta de hormigón recta actual en otros lugares, para tener una idea de la sensación de bienestar que se obtendría al contemplar las coloraciones, las disposiciones, los cuadros que se formarían entre la masa arbolada en constante variación”.⁹

5 Mauricio Cravotto. Memorándum. Pág.2.

6 Como ejemplo: Haslett Bell. *New road construction in western National Parks. Notes on the building of roads in scenic areas*. En *Landscape Architecture Review*. vol XXXI, Jan 1941 N°2 pg 63-67.

7 Mauricio Cravotto. “Un autocarril”. Mecanografiado. A,2c,81. Pág.1. Fund.Cravotto.

8 Siegfried Giedion. *Espacio, tiempo y arquitectura*. Barcelona : Reverté, 2009. Págs. 755-756

9 *Ibíd.* Pág.6.

La naturaleza circundante, cuidadosamente controlada, conformaría estos “cuadros”, estas escenas que merecen ser pintadas, panoramas en movimiento que se suceden frente al conductor, con cada curva del trayecto. Por lo tanto, la experiencia es asimilable a la del paseo pintoresco, cuyas cualidades han sido definidas por William Hogarth en su *Analisis of Beauty* (1767). Hogarth estableció siete categorías estéticas en el afán de “corregir las fluctuantes ideas sobre el gusto”¹⁰, a saber: fineza, variedad, regularidad, simplicidad o distinción, intrincación y cantidad. Dedicó varios capítulos de su libro al estudio de las líneas sinuosas o serpenteantes, otorgándole una gran importancia en la composición estética. De hecho denominaba “Line of Grace”, a este tipo de trazado. Un símbolo a manera de trofeo compuesto por un triángulo que contiene una línea curva y que reza: “variety” ilustra a portada de su libro, acompañado de versos de Milton que asocian la belleza de Eva, con su profusión de líneas curvas.¹¹

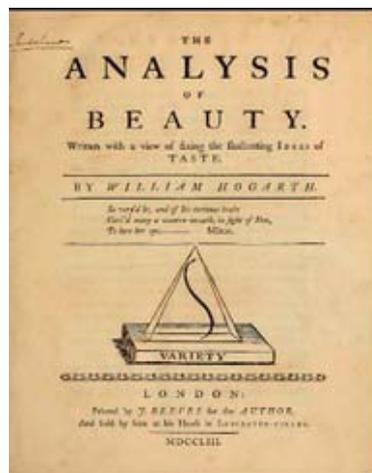


Fig40: Portada de “The Analysis of Beauty” de W. Hogarth. Fuente: archive.org.

El modo hegemónico de entender el paisaje proveniente de la *British Landscape Association*, -la epítome del Pintoresco- influyó en el gusto y la sensibilidad norteamericana desde sus inicios

10 En inglés en el original: “written with a view of fixing the fluctuating ideas of taste”. Traducción de la autora. William Hogarth. *The Analysis of Beauty*. Printed by J. Reeves for the author and sold by him at his house in Leicester-Fields, 1767. Portada. Fuente: <https://archive.org/details/analysisofbeauty00hoga/page/n3>

11 So varied be, and of his tortuous train / curl'd many a wanton wreath, in fight of Eve, / to lure her Eye- / Milton. En inglés, en el original. *Ibidem*.

como nación¹², fue posteriormente reformulado por el nuevo pintoresco estadounidense¹³ que exaltaba el paisaje sublime de los territorios inexplorados (*wilderness*), y consolidada por el naturalismo de Frederick Law Olmsted, quien influyó de modo determinante en la mirada sobre el paisaje en EEUU durante la primera mitad del s.XX.

La incidencia de la sensibilidad pintoresca en el diseño de los parkways norteamericanos ha sido tratada por diversos autores. Paul Marriott ha establecido que los antecedentes de los parkways automovilísticos modernos se encuentran en los caminos para carruajes proyectados por Olmsted y Vaux para el Central Park¹⁴. Estos recorridos sinuosos estaban inspirados en la tradición inglesa de los *drives* y *approaches* trazados dentro de cementerios, parques y residencias privadas durante el s.XIX, con el propósito de apreciar el entorno a la velocidad de los vehículos tirados por caballos. Una de las figuras precursoras de este nuevo modo de recorrer el paisaje, fue Humphry Repton (1752-1818) quien mediante sus más de cien Red Books, desarrolló una teoría sobre los *drives* -senderos para carruajes dentro de las propiedades privadas- y *approaches* -caminos de acceso a estas mansiones-, cuyos trazados curvilíneos permitían apreciar un paisaje de apariencia silvestre, pero diseñado en todos sus detalles. El camino vehicular estaba signado por eventos inesperados, como *follies*, cursos de agua, y puntos de vista singulares¹⁵. Marriott señala el surgimiento de esta nueva relación cinestésica con el paisaje y su influencia en la posterior concepción del parkway:

“A finales del siglo XVIII, se hizo popular en Gran Bretaña la idea de viajar en un vehículo para apreciar la naturaleza y el paisaje. (...) Hacia principios del S.XIX, el desarrollo de la ingeniería de construcción y pavimentación de caminos unida a las claves paisajísticas hegemónicas del Movimiento Pintoresco hicieron posible el surgimiento de la preocupación por el diseño basado en el movimiento. (...) Lo que comenzó como un pasatiempo de las clases altas, posteriormente fue popularizado en los parques públicos de América y más tarde se convirtió en el ‘Sunday Drive’ de la temprana era del automóvil.¹⁶

Surge así una nueva relación del vehículo en movimiento con el paisaje y la exacerbación de los efectos de “sorpresa y novedad” que estos nuevos caminos vehiculares aportaban.

12 Fue el propio George Washington (1732- - 1799) quien introdujo la idea de un camino serpenteante de aproximación en su propiedad de Mont Vermont. La decisión de Washington de construir un camino de aproximación serpenteante en lugar de una avenida formal bordeada de árboles reflejó una sofisticada adaptación de los conceptos británicos y demostró una sensibilidad estética hacia el paisaje y el escenario que fue un alejamiento dramático de las tradiciones de diseño axial aceptadas por los colonos del Nuevo Mundo y todavía considerados de moda. (Marriott, Op.Cit., pg.189-193.)

13 La Escuela de Pintura del Río Hudson, los cementerios rurales y el turismo pintoresco, estableció un aprecio por las cualidades y características únicas del paisaje estadounidense y el paisaje doméstico. Washington fue uno de los primeros coleccionistas de pinturas de paisajes estadounidenses. La apreciación de Washington por el estado natural del río Potomac auguraría los comienzos del pintoresco estadounidense. (Marriott, Op.Cit. pg. 193-196.)

14 Paul Marriott. Op.Cit. Passim.

15 Ibídem. Pp. 486.

16 Ibídem. Pág. 33.

Mary E. Myers en su artículo *Power of the Picturesque: Motorists' Perceptions of the Blue Ridge Parkway*, determinó que la experiencia perceptiva contemporánea en el Blue Ridge Parkway es consistente con las teorías pintorescas de Hogarth y Burke. Los visitantes indicaron una preferencia por la curvatura inversa en la estructura del parkway (*Line of Grace* de Hogarth) y por el color y la textura de la planta. "Hubo un fuerte apoyo a la noción de Burke de que la emoción positiva se asocia con una experiencia estética superior"¹⁷.

El Park-way atlántico permite esta experiencia de contacto con la naturaleza mediada por el automóvil. El hombre moderno atraviesa en su máquina el entorno natural a una velocidad de paseo, contemplando el horizonte, y esta experiencia es sanadora; repara la alienación producida por la vida en la ciudad y el cansancio tras una larga jornada laboral. Opuesta al parkway es la autopista que surca el territorio indiferente al paisaje: "la ruta desolada, aniquilante para el trabajador que la usa es agobiante para quien busca esparcimiento y es deprimente en los casos de peligro. Es larga y fatigosa por su falta de amenidad."¹⁸.



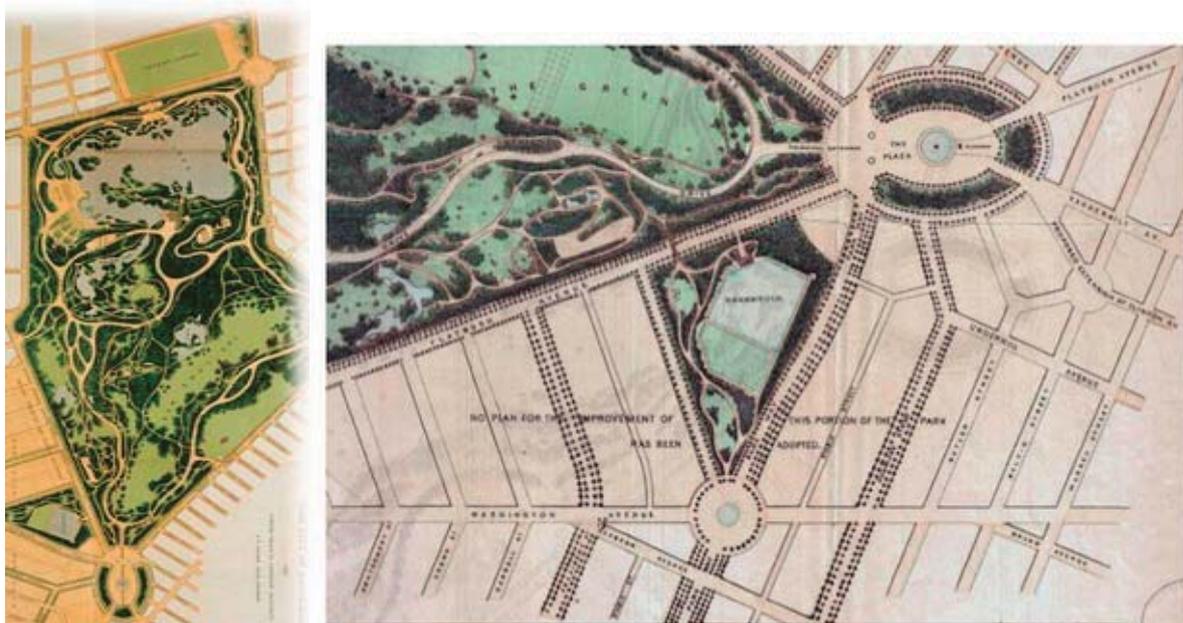
Fig.41: Park-way atlántico. Fotografía. Fund. Cravotto.

17 Mary E. Myers. *Power of the Picturesque: Motorists' Perceptions of the Blue Ridge Parkway*. Landscape Journal. Vol 25, n°1 2006, pág. 38-5. Universidad de Wisconsin. <https://www.jstor.org/stable/43323730?seq=1>

18 Mauricio Cravotto. "La Aldea Feliz. Una teoría para distribuir armónicamente la población en crecimiento del Uruguay". Diario Acción. 24/08/1955. Ver Fig.1.

II.2.1. De la ciudad a la región. La experiencia norteamericana

La primera vez que se usó el término “park-way” fue con motivo del proyecto realizado por Frederick Law Olmsted y Calvert Vaux para el Prospect Park¹⁹ de Brooklyn, inaugurado en 1867. El término identificaba un tipo nuevo de vía al modo de un *bulevar* -pero sin intersecciones-, que hilvanaba sectores de parque de distinta jerarquía. Esta avenida arbolada en su origen denominada Av. 22²⁰ actualmente forma parte de la Eastern Parkway. Se extiende desde la plaza Grand Army hasta la avenida Ralph (el borde del barrio de Brooklyn).



Figs.41-42: A la izquierda, Prospect Park. Fuente: Archive.org. A la derecha: detalle del plano de 1871 Olmsted, Vaux & Co. del Prospect Park. Se observan tres avenidas arboladas de los cuales el "Park-way" central une "La Plaza" oval con las avenidas secundarias, generando una conexión verde continua al bordear sectores de parque. Credit: *Olmsted Center for Landscape Preservation*. Imagen extraída de Marriott, Paul. Op.Cit. pg. 360.

Olmsted y Vaux habían ganado el concurso para el Central Park en 1858. Calvert Vaux había llegado a EE.UU. desde Inglaterra invitado por Andrew Jackson Downing, impulsor del Central Park, considerado el líder del natural del *landscape movement* norteamericano. Downing dirigía la revista. "The Horticulturist and Journal of Rural Art and Rural Taste" desde 1846, en la que

19 El Prospect Park es un parque público de la ciudad de Nueva York en los Estados Unidos, situado en el barrio de Brooklyn. Con una superficie de 2,1 km², es uno de los mayores parques de la ciudad. Está situado entre los barrios de Park Slope, Prospect Lefferts Gardens, Ditmas Park, y Windsor Terrace, además de Flatbush Avenue, Grand Army Plaza, y el Jardín Botánico de Brooklyn.

El parque fue creado por los arquitectos Frederick Law Olmsted y Calvert Vaux. La creación del parque les fue confiada a finales de los años 1850, después de que dejaran el taller de Central Park. Fue inaugurado en 1867. Los dos arquitectos tenían preferencia por este parque. Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Prospect_Park con acceso el 05/04/2019.

20 En su origen se denominó “Jamaica Parkway”, pero paulatinamente fue derivando en el nombre actual.

volcaba sus ideas que se centraban en la incidencia de la belleza y el arte sobre la moral. Al respecto escribía: "Una buena casa conducirá a una buena civilización" y "hay una influencia moral en una casa de campo"²¹. Era una celebridad de su época y hubiera sido el candidato ideal para liderar el equipo, si no fuera por su prematura muerte en 1852²². Sus escritos e ideas tuvieron una enorme influencia sobre la sociedad de su tiempo y marcaron la impronta del paisaje norteamericano durante décadas.



Fig. 43: Vista de la 22 Avenue (Eastern Parkway) desde la Plaza Grand Army, 1900.
<https://www.pinterest.com/pin/416934877975522688/?lp=true>. con acceso. 11/11/2019.

21 Andrew Jackson Downing, "On the Moral Influence of Good Houses," *Horticulturist* 2 (Feb. 1848): 345-47. <https://web.archive.org/web/20100706032413/http://www.fandm.edu/x10620>

22 El 28 de julio de 1852, Downing viajaba en el barco de vapor Henry Clay con su esposa y su familia extendida. Una explosión de caldera produjo un incendio cuando el barco estaba en medio del río Hudson y Downing murió junto otras ochenta personas.

Entre 1889 y 1910 los parkways se popularizaron como paseos destinados al tránsito vehicular, tributarios de la tradición paisajística inglesa de los recorridos de placer (*drives*)²³.

Progresivamente se convirtieron en importantes conectores de las metrópolis de EE.UU. con su entorno, por ejemplo, en la ciudad de Nueva York, donde Robert Moses²⁴ lideró su diseño y construcción durante las primeras cuatro décadas del S.XX. El Bronx River parkway, El Henry Hudson River parkway y el Long Island Motor parkway, son sólo algunos de los más emblemáticos. Cleveland Rodgers en su artículo *Highways and Parkways* de 1944 describe un parkway de la época: “lo que ve el automovilista es un parque continuo, cuidadosamente ajardinado, a través del cual una carretera con graciosas curvas transporta vehículos de recreo a cuarenta millas por hora”.²⁵ Rodgers cita un comentario irónico de Moses: "Mi idea de futilidad, es construir un hermoso parkway para los demonios de la velocidad que no pueden distinguir un arbusto en flor de un fardo de heno".²⁶

Estas grandes obras implicaban una gran cantidad de puestos de trabajo. En 1933 durante la administración del presidente Franklin D. Roosevelt, se creó el *Civilian Conservation Corps* (CCC)²⁷. Era un programa estatal de ayuda laboral para jóvenes, parte del plan New Deal para combatir la pobreza y el desempleo durante la crisis económica denominada “la Gran Depresión”. Una de las mayores fuentes de trabajo era la construcción de autopistas y parkways, donde integrantes del CCC plantaban a mano kilómetros de vegetación ornamental, incluyendo el césped²⁸.

23 Paul Marriott. Op.Cit.passim.

24 Robert Moses (18 de diciembre de 1888–29 de julio de 1981) era un funcionario público estadounidense quién trabajó principalmente en el área metropolitana de Nueva York. Conocido como el "constructor maestro" de la mitad del siglo XX de la ciudad de Nueva York, Long Island, Condado de Rockland, y Condado de Westchester, es a veces comparado al Barón Haussmann de Segundo Imperio de París, y fue una de las figuras más polarizantes de la historia del desarrollo urbano en los Estados Unidos. Sus decisiones favorecieron las carreteras por encima del transporte público, lo que incentivó la creación los suburbios modernos de Long Island e influyó a una generación entera de ingenieros, arquitectos, y urbanistas, quienes aplicaron sus filosofías en todo el país. Esto, a pesar de que Moses nunca estudió formalmente ninguna de estas profesiones. Extraído de: https://es.wikipedia.org/wiki/Robert_Moses. Con acceso 17/08/ 2019.

25 “(...) what the motorist sees is a continuous ribbon park , carefully landscaped, through which a gracefully curving highway safely carries pleasure vehicles”.En inglés, en el original. Trad. de la autora. Cleveland Rodgers. *Highways and Parkways*. The Studio. Vol 127 N.º 615. June, 1944. Pag.206.

26 “ My idea of futility, says Mr. Moses, is to build a beautiful parkway for speed demons who can't tell a flowering shrub form a bale of hay”. Ibídem.

27 Extraído de https://es.wikipedia.org/wiki/Cuerpo_Civil_de_Conservaci%C3%B3n con acceso 22/4/2019

28 Rosalie Edge. *Roads and more roads in the National Park and National Forest*. https://www.nps.gov/parkhistory/online_books/anps/anps_3f.htm



Fig.44-45: A la izquierda, Bronx River Parkway, New York. Credit: Columbia University, Butler Library Rare Book Room, Papers of Gilmore Clarke. Imagen de la derecha: El Henry Hudson Parkway de Clarke, con el cantero en el centro. Frederick Law Olmsted & Calvert Vaux con la serpentina de Riverside Drive (c. 1880-1890) está a la izquierda. Créditos: Columbia University, Butler Library Rare Book Room, Papers of Gilmore Clarke. E Extraído de Paul Marriott: *Roads designed for pleasure*. 2016. Págs. 35 y 36,

Los parkways fueron utilizados como parte esencial de la planificación urbana del '20 al '40 por iniciativa del mismo Olmsted²⁹, con el acuerdo de importantes promotores públicos y privados. Su realización involucraba a equipos multidisciplinarios compuestos por ingenieros, paisajistas, urbanistas y abogados³⁰. Lewis Mumford, planteaba que:

“(...) el modo de vida estadounidense actual se basa no solo en el transporte motorizado sino en la religión del automóvil, y los sacrificios que la gente está dispuesta a hacer por esta religión se encuentran fuera del ámbito de la crítica racional. La popularidad de este método de escape ha arruinado la promesa que una vez cumplió. Al usar el automóvil para huir de la metrópolis, el automovilista descubre que simplemente ha transferido la congestión a la carretera; y cuando llega a su destino, en un suburbio distante, encuentra que el campo que buscaba ha desaparecido: más allá de él, gracias a la autopista, solo hay otro suburbio, tan aburrido como el suyo.”³¹

Sin embargo, en el mismo artículo distingue al modelo parkway -ejemplificado por el Taconic State Parkway- del que dice que está a la par de “nuestras creaciones más altas en otros

29 David A. Johnson. *Planning the Great Metropolis: The 1929 Regional Plan of New York City and Its Environs*. Published by E & FN Spon, an imprint of Chapman & Hall, 2-6 Boundary Row, London, 2005.

30 Los proyectos estaban liderados por paisajistas, uno de los más renombrados fue Gilmore Clarke director de un prestigioso estudio de *Landscape & Urban Planning*.

31 Lewis Mumford. *The Highway and the City*. First published in *Architectural Record*, April, 1958. This version is extracted from the 1968 printing of Mumford's book, *The Urban Prospect*, Harcourt, Brace & World, pp. 92-107. Fuente: <http://SensibleTransportation.org/pdf/mumford.pdf>.

campos” y destaca el acierto de su trazado que sigue los contornos de las colinas abriendo “grandes vistas de todo el país, mejoradas por una lujosa plantación de arbustos en flor a lo largo de sus bordes”. Y finaliza diciendo que si ese estándar de belleza y gracia se mantuviera presente [en todas las carreteras] los ingenieros no caerían en “los brutales asaltos contra el paisaje y contra el orden urbano” provocados cuando apuntan únicamente a la velocidad y el volumen del tránsito”³².



Fig. 46: Taconic State Parkway. https://www.nps.gov/nr/feature/landscape/showcase/Taconic_State_Parkway.htm

32 *Ibíd.* Pg 2.. “In many ways, our highways are not merely masterpieces of engineering, but consummate works of art: a few of them, like the Taconic State Parkway in New York, stand on a par with our highest creations in other fields. Not every highway, it is true, runs through country that offers such superb opportunities to an imaginative highway builder as this does; but then not every engineer rises to his opportunities as the planners of this highway did, routing the well-separated roads along the ridge-ways, following the contours, and thus, by this single stratagem, both avoiding towns and villages and opening up great views across country, enhanced by a lavish planting of flowering bushes along the borders. If this standard of comeliness and beauty were kept generally in view, highway engineers would not so often lapse into the brutal assaults against the landscape and against urban order that they actually give way to when they aim solely at speed and volume of traffic, and bulldoze and blast their way across country to shorten their route by a few miles without making the total journey any less depressing”. En inglés en el original. Traducción de la autora de este trabajo.

II.2.2. No se sabe qué es un parkway

En 1906 el influyente arquitecto paisajista Jean Claude Nicolas Forestier ³³ estableció la importancia de las vías parque: “Las [Avenue-Promenade], (...) asegurarán para el futuro, (...) un sistema suficiente y completo de salidas convenientes, amplias y hermosas de la ciudad”³⁴, y sus diferencias con los *boulevards*:

El Parkway, la Avenue-Promenade, no es estrictamente hablando un Boulevard. Sin embargo, en Estados Unidos, a veces las dos palabras se confunden entre sí. Parece más simple reservar [al boulevard] el significado parisino moderno de camino ancho, con amplias aceras plantadas con árboles dispuestos regularmente, y llamar avenidas promenades a todas estas avenidas cuyos detalles de los proyectos pueden variar, pero donde el camino y las vías secundarias están acompañados por franjas plantadas, cubiertas de hierba más o menos recortadas. (...) Estas avenidas para recorrer son una parte importante de un programa o un sistema de parque completo. Son vías de acceso y comunicación agradables. Permiten nunca interrumpir su paseo. Pueden ayudar a resaltar los miradores, las orillas de los ríos, los paisajes interesantes o pintorescos”. ³⁵

Las dos últimas frases sintetizan la esencia del *parkway*: es un recorrido ininterrumpido, diseñado para el disfrute en movimiento del paisaje, en clave pintoresca; diferente del *boulevard* francés, apoyado en el trazado rectilíneo, las formas geométricas y la perspectiva central, concebido para jerarquizar edificios o centros cívicos. Esta oposición remite a dos modelos urbanísticos diferentes vigentes a principios del S.XX. El primero es la ciudad-jardín anglosajona. El segundo es la City Beautiful norteamericana que incorpora lógicas del barroco francés. “Es decir, la ciudad de la representación, de la composición monumental del espacio público, frente a la ciudad dispersa y pintoresca, extendida a través de la vivienda individual.”³⁶ Sin embargo, la mirada académica desde América Latina, no parece haber reparado en tales diferencias al aplicar el modelo, probablemente por que las pautas culturales derivadas de la masificación del automóvil llegaron sesenta años después del primer park-way de Olmsted y

33 Jean Claude Nicolas Forestier (1861-1930) fue funcionario de la Municipalidad de París desde 1887 hasta 1927 y consultor internacional. Forestier era “Inspecteur des eaux et forêts. Conservateur des promenades de París”. (En portadilla del libro citado en nota 33).

Fue invitado en 1924 por la administración municipal de Buenos Aires, donde propuso avenidas, parques y espacios abiertos con ecos parisienses del Segundo Imperio. Parte de sus propuestas serían incluidas en el primer plan de Buenos Aires, llevado adelante desde 1925 por la Comisión de Estética Edilicia. Fuente: Arturo Almandoz. *Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares*, 1900-1960. Pág.66.

Para ampliar la información sobre Forestier, se sugiere consultar el texto de Adriana Marta Collado de Arroyo. *Modernización Urbana en ciudades provincianas de Argentina. Teorías, modelos y Prácticas*. 1887-1944. Tesis doctoral. Univ. Pablo de Olavide. Sevilla, España. Julio, 2007. Nota 130. pg. 385.

34 Jean Claude Nicolas Forestier. *Grandes villes et Systèmes de parcs*. Hachette et Cie. 79, Bvr. Saint Germain. París, 1906. pg.22. Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9656489n.textelimage>.

35 *Ibidem*.

36 Adriana Marta Collado, Op.Cit. Pág. 384.

Vaux. En efecto, en la década del 30 convivían en EEUU parkways de distintas épocas y escalas. Su proliferación por el todo el territorio, sumado al consabido pragmatismo estadounidense, contribuyeron a que este proceso no fuese acompañado por una elaboración teórica en consecuencia. Siegfred Giedion advertía en 1941, que la definición de parkway aún no se había establecido de modo exacto en Estados Unidos. Citaba el texto *Parkways and Land Values* de 1937 de Henry V. Hubbard³⁷, el cual planteaba que los términos avenida, boulevard y parkway se utilizaban de manera negligente dentro del país, y que sólo “la experiencia local puede evitar la posibilidad de equivocarse atribuyendo a una pista-parque en una determinada ciudad, lo que le corresponde y es propio de una pista-parque en cualquier otra urbe”.³⁸

El prestigio del modelo provocó numerosas referencias fuera de los EEUU, inspiradas en ejemplos de distintas épocas. En el Río de la Plata, mayormente en la década del 30, proliferaban los proyectos que incluían parkways de variada conformación, combinados con ideas urbanísticas de diversa procedencia. En determinado momento todo es parkway: la avenida arbolada, el parque lineal, el cinturón verde. Basta comparar la Av. 9 de Julio con la General Paz, o los parkways del Plan Regulador de Cravotto con la propuesta de Gómez Gavazzo para la diagonal Agraciada. La historiografía local no ha sido crítica al respecto. La descripción que hace Carlos Della Paolera de su propuesta, se titula “La avenida parque 9 de Julio como arteria maestra de tráfico³⁹”. El centro de su argumentación es la necesidad de lograr fluidez en el tránsito, en medio de una trama urbana ortogonal. Al respecto dice:

“Tanto en numerosas conferencias y publicaciones como en las clases de tráfico urbano de los cursos de urbanismo, hemos sostenido, (...) la necesidad de diferenciar precisamente la estructura y el régimen de tránsito en las **arterias maestras y en las calles secundarias**. Pero en las ciudades argentinas, cortadas ortogonalmente por calles estrechas e iguales, ha sido muy difícil inculcar el concepto de la red de tráfico con sus arterias de gran circulación y sus vías secundarias de distribución, organización que es bien visible y apreciable en las grandes ciudades europeas que rehicieron o crearon su sistema completo y continuo de avenidas y ‘boulevards’ hace más de cincuenta años”⁴⁰.

La lectura identifica como parkway a toda vía sin cruces a nivel con canteros plantados. Los gráficos se centran en mostrar la amplitud y capacidad vehicular, así como los accesos a los

37 Henry Hubbard era profesor de arquitectura paisajista de la Universidad de Harvard. Extraído de: Juan Scasso. *Espacios Verdes*. Pág.120.

38 John Nolen, Henry V. Hubbard. *Parkways and Land Values*. Harvard University Press, 1937. pag XXII. Citado por Siegfred Giedion. *Espacio tiempo y arquitectura*. Cap. IX. *El parkway o pista-parque*. Pág. 752.

39 Carlos Della Paolera. *La avenida Nueve de Julio. Características y ventajas funcionales y económicas de su apertura en todo el ancho de la manzana*. Publicado en el N°758 de “LA INGENIERÍA”. Órgano oficial del Centro Argentino de Ingenieros. Separata. Buenos Aires, 1937, En negrita en el original.

40 *Ibíd.* Pág.6.

estacionamientos subterráneos. La Av. General Paz, en cambio, seguirá tanto los principios del trazado, como el repertorio estético de los parkways de los años '30.



Sección transversal de la avenida 9 de Julio en la parte ocupada por las playas de estacionamiento subterráneo que permite apreciar la posición de dichas playas y de sus bocas y rampas de acceso.

Figs 47-48 : Carlos Della Paolera. Av. 9 de Julio. Perspectiva y corte. Fuente: "La Avenida Nueve de Julio". Bs.As. 1937



Fig 49. Perspectiva de la Av. General Paz . Dirección Nacional de Vialidad. Bs.As, 1938.⁴¹

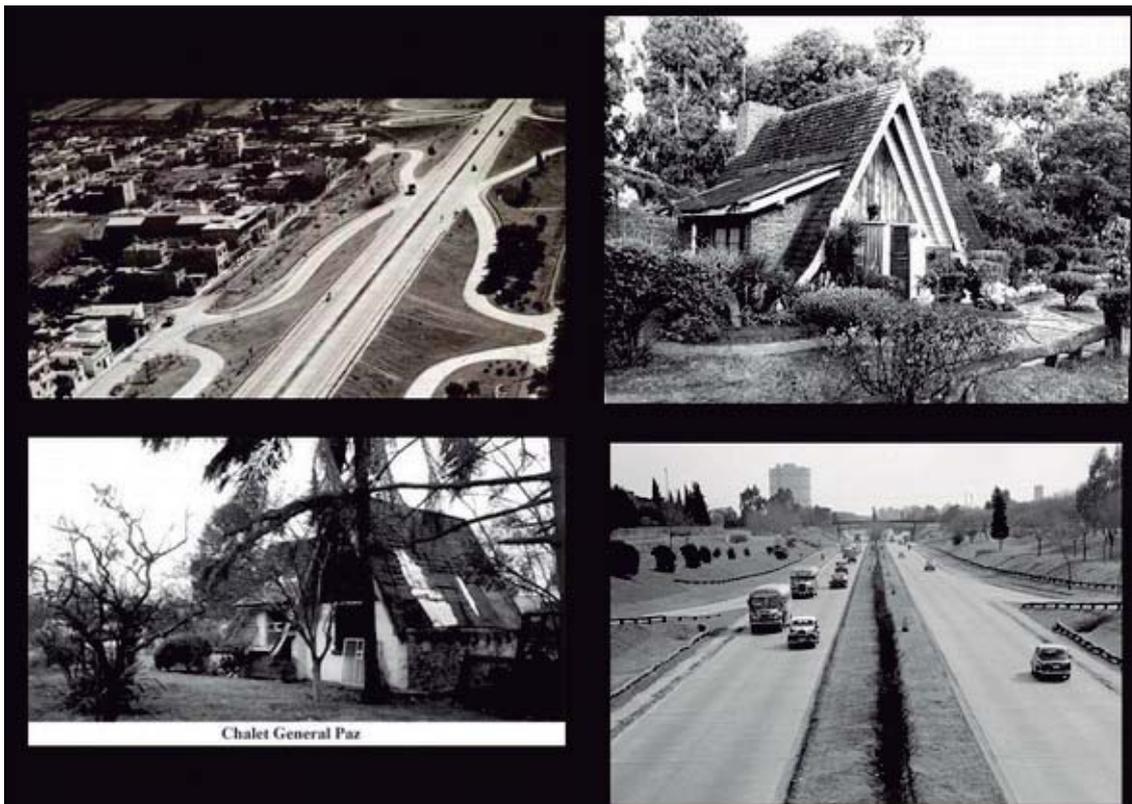


Fig.50. Imágenes de la Avenida General Paz. Diseñada como un parkway en todos sus detalles, incluyendo las viviendas de los cuidadores y los puestos de auxilio que siguen el repertorio formal de la cabaña pintoresca.⁴²

41 Valeria Gruschetsky. El paisaje de un borde urbano: el proyecto para la Avenida Gral Paz. Pag.9

En Uruguay el parkway “fue ampliamente referido”⁴³, con el mismo grado de indeterminación. Entre 1930 y 1940 la cantidad de automotores empadronados creció exponencialmente, pasando de 35.000 a 95.000 ⁴⁴ lo que sin llegar a conformar un gran parque automotor, permitió realizar una proyección de una ciudad futura de 3 millones de habitantes, signada por el tránsito automovilístico. Los parkways incluidos en el Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo de 1930⁴⁵ albergaban rascacielos de muy alta densidad⁴⁶. Se concebían como cinturones verdes con la función de contener el crecimiento metropolitano, -inspirados en la solución de Joseph Brix para el Concurso de las Avenidas de 1911⁴⁷.

Por otro lado, la propuesta de Gómez Gavazzo para la Avenida Agraciada “es una estructura vial con conexiones a nivel, separación de circulaciones, un doble sistema de edificios, un primer sistema alineado al viario y la presencia de rascacielos que marcan los cruces de la avenida La Paz y el encuentro con 18 de Julio”⁴⁸. La imagen tiene un fuerte lenguaje moderno, pasarelas peatonales elevadas, emparentadas con los croquis de Le Corbusier para el Plan de Argel⁴⁹.

42 Fuente: Curso de Proyecto Urbano. Cátedra Amette. 2017.

43 Juan Articardi Calabrese. *Dilemas Modernos. El proyecto urbano en Montevideo y la costa balnearia*. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Superior de Arquitectura. 2013.

44 Roque Faraone et. al. *Cronología comparada de la historia del Uruguay 1830-1895*. U de la R. Gráfico de crecimiento automotor. Pag.194.

45 Plan Regulador para Montevideo. 1930. Mauricio Cravotto, Octavio de los Campos, Hipólito Tournier, Milton Puente, Américo Ricaldoni y Santiago Michellini,

46 Carlos Baldoira. *Huellas alemanas en el urbanismo en Uruguay. El caso del Plan Regulador de Montevideo de 1930*. Trabajo presentado en el “Seminario de la Carrera”. Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas. UBA. Mayo 2019.

47 Lucio de Souza. *De dispositivo conciliador naturaleza-ciudad a técnica de control y expansión*. Fuente:<http://cravotto.org/plan-regulador/wp-content/uploads/Plan-Cap8.pdf>

48 Articardi. Op.Cit. Pág. 74.

49 Jorge Nudelman. *Carlos Gómez Gavazzo. De Argel a Montevideo*. <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.18389/dearq14.2014.06>

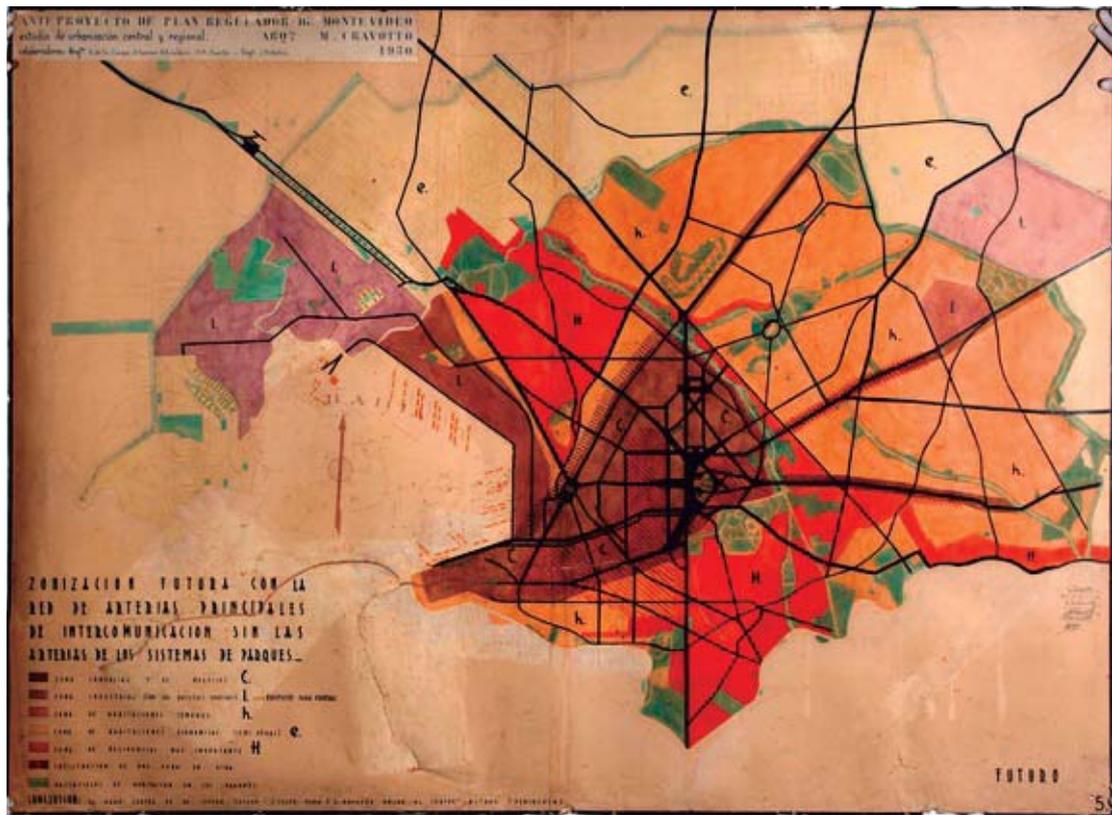


Fig.51. Plan Regulador para Montevideo de 1930. En verde, cada uno de los tres parkways de circunvalación configura un límite al crecimiento de la ciudad. Los cinturones verdes albergan áreas residenciales de alta densidad. ITU. Fadu.

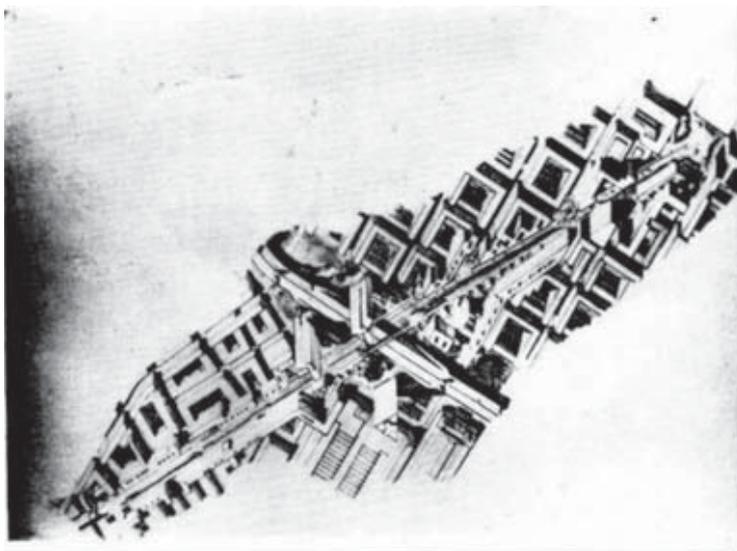


Fig.52 Arq. Carlos Gómez Gavazzo. Propuesta para la Av. Agraciada. 1937. Croquis, portada de la Revista Arquitectura N.º 188 y perspectiva. Fuente: Artcardi "Dilemas modernos" y Revista Sau.

Acerca del Plan Regulador del '30, Ana María Rigotti anota que:

La propuesta para Montevideo consistía en tres áreas de expansión divididas por parkways a la *Jaussely*, pero con una cintura de cincuenta rascacielos en la primera ronda para asegurar la densificación dentro de los límites actuales, y un centro cívico de negocios sobre la península cuyos problemas de congestión reconocía y pensaba resolver ¡limitando el acceso de tranvías! Un recetario que, en general, le debe mucho a Le Corbusier -concentración, infiltración de la naturaleza y plástica severa- si bien sin su capacidad de sintetizarlo en esquicios sugestivos.⁵⁰

Pocos años después, Cravotto cambia totalmente su concepción del parkway, conjuntamente con su postura sobre el modo de controlar el crecimiento urbano. Deja de ser la circunvalación verde pensada como límite, para convertirse en un parque lineal de gran extensión que incluye una carretera, a la manera de los parkways regionales de los años 30 en EEUU. Los “esquicios sugestivos” que reclama Rigotti son superados por las representaciones del Park-way atlántico, verdaderos cuadros cuyo objeto es el paisaje.

II.2.3. Al otro lado del río

Con motivo del primer Congreso argentino de Urbanismo de 1935 Cravotto profundiza y amplia sus vínculos profesionales, en especial con Fermín Bereterbide, el ingeniero Carlos Della Paolera, el arquitecto Ernesto Vautier y el paisajista Francisco Holoubek, con quienes mantendrá una activa correspondencia durante los siguientes dos años. Vautier y Holoubek trabajarán en el proyecto de la Avenida General Paz, dirigido por el Ing. Pascual Palazzo. Durante el Congreso Holoubek se siente apoyado por las ideas urbanísticas de Cravotto, frente a la hostilidad de un medio académico que lo descalifica por no tener título universitario⁵¹. En diciembre del '35 le envía una misiva con gráficos de cruces de caminos, un estudio para el Plan Regulador de Buenos Aires, solicitándole “una crítica objetiva, la que no puedo esperar de conseguir aquí”. Los gráficos muestran carreteras de trazado rectilíneo pero con una profusa vegetación a los lados, con estaciones de auxilio y cruces a través de puentes con arcadas, a la manera de los parkways.

50 Ana María Rigotti. Op.Cit. Nota 129, pg.254. <http://hdl.handle.net/2133/3567>

51 “Allí por boca de uno que actuó en la comisión directiva del congreso, he sabido que mis trabajos y yo mismo he sido combatido por carecer de título universitario”. Carta de Holoubek a Mauricio Cravotto. Necochea, julio 26 de 1936. Fundación Cravotto.

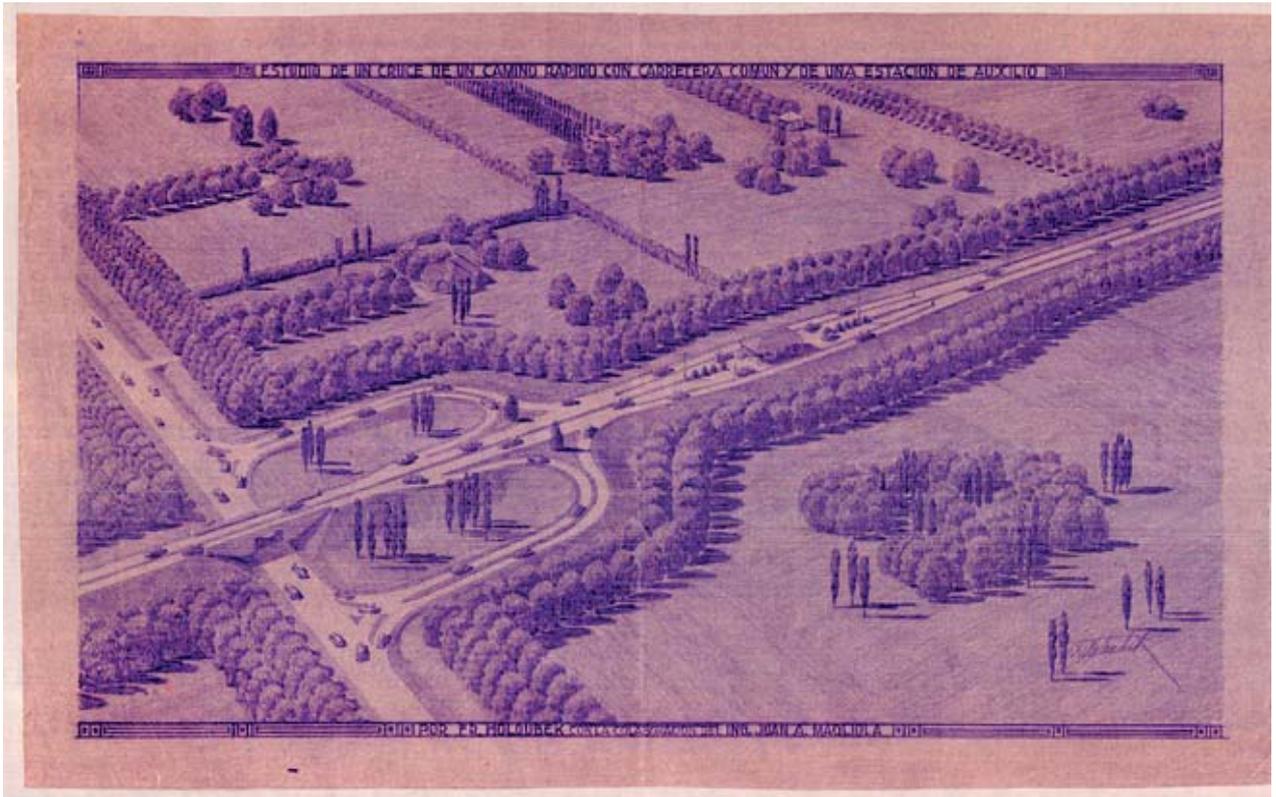


Fig.53: F. Holoubek; J. Magiola. Estudio de un camino rápido con carretera común y de una estación de auxilio. Perspectiva enviada a M. Cravotto. La similitud con los recaudos de la Av. Gral. Paz es notable. Fund. Cravotto.

Por su parte, Ernesto Vautier le pide asesoramiento a Cravotto sobre arquitectura paisajista para enfrentar el encargo de la Av. General Paz, intercambia datos sobre bibliografía y le pide autorización para publicar su “Plan Regional de la Costa” más de una vez. El 14 de diciembre del ‘36 le escribe pidiendo su “colaboración y sugerencias”:

“Como lo esperaba aunque con ciertas dudas, he conseguido entrar por la puerta grande de la Dirección de Vialidad. Se me confía la parte plástica de los puentes, la Av. Gral. Paz y el futuro edificio de la Dirección. He propuesto la extensión de mis tareas a la arquitectura paisajista de los caminos y el plan regional de vialidad (caminos y parkways)”.⁵²

En una posdata le recomienda la colección “Geographie Humaine” publicada por la N.R.⁵³ (ed.Gallimard), la misma que está presente en la biblioteca de Kalinen. En otra carta del 24 de febrero de 1937 Vautier relata:

“Estoy preparando los primeros 8 km. de la Av. General Paz en forma de una organización espacial “sucesiva”. Más de una vez me he mareado, sin saber qué dirección tomar, ni qué hacer. Su carta última (Diciembre) la llevo continuamente en el

52 Carta de Ernesto Vautier a Mauricio Cravotto. 14 de Diciembre de 1936. Fundación Cravotto.

53 N.R.F.: *Nouvelle Revue Francaise*.

bolsillo como un plan de referencia para situarme y, sobre todo, como un estimulante a la acción”.⁵⁴

Le ofrece nuevamente la publicación del Plan de la Costa en la revista “Caminos”, fundada por el Ing. Palazzo, en la que Vautier publicaba asiduamente⁵⁵. Dos días después Cravotto redacta su respuesta en la que lo felicita por su trabajo, reflexiona sobre el proceso creativo en clave bergsoniana (“Lo intelectual es posterior al impulso primigenio del sentimiento”); y exalta la amistad entre ellos y con Bereterbide. Acerca de la publicación de su “plan” explica que se lo acaba de ofrecer al Ministro de Obras públicas, quien “ha acogido con simpatía” por lo que “ya dejó de ser un cobayo en mi estudio⁵⁶”. De todos modos no se niega rotundamente, sino que le pide tiempo para rehacer los recaudos: “le confieso que necesito algunas semanas para rehacer todos los documentos menos el escrito del cual conservo una copia”⁵⁷.

En noviembre de 1937 Vautier relata sus adelantos:

“(…)Palazzo me entregó, sin exigirme nada, la total responsabilidad de la Avenida Gl. [sic] Paz, y en 4 meses 200 planos de acondicionamiento paisajista han ido de mi mesa a la obra sin consultar a “la superioridad”, y la Avenida está en marcha. (...) La línea general de formación paisajista que usted me indicó en sus cartas las he seguido con fiebre, seguramente sin una maduración suficiente, en un violento escorzo desde los conocimientos elementales saltando a la realización, sin transiciones. (...)Mientras tanto he realizado una conquista para nosotros. Pallazzo [sic] lo he conducido de la técnica vial al Urbanismo no de ingeniero, sino al Urbanismo arte de la vida social y espiritual”.⁵⁸

En un margen de la carta vuelve a solicitar la autorización para publicar el Plan de la Costa, cosa que finalmente no ocurrió. Sin embargo, la similitud entre la descripción del Park-way atlántico de Cravotto y la que hace Ernesto Vautier de la Av. General Paz, da cuenta de un asiduo intercambio intelectual:

“El camino no es solo una cinta de hormigón que se dirige a una meta sino es también un paisaje en movimiento cuyas imágenes sucesivas en orden melódico o sincopado, producen en el viajero, con los medios que la disciplina plástica proporciona, una sensación de bienestar. Las alamedas, las aguas, los claros de plantaciones, el bosque tupido, los montes aislados, el tapiz verde, el ritmo variable de los colores, la fauna silvestre, las rocas, las perspectivas lejanas y las obras de ingeniería son los elementos que el artista maneja para obtener esa sensación de bienestar, esa repercusión íntima de la naturaleza ordenada por el hombre”⁵⁹.

54 Carta de Ernesto Vautier a Mauricio Cravotto. 24 de febrero de 1937. Fundación Cravotto.

55 De hecho el artículo de Vautier “Las Avenidas de acceso y circunvalación en las grandes ciudades argentinas” se publica en la Revista del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, U de la R. (8), p. 53-64.

56 Carta de M. Cravotto a Ernesto Vautier. Copia.26 de febrero de 1937. Fund. Cravotto.

57 Todas las frases citadas pertenecen a la carta de Mauricio Cravotto a Ernesto Vautier. 26 de febrero de 1937. Fundación Cravotto.

58 Carta de Ernesto Vautier a Mauricio Cravotto. 13 de Noviembre de 1937. Fundación Cravotto.

59 Ernesto Vautier. “La organización del paisaje” (editorial). Revista de Arquitectura (170), 1935. p. 50-51. Citado por Valeria Gruschetsky, Op.Cit. Pág. 161,

Mary Méndez plantea que el Concurso de 1941 para el Plan de Mendoza, en el que Cravotto, Scasso, Bereterbide y Belgrano Blanco obtuvieron el primer premio, representó otra ocasión para poner en práctica la construcción teórica en relación al park-way y la aldea feliz⁶⁰. El Plan proponía “la transformación de tierras privadas en públicas para operar libremente, (...) aprovechando las zonas de serranías para habitación, cultivo y forestación”⁶¹. Asimismo, sostiene que los arquitectos buscaban dotar a la ciudad de ciertos elementos de carácter urbano, sin perder “la benéfica impronta del conglomerado aldeano”. En la propuesta además, está presente el propósito de lograr una *armonía perfecta*. Los estrechos vínculos personales y académicos de Cravotto con los urbanistas argentinos, redundaban en propuestas y elaboraciones teóricas que alimentaban el Curso de Urbanismo y Arquitectura Paisajista. Los escritos de Vautier y de Holoubek, fueron difundidos por Cravotto en el ámbito académico, como veremos a continuación.

II.2.4. La idea de paisaje en Mauricio Cravotto

“El paisaje es el elemento más ligado al ser humano desde su nacimiento. Es un espacio característico, con inconfundibles particularidades que tienen marcada relación con la situación geográfica general y local, en cuyo seno, trabajarán, vivirán, transitarán hombres”⁶², escribe Cravotto. Estas ideas se alinean con los postulados de la Geografía Humana⁶³, disciplina que según Jean Marc Besse durante gran parte del siglo XX “concibió el espacio como una realidad territorial, considerada como la expresión visible de las sociedades que contribuían a producirla”⁶⁴. El paisaje según esta visión coincide con la porción de territorio antropizado que se muestra como espectáculo para ser observado. Esto explicaría la reiteración de la palabra “espacio” en el discurso de Cravotto, lo cual no implica una idea de paisaje exenta de complejidad:

“La arquitectura paisajista consiste en armonizar los espacios y las sensaciones derivadas de la forma vegetal, o de las ordenaciones vegetales, con la finalidad de elevar el alma colectiva, es decir, consiste en la creación de emociones profundas por medio de formas y espacios que no tienen una total corporeidad, puesto que intervienen más los conceptos de diafanidad, opacidad, tonalidad, convexidad, concavidad, lejanía, vecindad, cromatismo y otros, que las formas geométricas en sí, con las cuales se expresa generalmente la arquitectura.

60 Mary Méndez. Op.Cit. Pág. 126-127.

61 Ibídem.

62 Subrayado en el original. Manuscrito “La Ruta” publicado con el título “Comentario inicial” al trabajo propuesto por el Curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajística. Revista del Instituto de Urbanismo n.º 4, 1937.

63 En efecto, la Fund. Cravotto conserva la colección de la “Géographie Humaine” editada por Gallimard.

64 Jean-Marc Besse. *El Espacio del Paisaje*. Conferencia Dictada el día 29 de Setiembre de 2010 en la FaHCE-UNLP. Traducción de la Dra. Margarita Merbilhaá. Pág. 1.

http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.1488/ev.1488.pdf

Tiene en suma, la arquitectura paisajista la misma fuerza emotiva que la música, puesto que ella permite una invención de paisaje⁶⁵.

También según Besse, se acepta actualmente que la concepción clásica del paisaje corresponde a una producción ideológica de la cultura moderna en la cual la aristocracia y la burguesía lograron representarse a sí mismas y a su rol en la sociedad mediante una suerte de relación imaginaria con la naturaleza⁶⁶. El paisaje “sirvió así ideológicamente para «naturalizar» la dimensión desigual de las relaciones sociales y para ocultar la realidad de los procesos históricos y conflictivos”⁶⁷. Esta concepción que enfatiza lo visual en la percepción del paisaje, en detrimento de los demás sentidos, es predominantemente europea, occidental, blanca y esencialmente masculina⁶⁸.

Cravotto considera la arquitectura paisajista como la “corporización de una creación pictórica que por sucesivas asociaciones y definiciones precisas se quiere referir al paisaje creado por el hombre con la predominancia del mundo vegetal”⁶⁹. Tanto el paisaje urbano como el paisaje rural, deben incluir “espacios plantados, elementos de naturaleza”. Plantea que

“en ambos casos la pulsación certera de los espacios sucesivos o de impresión global, llega por vías sensoriales primariamente óptico-aromáticas. Esta ‘Atmósfera’ [sic] del paisaje, verdadera irrealidad dentro de la realidad objetiva, constituye el alma del paisaje, de cuya emoción deriva el recuerdo imborrable y de cuya potencia y finura proviene muchas veces el estado psíquico del morador de esos ambientes”⁷⁰.

Graciela Silvestri y Fernando Aliata han planteado que existe una “paradoja fundamental” en el origen de la idea de paisaje: “para que exista un paisaje es necesario que exista un punto de vista y un espectador; es necesario también, un relato que de sentido a lo que se mira y experimenta; es consustancial al paisaje, por lo tanto la separación entre el hombre y el mundo”. Esta separación no es total, sino que mantiene una necesaria ambigüedad “la mirada paisajística es la mirada del exiliado, del que conoce su extrañeza radical con las cosas pero recuerda, o más bien construye, un pasado, una memoria, un sentido”.⁷¹

La experiencia paisajística que imagina Cravotto está dirigida al hombre de ciudad, propietario de un automóvil -eventualmente al turista-, que es capaz de sentir la nostalgia de la naturaleza a causa de su extrañamiento. En cambio, el habitante del núcleo agrario que está arraigado a la

65 Mauricio Cravotto. Revista del instituto de Urbanismo N.º1. 1937 Pág.15. El subrayado es nuestro.

66 Ibídem.

67 Ibídem.

68 Ibídem. Pág. 2

69 M.Cravotto. Texto mecanografiado con apreciaciones sobre el paisaje. Pág.11.

70 Ibídem.

71 Graciela Silvestri; Fernando Aliata. El paisaje como cifra de armonía. Nueva Visión, Bs.As.2001. Prefacio, pag 10.

tierra no tendría el requerido distanciamiento intelectual, es decir que no podría percibir el *paisaje*, sino el *país*⁷². Sin embargo, Cravotto exalta al campesino y lo coloca en el centro de una experiencia trascendente. Gracias a su relación armónica con la naturaleza, ésta le otorga sabiduría, salud, y educación moral; todo ello ejemplificado por la metáfora del árbol. En síntesis, Cravotto encuentra la manera de que el Park-way le brinde a cada uno lo que necesita. Beneficia tanto al ciudadano como al campesino, tanto a los niños como a los ancianos. En varias oportunidades se referirá a la “vocación rotativa de gentes de otros lares” ya que imagina que el habitante del núcleo productivo puede alternar su condición de trabajador rural con la de turista, siempre dentro de la estructura del park-way. Es importante señalar que en el relato la mujer está incluida por añadidura, únicamente considerada en su rol de madre y esposa, de acuerdo a las pautas culturales de la época y a la escasa importancia que le da Cravotto al aporte femenino en general.

El Park-way busca atenuar la dicotomía ciudad-campo, diluir las diferencias de clase al democratizar esta doble relación con la naturaleza: se puede ser indistintamente el paisano o el turista dentro del territorio nacional. Es necesario entonces que el automóvil ya no sea un objeto de lujo, sino que el trabajador pueda acceder a él: “Todo ello cuando, económicamente hablando, el vehículo moderno, veloz y ágil, pudiese en nuestro medio ser patrimonio del más modesto de los habitantes; este vehículo que en vez de servir para esparcir, sirve para agrupar las ciudades”⁷³. Por lo tanto, el parkway en tanto *idea*, pretende mitigar las profundas contradicciones derivadas del capitalismo. No solamente incide físicamente, sino también de manera simbólica sobre el territorio. Construye una nueva relación del habitante con su entorno, que incide también en su imaginario. Cravotto creía que era primordial tomar en cuenta las condicionantes del paisaje en la planificación territorial. Por lo tanto, la experiencia estética derivada de un óptimo diseño paisajista constituía la manifestación más elevada del diseño urbanístico. El Park-way se enmarca en esta concepción:

“La importancia de la enseñanza de la arquitectura paisajista, ligada a la urbanística se va tornando fundamental, por cuanto cada uno de nosotros (...) comprendemos que no debiéramos tolerar esos atentados, de apelmazar millones de edificios heterogéneos y millones de metros de pavimento, creando un complicado instrumento vehicular para ir en busca de las lejanas zonas naturales⁷⁴”.

Asimismo distinguía el “paisaje civilizado” bajo el enfoque de la Geografía Humana, del “paisaje cultural, según el punto de vista artístico”⁷⁵. De todos modos ésta parece ser una distinción

72 Alain Roger. Op.Cit. Ver Presentación, nota al pie n.º 6.

73 M.Cravotto. Texto del Park-way atlántico. Pág.9

74 Mauricio Cravotto. Revista del Instituto de Urbanismo. N°1. 1937. Pág 15.

75 M. Cravotto. “Un autocarril”. Pág. 8.

operativa, dado que la mayoría de sus escritos integran las dos visiones en un concepto similar a lo que actualmente se denomina “paisaje antropizado”.

Estas reflexiones alimentaban el programa del Curso de Urbanismo y Arquitectura Paisajista, del que era titular desde 1925⁷⁶ y que impartía junto con el arquitecto Juan Scasso. El módulo correspondiente al cuarto semestre consistía en 11 lecciones teóricas y 9 prácticas dedicadas enteramente a la arquitectura paisajista. Los parkways de EEUU eran uno de los temas de estudio junto con las “*water-ways, autostradas*, descentralizaciones, circulaciones nacionales y territoriales”, así como la Aldea feliz junto con “la ciudad funcional y la ciudad obra de arte”⁷⁷. Cravotto era un docente comprometido que elaboraba el programa, compilaba el material para las clases, organizaba el calendario, y redactaba numerosos textos que iba actualizando constantemente. “Mis alumnos, son mis maestros, a ellos les debo por reflejo el entusiasmo por mejorarme y la permanente agilización en los problemas espaciales”⁷⁸. Había preparado personalmente una serie de *slides* utilizados en las clases teóricas que ilustraban la relación entre la ciudad y el campo desde la Edad Media a la época moderna, en la cual los parkways venían a ejemplificar un nuevo vínculo, mediado por la velocidad del automóvil⁷⁹.

La idea del campo como espacio recreativo de la ciudad moderna es desarrollada por Scasso en su libro “Espacios Verdes”, de 1941. Los tres antecedentes importantes que señala son: el sistema de parques de las ciudades norteamericanas (y su influencia en el planeamiento de la distribución de los espacios verdes en las ciudades alemanas), los parques de Londres (de los cuales destaca sus características pintorescas) y la experiencia de las ciudades jardín inglesas basadas en la concepción ideal de Ciudad Jardín de Ebenezer Howard⁸⁰. Scasso los ve como oportunidad de integración entre el ser humano y la naturaleza, y destaca la importancia del automóvil en el programa recreativo moderno.

76 En 1925 se denominaba “Curso de Trazado de ciudades y arquitectura paisajista”. Desde 1937, había cambiado a “Urbanismo y arquitectura paisajista”.

77 Revista del Instituto de Urbanismo. N°8. 1942-1943. Pág. 11.

78 Mauricio Cravotto. Carta a Ernesto Vautier. Copia. Febrero 26 de 1937. Fund.Cravotto.

79 Lucio de Souza. *Parkways*. Fundación Cravotto. Passim.

80 Juan Scasso. *Espacios Verdes*. Atlántida, 1941. Cap.X Antecedentes urbanísticos. Págs 154-164.

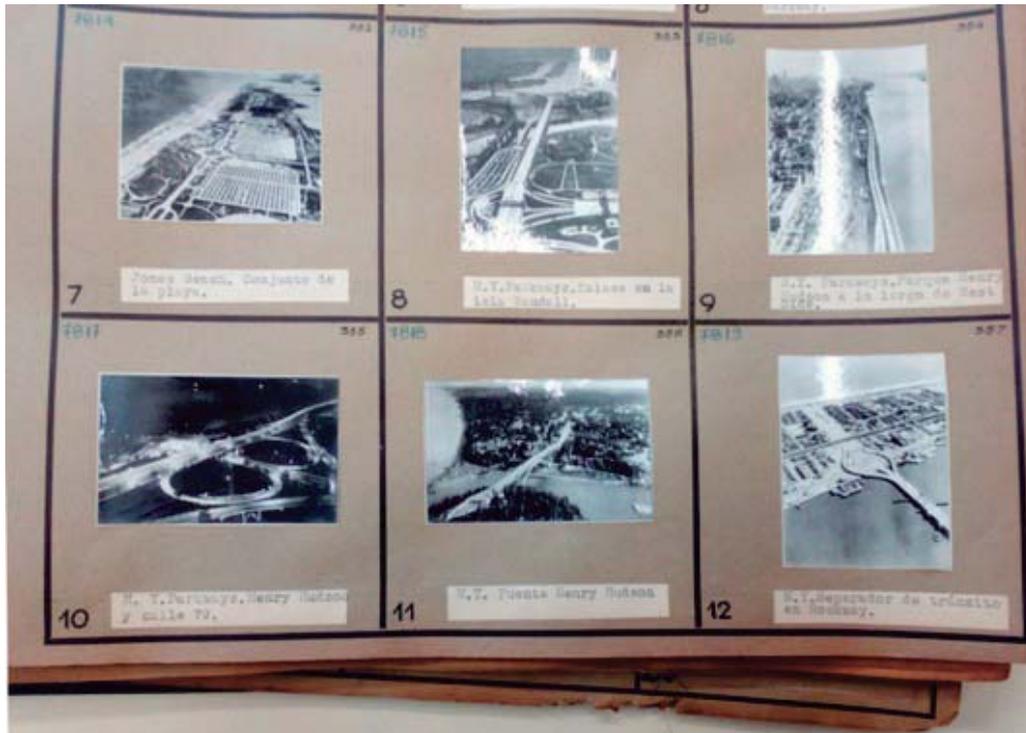


Fig. 54: Algunos de los positivos de los slides de Parkways en EEUU. Curso de Urbanismo y Arq. Paisajista. Archivo Instituto de Teoría y Urbanismo, Fadu. U. de la R.

En el prólogo del ejercicio práctico propuesto en el segundo semestre de 1937, Cravotto detalla las condiciones que debe tener una ruta, las que coinciden con las características de los parkways, sin explicitarlo:

“Una ruta, para un arquitecto paisajista es primariamente una zona del planeta, que ligando un origen y un destino, enhebra variadas y múltiples otras zonas, donde sería posible localizar grupos humanos que puedan afincarse y resolver su vida felizmente, durablemente (..) Pero ella será, no tanto el recorrido más corto entre dos puntos, medido en metros o en tiempo, sino el más breve para el espíritu, por su sencillez, su seguridad, su amenidad, su belleza y por su sinceridad topográfica; y sobre todo, será el recorrido más noble por su solución social, por estar al servicio de la masa trabajadora de los campos, que ella transpasa, sin cuya condición, la ruta, ya señalada para siempre por la cinta carretera o de autostrada, no será más que una canalización inanimada de cemento, apta para irreflexivos hombres-vehículo y no para seres humanos”.

Arq. Mauricio Cravotto. “Comentario inicial”. Revista del IU.º 4, 1937.

La premisa condensa los cuatro aspectos del Park-way atlántico que el presente trabajo aborda. La ruta que se proyecta no es la autopista que surca el territorio, sino la vía parque que se adapta a él. Los trabajos de los alumnos, se centran en los aspectos solicitados: la integración de la ruta con la geografía, el trazado según las curvas de nivel, las características del paisaje y

los cruces en distintos niveles. Los gráficos muestran estudios de aspectos perceptivos, fenológicos y de asoleamiento. Una de las propuestas prevé un cruce de la ruta con un camino de tropillas, mediante un puente de piedra sobrelevado.

Los gráficos presentan notables similitudes con los de Francisco Holoubek. En la publicación de la Revista del Instituto de Urbanismo se adjuntan citas de las bases para la construcción de la Reichsautobahnen de 1936, del artículo "Los caminos, la naturaleza y la psicología" de Holoubek de 1937 y de "Acondicionamiento Paisajista y organización urbanística de los caminos" de Ernesto Vautier, publicado en la revista Caminos de Bs. As. en 1938.

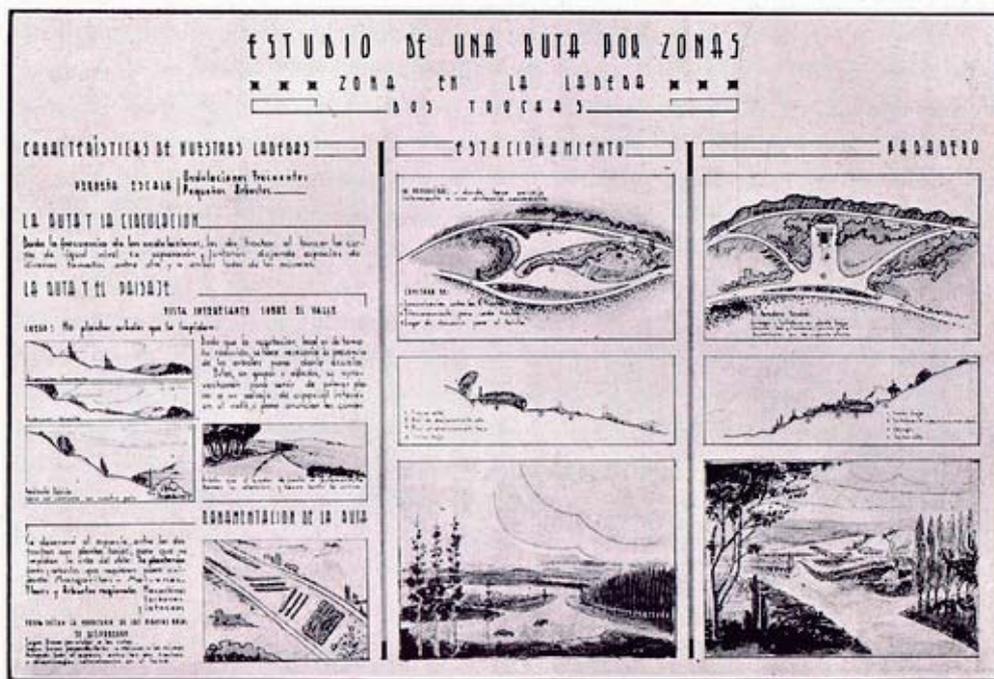


Fig.55: Estudio de una ruta por zonas. Trabajo de alumnos. Grupo E.P.Z.D.U.R.T. Segundo semestre,1937. Revista del Instituto de Urbanismo. N°8. Fadu. U de la R.

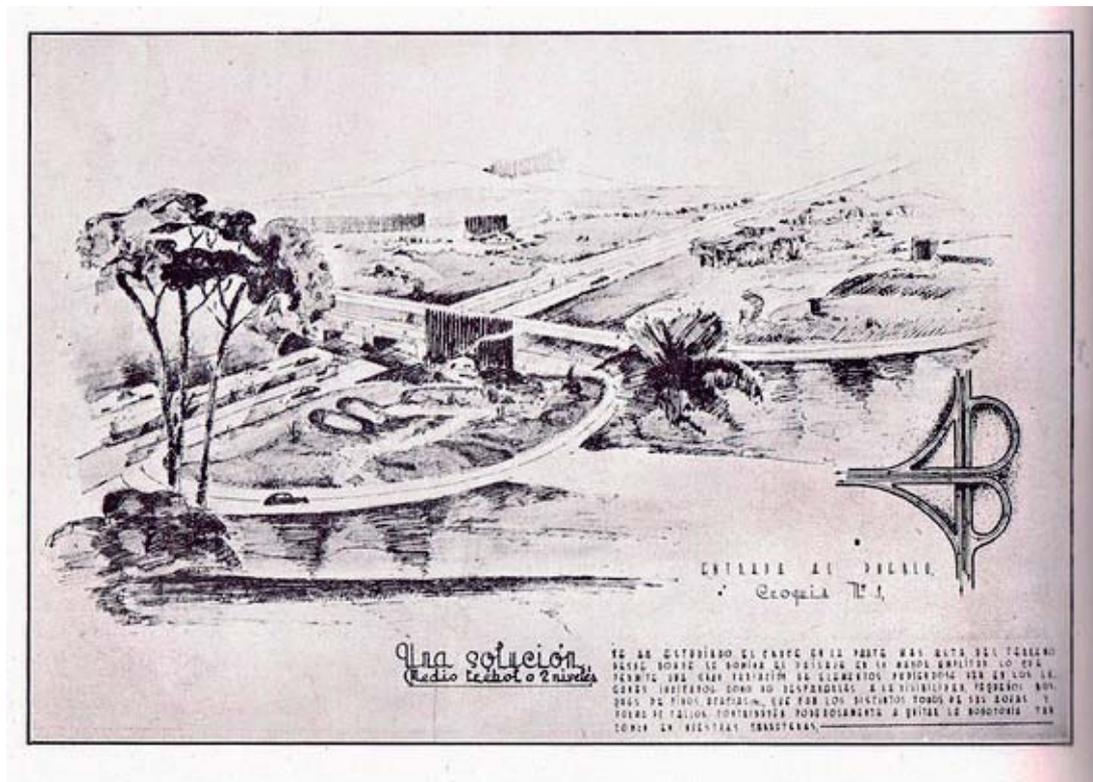


Fig.56: Estudio de una ruta por zonas. Trabajo de alumnos. Grupo "El pueblo". Segundo semestre,1937. Revista del Instituto de Urbanismo. N.º 8. Fadu. U. de la R.

Los trabajos de los alumnos fueron expuestos en la V Exposición Panamericana de Arquitectura de 1940. Un panel explicaba el cometido del curso: formar al alumno en su conciencia urbanística y paisajística, en su cultura de la morada humana y en su versación en Geografía Humana. Todo ello con el cometido de “componer y remodelar aldeas y ciudades”. Finalizaba con una cita de Lewis Mumford sobre la ciudad, alineado con el pensamiento que entendía la forma física de la ciudad como el resultado de los propósitos colectivos de una sociedad.



Fig.57 : Texto explicativo de los trabajos del Curso de Urbanismo y Arquitectura Paisajista expuestos en la V Exposición Panamericana de Arquitectura. 1940. Revista del Instituto de Urbanismo. N°8. Pag. 11. Fadu U de la R.

Cravotto expresa que la misión docente es inculcar en los alumnos “una convicción derivada de nuestra experiencia, de que ser arquitecto es honrosísimo, si , con la práctica de nuestro arte, hacemos un bien colectivo, creando bienestar⁸¹”. Asimismo, sostiene que es el “espacio vegetal” el que posibilita la “comprensión de la vida haciéndola más noble y sencilla. Plantea que si se logran introducir en la ciudad los elementos naturales (cielo, espacio, suelo, vegetación) con

81 Mauricio Cravotto. Revista del Instituto de Urbanismo. N°1. 1937. Pág 15.

sentido artístico, “entonces realizaremos *arquitectura paisajista*”. Quiere trasmitir a sus alumnos “el ideal de que se entre en el concepto de ciudad con el alma de campo” de modo de lograr preservar dentro de la ciudad la armonía presente en la naturaleza, labor que sólo es posible mediante “la sabiduría del artista”⁸². De este modo vincula la práctica de la arquitectura paisajista con la misión que tiene el artista de beneficiar a la sociedad.



Fig. 58: Alumnos y docentes de la Cátedra de Urbanismo y arq. Paisaje. Nota de prensa titulada “Exposición de Urbanismo y Vivienda”. El texto del artículo es de Mauricio Cravotto. Suplemento de “El Día” .Septiembre de 1947

82 Ibídem.

II.3. El monstruo civilizado

“...si en fin, constatamos que el hombre prefiere por comodidad, apelmazarse en urbes que salvo pocas excepciones, son un amontonamiento de viviendas sin armonía, estamos obligados a combatir en favor de la reincorporación en la urbe de los más sutiles dones de la naturaleza”.

Mauricio Cravotto. *Descripción de la evolución del curso de “Composición Decorativa” a “Arquitectura Paisajista”*¹.

EL 4 de mayo de 1933 el Secretario de la National Conference of City Planning de New York, el abogado Flavel Shurtleff envió una carta al Ing. Pedro Risso, Jefe de la División de Amanzanamiento del Consejo de Administración Departamental de Montevideo. Shurtleff era una figura clave en la elaboración del *Regional Plan of New York and Its Environs* de 1929, dirigido por Thomas Adams, quien a su vez se había formado profesionalmente con Ebenezer Howard. En la carta solicitaba toda la información que hubiera disponible sobre planificación urbana² en Uruguay, adjuntaba un memorándum con los principales temas a tratar en un próximo Congreso, y aceptaba la eventualidad de que Risso derivara su pedido a la oficina correspondiente. El propósito de estas indagaciones no se explicita, pero dado que el Comité del Plan dejó de funcionar en 1935, bien pudo ser el de explorar posibles oportunidades de trabajo como asesor calificado.

La misiva fue respondida por Mauricio Cravotto en su condición de Presidente de la Junta Honoraria de Planificación de la Ciudad de Montevideo, quien se hallaba preparando el proyecto ejecutivo para la construcción del Palacio Municipal. Se presentó como planificador y profesor mencionando su viaje de estudios por EEUU, mientras señalaba que en esa época no había cursos sobre planeamiento urbano en las universidades de aquel país por lo que su formación sobre el tema se la debía a Jaussely:

¹En Revista del Instituto de Urbanismo. N°1. 1937.Pág. 15.

² “The National Conference on City Planning is interested to learn of the city and regional planning situation in your city and environs. The existence on rigourus municipal economy has seriously affected planning activities in some of our cities, but President Roosevelt’s outspoken support of planning will go far to counteract the handicaps caused by present business conditions. I am enclosing a very brief memorandum, and hope that you will tell me of any planning activity in general in your country, and particularly if a planning program has become established as a part of administering the city, and if so on what legal basis. (...)” Carta de Flavel Shurtleff a Pedro Risso. Mayo, 4 de 1933. Fund. Cravotto.

"I may say that I have made several trips to U.S. and to Europe, and during 1919-20, I made a coast to coast automobilistic trip in U.S.A. and was thus enable to visit and live in many Cities and Towns of your great country. However at that time there were no special city planning courses in the American Universities. But eventually I was able to attend series of lectures of the great architect Jaussely in Paris. In 1925 in a later voyage I was able to obtain teaching in Italy, Spain and a little of Germany, and since then I have prepared a collection of text and slides".³

En su carácter de docente solicitaba a Shurtleff información actualizada sobre temas urbanísticos, principalmente imágenes aéreas de ciudades y pueblos de EEUU para completar su "colección de geografía humana y urbana, en aspectos urbanos y regionales", tema que ocupaba 100 slides de un total de 700, de su "semestral seminar course". No obstante esta solicitud, Cravotto expresaba que su mayor interés era recibir la más reciente literatura publicada sobre temas de urbanismo. La lista pormenorizada se centraba en la planificación urbana incluyendo el Primer avance del Plan Regional de New York (*Graphic regional plan of New York and its Environs*), así como información sobre parques y el sistema de parques, para aumentar su colección de diapositivas de clase: "I have 34 slides of park systems"⁴. El primer avance del plan de Nueva York había sido publicado recientemente⁵, lo que reafirma el grado de actualización que tenía Cravotto en temas disciplinares. El líder del Comité para el Plan, era el inglés Thomas Adams, que había trabajado con Ebenezer Howard en las Garden City de Letchworth and Welwyn. Mr. Flavel Shurtleff era el encargado de supervisar las encuestas (*Surveys*) y reuniones con más de 150 comunidades, para diagnosticar los principales problemas de la ciudad de Nueva York⁶.

El episodio ilustra el acceso privilegiado de Cravotto a información de primera mano, y aún cuando no ha sido posible determinar si Shurtleff envió o no el material solicitado, lo cierto es que la biblioteca de Kalinen conserva los reportes de la National Capital Park and Planning Comission de 1927 a 1932, así como varias publicaciones similares. Esta Comisión tenía el cometido "de preparar, desarrollar y mantener un plan integral, consistente y coordinado para la Capital Nacional y sus alrededores". Estaba integrada por las más altas autoridades militares y

3 Mauricio Cravotto. Copia de la carta a Flavel Shurtleff, 5 de Julio de 1933. Fund. Cravotto.

4 "our cities, today and tomorrow, Mastering a metropolis. Iowa city regulator plan. Recent advances in town planning. Planning problems of town city and region. California regional plan. Oklahoma citi. Knoxville Tenn. Mercer Country. The regional plan of the Philadelphia tri-state District. Graphic regional plan of New York and its Environs. Parks and parks system. Methods of thecnical procedure". Ibidem.

5 El plan fue publicado en dos volúmenes: *Regional Plan of New York and Its Environs. Volume I. The Graphic Regional Plan*. New York: Committee on the Regional Plan, 1929; *Regional Plan of New York and Its Environs. Volume II, The Building of the City*. New York: Committee on the Regional Plan, 1931. Extraído de: David A. Johnson. Op.Cit.Pág.11. Nota 1.

6 David A. Johnson. Op.Cit. Pág.74.

políticas (el Ingeniero Jefe de la Armada de EEUU, el Director del National Park Service, entre otros) y por figuras prestigiosas del sector privado entre las cuales se destacaba Frederick Law Olmsted Junior.⁷ El Plan debía incluir recomendaciones a las autoridades ejecutivas apropiadas respecto a todos los aspectos de la planificación urbana y regional, que el documento detalla exhaustivamente.⁸ En todos los reportes el rol de los parkways es relevante: conectan zonas forestadas, organizan el territorio en pequeños núcleos adyacentes, configuran las riberas de importantes cursos de agua. Las imágenes del paisaje tienen encuadres similares a las perspectivas del Park-way atlántico e incluso los códigos gráficos utilizados en los planos son idénticos.

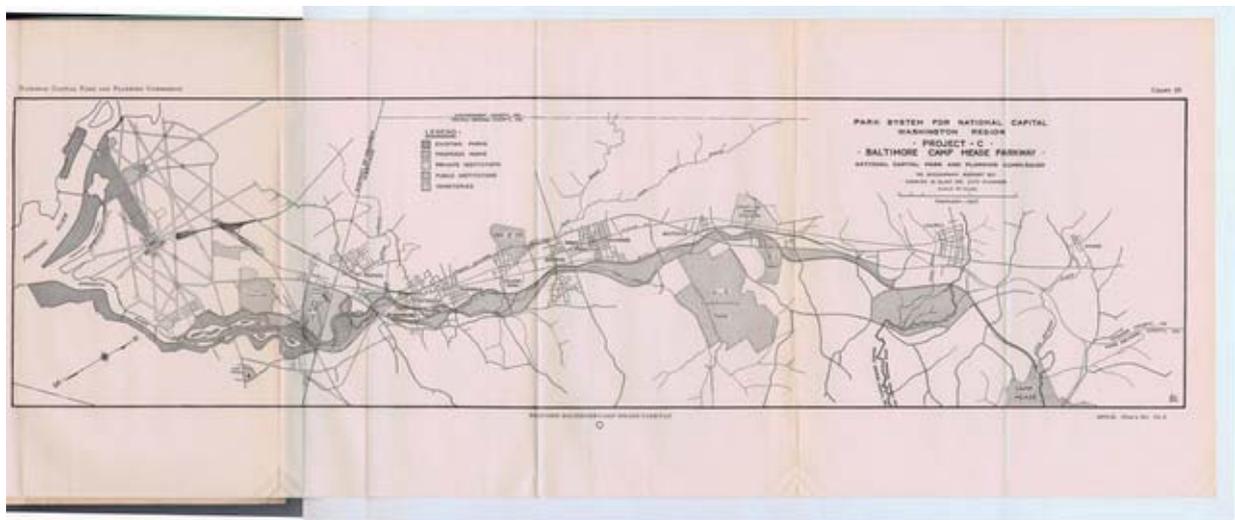
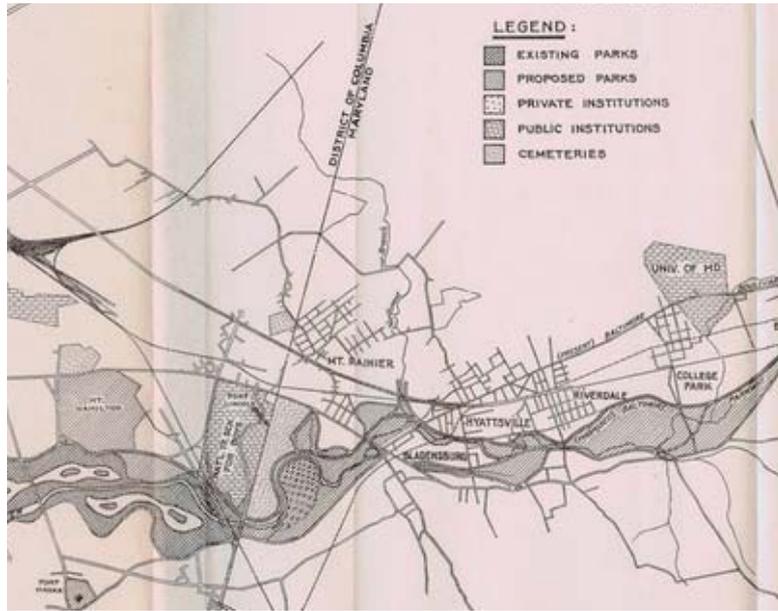


Fig.59: Baltimore Camp Mead Parkway. National Capital Park and Planning Commission. 1927. Fund. Cravotto.

- 7 Frederick Law Olmsted Jr. (1870-1957) participó activamente en los comités de planificación urbana. Junto a su hermano John Charles, sustituyó a su padre en la empresa de landscape Olmsted & Co. que luego de su muerte pasó a llamarse Olmsted Brothers.
- 8 This commission is charged "with the duty of preparing, developing, and maintaining a comprehensive, consistent, and coordinated plan for the National Capital and environs, which plan shall include recommendations to the proper executive authorities as to traffic and transportation; plants and subdivisions; highways, parks, and parkways; school and library sites; playgrounds; drainage, sewerage, and water supply; housing, building, and zoning regulations, public and private buildings; bridges and waterfronts; commerce and industry; and other proper elements of city and regional planning". En inglés en el original, trad. de la autora. Deberes de la Comisión, según el Acta del 30 de abril de 1926. Report of the National Capital Park and Planning Commission, 1928. Pag.1.



Fig,60: Baltimore Camp Mead Parkway. NCP, 1927. Detalle. Fund.Cravotto.

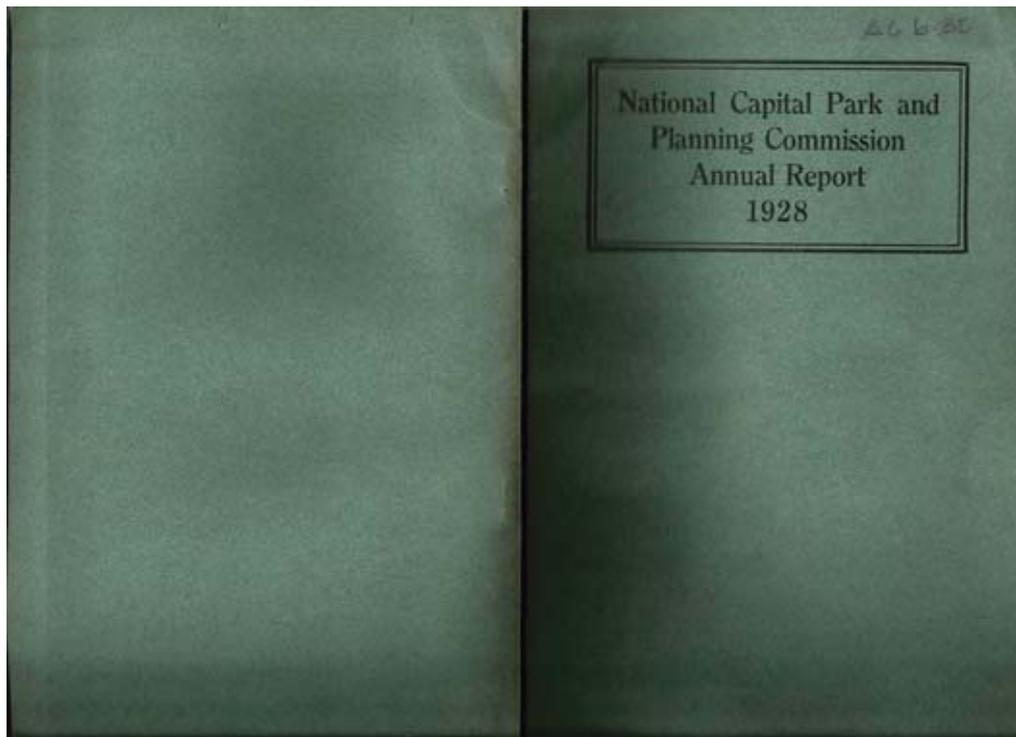


Fig. 61: Reporte Anual de la National Capital Park and Planning Commission. 1928, Fundación Cravotto.

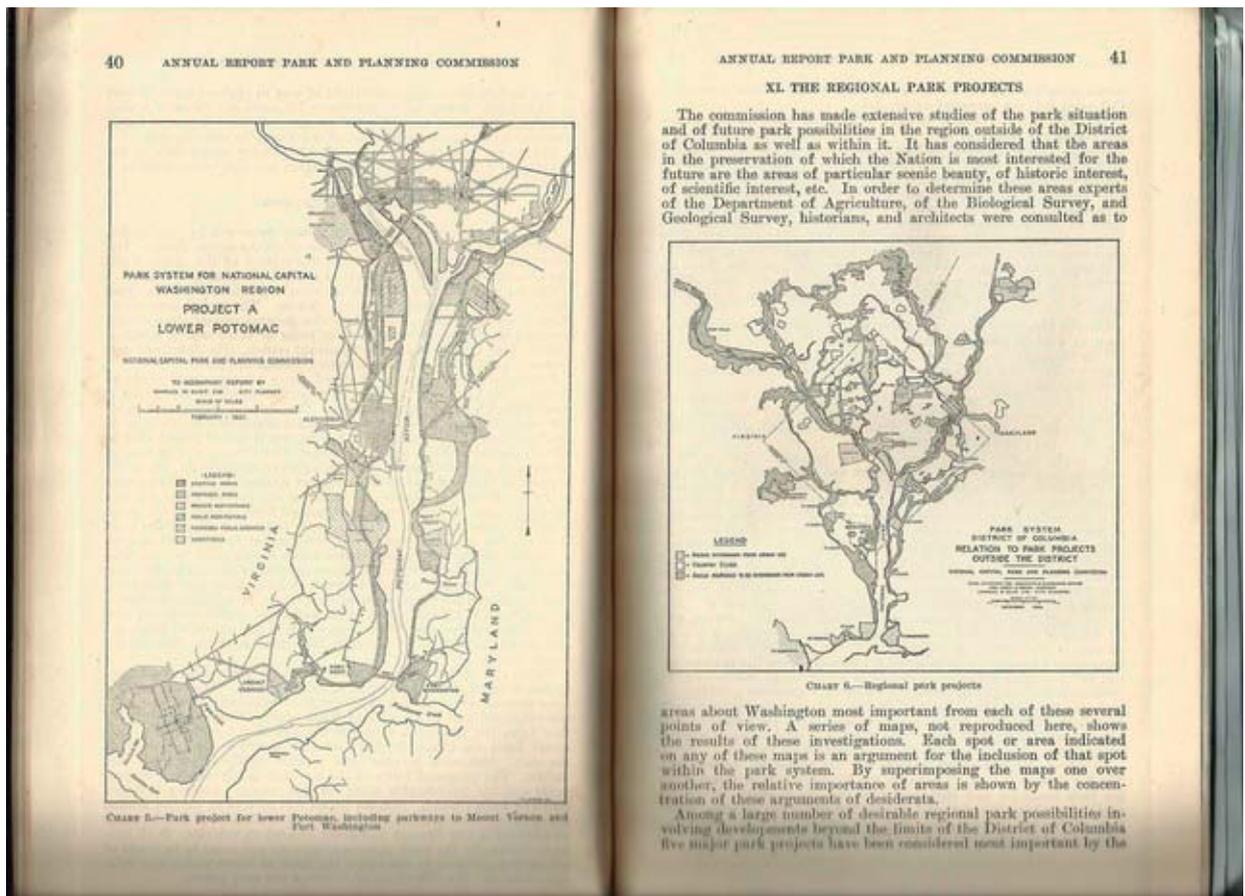


Fig.62 : Reporte Anual de la National Capital Park and Planning Commission. 1928. A la izquierda: el proyecto de parques para el bajo Potomac incluyendo los parkways de Mount Vernon y Fort Washington. A la derecha: El sistema de parques proyectado para el Distrito de Columbia. Fund. Cravotto.

Cravotto coleccionaba las revistas *Landscape architecture*, *The Architectural Review*, *The Studio*, *Parks & Recreation*, *The Town planning Review*, *Die Strasse*, por mencionar sólo algunas, que publicaban asiduamente sobre vías parque.⁹ También recibía algunas publicaciones editadas con motivo de la inauguración de los parkways más importantes, como la Shore Parkway Extension and Marine Parkway, de Brooklyn, (Publicada el 12 de diciembre de 1936), The Henry Hudson Parkway (octubre de 1937), Schuylkill Expressway -Roosevelt Boulevard Extension (Publicada por la Philadelphia City Planning Commission en 1950), Philadelphia in relation to the urban areas of the East (enviada por el estudio de Gilmore Clarke)¹⁰. Una amplia y prestigiosa red de contactos cuyo estudio excede el objeto del presente trabajo, le proporcionaba información de primera mano. Un ejemplo ilustrativo es su vínculo epistolar con Lewis Mumford, quien le enviaba ejemplares de su obra dedicados de puño y letra. Por lo

9 Numerosos ejemplares de estas publicaciones forman parte de la bibliografía consultada en el presente trabajo.

10 Biblioteca de la casa- estudio Kalinen. Fundación Cravotto.

expuesto, es posible inferir que tenía acceso privilegiado a los debates urbanísticos de la época, que lo otorgaban una visión disciplinar amplia y desprejuiciada. La reflexión sobre la vida en las aldeas se vincula con el clima intelectual de crítica al racionalismo, al culto a la técnica y a la metrópolis moderna.

II.3.1 El park-way y la aldea

Desde principios del s.XX el sistema de parques había sido una preocupación central de la política de planificación urbana en los estados más importantes de EEUU, conjuntamente con el constante debate sobre la expansión de la ciudad, la incidencia de la masificación del automóvil y de la red de autopistas. La política del *laissez faire* que había sido hegemónica durante el s.XIX en EEUU, fue dando lugar a fines del siglo y principios del XX a una reacción en ciertos sectores de la sociedad, que se opusieron al crecimiento descontrolado de las ciudades, producto de las fuerzas especulativas de las grandes concentraciones de capital ¹¹

Frederick L. Olmsted no sólo creó el primer parkway sino que -como integrante del New York City Improvement Commission-, propuso en 1907 enlazar el sistema de parques regional a través de parkways, extendiendo su alcance fuera de la metrópolis¹². La idea central era que los grandes parques debían estar interconectados por parkways para contener mediante las áreas verdes el crecimiento que seguiría. Francis Dal Co señala que:

“De la obra de Olmsted derivan una serie de modelos, (...), y algunos principios que encontraremos constantes en las propuestas del progresismo urbano. (...) A pesar de perseguir ideales autónomos de democracia y libertad, la obra del *planner* no nace al margen de la realidad de las contradicciones sociales, sino que recibe su influencia, mientras se proponga un fin educativo. Persiguiendo y enseñando el respeto por las grandes virtudes democráticas, de entre las cuales domina el amor y la consideración hacia la naturaleza, el planning hace que la naturaleza no quede violentada por el ambiente humano, sino que penetre orgánicamente en él como elemento constituyente”.¹³

Estos conceptos están presentes en el discurso de Cravotto. Se trata de mitigar la angustia moderna por la pérdida de la “naturalidad” de la vida producida por un acelerado crecimiento urbano que es vivido como amenazante. Cravotto teme el advenimiento de estos males al país

11 Manfredo Tafuri et al. *La ciudad americana de la guerra civil al New Deal*. Barcelona, E. G. Gilli, 1975. Prefacio pg. XX.

12 “The salient feature of the general plan as it affects the City as a whole is to afford adequate, proper and suitable avenues of connection between the different parts of each borough, as well as between the different boroughs themselves and the outlying districts...[and to] connect as far as possible the parks of the different boroughs with each other by suitable parkways so as to make them all parts of one harmonious whole”. Frederick Law Olmsted. New York City Improvement Commission (1907) Report to the Honorable George B. McClellan, Mayor of the City of New York. New York City Improvement Commission, Pág.9. Citado por Johnson, David A. Op.Cit. pg. 29-31..

13 Francesco Dal Co. *De los parques a la Región*. En Tafuri et. al. Op.Cit. pg 174-175.

porque detecta los mismos problemas en menor escala: la migración del campo a la ciudad, el crecimiento urbano regido por fuerzas especulativas, la escasez de viviendas accesibles. Frente a este panorama el Park-way posibilita la organización del territorio en aldeas y balnearios: “Puede usarse el park-way como instrumento de descentralización de la capital, como zona para instalar todos los pequeños conglomerados que tengan relación con la vida más sana y más pura del habitante de la región (...)”¹⁴. El Park-way garantiza el control de la expansión de la ciudad, integra lo urbano y lo rural, el trabajo y la recreación, la técnica y la naturaleza. Cravotto anota: “Penetración del parkway atlántico [sic] en la ciudad. Constitución de un episodio urbanístico equiparable a un río que cruza un núcleo”¹⁵.

A los pequeños conglomerados los denomina aldeas o “los siedlung” del campo¹⁶. Esta idea surge a partir de varias vertientes que alimentan el debate disciplinar de la época. En efecto, el tema es tratado con motivo del Plan de New York del ‘29 por Clarence Perry y Raymond Unwin. Sus opiniones fueron consignadas en los reportes del Plan, solicitados por Cravotto a Shurtleff. Entre 1923 y 1924 Clarence Perry propuso un método para lograr acuerdos controlados dentro del mercado estadounidense de desarrollo de tierras como parte de una política de descentralización de la población¹⁷. Imaginó una conformación de ciudades satélites estimulada de manera artificial, ya que no se generarían espontáneamente. La condición necesaria sería “una reserva de parque que rodeara completamente los límites de la ciudad propuestos, que el municipio y el estado deben reservar y comprar a tiempo, a una cifra que los propietarios no considerarán confiscatoria”¹⁸.

Por su parte, Raymond Unwin¹⁹ fue invitado a participar en una charla dada en el Edificio Sage el 25 de septiembre de 1925²⁰, donde explicó sus puntos de vista:

“El primer objetivo de su nuevo plan debe ser detener la aglomeración, distribuir su población de manera adecuada, y una vez distribuidos, su segundo objetivo debe ser

14 Memorándum. Pág. 8.

15 “Meditaciones”. Manuscrito .1938. Fund. Cravotto.

16 Manuscrito. Fund. Cravotto. Carp. 8 Mueble A.

17 Minutes of meeting, Committee on the Regional Plan, November 14, 1927, Regional Plan Papers. Citado por David A. Johnson. Op.Cit. Pág. 133. Nota 39.

18 Clarence Perry, ‘Supplementary memorandum on the Proposed Referendum’. November 13, 1924, Regional Plan Papers. *Ibidem*.Pág. 135. Nota 40.

19 Unwin era Director Técnico del gobierno británico para la construcción y la planificación urbana y era considerado el decano internacional de urbanistas y expertos en vivienda. Entrenado como ingeniero, con Barry Parker había ayudado a planificar Letchworth, la primera ciudad jardín diseñada según los principios de Ebenezer Howard. En 1913 fue uno de los fundadores, bajo el liderazgo de Thomas Adams del Instituto de Planificación Urbana y había servido como su presidente en 1915. Fuente: David. A. Johnson. Op.Cit. Pag. 80.

20 La Fundación Russell Sage financiaba el Plan de New York del ‘29.

localizar sus vidas para que, en sus propias palabras expresivas, se mantengan en su lugar²¹”.

Argumentó que la forma de resolver los problemas de Manhattan y también de proporcionar mejores condiciones de vida para las masas era tratar de aislarlos en suburbios autónomos satélites. La forma de hacerlo sería limitando la cantidad de transporte al centro e introduciendo un programa consciente de descentralización de las industrias en nuevas ciudades jardín, que contendrían todas las instalaciones locales necesarias²². Al respecto David Johnson señala:

“Aunque apenas se notó en ese momento, Unwin había planteado aquí lo que se convertiría en el tema más controvertido del plan. En efecto, estaba proponiendo un retorno consciente y planificado a través del diseño ambiental a la forma de vida *Gemeinschaft* o **aldea**²³, aunque incrustada en la región metropolitana caracterizada por una forma de vida *Gesellschaft*²⁴ altamente móvil e industrial. Unwin estaba negando implícitamente la importancia de la escala de la región metropolitana para la gran mayoría de la gente de la región”²⁵.

Por otra parte durante la década del ‘30, H. de C. Hasting -editor de *Architectural Review* and *Architect's Journal*-, impulsó las ideas del *Townscape* en Gran Bretaña en colaboración con Nicolas Pevsner y Gordon Cullen. Según este movimiento,

“...la sociedad, especialmente la sociedad inglesa, debía ser tratada como un estado de la naturaleza, cuyos intereses divergentes y efectos caóticos sobre el terreno debían ser suavemente domesticados o equilibrados por el urbanista mientras sus formas y fuerzas básicas permanecían intactas”²⁶

La base estética del *Townscape* era el Pintoresco. Algunos autores han señalado que esta metáfora de la sociedad como naturaleza fue la base del conservadurismo político del *Townscape*. Hasting proponía un modelo de sociedad anti-colectivista unido a través de una cultura ecológica que permitiera desarrollar la diferencia individualizadora o “sesgo” de cada uno²⁷. La idea del bienestar social alcanzado a través del desarrollo óptimo del individuo junto a su núcleo familiar es central en la propuesta del Park-way atlántico, así como en sus representaciones pictóricas y literarias realizadas en clave pintoresca, en las que se aprecian

21 David Johnson. *Ibidem*.

22 *Ibidem*.

23 El énfasis es mio.

24 *Gesellschaft*: del alemán, empresa o empresarial.

25 *Ibidem*.Pag.81.

26 Anthony Raynsford. *Urban contrast and neo-Toryism: on the social and political symbolism of The Architectural Review's Townscape campaign*. En *Planning Perspectives*, 2015Vol. 30, No. 1, Pag. 98
<http://eds.a.ebscohost.com.proxy.timbo.org.uy:2048/eds/detail/detail?vid=0&sid=d2c858d6-da9a-44c4-803d-ca2cd9ceefd8%40sdc-v-sessmgr02&bdata=JmxhbmN9ZXMmcm2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#AN=99838502&db=asn>

27 *Ibidem*.

los detalles singulares, las variaciones mínimas dentro de la homogeneidad del caserío, el valor del murete, del árbol, del alero.

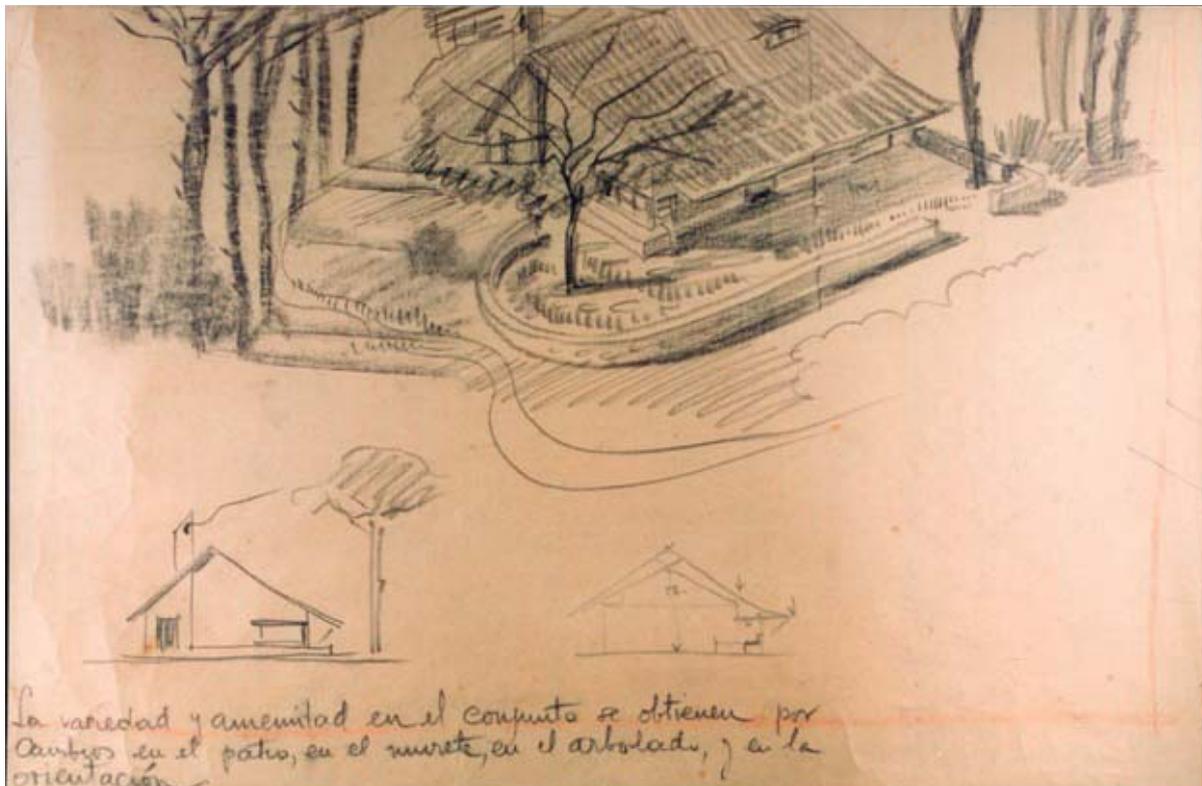


Fig . 63: Croquis perteneciente al álbum "La Aldea Feliz". Vivienda tipo. Con letra manuscrita de Mauricio Cravotto se lee: "La variedad y amenidad en el conjunto se obtienen por cambios en el patio, en el murete, en el arbolado, y en la orientación". Fotografía. Fundación Cravotto.

La ideología del *Townscape* se basa en la "teoría de las tres culturas" concebida por Hasting a fines de la década del 30, pero cuyos detalles fueron desarrollados por el nuevo editor de la *Architectural Review* J . M. Richards, en febrero y marzo de 1942, como parte de la serie 'Destrucción y reconstrucción'²⁸. La teoría clasificaba a todas las personas en productores ('P-men'), consumidores ('C-men') y distribuidores ('D-men'). Los "consumidores" y "productores" se identificaban con las culturas de la ciudad y el campo, respectivamente, mientras que los "distribuidores" estaban relegados a los suburbios entre los dos. Los productores debido a su trabajo agrícola, su conexión con el lugar y el suelo, fueron identificados como místicos y conservadores, individualistas y creativos. Los consumidores (ciudadinos) se identificaron por su cosmopolitismo con el deseo de sistemas unificadores y el gusto por el modernismo abstracto. Por último, "la distribución se convirtió en la actividad característica del intercambio económico y

28 Ibídem. Pag. 99.

el transporte, personificada por el comerciante ambulante, cuyo lugar geográfico típico era el del suburbio y la caótica franja urbana”²⁹. Este tipo de planteo que relaciona tipos de trabajo con lugares geográficos y deduce tipos característicos con atributos psicológicos y culturales (cazador y pastor, campesino y pescador) había sido planteada en el 'corte del valle' de Geddes en su conferencia de 1905, '*Civics as Applied Sociology*'.

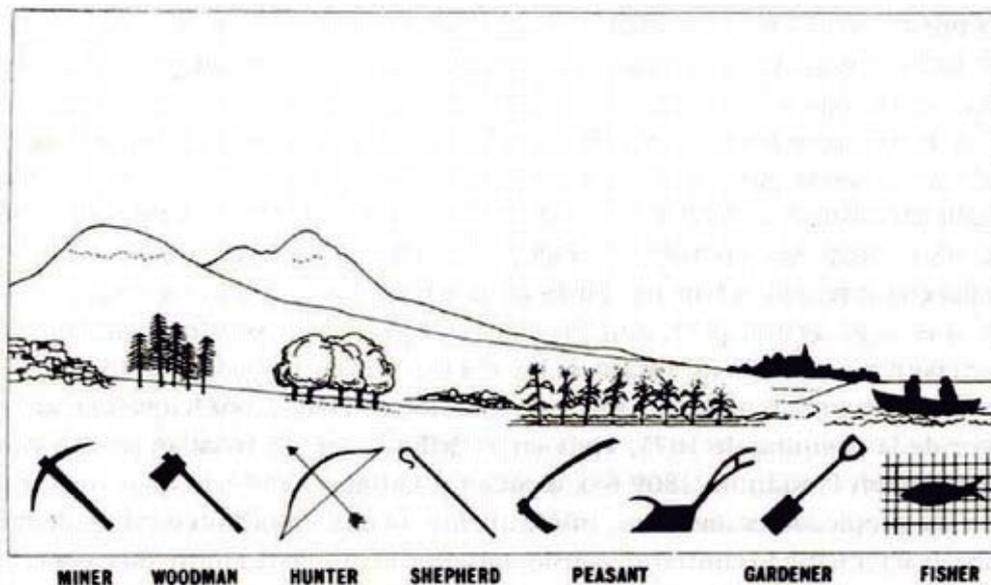


Fig.64 : Patrick Geddes. Sección del Valle. 1905³⁰.

A pesar de su declarado respeto por las particularidades locales, el *Townscape* “exigía una coordinación completa de la planificación, que se extendiera desde el nivel nacional hasta el sitio urbano más pequeño”³¹, pretensión que comparte con el parkway multiescalar de Cravotto. En este sentido Lucio de Souza señala que un nuevo horizonte disciplinar se abrió para el urbanismo cuando dejó de centrarse en la ciudad para abarcar todo el territorio. La cuestión de lo urbano asociado al *consumo* y lo rural asociado a la *producción*, fue integrada en nuestro medio en las décadas del 40 y 50, primero por la planificación regional, y luego por la territorial:

“Es indiscutible que este modo de definir el nuevo campo disciplinar, alineado con las reflexiones sobre el tema en Norteamérica y Europa (Mumford y Gueddes entre otros) parte de operar mediante un barrido escalar. La Arquitectura tiene la obligación de enfocar las problemáticas regionales para poder resolver adecuadamente las más cotidianas como, por ejemplo, las habitacionales en la ciudad o las de agrupación colectiva para la producción en el campo”.³²

29 Ibídem.

30 Extraído de: https://www.researchgate.net/figure/La-famosa-seccion-del-valle-del-biologo-Patrick-Geddes-realizada-en-1905-4_fig2_262726649

31 Ibídem.

32 Lucio de Souza. *Imaginario rurales. El modelo de afincamiento en la Planificación Rural del Uruguay de Carlos Gómez Gavazzo*. U. de la R., 2019. Pág. 55.

Uno de los más sólidos exponentes del *Townscape* fue Thomas Sharp quien durante las décadas del '30 y '40 estuvo abocado a tratar el tema de la relación entre la ciudad y el campo. Sus numerosas publicaciones llegaron a la Biblioteca de la Facultad de Arquitectura entre el '40 y el '50³³. Sharp criticaba la *garden city* de Ebenezer Howard a la que oponía la *town-country*: “In Town-Country the country must prevail. In Garden City the emphasis must all be on the garden”³⁴ En la raíz de este antagonismo había un problema productivo. La tierra circundante a las viviendas debían ser huertos, no jardines. Opinaba que la ciudad jardín construía suburbio, mientras que la solución era mantener la antigua diferencia física entre la ciudad y el campo: “La emoción de pasar de una zona a la otra constituye uno de los estímulos más antiguos y fundamentales que ha conocido el hombre civilizado y equivale *realmente* a una evasión”³⁵. Sharp considera que la mejor solución al crecimiento de las ciudades es la “subcentralización” o sea, la creación de núcleos independientes:

“(…) cada ciudad satélite o subcentro dependerá de la ciudad central en lo referente a los servicios más importantes, tales como las universidades, teatros y otros que sólo pueden proporcionarse en los lugares en que viven grandes masas de gente. (...) pero si bien serán miembros de una comunidad de ciudades, cada uno de ellos comprenderá la extensión necesaria para proporcionar por sí misma a sus habitantes una vida social completa. Ha de contar también con vida económica e industrial propias y en cierta medida con un gobierno local”.³⁶

En este esquema debía haber ocho kilómetros de “tierras genuinamente agrícolas” entre los núcleos y entre éstos y la ciudad madre. Y agregaba: “el procedimiento de crear franjas de parques que arranquen directamente del centro de la gran ciudad hacia el campo abierto, ofrece muchos atractivos”. En síntesis, proponía núcleos agrícolas que contaran con un centro cívico y educativo conectados a una ciudad existente a través de parques lineales y del sistema vial. También localizaba el acceso a la cultura y a la educación universitaria en las grandes ciudades. Estas ideas formaban parte del ambiente intelectual de la época y se trasuntaban en representaciones cuya apariencia visual era el *Townscape*. La propuesta de Cravotto tiene obvias similitudes, si bien trata de mitigar las desigualdades ya que evolucionará hacia la creación de una centralidad en el interior del país (Villa Humboldt) y la realización de eventos culturales itinerantes que recorran los núcleos poblados mediante el mecanismo de la “gira” artística.

33 Información proporcionada por Sección Biblioteca de Fadu.

34 Thomas Sharp. *English Panorama*. Architectural Press, 1936. Pág.88.

35 Thomas Sharp. *Urbanismo*. Penguin-Lautaro. 1947. Pag. 61. Énfasis en el original.

36 *Ibidem*. Pag. 73

También en 1936 Giuseppe Pagano, director de revista Cassabella, publicaba su artículo “Documenti di Architettura Rurale” en el cual exaltaba las cualidades de las arquitecturas vernáculas, enmarcado en la exaltación de la identidad nacional italiana promovida por el régimen de Mussolini:

“Este inmenso diccionario de la lógica constructiva del hombre, creador de formas abstractas y fantasías plásticas que se pueden explicar con evidentes vínculos con el suelo, con el clima, con la economía, con la técnica, se abre ante nuestros ojos con la arquitectura rural. (...) La arquitectura rural representa la primera e inmediata victoria del hombre que obtiene su sustento de la tierra. Victoria obtenida por una necesidad, pero saturada de evolución artística.”³⁷ .

El artículo plantea que “el análisis de este gran reservorio de lógica, de energías constructivas, que siempre ha existido como trasfondo estético, puede reservarnos el derecho a descubrir motivos de honestidad, claridad, lógica y salud edilicia donde el siglo XIX solo veía arcadía y folclore.”³⁸ Antes del final, anuncia que la siguiente Trienal de Milán acogería una exposición sobre el tema.

La experiencia del viaje realizado por Alemania e Italia en 1938 reafirmó la afición de Cravotto por la aldea. Al regreso, elaboró un manuscrito en el que volcó numerosas reflexiones sobre las diferencias entre la vida aldeana y la de ciudad y sus implicancias intelectuales y morales:

“He pasado por las grandes ciudades, absorto y a veces distraído, pues tanto artificio me llevaba siempre al anterior **éxtasis de la aldea**, de la pequeña ciudad. Los moradores más simples, su dinámica más moderada, su comprensión de los problemas más certera; es difícil el disimulo de las bajas pasiones...”³⁹

Algunos párrafos de este manuscrito fue pasado en limpio y se puede leer mecanografiado en los documentos reunidos bajo el título de “Aldea Feliz”, realizados luego de finalizada la Segunda Guerra Mundial. Al texto original Cravotto agrega una crítica a los sistemas totalitarios y sus consecuencias negativas en el urbanismo, la arquitectura y el ser humano en general, en clara referencia al nacional socialismo y el fascismo imperante en la época de su viaje. El manuscrito de 1938 sin embargo, trasunta una fascinación por la resolución de los temas urbanísticos y arquitectónicos soslayando cuidadosamente hacer valoraciones políticas en cualquier sentido. El texto aparece tachado; no fue publicado en el informe titulado “Tres viajes...” de 1952, pero tampoco ha sido destruido. Está escrito con la prisa de quien quiere registrar la experiencia antes de olvidar los detalles y con el tono intimista de un diario personal. Aún así, Cravotto

37 Cassabella. Anno VIII. N°95. Noviembre de 1935. XIV, Pag.25. En Michelangelo Sabatino. *Pride in Modesty: Giuseppe Pagano's "Architettura rurale"*; <https://www.jstor.org/stable/20778818?seq=1>. Con acceso a través del portal Timbó <https://foco.timbo.org.uy/home> . Traducido del italiano por la autora de esta Tesis.

38 Michelangelo Sabatino. Op.Cit. Pág 92.

39 M. Cravotto. Memorias. Manuscrito. Inédito. Circa 1938. El énfasis es nuestro.

redacta para la posteridad y justifica su cambio de enfoque sobre la planificación urbana, experimentado entre 1930 y 1938:

“Cuando en 1930 tuve ocasión de ofrecer al municipio en colaboración con varios colegas y técnicos un Anteproyecto de Plan Regulador y organización de la superficie urbana para 3.000.000 de habitantes, se trataba de un estudio especialmente de procedimiento (...) válido para otros contenidos pero que fijaba una cifra para encarar un población máxima de un lejano futuro. En los ocho años transcurridos, admito la variación de hechos, constataciones, cambios en el mundo que tienden a demostrar la conveniencia de la formación de conglomerados no tan vastos”⁴⁰.

Este cambio explica también la diferencia radical entre los parkways del Plan Regulador y el Park-way atlántico. Lamentablemente Cravotto evade decir a qué *hechos* se refiere, pero sí explica lo que denomina “aspiraciones” y “constataciones”. Sobre las primeras: “Aspiraciones. Desearía para mi ciudad un destino más moderado, más pequeño, más fácil de armonizar”. Sobre las segundas: “Constatación. Infinidad de poblaciones, muchas grandiosas [ilegible] a base de importantes obras de arquitectura, ingeniería, mecánica se presentan en ciudades planeadas y desarrolladas equivocadamente, anti geográficamente”⁴¹. A estas ciudades opone “las agrupaciones pequeñas que tuvieron una implantación y un primer desarrollo adecuados al contexto geográfico del lugar, [que] han llegado hasta la época actual, sin mayores artificios”. El conflicto fundamental queda planteado entre la metrópolis (el “monstruo civilizado” causante de todos los males) y la vida en las aldeas. En los cartones 18 y 19 proyecta el crecimiento demográfico mundial en una población de dos mil millones de habitantes, organizada en 200 ciudades de diez millones, lo cual vive como desmesurado: “sería una monstruosidad!!”. Reaccionemos a tiempo! / Mas vale tender a establecer millones de aldeas con pocos habitantes”.

Ante la imposibilidad de eliminar las metrópolis existentes imagina un mundo en el que sólo queden unas pocas, como “regalía para muy pocos centros de cultura (...) cuyos habitantes *tengan todas las virtudes para merecerla*”⁴², lo que implica que algunos individuos merecen el acceso a la cultura y otros deben ser educados por la madre naturaleza. Luego dice: “evitar que en nuestras tierras la ciudad tentacular, aparato del supercapitalismo internacional se multiplique, con peligro constante para la paz del mundo”. De un lado la imagen de la ciudad surcada de autopistas reza: “aquí la unidad es / el hombre-vehículo / el hombre-envase”. Del otro, se ven fotos de aldeas alemanas⁴³: “aquí la unidad es el hombre-tierra / el hombre-hogar”. El tono del

40 Manuscrito “Meditaciones”. Pág.α Las páginas están identificadas con letras griegas.

41 *Ibidem*.

42 El énfasis es nuestro.

43 Esta imagen será utilizada en el artículo de prensa publicado en Mundo Uruguayo en 1953.

texto es cada vez más desesperado. Finalmente exclama: “Rascacielos de 300 pisos! y nuestros niños?”.



Fig.65. La aldea y la metrópolis. Fund. Cravotto.

Al final del Texto del Park-way atlántico, se expresa el meollo del problema:

“Hemos abolido con la ciudad, el campo noble, la naturaleza el ESPACIO. La reconquista del espacio, de la armonía del espacio, de la pureza que determina esa armonía, la podemos obtener **urbanizando el campo o ruralizando la urbe.**”⁴⁴

Esta operación es posible sólo a través de la estructura del parkway que trasciende los material para adquirir carácter filosófico y moral: “Cualquiera de estos tres elementos: ruta, conglomerado rural, verde perimetral a ciudades, ha servido para crear la *neo-mentalidad* campesina, especialmente en el hombre maduro, habitante de las urbes inmensas⁴⁵”. Esta nueva mentalidad

44 Mauricio Cravotto. Texto del Park-way atlántico. Pag. 9. El énfasis es nuestro.

45 Ibídem.

se construye sobre la base de una relación determinada entre el individuo, la tierra, entre naturaleza y moral, idea que analizaremos a continuación.



Fig.66 : Croquis de la Aldea Feliz. Fotografía del álbum titulado "la Aldea Feliz". Fund. Cravotto.



Fig. 67: Croquis de la Aldea Feliz. Fotografía del álbum titulado "la Aldea Feliz". Fund. Cravotto.

II.4 El cumplimiento espiritual de la vida

“El derecho de habitar – derecho de estar – cada individuo en su planeta y en su nación sin precio ni permiso, es el mínimo de derecho humano; derecho que no ha sido reconocido ni bien establecido a causa principalmente de que tanto los que defienden como los que combaten el orden actual, no distinguen bien el aspecto de la tierra como medio de habitación, de su aspecto como medio de producción”.

Carlos Vaz Ferreira. *Sobre la propiedad de la tierra*¹. 1918

Mauricio Cravotto se auto percibe portador de un cometido trascendente: contribuir al bienestar de la sociedad en el sentido más amplio. Se posiciona como un ciudadano educado con el compromiso de servir a su pueblo, imperativo moral que se inspira en el idealismo alemán². Con aquel propósito concibe al Park-way como un dispositivo que mitiga las contradicciones y previene los conflictos al evitar el origen de todas las desigualdades, es decir, la propiedad de la tierra. Pero no lo plantea desde un enfoque marxista sino de acuerdo al pensamiento de Carlos Vaz Ferreira³ para quien la tierra no puede estar sujeta a las leyes del mercado, dando lugar a diferencias en su valor. Es clave la distinción que hace Vaz Ferreira entre estos dos “aspectos” de la tierra: como medio de habitación y como medio de producción. Su pensamiento consagra el derecho de afincamiento, el derecho al trabajo y a la explotación rural, en desmedro del derecho de propiedad privada. El Estado debe ser el propietario del suelo y arrendarlo al trabajador para su explotación.

El libro *Sobre la propiedad de la tierra* está en la biblioteca de la Fundación. La edición es de 1918, pero está firmado por Cravotto en la portadilla con la leyenda escrita de su puño y letra “recibido en marzo 1939”. Hay varios pasajes subrayados y fragmentos del texto incluidos en los cartones del Park-way atlántico, así como en numerosos manuscritos. En la página 165 Cravotto señala la frase del sociólogo Loira -citado por Vaz Ferreira -, con la que se identifica: “(...) se

1 Carlos Vaz Ferreira. *Sobre la propiedad de la tierra*. Talleres Gráficos Barreiro A. y Ramos. Montevideo, 1918. Cita extraída del ejemplar del libro perteneciente a Mauricio Cravotto.

2 Immanuel Kant en su *Crítica de la razón práctica (1788)* expresa: “ Dos cosas llenan el ánimo de admiración y respeto, siempre nuevos y crecientes cuanto más reiterada y persistentemente se ocupa de ellas la reflexión: el cielo estrellado que está sobre mí y la ley moral que hay en mí. (...)las veo ante mí y las enlazo directamente con la conciencia de mi existencia”. Págs.138-139. Fuente: http://www.manuelosses.cl/VU/kant%20Immanuel_Critica%20de%20la%20razon%20practica.pdf

3 Carlos Vaz Ferreira (Montevideo, 15 de octubre de 1872 - 3 de enero de 1958) fue un abogado, filósofo, profesor, escritor y rector uruguayo. Vaz Ferreira se forma en el pensamiento positivista dominante en el Uruguay de fines del 1800, especialmente, de cuño spenceriano. Él recibe además una intensa influencia de John Stuart Mill. Sin embargo, integra y supera estas influencias, al mismo tiempo que recibe posteriormente las influencias de William James, y especialmente de Henri Bergson. En el plano local hay contacto con el pensamiento de José Enrique Rodó, aunque también pueden señalarse como pensamientos divergentes. Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Carlos_Vaz_Ferreira

impone a todos los espíritus generosos el deber de consagrar sin tregua sus fuerzas y sus aptitudes a la redención de la sociedad humana”.

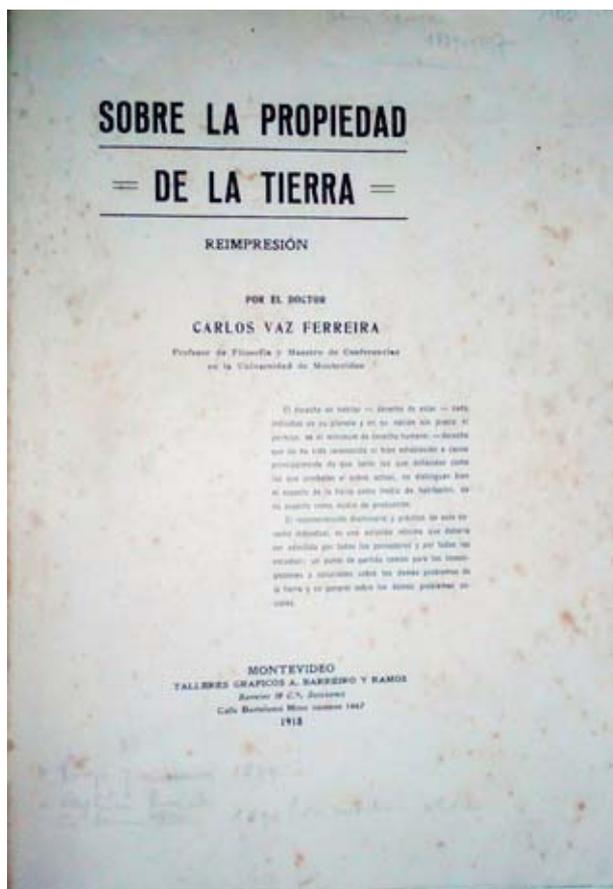
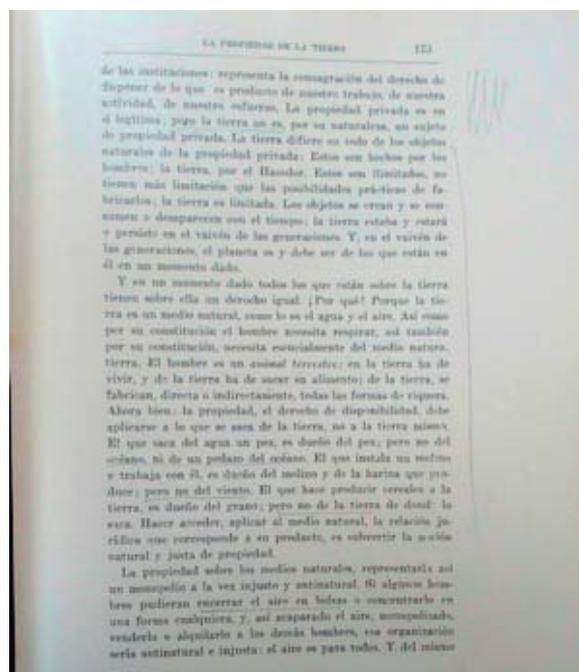
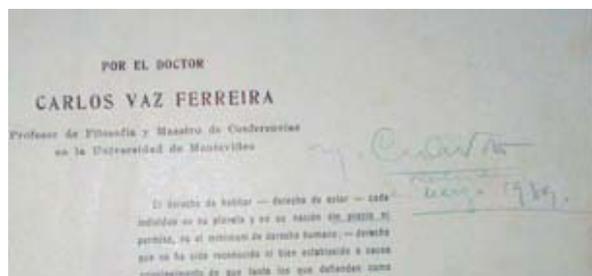


Fig 68: Ejemplar del libro “Sobre la propiedad de la tierra” de Carlos Vaz Ferreira perteneciente a Mauricio Cravotto. Portadilla.



Figs. 69-70. Arriba: Detalle de la portadilla donde se ve la firma de Cravotto, con la leyenda “recibido en marzo 1939”. Abajo. Párrafos señalados por Cravotto en la Pág.173.

En otra parte del libro, Vaz Ferreira dice: “(...) el georgismo es por su origen, por su esencia, diremos, una teoría arrendataria, su solución ideal teórica y su objeto final doctrinario, es la apropiación de la tierra por el Estado y el arrendamiento de ella a los particulares(..)⁴” La frase subrayada por Cravotto será el tema central del Park-way atlántico. Dado que las vías parque pueden multiplicarse por todo el territorio nacional, lo que en definitiva está proponiendo, es que toda la tierra productiva del país sea del Estado y su explotación quede en manos de pequeños y

4 Carlos Vaz Ferreira. Op.Cit. Pág 237.

medianos productores, es decir, un modelo de colonización a gran escala: “Esta idea, apenas esbozada, forma parte de un estudio integral que comprende el park-way Montevideo-Santa Isabel-Rivera, Colonia-Salto, Piriápolis-Chuy, y además el aprovechamiento de los bañados de Carrasco como núcleo agrario”⁵.

Esto permitiría el acceso universal a la vivienda, la salud y la educación, lo que redundaría en el bienestar social, espiritual, y moral de todos los habitantes. La preocupación por integrar los aspectos tangibles e intangibles de la realidad es propia de Cravotto, quien manifestó durante toda su vida un gran interés por temas filosóficos y espirituales. En diciembre de 1918 a tres meses de haber llegado a los Estados Unidos, descubrió la obra literaria del arquitecto y teósofo Claude Bragdon de la que leyó todos los textos disponibles ⁶y con quien entabló posteriormente una relación epistolar que duraría varios años⁷. Fernández Eiriz destaca la influencia de Bragdon en la mirada de Cravotto:

“De ahí en más todo será diferente. Las arquitecturas de las ciudades se verán transformadas en palabras y ya no en croquis(...) Los trazos ya no subrayarán detalles de ornamento sino que se harán más gruesos, agrandando el cuadro para incluir el entorno natural. Las fotografías (...) se transforman en captura de realidades, casi un estudio antropológico de aquellas personas que habitan la arquitectura que visita. Una búsqueda en la que el ser humano, la naturaleza y la arquitectura se entrelazan de manera esencial”⁸

Bragdon le recomienda varios textos de Teosofía⁹. De hecho, uno de los dos ejemplares del *Tertium Organum*¹⁰ que el urbanista poseía le fue enviado por Bragdon quien figura como uno de

5 Mauricio Cravotto. Op. Cit. Pag.7

6 *The Beautiful Necessity ; Architecture and democracy y Projective Ornament*. Para leer una crónica detallada de su encuentro con Bragdon y su obra consultar. Martín Fernández Eiriz. *Norteamérica interior. Dossier*. Vitrubia 3. pag. 180,

7 Mauricio Cravotto. Correspondencia personal. Fundación Cravotto.

8 Martín Fernández Eiriz. Op. Cit. Pág. 181.

9 La teosofía (del griego: θεός, theós, ‘Dios’, y σοφία, sophía, ‘sabiduría’) es un conjunto de enseñanzas y doctrinas difundidas bajo ese nombre por Helena Petrovna Blavatsky a fines del siglo XIX. La teosofía propone que todas las religiones surgieron a partir de una enseñanza o tronco común, que ha quedado oculta bajo el velo de las doctrinas que se fueron elaborando con el correr de los siglos siguientes, llevando muchas veces a contradecir la enseñanza original. El estudio comparativo de la Ciencia y la Filosofía son otra forma de acercamiento a esta enseñanza original, que no es otra cosa que la realidad permanente que subyace por detrás del mundo sensible sujeto al constante devenir. Fuente; <https://es.wikipedia.org/wiki/Teosof%C3%ADa>

10 *Tertium organum* es el segundo libro del escritor místico ruso Piotr Ouspenski, escrita con el objetivo de convertirse en la continuación del Organon de Aristóteles y del Novum organum de Francis Bacon. Uspenski desarrolla en este libro el concepto de la cuarta dimensión como “amplia metáfora de la naturaleza esotérica de la realidad”. En esa época, Einstein y otros físicos habían validado el estudio de “otras dimensiones”, y Uspenski estaba fijamente interesado en ese tema. El *Tertium organum* toma ideas de las enseñanzas de los místicos de Oriente y Occidente, así como del arte sagrado y de las modernas teorías científicas. Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Tertium_organum

los traductores al inglés de la obra ¹¹. El libro desarrolla la existencia de la cuarta dimensión, así como de cuatro niveles de conciencia ¹². En el cuarto nivel, el más elevado, se produce la integración del ser humano con Dios y con el mundo, de modo que al alcanzar el equilibrio en un aspecto de la vida, se alcanza en todos los demás ¹³. En el mismo sentido, el parkway de Cravotto le da forma física al territorio, pero también incide en los aspectos inmateriales de la realidad: posibilita una educación moral que redunde en convivencia social pacífica y exalta una forma de espiritualidad vinculada a la intuición como medio de conocimiento. La plenitud del ser humano en todos los aspectos de la vida no es otra cosa que la felicidad. La aldea es “feliz” porque allí el habitante encuentra el sentido de la vida en una relación armónica con la naturaleza. Esta operación sólo es posible gracias al arte, personificado en la figura del artista (arquitecto, paisajista y urbanista), quien es el único capaz de realizar esta mediación exitosa entre naturaleza y civilización:

“La vivienda adherida a la naturaleza, compuesta con el paisaje. He ahí un ideal que se realizaría cuando la naturaleza inviolable en sus armonías contuviera armonías paralelas a aquella. Esto sólo se obtendrá si quien planea y realiza estas armonías es un artista.”¹⁴

Este conjunto de ideas está fuertemente emparentado con el *Trascendentalismo*, movimiento filosófico norteamericano que surgió en la segunda mitad del S.XIX. Su retórica se concentra “en el efecto del vigoroso ambiente natural-orgánico del Nuevo Mundo sobre el ser humano y el papel que juega el primero en mantener la salud espiritual del segundo”¹⁵. Los trascendentalistas creían que el alma humana contiene las leyes inmutables de la naturaleza por lo que tenían “una fe incondicional en la capacidad del hombre de asomarse a su propia divinidad a través del ejercicio de la razón”¹⁶ Asimismo creían que la belleza natural le devuelve “el sentido” al hombre, que “sana a través de la experiencia estética que le brinda su mirada”¹⁷. Ralph Waldo Emerson escribió su ensayo *Nature* en 1836 del cual derivan los principales postulados de esta corriente filosófica, nacida en la Universidad de Harvard.

11 Fundación Cravotto. Mueble G.

12 Tertium organum. Cap II al Cap. XI. Fuente:
<https://www.consciouslivingfoundation.org/ebooks/Span14/Ouspensky%20PD%20-%20Tertium%20Organum.pdf>

13 Ibídem. “Tabla de las cuatro formas de la manifestación de la consciencia”. Pág 210-211.

14 M. Cravotto. Texto del Park-way atlántico. Pág.10

15 Ana L. Geora Santos. *Yermo: la relación entre la naturaleza y vida en los trascendentalistas norteamericanos del siglo XIX*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid. 2016. Cap I. Pag xviii.
<https://eprints.ucm.es/35916/>

16 Ibídem. Pag. 41.

17 Ibídem. Pag. 47.

Nature comienza con una cita de Platón que afirma que “la naturaleza no es más que una imagen o imitación de la sabiduría, lo último del alma; la naturaleza es algo que sólo hace, pero no sabe”¹⁸. El *Trascendentalismo* se nutre de varias vertientes: el idealismo alemán a través de las obras de Kant¹⁹ las ideas románticas de Thomas Carlyle (quien sostenía que la contemplación de la naturaleza permitía entender la complejidad de su Creador), y la idea del *Cosmos* griego, racionalizada también por Kant²⁰. En el pensamiento griego, el *cosmos* (opuesto al *khaos*) contiene los principios ordenados e incambiantes que estructuran el mundo natural. Para los trascendentalistas estos principios son inmanentes al alma del ser humano y el deleite que la naturaleza le despierta, sugiere una relación oculta entre ambos²¹. El intelecto busca el orden natural del cosmos a través de la belleza. El hombre sana a través de la experiencia estética de la contemplación de la naturaleza, que despierta en él su anhelo creativo. De este modo alcanza su máximo potencial ético y moral a través de la transformación de la naturaleza virgen. Emerson sostenía que “la contemplación de los paisajes naturales y los bosques reparan del cansancio vital al hombre y le devuelven la fe, mientras se desvanece el egoísmo”²²:

“To go into solitude, a man needs to retire as much from his chamber as from society. I am not solitary whilst I read and write, though nobody is with me. but if a man could be alone, let him look at the stars. The rays that come from those heavenly worlds, will separate between him and vulgar things. One might think the atmosphere was made transparent with this design, to give man, in the heavenly bodies, the perpetual presence of the sublime”²³.

Ecós de estas ideas se pueden percibir en el texto que describe al Park-way: “El espacio plantado, en contacto con el alojamiento, constituye la única manera de re vincular al hombre con la naturaleza, y con ello reconquistar su equilibrio con el Cosmos²⁴”.

Cravotto construye su discurso a través de sentencias que van reiterando las mismas ideas alternadamente, pero que muchas veces no están conectadas entre sí. Esta manera de redactar

18 Ralph Waldo Emerson. *Nature*. Pg. 1. Fuente: <https://pdcrodas.webs.ull.es/fundamentos/EmersonNature.pdf>

19 Las obras de Kant fueron traducidas al inglés por Samuel Coleridge, con quien Emerson se vincula en 1833.

20 Ana L. Geora Santos. *Yermo. Passim*.

21 *Ibíd.* Pag. 46

22 *Ibíd.*

23 Ralph Waldo Emerson. *Nature*. “Para internarse en la soledad, un hombre necesita retirarse tanto de su cámara como de la sociedad. No estoy solo mientras leo y escribo, aunque nadie está conmigo. Pero si un hombre estuviera solo, déjenlo mirar las estrellas. Los rayos que provienen de esos mundos celestiales, lo separarán a él de las cosas vulgares. Uno podría pensar que la atmósfera se hizo transparente con este diseño, para dar al hombre, en los cuerpos celestes, la presencia perpetua de lo sublime”. Traducción nuestra. Cap.I. Pág.2.

24 M.Cravotto. Texto del Park-way atlántico. Pág. 9.

es propia de Emerson. Jorge Luis Borges, como era de esperar, devela la esencia de este asunto:

“Emerson escribió que nadie ha sido convencido jamás por un razonamiento (*Arguments convince nobody*) y que basta enunciar una verdad para que ésta se imponga. Esta convicción da a su obra un carácter discontinuo. Abunda en memorables sentencias, a veces llenas de sabiduría, que no proceden de la anterior ni preparan la que vendrá. Sus biógrafos refieren que antes de pronunciar una conferencia o de redactar un ensayo, acumulaba frases sueltas que ordenaba después, un poco al azar”.

25

Las ideas de Emerson tuvieron una enorme aceptación en la sociedad moderna norteamericana, especialmente en la doctrina vinculada al *landscape design*. Tanto Andrew J. Downing como Frederick L. Olmsted, adhirieron a sus principios y los difundieron en sus escritos²⁶, usando esta peculiar manera de expresarse por medio de párrafos cortos y sentencias que apelan a la imagen literaria para cautivar la imaginación del lector y construyen una suerte de “poética del paisaje” que permea los textos de la época. El filósofo francés Henri Bergson contemporáneo de estos autores, tradujo el concepto de *vital force* de Emerson como *élan vital*. Hay acuerdo en que la obra de Bergson está fuertemente influida por el pensamiento de Emerson²⁷. Las obras de Bergson eran lectura obligada de los arquitectos uruguayos modernos, incluyendo a Cravotto quien tenía en su biblioteca un ejemplar de *L'evolution creatrice* de 1920 y otro de *Las dos fuentes de la moral y la religión*, de 1946. Bergson reivindica a la intuición como fuente de conocimiento en oposición a la racionalidad y a la experiencia. En ese sentido, no es la inteligencia la que permite llegar a la verdad, sino el instinto. Este aspecto es fundamental para la comprensión de la exaltación que hace Cravotto de la sabiduría del campesino en oposición a la erudición del ciudadano, antagonismo -planteado en términos idealizados- que el Park-way sintetiza. Cravotto asocia el crecimiento de la ciudad con la degradación moral y sostiene que “La supremacía del buscador del mínimo esfuerzo, del haragán, del jugador, es cada vez más evidente”²⁸. El park-way se propone solucionar el problema de la vivienda rural como punto de partida para solucionar el resto de los males. La solución integral al problema de la vivienda es “alta arquitectura, de alta urbanística y por ello de Arte”.²⁹

25 Jorge Luis Borges, *Obras Completas*: en colaboración (Buenos Aires: Emecé Editores, 1991), 997. Tomado de su ensayo “Trascendentalismo.” Citado por Ana L. Geora. Op.Cit. Pág.43

26 Ana L. Geora. Op.Cit. Passim.

27 Henri-Louis Bergson o Henri Bergson (París, 18 de octubre de 1859-Ibídem, 4 de enero de 1941) fue un filósofo y escritor francés, ganador del Premio Nobel de Literatura en 1927. El bagaje británico de Bergson explica la profunda influencia que Spencer, Mill y Darwin ejercieron en él durante su juventud, pero su propia filosofía es en gran medida una reacción en contra de sus sistemas racionalistas. También recibió una notable influencia de Ralph Waldo Emerson. Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Henri_Bergson

28 M. Cravotto. Op.Cit. Pág. 10.

29 Ibídem.

“Si se resuelven las viviendas exclusivamente desde el punto de vista funcional y económico (...) habremos concedido la facilidad inicial para entrar en el materialismo. Esta tendencia al materialismo, (...) lleva rápidamente a un egoísmo cuya manifestación, ya comprobada en otros países más poblados que el nuestro, es la disminución de la natalidad, la falta de estoicismo para mantenerse en la vida familiar, el desarraigo del sentido de lo durable y por lo tanto, la inconsistencia del esfuerzo fecundo”³⁰.

Estas ideas pertenecen al ambiente intelectual de la época en relacionados con los problemas del Uruguay moderno, en especial acerca de la problemática rural. Las ideas de Vaz Ferreira, Bergson y Maritain sobre el lugar del individuo frente a la sociedad y el rol del Estado como garante del “bien común”³¹ influyeron fuertemente en figuras principales de la sociedad uruguaya de filiación demócrata cristiana progresista, vinculados a la política, al sector rural y a la academia³², que se organizaron para generar soluciones ante la compleja situación rural del Uruguay durante las décadas del ‘40 y el ‘50. Dentro de este movimiento surge la figura del arquitecto Gómez Gavazzo, integrante del Instituto de Urbanismo de la Facultad (posteriormente director del ITU), quien elabora diversas propuestas, participando tempranamente de las asociaciones civiles involucradas³³.

30 *Ibíd.*

31 “El bien común” es un concepto desarrollado por Jacques Maritain.

32 Mary Méndez. *Op. cit.* Pag. 3

33 Lucio De Souza. *Op. cit.* *Passim*.

CAP III.: URBANIZAR EL CAMPO, RURALIZAR LA CIUDAD

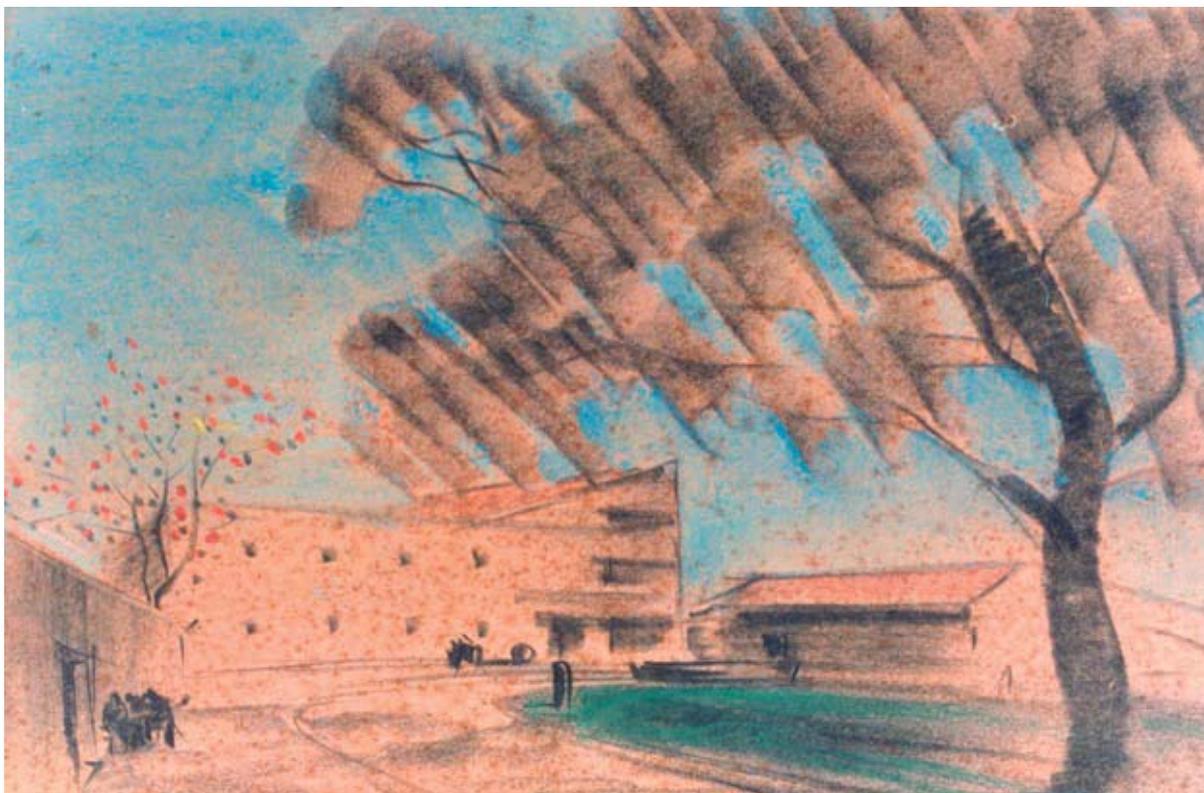


Fig. 71: Park-way atlántico- aldea Feliz. Cartón n.º 16. Fotografía del álbum titulado "la Aldea Feliz".Fundación Cravotto.

III.2. Del Park-way atlántico a la Aldea Feliz

Desde su origen la propuesta es una estructura productiva de base agrícola y forestal que da respuesta a los principales problemas de la realidad nacional. No obstante, se pueden detectar énfasis distintos según se trate del Park-way del '36-40 o de las reformulaciones posteriores. Como se ha visto, el texto de 1936 identifica a la vivienda mínima como problema central a resolver, -sin catalogarla *a priori* como urbana o rural -, agrupada en aldeas modernas. El discurso de Vaz Ferreira que distingue el derecho a *estar sobre la tierra* del derecho de propiedad, refuerza la noción de que el problema central es la habitación, en condiciones dignas y saludables. Derivado de esto, la vida en los pequeños conglomerados no sólo proporcionaría salud y prosperidad, sino también “la mejor vigilancia física y moral del niño”¹. Esta preocupación era la punta del iceberg del hacinamiento y precariedad de la vivienda rural en el país, que redundaba en una población infantil marginada económica y culturalmente, habitualmente vulnerada en sus derechos². La niñez desamparada, sin alimentación adecuada, ni salud, ni educación, era tempranamente utilizada como fuerza laboral³. Cravotto integrará la “Fundación Nacional Amigos del Niño del Campo” iniciada en 1946, conjuntamente con el Dr. Juan Vicente Chiarino, Juan Campomar, José Gallinal, Daniel Vidart, y los arquitectos Carlos Herrera Mac Lean y Carlos Gómez Gavazzo, entre otros ilustres integrantes.⁴ En la Memoria⁵ de la Fundación se lee:

“El progreso de la República, el adelanto y modernización de millares de estancias, el surgimiento de un evidente poderío granjero, no han logrado sumarse para absorber los rancheríos que no han podido ser drenados por la civilización y quedan como quistes adheridos al cuerpo del territorio nacional”.⁶

En 1925 la Asociación Rural había convocado a un concurso para la realización de un proyecto de vivienda rural económica. El primer premio fue otorgado al Arq. Alberto Muñoz del Campo seudónimo “Canastillo” y el segundo al Arq. Mauricio Cravotto, seudónimo “Pishuindy”. El tribunal justificó su elección argumentando que “el autor es quien mejor ha contemplado los distintos aspectos de economía, higiene y estética del problema, habiendo tenido en cuenta además, las costumbres de nuestra gente de campo”⁷. Al respecto Muñoz del Campo expresaba:

1 Mauricio Cravotto. Texto del Park-way atlántico. Pág. 2.

2 Mary Méndez. *Atlas Rural*. Passim.

3 Mary Méndez. Op.Cit. Pag 7-8.

4 Boletín de la “Fundación Nacional Amigos del Niño del Campo”. Pág.

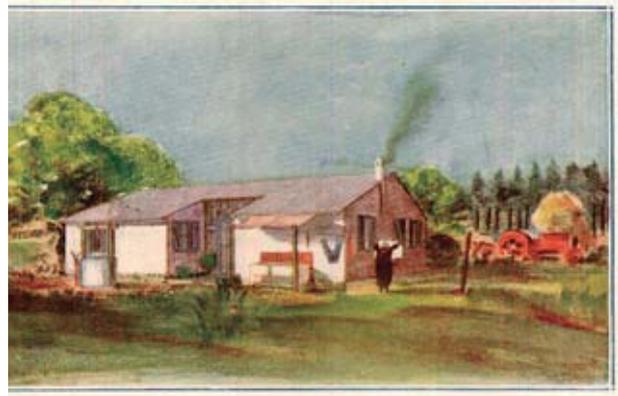
5 Ejemplar perteneciente a Mauricio Cravotto.

6 Fundación Nacional Amigos del Niño del Campo. Memoria 1946-1951. Pag. 4. Fund. Cravotto.

7 Revista Arquitectura de la SAU. N.º 108. Año 1926. pág. 249.

“En todo momento he trabajado preocupado por el aspecto social del problema (...) para que de a poco se vaya modificando el espíritu nómada de nuestra gente de campo hacia el amor a su casita pobre, pero limpia y alegre, pintoresca y comfortable⁸”.

Si bien el proyecto de Cravotto contemplaba los mismos aspectos, la memoria descriptiva de Muñoz del Campo se detenía un poco más en los detalles relativos a la convivencia, y explicitaba dos cometidos de índole moral: evitar la concurrencia del jefe de familia a la pulpería, y la promiscuidad entre los integrantes de la familia, con especial atención a la separación entre hijos e hijas. En la memoria explicativa se le da enorme importancia a la disposición de los dormitorios, en especial al de la hija del matrimonio, cuyo acceso debe darse a través de la habitación de los padres⁹, para obligar a estos a “cuidar de la hija que forzosamente ha de ser la madre de sus nietos¹⁰”. En cambio, a los dormitorios de los hijos varones se les da acceso hacia el exterior con el argumento de que puedan entrar al galpón de las herramientas, “sin trastornar la vida interior de la casa”¹¹. Dice Muñoz del Campo: “Todos estos pequeños detalles son de la mayor importancia en su aspecto social, ya que *del perfeccionamiento de la familia rural depende el futuro engrandecimiento del país*¹²”. Esta visión paternalista -aunque no en idénticos términos- es compartida por Cravotto y permea los textos relacionados al Park-way.



8 Ibídem. Pág 250.

9 En el anteproyecto de Cravotto el dormitorio de la hija tiene una puerta hacia el patio. Fuente: <http://concursos.fadu.edu.uy/index.php/concursos/viviendas-economicas-rurales/>

10 Revista de la SAU. Op.Cit. pág. 250.

11 Ib ídem.Pág. 252

12 Ibídem. Pag. 251-252. El énfasis es nuestro.

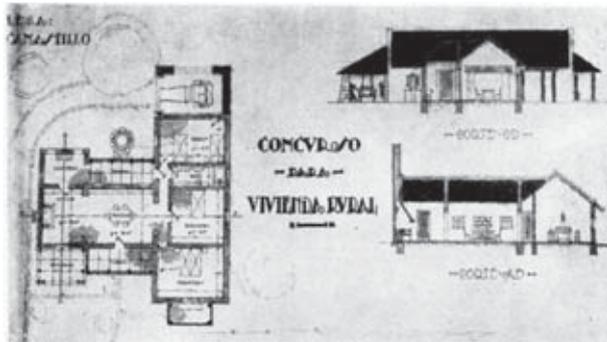


Fig.72-73: Primer Premio Concurso vivienda rural económica. Asociación Rural. 1925. Arq. Alberto Muñoz del Campo. Perspectiva, planta, fachada y corte.

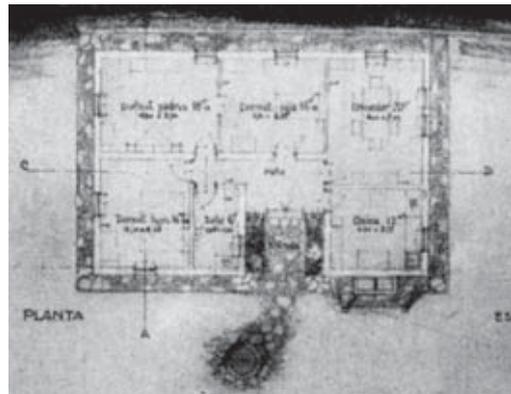


Fig.74-75: Segundo Premio Concurso Vivienda rural económica Asociación Rural del Uruguay. 1925. Arq. Mauricio Cravotto. Perspectiva y Planta.

En 1936 el Park-way atlántico se da a conocer fuera del ámbito académico por medio de la lectura de Cravotto difundida por la radio oficial, en el marco de un clima de confrontación política entre el gobierno y el sector rural. En efecto, las medidas proteccionistas del mercado internacional derivadas de la crisis del '29 provocaron la caída de las exportaciones ganaderas en el Río de la Plata. La crisis del sector rural arrastró a todos los sectores de la sociedad, provocando finalmente cambios de índole política¹³. La Federación Rural¹⁴ responsabilizó al gobierno de la época, el Consejo de Administración de mayoría batllista, sentando las bases de la ascensión al poder de Gabriel Terra¹⁵ con el apoyo de sectores conservadores tanto blancos como colorados. En 1931 Terra "vio en el cultivo obligatorio de la tierra un medio rápido para combatir la desocupación en el medio rural"¹⁶. Desde 1925 se había pronunciado a favor de medidas coercitivas para lograr un sistema de colonización que sería practicado por los propietarios "de las tierras cercanas a las vías de comunicación"¹⁷. El 2 de abril de 1933, ya como presidente de facto, Terra promulga el *Decreto de cultivo obligatorio de la tierra*, cuya puesta en práctica implicó numerosas negociaciones entre el gobierno y el sector rural -al que le

13 Nelly Da Cunha. *La Federación Rural ante la dictadura de Gabriel Terra: el cultivo obligatorio de la tierra*. En *El Uruguay de los años treinta*. Oribe Cures ... [et al.]. Montevideo. Banda Oriental, 1994. Pág.66-67.

14 La Federación rural fue fundada en 1915. Representaba los intereses de productores de establecimientos de mediano y pequeño porte. La Asociación Rural, de 1871, nucleaba a los propietarios de las grandes estancias. Fuente: Mary Méndez. *Op.Cit.* Pág.1.

15 José Luis Gabriel Terra fue un abogado y político de Uruguay, Presidente constitucional entre 1931 y 1933, de facto entre marzo de 1933 y mayo de 1934, e interino hasta junio de 1938. Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Gabriel_Terra Con acceso 06/01/2020.

16 Nelly Da Cunha. *Op.Cit.* Pág.71.

17 El Pueblo. 9 de julio de 1933. Pag.1. Citado por Da Cunha. *Op. cit.* Pág.70.

debía su apoyo¹⁸ que se extendieron durante los siguientes tres años¹⁹. Los objetivos del decreto eran: la creación de nuevos recursos agrícolas para superar la dependencia de la mono producción pecuaria, combatir al desempleo rural, promover el arraigo de la población trabajadora (eliminar la figura del “errante”) y dificultar el latifundio. Las opciones de cultivo obligatorio que el decreto contemplaba eran: “la agricultura en general con una mínima forestación, o la forestación intensiva”²⁰. Los sectores ganaderos vinculados a la Asociación Rural resistieron fuertemente el Decreto, apelando a toda clase de mecanismos para evitar su puesta en práctica. “Los planteos del Congreso XVIII de la Asociación [Rural] en abril de 1934, eran de una clara rebeldía”²¹. A fines del año 1936 luego de un proceso desgastante para el gobierno de Terra, se produjo el fracaso definitivo de su implementación.

En octubre del mismo año Cravotto difunde su propuesta, basada en la producción agrícola y forestal. El lenguaje utilizado es de divulgación, no obstante ser una solución proveniente de la academia. Es plausible que Cravotto haya suprimido la introducción que exaltaba la figura de la madre (dirigida a la asociación anfitriona del evento) para lograr un discurso más incluyente, dirigido a la opinión pública en general. Desde las primeras líneas apoya la intervención del Estado:

“Es el Gobierno quien debe intervenir para evitar la formación de los males, que luego con tanto empeño quisiera corregir. Pero a los Gobiernos que son los que tutelan la vida de los componentes del Estado, hay que ayudarlos en su tarea, aportándoles en primer lugar, la síntesis veraz del vivir humano en nuestro país; en segundo lugar el procedimiento simple para corregir los males”²².

Y dice más adelante: “La ganadería es industria derivada de la industria agrícola, o por lo menos, de la racional delimitación geográfica de las tierras aptas para la producción natural o artificial de elementos de nutrición para el ganado”. O sea que supedita la producción ganadera a la agrícola, con la salvedad de las extensiones mínimas necesarias para el pastoreo, postura opuesta a la de los hacendados. El Park-way se plantea como una solución integral capaz de abordar con éxito la complejidad del problema:

“ La idea que quiero sugerir (...) es de formación de un park-way de Montevideo a Piriápolis, propiedad del Estado. Tres mil hectáreas de bosque como veremos, libres de especulación, sobre el cual puedan distribuirse cincuenta núcleos poblados hasta de

18 Los sectores conservadores de la Federación Rural y la Asociación Rural se oponían a cultivar tierras tradicionalmente dedicadas a la ganadería, y a otorgar los beneficios sociales al trabajador rural agrícola (vivienda, salario y educación) que el decreto imponía. Rechazaban la intervención del Estado y abogaban por políticas de fomento que ofrecieran beneficios a quienes cultivaran y no como proponía el decreto, sanciones a quienes se abstuviesen.

19 Nelly Da Cunha. Op.Cit. Pág. 74-83.

20 Ibídem.Pág. 75.

21 Ibídem.Pág. 80

22 Mauricio Cravotto. Texto del Park-way atlántico. Pag.1.

5.000 habitantes y pudiendo alojar 250.000 habitantes en el futuro, en viviendas libres de costo de la tierra²³.

El clima político explicaría la redacción del Memorándum dirigido a Gabriel Terra en el que Cravotto se permite redactar el proyecto de ley para la construcción del Park-way atlántico. El Texto leído en A.U.P.E.M. detalla los aspectos que deberían planificarse en “un futuro cercano” en el país: La energía barata (eólica e hidráulica), la armonización de las rutas de tránsito y de traslado de producción, las conexiones fluviales (“rutas de agua”), las internacionales, la legislación del descanso, la obligatoriedad del trabajo, una mayor cultura cívica sobre la base de una mayor cultura general y “alimentación sana, libre de especulación”²⁴. La riqueza forestal resultante está concebida como una reserva natural en la que prima la creación de un ambiente natural antropizado sobre la posibilidad de industrializar la materia prima. El aspecto productivo de la propuesta, es lo que le da la ductilidad que le permite insertarse en el debate impulsado por los progresistas acerca de la situación rural el país. Estas agrupaciones de inspiración católica tenían vínculos con la Federación Rural y la academia, e impulsaron una serie de iniciativas para atacar las profundas carencias económicas y sociales de la población rural²⁵. El Park-way de la costa se transforma entonces en un modo de colonización de todo el territorio.

Es preciso remarcar que durante los gobiernos de facto de Gabriel Terra (1933-1938) y Alfredo Baldomir (1938-1942), las propuestas de obra pública vinculadas al mejoramiento de la costa atlántica o de los balnearios en general, presentadas por grupos de vecinos -como la que plantea el Memorándum- eran fuertemente resistidas por los sectores vinculados al campo quienes denunciaban una injusta distribución de recursos en favor de los intereses de la capital. Juan Vicente Chiarino y Miguel Saralegui denuncian el *lobby* realizado por los propietarios de “uno de los balnearios de nuestra ‘costa azul’”, frente al Ministro de Obras Públicas solicitando mejoras para la zona:

“En el caso que comentamos, como en el proyecto de creación de una carretera turística que uniera las diez o doce playas del Este con la capital, no se trepida en destinar sumas aun millonarias para favorecer el interés de la explotación turística -actividad económica integrante de la economía metropolitana-, e inmovilizando en mejoras que tres cuartas partes del año son inútiles, sumas que *primero deberían destinarse al mejoramiento imprescindible de las africanas condiciones de vida de nuestra campaña*”²⁶.

23 Ibídem. Pág. 5

24 M.Cravotto. Texto del Park-way Atlántico. Pág.7.

25 Mary Méndez. Op.Cit. Passim.

26 J.V. Chiarino; M. Saralegui. *Detrás de la Ciudad. Ensayo de síntesis de los olvidados problemas campesinos*. Montevideo , 1944, Vol I. Cámara de Representantes.

Cravotto es consciente de esta situación, admitiendo que “la gente de campo se resiste a las obras costosas cuya finalidad es solo el turismo como se entiende hoy, que no es otra cosa que un binomio lucro-sexual”²⁷. El lenguaje de los recaudos apunta en todo momento a contemplar esta sensibilidad.

Entre el '45 y el '55 Cravotto compila, corrige y produce nuevos textos que proponen una red de parkways de alcance nacional. Entre ellos se destacan “Urbanización nacional” que desarrolla el tema de la colonización y la vivienda rural, el artículo “Una teoría para la vivienda” que se centra en el modo de habitar, y el artículo del Diario Acción “ “La Aldea Feliz. Una teoría para distribuir armónicamente la población en crecimiento del Uruguay”²⁸, en el que recoge todo su saber disciplinar hasta el momento. En la nueva versión deja de lado la experiencia recreativa de las carreteras escénicas, para centrarse en los beneficios productivos y sociales para el país. El discurso también se aparta de la elucubración romántica sobre la aldea, para enfocarse en la problemática nacional: la carencia de vivienda digna para la mayoría de los trabajadores rurales²⁹, el problema de la ganadería extensiva, así como la necesidad de contar con fuentes de energía económicas y renovables, una preocupación creciente, que se tornará central en los escritos de la década del '50. El lenguaje cambia, se torna menos abstracto, incorpora la palabra “colonización” alineado con el impulso que sectores progresistas rurales le dieron a la Ley de 1948, conjuntamente con el apoyo de la academia, con la participación de Gómez Gavazzo³⁰.

Mary Méndez plantea que frente a la problemática productiva del país así como a las acuciantes carencias de una gran parte de la población rural, se gestó un movimiento progresista integrado por figuras católicas relevantes vinculadas al sector que tenía como cometido “denunciar las injusticias que vivían los campesinos, contribuir al respeto de los derechos de las personas obreras y comprometerse en la transformación de las estructuras, las condiciones de producción y el régimen de propiedad”³¹. El propósito era evitar una revolución de origen marxista:

“El objetivo de los autores es claro, contribuir a la revolución pacífica propuesta por Maritain, tomando la delantera para evitar una posible revolución que tuviera como consecuencia un cambio profundo de las estructuras. (...) La voluntad de atender a las necesidades del proletariado rural desde el social cristianismo significaba entonces, explícitamente, prevenir el avance del Partido Comunista³²”.

27 Mauricio Cravotto. Texto del Park-way atlántico. Pág. 8.

28 Los dos últimos serán producidos por Cravotto fuera del ámbito académico luego de su renuncia en 1953.

29 Lucio de Souza. Op.Cit. Pags 20-27.

30 *Ibíd.* Passim.

31 Mary Méndez. Op.Cit.Pag.3.

32 *Ibíd.*

La postura era compartida por Cravotto, por lo que es plausible que el debate lo haya impulsado a plantear la red de parkways como un dispositivo capaz de sintetizar todos los antagonismos. Sin embargo, del estudio de los manuscritos disponibles se desprende que el viraje no se realiza de manera fluida, sino que mantiene alguna resistencia a abandonar el enfoque académico -con cierto grado de abstracción - para abrazar una respuesta concreta teñida de connotaciones políticas, lo que amenazaba la distancia intelectual requerida para la crítica. Cravotto se aferra a este reducto de independencia en una época que le reclama compromisos políticos; quizás sea por eso que a pesar de integrar las mismas asociaciones y adherir a los mismos principios, paulatinamente será visualizado como un personaje aislado. Basamos esta afirmación en las diferencias que percibimos entre dos grupos de manuscritos coetáneos. Uno abarca los textos de carácter público que se alinean con las preocupaciones mencionadas, cuyo lenguaje tiene un tono reivindicativo. Los otros, de carácter privado, recogen reflexiones sobre los temas que siempre obsesionaron a Cravotto: la relación del ser humano con su entorno, su espiritualidad, la vida sencilla en las aldeas en oposición a la gran ciudad, etc, en el tono contemplativo de sus “Meditaciones”.

El texto “Urbanización Nacional”, en el que gráfica una red de parkways, no tiene fecha. Un borrador aparece datado en 1938. Si aceptamos esto, el documento sería contemporáneo de las reflexiones sobre la aldea inspiradas por el viaje a Alemania e Italia, y anterior a la presentación del Park-way atlántico en el Congreso Panamericano, en cuyo caso los recaudos hubieran presentado indicios de la red nacional. Por lo tanto, es razonable inferir que fue redactado posteriormente a 1940, probablemente a mediados de la década a juzgar por su vocabulario. Las palabras nuevas apoyan la presunción: “colonización”, “rancho mísero”, “latifundio”, así como la preocupación acerca de lo que denomina “las teorías sociales”:

“El proceso de Incrementar el desarrollo forestal comporta un episodio de colonización. (...) Campo, latifundio, rancho mísero y animales, trabajo rudo, pocos contactos y de golpe contactos feroces con lo más difícil de captar de las conquistas de la civilización. Las comodidades, el lujo, el cine sexualizado, las teorías sociales divulgadas por radio, muchas veces noblemente divulgadas, otras deshonestamente divulgadas. Y de un medio duro, cruel y primitivo se encuentran en presencia de los virajes y realidades de un medio ultra civilizado. No ha habido transición. Ha faltado el medio agrario, el medio forestal, entre el medio pastoril (y con latifundio) y el medio urbano (ultra civilizado), latifundio de cemento”.³³

Los parkways se denominan ahora “faja de colonización”, pero tienen la mismas características que aquellos. El ancho medio de cada una de las vías parque de la red sería de 500 mts. Cravotto calcula que si se plantan 600 árboles por hectárea, se alcanzaría una reserva forestal

33 Mauricio Cravotto. Urbanización nacional. Folio 53. Fund. Cravotto.

de 120 millones de árboles, distribuida en 4000 km lineales de parkway, lo que equivaldría a un superficie concentrada de 2000 km², tres veces el área de Montevideo de la época.

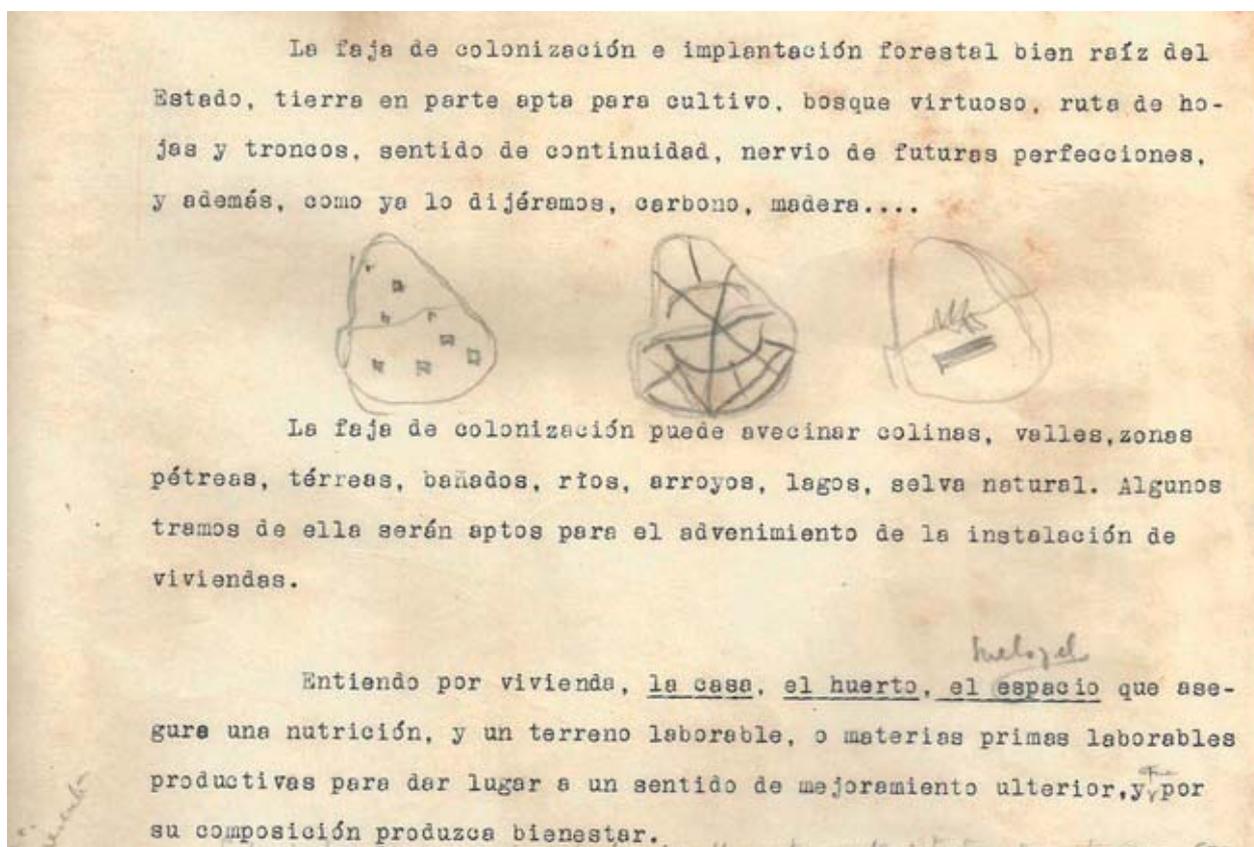


Fig:76: Urbanización Nacional. Pág 42. Los esquemas muestran los núcleos poblados, la red de parkways, la centralidad nueva en el centro del país. El territorio se organiza en "fajas de colonización" forestadas, que albergan unidades productivas conformadas por la casa, el huerto y el terreno laborable. Fund. Cravotto.

Cada 40 kilómetros surgiría una aldea feliz, en 4000 km se podrían asentar 100 aldeas. Cada aldea tendría 1.000 habitantes, lo cual da un total de 100 mil habitantes por comunidad, cifra que coincide exactamente con la recomendada por Thomas Sharp:

"(...) al superar una ciudad la cantidad de 100,000 habitantes, la capacidad mental del hombre común para apreciar el conjunto es limitada, y su habilidad para realizar con pensamiento provechoso los problemas de ésta se hace incierta".³⁴

En el centro del país, "surgiría la ciudad central cuyo núcleo inicial es el Geografeum (entidad para el estudio de los valores ecológicos del país)³⁵". La ciudad central se encuentra ubicada a orillas del Río Negro, cerca del embalse. Cravotto prevé una población de 500.000 habitantes.

34 Thomas Sharp. *Urbanismo*. Penguin-Lautaro. 1947. Pág.79.

35 M Cravotto. Op.Cit. s/n°.

Calcula un total de 700 mil habitantes para el Uruguay de 1990, lejos de los tres millones cien mil que efectivamente alcanzó.

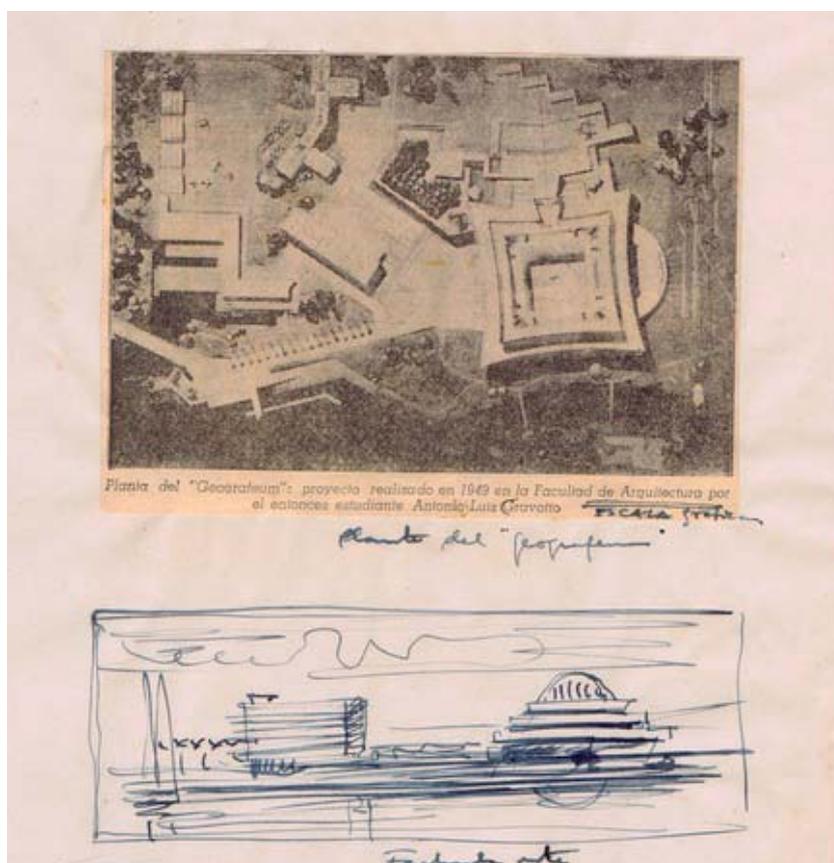


Fig. 77. Geografeum. Foto de la maqueta publicada en la nota de prensa del Diario Acción y Croquis de la Fachada Este.

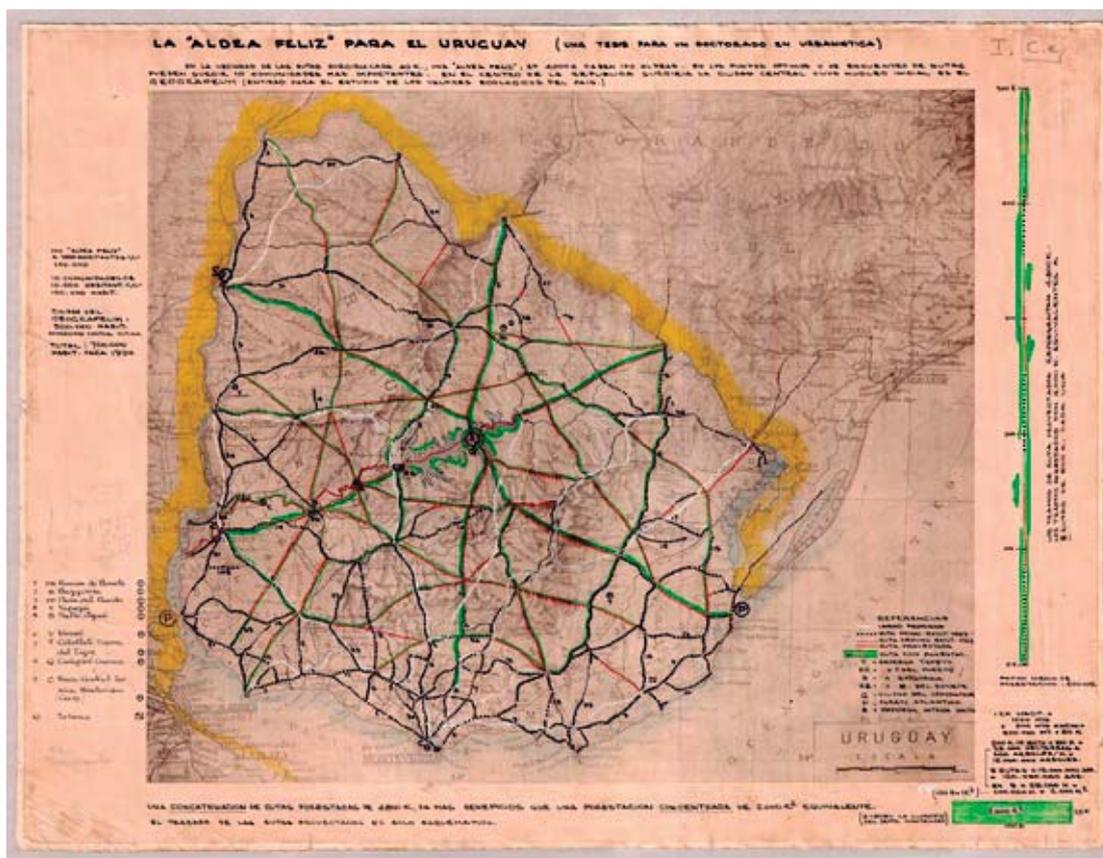


Fig. 78: Plano con la red de parkways, estudio de áreas forestadas y densidad de población. Fund. Cravotto.

La Fundación Nacional Amigos del niño del Campo recoge estas visiones centradas en la organización material de los Centros Poblados de Huertos³⁶, pero también en su organización espiritual. La Memoria de la Fundación plantea un modelo civilizatorio no urbano, basado en núcleos agrarios formados por viviendas con huertos autosuficientes y una dehesa para el cultivo en común³⁷. Los núcleos están conectados entre sí por las vías de comunicación, pero sólo lo indispensable, ya que su exceso se percibe como nocivo: uno de los propósitos es “evitar el chismorreo criollo³⁸”. El rol de la escuela es fundamental, para brindar al niño y su familia educación integral, tanto formal como moral. El análisis profundo de estas propuestas excede el

36 Esta idea será recogida posteriormente por el arquitecto Horacio Terra Arocena, con motivo de la redacción de la Ley n.º 10723, de Formación de Centros Poblados: “¿Por qué distinguir y admitir el ‘Centro Poblado de Huertos’, de predios entre cinco y una hectárea como lo hace el proyecto?. La respuesta es ésta: es conveniente en nuestro país fomentar la existencia de un tipo de población semejante a la aldea europea, donde la vida se vuelve económica por la participación de los miembros todos de la familia al abastecimiento de la misma, mediante el cultivo directo de un pequeño huerto contiguo a la vivienda”. La Ley de Formación de Centros Poblados. ITU. Farq. U de la R. Pág.20.

37 Memoria de la Fundación Nacional Amigos del niño del campo. 1946-1951, Pág.4-5. Ejemplar perteneciente a la Fund. Cravotto.

38 Ibidem.

objeto del presente trabajo³⁹, nos referimos a ellas en tanto estas visiones y el parkway-aldea feliz de Cravotto se reconocen mutuamente.

En 1953 Cravotto renuncia a la Facultad de Arquitectura a raíz de eventos vinculados al debate sobre el Plan de Estudios. El 6 de agosto del mismo año publica en la revista "Mundo Uruguayo", el artículo denominado *Una teoría para la vivienda*. Comienza con la cita de Vaz Ferreira que transcribimos antes, desarrolla el tema de la vivienda digna, los males producidos por la ciudad y las experiencias europeas ejemplares. En la última página explica la propuesta del Park-way atlántico de manera completa, asociada a la teoría de la Aldea Feliz:

"Para mi país, concebí en 1936 un proyecto que mereció aprobación y premio en el Congreso Panamericano de Arquitectura y Urbanismo de 1940. Consiste este proyecto en una concatenación forestal regional, de Montevideo a Piriápolis, estableciendo un park-way distribuidor de aldeas campesinas y marítimas concebidas para la era dinámica, es decir, distribuidas en la proximidad útil y sensata de rutas camineras nuevas y existentes. Este proyecto es parte de una concepción general para el país que he denominado 'La aldea feliz' ".⁴⁰

Luego pasa a explicar la concatenación forestal en los mismos términos que ya hemos mencionado, en cuanto al número de árboles, su distribución y su valor económico futuro. También detalla sus cualidades como "carretera-parque" y la experiencia que permite en relación al paisaje:

"La floresta es rica en productos y subproductos . Es al mismo tiempo, lugar de expansión caminera, es la base de una expresión paisajística, es protección de veledades climáticas, es compañía para otros vegetales. Da material útil para la agraria, para la construcción y para la vivienda. Da riqueza nacional en pocos años. Da, a demás poesía"⁴¹.

Describe las aldeas pequeñas pobladas por artesanos y campesinos, viviendas permanentes y otras temporales para absorber el turismo, que visualiza como una oportunidad de intercambio social y educativo: "Muchos serían los que aprenderían a comprender la nobleza de la vida aldeana y campesina, y sin duda alguna los niños serían quienes sin esfuerzo, adquirirían sin saberlo las bases de algo que nos falta en grado sumo: cultura". Explica también un aspecto que en la propuesta original no estaba mencionado: el acceso a la salud, a las expresiones artísticas (danza, cine, teatro, circo) y al deporte, que concibe suministrados por la ciudad a través de servicios ambulantes:

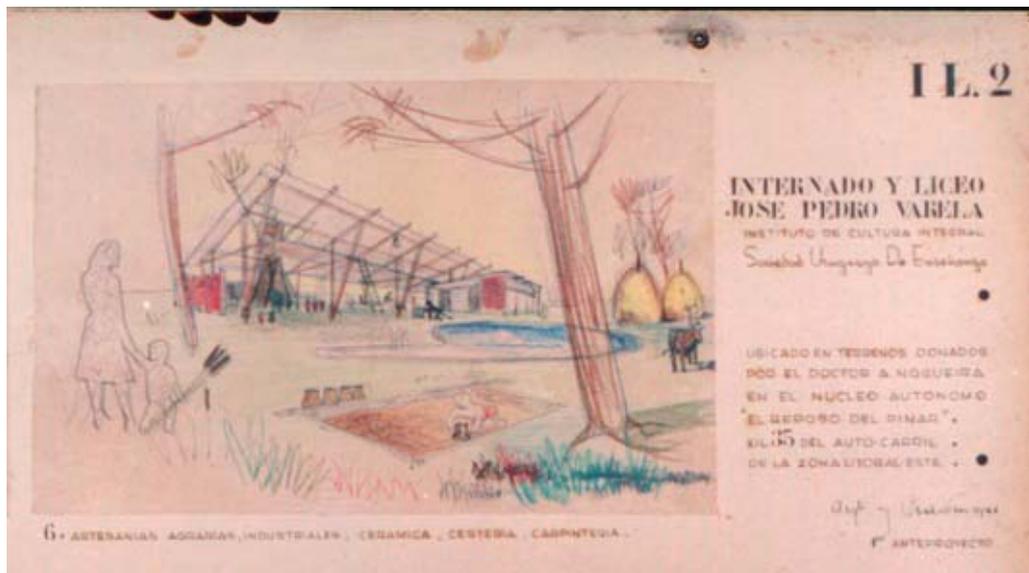
39 Sobre este tema, consultar Mary Méndez. Atlas Rural. Tesis doctoral.

40 Mauricio Cravotto. Una teoría para la vivienda. Mundo Uruguayo. 6 de agosto de 1953. Pag.10.

41 ibídem.

“Estos dones excelsos de la civilización (ciencia y arte transportables, con hombres educadores que influyan en otros hombres para bien), serían complementados por la escuela estable y por otros dones insustituibles: la alimentación lugareña, el mercadito de venta de productos del agro y de productos de la labor artesanal de los vecinos”⁴².

Otro aporte novedoso es un internado para estudios secundarios “generales y más avanzados” que los impartidos en un liceo convencional: “Este internado forma parte de una aldea que he proyectado tiempo ha”, siguiendo idealmente el hilo de mi concepción de 1936, y estaría situado a 45 km de la capital, es decir a mitad de camino de esta secuencia de aldeas incluidas en el primer proyecto”⁴³. Se refiere al Internado en José Pedro Varela de 1948, anidado en el proyecto del “Núcleo autónomo El Reposo del Pinar” del 47, desarrollado en terrenos de propiedad del Dr. Alejandro Nogueira. Se trata de una porción del parkway aplicado a un sector de la costa, con su franja forestada cercana a la ruta y sus granjas asociadas. Parte de esos terrenos serían donados por el Dr Nogueira para la construcción del internado, nombrado por Cravotto como: Instituto de Cultura integral-Sociedad Uruguaya de Enseñanza. Estaría ubicado “en el km 35 del autocarril de la zona litoral-este 1948”⁴⁴. Se proponía una comunidad educativa con un perfil agrario, dirigida a jóvenes en edad liceal. Las imágenes muestran instalaciones, viviendas, invernaderos y edificios destinados a aulas y bibliotecas, dentro de un paisaje rural cuya proximidad con la costa se indica mediante los bosques de pinos.



42 Ibídem.

43 Ibídem.

44 Cartones del proyecto para el Internado en José Pedro Varela.

Fig. 79: Mauricio Cravotto. Proyecto para el Internado en J P Varela. 1948. Fund.Cravotto.



Fig.80: Mauricio Cravotto. Proyecto para el internado en J P Varela. 1948. Fund.Cravotto.

El Dr. Alejandro Nogueira integraba la comisión creada para el estudio de la construcción de la Carretera Costanera, junto a los ingenieros Gaminara, Torrado, y Berta⁴⁵, que debía informar al Ministerio de Obra Públicas. Debido a las profundas diferencias de criterio surgidas en este grupo, en el año '48 Cravotto integró otra comisión asesora apoyada por la Sociedad de Arquitectos junto a Hareau, Lombardi, Menchaca, Rivero y Gómez Gavazzo, con quienes presentó un informe sobre la construcción de una carretera a Punta del Este. En este conocido texto, se condensa el pensamiento de Cravotto sobre el parkway, pero hace el énfasis en los aspectos de trazado y paisajísticos. Propone una carretera escénica, retomando el modelo norteamericano de modo ortodoxo:

“Una carretera no es un mecanismo o instrumento que se deba adornar o embellecer ulteriormente, después de trazado como línea inicial, sino todo lo contrario, un ejemplo nacido, concebido, con armonía tectónica y espacial. Una carretera puede y debe utilizar y al mismo tiempo exaltar el modelado invariable y los valores esenciales del paraje por el cual transcurre, convirtiéndose así en una verdadera obra de arte, la más expresiva de la era dinámica que estamos viviendo

45 Diario El Plata. “Urge el emplazamiento de un puente carretero en las proximidades de la barra del arroyo Pando”.16/04/1948.

(...)El automovilista actual necesita sedantes amenos y amplios panoramas para su nueva velocidad de percepción".⁴⁶

Al final del artículo en Mundo Uruguayo, se lee una aseveración idealista, donde el origen y la solución del problema es espiritual, muy del estilo del autor:

"Es para estas aldeas felices, en su primera manifestación, que mi pensamiento sobre la vivienda se concentra, porque el problema así concebido, aunque parezca utópico, obliga a una total simplificación espiritual, con la cual se gobierna ulteriormente la simplificación arquitectural-constructiva, política y social".

El 24 de agosto de 1955 el diario Acción publicó "La Aldea Feliz. Una teoría para distribuir armónicamente la población en crecimiento del Uruguay"⁴⁷. El artículo desarrollaba a página completa el pensamiento integral del arquitecto urbanista y paisajista Mauricio Cravotto sobre los principales temas disciplinares de la época adaptados a la realidad nacional. La idea central de esta organización territorial era "ruralizar la ciudad o urbanizar el campo" y su estructura base, una red de parkways. La teoría entrelazaba la problemática rural uruguaya con la planificación urbanística a escala territorial, los imaginarios paisajísticos sobre las vías parque, así como consideraciones de índole filosófico sobre la vida en las ciudades modernas. Las imágenes que ilustran el artículo condensan los aspectos principales: el molino de viento como fuente de energía sustentable, dos planos del Uruguay en los que se comparaba la red de carreteras existente con la red de parkways proyectada, una imagen de una ruta surcando el paisaje rural donde al fondo se ve una sierra ("ejemplo de una ruta forestada"), la planta del Geografeum cuya autoría se adjudica a Antonio Cravotto y una fotografía de Mauricio en actitud concentrada. El urbanista insiste en proponer "un concepto aldeano orgánico, moderno, estético y práctico". Nuevamente los opone a las ciudades y capitales que "son sólo grandes aparatos cómodos, de marcada hostilidad dictatorial". La teoría integra todo el saber disciplinar disponible: arquitectura, arquitectura paisajista, la "geografía antrópica" junto con un "ideal de bien común" (Maritain) y la "noción profundamente cultural, de escala, de proporción, de previsión de espacio para el porvenir, no para derramar manzanas edificadas, sino para implantar unidades orgánicas integradoras de una estructura más completa". "Di forma concreta -dice Cravotto- a mi pensamiento urbanístico al proponer hace ya muchos años en certamen público, el proyecto de la "aldea feliz" aplicado a la zona sur del país", en clara referencia al Park-way atlántico. Luego desarrolla los pasos a seguir que se indican con verbos: distribuir (los núcleos), amenguar (la ciudad), valorizar (los elementos ecológicos del país), perfeccionar ("armonizar, extender, forestar o vegetalizar" la red vial), liberar (de costo a la tierra)

46 SAU. Cravotto, Hareau, Lombardi, Menchaca, Rivero y Gómez Gavazzo. *Carretera a Punta del Este*. 1948. Pág.5.

47 Diario Acción. 24/08/1955. Recorte perteneciente a la Fund. Cravotto. A.5c:B1.

, federar (las comunidades aldeanas), fomentar (el servicio móvil, o sea todas las formas de transporte), desarrollar (la sensibilidad popular en pautas de convivencia). En resumen: aquí está todo contemplado, y es un llamado a la acción.

La propuesta deja de ser el parkway como estructura base y la aldea que se asocia, para volverse un constructo inseparable; es la forma física del saber disciplinar de Cravotto, al servicio de la sociedad. El punto tres merece destacarse por su vigencia, aún cuando su respuesta -el Geografeum-, no lo sea: “Valorizar los elementos ecológicos del país por un conocimiento más profundo de, nuestro suelo, de los trabajos en realización, de los proyectos en preparación y de los trazados de comunicaciones actuales y futuros”.

Muchos son los antecedentes en los que se apoya y los autores que cita, entre los que se destaca Thomas Sharp y su obra *The anatomy of the Village* de 1946, que traduce por “Anatomía de la Aldea”. Exalta las ideas a los planificadores del Tennessee Valley de 1933, la ciudad de Ivrea y la fábrica Olivetti, la actuación de Neutra en la formación de comunidades en California, Puerto Rico y Guam, así como las operaciones urbanísticas llevadas a cabo por las entidades públicas italianas.

Luego expresa:

“La ruta forestada, vegetalizada, con aldeas como postas (...) bien concertada con otras rutas en las mismas condiciones (...) es más corta psicológicamente, más dadivosas, porque por ella pasan los bienes humanos y los bienes de nuestra tierra armonizada, (...) y los equipos que las comunidades federadas se ceden, para una mejor economía común”.

A continuación expone los aspectos relacionados a la producción forestal y la distribución de las aldeas, que ya hemos detallado ampliamente. Se centra en el uso de energías renovables y en los medios de transporte. Menciona las represas, los ríos, los puertos. No deja nada por considerar. Los últimos párrafos contienen su autocrítica y su justificación. Admite que los lineamientos de su teoría son esquemáticos en los temas que no pertenecen a su oficio, e invita a “los versados en otras ciencias artes y técnicas” a analizar y perfeccionar la idea. Sabe que no es fácilmente practicable: “Bien se que los árboles no crecen en todos los sitios deseables y que las aldeas no se colocan en cualquier punto teórico de las rutas”. Finalmente justifica su incursión en “un acto sincero de restituir algo de lo que mi país me dio”.

En el centro del artículo hay un recuadro titulado “1825- agosto -1955”, que alude claramente a la Declaratoria de la Independencia. La primera frase dice: “Ninguna oportunidad como ésta para recordar nuestras obligaciones con la República”. La última: “Para ello Uruguay ‘espera que cada uno sepa cumplir con su deber’ “. El medio es una exhortación a enfrentar de forma digna la

crisis instalada en el país, debida a “factores pasados locales y presentes actitudes económicas internacionales”. Ambos textos están obviamente vinculados.

El Diario Acción pertenecía al Partido Colorado, fundado por Batlle Berres, quien en 1955 era presidente del Consejo Nacional de Gobierno. En el momento en que el Uruguay transitaba por una crisis productiva profunda, la teoría de la Aldea Feliz cobraba una gran relevancia política.⁴⁸ Parece habitual en Cravotto participar en estas operaciones conjuntas entre actores políticos y figuras del ámbito académico con el propósito de divulgar sus ideas redentoras sobre la realidad nacional. Años después de la publicación de este artículo, seguía reflexionando sobre su Teoría. El 11 de marzo de 1960⁴⁹, a las cuatro de la mañana escribía: “Soñé, desperté, vi claro, más que nunca el destino de la ‘Aldea Feliz’ (no el monstruo civilizado)(..) Si. Veo ahora el destino del próximo futuro”. Estas notas que hemos dado en llamar “manuscrito del insomnio”, tienen un aire onírico e íntimo, por momentos incoherente, del cual extraeremos sólo algunas frases. Cravotto imagina un mundo de seres humanos libres y sensibles pobladores de aldeas felices, alejados de las grandes ciudades y que priorizan el respeto al medio ambiente por sobre el progreso tecnológico:

“Menor esclavitud del ser humano en pagar bienes nacionales de tamaño territorial, comunicaciones tremendas, (...) alimentación sofisticada, llamados servicios sociales...”

“(..) Se captará energía y se almacenará proveniente de fuentes más sencillas, aire, viento, sol, mareas, diferencias de potenciales. Será menos colectivizada, será captada y usada por cada uno, económicamente”⁵⁰.

“Ponerse de nuevo al ritmo de la naturaleza con paciencia y noción de ciclos. Re-crear el pequeño cosmos del suelo. La planta doméstica del condimento, los frutos, los universales y esenciales buenos vegetales cotidianos que van en todas las creaciones del universo. Revisar el monstruo que hemos creado (...)”⁵¹

“En la Aldea Feliz hay sitio para esa media humanidad que nos está avasallando y crece y crece para solaz de almas más humildes, más primitivas, más del bien comer, del bien amar, del bien gozar, del bien soñar y del bien simplificar. Es más útil un poema que revele secretos de la angustia existencial, (Ungaretti, Quasimodo, Camus, tal vez Malraux...) que toda la cibernética....”⁵²

48 Mary Méndez. Op.Cit. Pag 127-8. Passim.

49 Sobre la fecha con tinta aparece otra a lápiz que dice “1959?” .

50 M. Cravotto. Manuscrito del insomnio. Pág.1.

51 Ibídem.Pág.2.

52 Ibídem.Pág. 3.

EPÍLOGO



Fig. 81: Croquis del Park-way. Fotografía del álbum titulado "la Aldea Feliz". Fund. Cravotto.

La investigación ha demostrado que es posible interpretar el Park-way de Mauricio Cravotto como la estructura de base que ruraliza la ciudad y urbaniza el campo, la condición imprescindible para la concreción de la teoría de la Aldea Feliz. Está concebido como un dispositivo multiescalar que apunta a resolver las principales dicotomías del mundo moderno, sintetizando los antagonismos. Modifica físicamente el territorio, genera una matriz productiva, controla la expansión metropolitana, propone un modo de afincarse en el campo, contribuye al bienestar social e individual. Conecta al ser humano con la naturaleza, a la vez que lo independiza de su localización geográfica. El habitante de la aldea moderna queda definido debido a su ocupación y no por su localización. Ancianos y niños obtienen amparo, educación y calidad de vida. Es el dispositivo que da forma física al pensamiento disciplinar de Mauricio Cravotto acerca del ser humano y su relación con el territorio en el sentido más amplio.

Hemos visto que la vía parque es replicable por todo el territorio, generando una red que le acerca al campo los avances de la tecnología y la naturaleza a la ciudad. La propuesta integra la experiencia disciplinar de Cravotto, las impresiones de su viaje a Alemania e Italia de 1938, y las ideas más novedosas de su época provenientes del *City Planning*, *Landscaping* y *Townscape* anglosajón. En tanto carretera escénica contribuye a generar un imaginario paisajístico nacional, pretende superar la dicotomía litoral-interior, así como el problema del turismo estacional, desde una sensibilidad masculina, conservadora y pintoresca que exalta los valores de *la gracia* y la medida. La calidad de la experiencia paisajística que provee el Park-way es la manifestación estética de su eficiencia como estructura territorial y el nivel más alto de realización en términos artísticos. Se ha establecido que la dimensión filosófica y moral incluida en la idea de parkway es tributaria de las teorías filosóficas que nutrieron al paisajismo norteamericano, las que establecieron el vínculo entre naturaleza y moral mediado por el arte. Este sustrato teórico conforma un todo coherente signado por el propósito de sintetizar los antagonismos, aún cuando abreva de distintas fuentes, tanto explícitas como implícitas. Las ideas de Carlos Vaz Ferreira sobre la propiedad de la tierra se entrelazan con las visiones trascendentalistas sobre la naturaleza y el mundo, así como los aportes de la *Teosofía* sobre el perfeccionamiento del espíritu, por mencionar las más evidentes dentro de una atmósfera intelectual mucho más amplia que buscaba integrar la racionalidad científica con la intuición. Según el imperativo moral proveniente del idealismo alemán -infiltrado culturalmente a través de la literatura de la época- el profesional educado se visualiza como deudor frente a la sociedad, con el cometido de contribuir a su bienestar, rol que Cravotto asume plenamente.

Los diversos aspectos que abarca la propuesta le otorgan una ductilidad que Cravotto explota, dándole énfasis diferentes según el contexto histórico en el que la plantea. El Park-way del '36 difiere de la propuesta del '55, aún cuando la organización en aldeas está presente desde su origen. La diferencia es la misma que establece Vaz Ferreira con respecto a la tierra: en el primero se pone el énfasis en un modo de afincarse sobre el territorio y el segundo en su condición de modelo productivo agrario, como solución concreta a un problema nacional. En resumen, el Park-way de Cravotto es un dispositivo físico que aspira a sintetizar la dicotomía naturaleza-artificio, para resolver los problemas de la vida moderna tanto en sus aspectos materiales como inmateriales. Comienza como una organización de la franja costera, con una visión académica alineada al debate urbanístico anglosajón de la primera mitad del s.XX, para enmarcarse posteriormente en las preocupaciones de los años 40 y 50 sobre la problemática rural del Uruguay, mediante la respuesta de la Aldea Feliz.

Las imágenes de los recaudos disponibles -en particular las de paisaje- merecerían un análisis de mayor profundidad que la extensión de este trabajo nos impide realizar y cuyos resultados podrían conspirar con la visión panorámica que sobre el caso proponemos. No obstante, queda abierta la posibilidad de hacer un estudio comparativo del tipo de representación utilizado en los parkways de la época tanto en EE.UU como en sus versiones latinoamericanas, así como rastrear las influencias de la teoría y práctica del *Landscaping* anglosajón. Otro aspecto a desarrollar que abre este trabajo es la importancia que paulatinamente adquieren el tema park-way y la Aldea Feliz en el programa del Curso de Urbanismo y Arquitectura Paisajista, así como el aporte del Arq. Juan Scasso como integrante de la Comisión Nacional de Turismo a su vez responsable de la revista "Turismo en el Uruguay". Además queda pendiente el profundizar en las circunstancias y actores que impidieron la concreción del Park-way atlántico, o cualquier otra vía parque costera en el Uruguay.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁBALOS, Iñaki. (2008): *Atlas pintoresco, vol. 2: los viajes*. Barcelona: Gustavo Gili.
- ALMANDOZ, Arturo. *Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960*.
- APPLEYARD, Donald; LYNCH, Kevin ;RANDOLPH, *The View from the Road*. John Randolph Myer. Joint Center for Urban Studies of the Massachusetts Institute of Technology and Harvard University, 1964. pp. 64.
- ARTICARDI, Juan. *Dilemas Modernos. El proyecto urbano en Montevideo y la costa balnearia*. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Superior de Arquitectura. 2013. <https://www.csic.edu.uy/sites/csic/files/publicacion5b896e9362b0a3.17149819.pdf>
- BALDOIRA, Carlos. *El pensamiento urbanístico del arquitecto Mauricio Cravotto*. 2017. <https://core.ac.uk/download/pdf/84263812.pdf> . Con acceso: 10/10/2019.
- BALDOIRA, Carlos. *Huellas alemanas en el urbanismo en Uruguay. El caso del Plan Regulador de Montevideo de 1930*. Trabajo presentado en el "Seminario de la Carrera". Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas. UBA. Mayo 2019. <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0229.pdf>
- CHIARINO, Juan Vicente; SARALEGUI, Miguel. *Detrás de la Ciudad. Ensayo de síntesis de los olvidados problemas campesinos*. Vol I. Cámara de Representantes. Montevideo , 1944
- CIUCCI,G.; DAL CO,F.; MANIERI-ELÍA,M.; TAFURI,M. (autor). *La ciudad americana de la guerra civil al New Deal*. Barcelona, E. G. Gilli, 1975.
- COLLADO de ARROYO, Adriana Marta. *Modernización Urbana en ciudades provincianas de Argentina. Teorías, modelos y Prácticas. 1887-1944*. Tesis doctoral. Univ. Pablo de Olavide. Sevilla, España. Julio, 2007.
- Comisión Especial Asesora para la carretera a Punta del Este (1947). *Por los fueros del Urbanista. La carretera a Punta del Este*. Revista de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay, N° 127, 38-41.
- CRAVOTTO; HAREAU, LOMBARDI, MENCHACA, RIVERO, GÓMEZ GAVAZZO. *Carretera a Punta del Este*. Sociedad de Arquitectos del Uruguay. 1948.
- CRAVOTTO, Mauricio. *La carretera costanera*. Manuscrito. 1947. Fundación Cravotto.
- CRAVOTTO, Mauricio. *Manuscrito del insomnio*. 1960. Fundación Cravotto.
- CRAVOTTO, Mauricio. *"Meditaciones"*. Manuscrito. marzo-octubre 1938. Fundación Cravotto.

- CRAVOTTO, Mauricio. *Memorándum para el Sr. Presidente de la República Dr. don Gabriel Terra. Datos para la compilación de un proyecto de ley para la creación del Park-way atlántico (organización agrario-forestal vial)*. Mecanografiado. 1936. Fundación Cravotto. Mueble A. Carp 7.
- CRAVOTTO, Mauricio. Texto mecanografiado con apreciaciones sobre el paisaje. s/d. Fund. Cravotto.
- CRAVOTTO, Mauricio 1893 – 1962. *Tres informes: experiencia de un viaje de estudio*. Montevideo, 1952.
- CRAVOTTO, Mauricio. *"Un autocarril"*. Borrador manuscrito y documento mecanografiado. 1937.
- CRAVOTTO, Mauricio. *Urbanización y acondicionamiento agrario-forestal de la costa atlántica uruguaya. Park-way atlántico. 1932-1936*. Agosto 1936. Mecanografiado. Fundación Cravotto. Mueble A. Carp.7.
- CRAVOTTO, Mauricio. *Urbanización nacional*. Manuscrito. Borrador. 1938. Fundación Cravotto.
- CRAVOTTO, Mauricio. *Urbanización nacional*. Mecanografiado. s/fecha. Fundación Cravotto. Mueble A. Carp. 8
- DA CUNHA, Nelly. *La Federación Rural ante la dictadura de Gabriel Terra: el cultivo obligatorio de la tierra*. En *El Uruguay de los años treinta*. Oribe Cures ... [et al.]. Montevideo. Banda Oriental, 1994. 218 pp.
- DE SOUZA, Lucio. 2017. *Revisita al Plan Regulador para Montevideo de 1930. Registros*. *Revista De Investigación Histórica* 13 (2), 63-82.
<https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/136>.
- ECKBO, Garrett. *Urban Nature*. *The Town Planning Review*, Vol. 56, No. 2, Design and Conservation in the City (Papers to Mark the 75th Anniversary of the Publication of the "Town Planning Review") (Apr., 1985), pp. 222-244. <http://www.jstor.org/stable/40112197>
- ELLIS, Cliff. *Lewis Mumford and Norman Bel Geddes: the highway, the city and the future*. *Planning Perspectives*, 20. Enero 2005. Pág. 51-68. <http://dx.doi.org/10.1080/0266543042000300537>
- FARAONE, Roque et. al. *Cronología comparada de la historia del Uruguay 1830-1895*. U de la R. Gráfico de crecimiento automotor. Pag.194.
- FERNÁNDEZ EIRIZ, Martín. *Norteamérica Interior*. En *Revista Vitrubia* 03. Año 04. Mayo 2017. IHA. FADU. UdelaR. pp. 156-193.

FORESTIER, Jean Claude Nicolas. *Grandes villes et Systèmes de parcs*. Hachette et Cie. 79, Bvr. Saint Germain. Paris, 1906. Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France.
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9656489n.textelimage>

GEORA, Ana L. *Yermo: la relación entre la naturaleza y vida en los trascendentalistas norteamericanos del siglo XIX*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid. 2016.
<https://eprints.ucm.es/35916/>

GIEDION, Siegfred. *Espacio, tiempo y arquitectura*. Barcelona : Reverté, 2009. pp. 748-761.

GRUSCHETSKY, Valeria. *El paisaje de un borde urbano: el proyecto para la Avenida General Paz*. Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazso”.
<http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/56>

HOGARTH, William. *The analysis of Beauty*. Printed by J. Reeves for the author and sold by him at his house in Leicester-Fields, 1767.
<https://archive.org/details/analysisofbeauty00hoga/page/n3>

JOHNSON, David A. *Planning the Great Metropolis: The 1929 Regional Plan of New York City and Its Environs*. Published by E & FN Spon, an imprint of Chapman & Hall, 2–6 Boundary Row, London, 2005. <https://epdf.pub/planning-the-great-metropolis-the-1929-regional-plan-of-new-york-and-its-environ.html>

MARRIOTT, Paul. *Roads for pleasure. British Influences on the American Motor Parkway*. Tesis de Doctorado. Universidad de Edimburgo, 2016. pp. 486. <https://era.ed.ac.uk/handle/1842/33108>

MÉNDEZ, Mary. *La aldea feliz de Mauricio Cravotto. Astrágalo: Cultura de la Arquitectura y la Ciudad*, ISSN-e 2469-0503, N°. 21, 2016, 121-128. <http://caeau.com.ar/2018/10/24/astragalo-no21/>

MÉNDEZ, Mary. *Atlas Rural. Registros del pueblo detrás de la ciudad*. Tesis doctoral. Inédita.

MILLER, Lynn. *Benjamin Franklin Parkway*. En *The Encyclopedia of Greater Philadelphia*.
<https://philadelphiaencyclopedia.org/archive/benjamin-franklin-parkway/>

MUMFORD, Lewis. *Regional Planning and the Small town*. Journal of the A.I.A. Agosto 1950.

MUMFORD, Lewis. *The Highways and the city*. The Urban Prospect, Harcourt, Brace & World, Fuente: <http://sustainabletransportationsc.org/pdf/mumford.pdf>

NEWTON, Norman T. *Design on the Land, The Development of Landscape Architecture*. La Editorial, UPR, 1971. pp. 714. https://books.google.com.uy/books?id=wbg9FQdNTAYC&dq=norman+t+newton+design+of+the+land+parkway&hl=es&source=gsb__navlinks_s

NUDELMAN, Jorge. *Carlos Gómez Gavazzo. De Argel a Montevideo.*

<https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.18389/dearq14.2014.06>

RIGOTTI, Ana María. *Las invenciones del urbanismo en Argentina 1900-1960: inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización*. - 1a ed. - Rosario : UNR Editora. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño; A&P, 2014. <http://hdl.handle.net/2133/3567>

RAYNSFORD, Anthony. *Urban contrast and neo-Toryism: on the social and political symbolism of The Architectural Review 's Townscape campaign*. En *Planning Perspectives*, 2015 Vol. 30, No. 1, 95 – 128, <http://dx.doi.org/10.1080/02665433.2014.918861>

ROGER, Alain. *Breve tratado de paisaje*. Biblioteca Nueva. 2007. 211 pgs.

SABATINO, Michelangelo. *Pride in Modesty: Giuseppe Pagano's "Architettura rurale"*. 2010.

SILVESTRI, Graciela; ALIATA, Fernando. *El paisaje como cifra de armonía*. Nueva Visión, 2001.

SHARP, Thomas. *English Panorama*. Architectural Press, 1936.

SHARP, Thomas. *Urbanismo*. Edit. Penguin- Lautaro, 1947.

VIANA, Isabel. *Vigencia de una propuesta de ordenamiento territorial. comentarios a "La aldea feliz" y otros textos*. En *Monografías El Arca*. N.º 2. Mauricio Cravotto. Montevideo, 1995. Pp. 38-43.

BIBLIOGRAFÍA SOBRE SOBRE PARKWAYS Y AUTOPISTAS.

ABBOTT, Stanley. *Parkways-Past, present and future*. En *Parks & Recreation*. Vol.XXXI. N°12. Diciembre, 1948. Págs. 681-691.

BELL, J. Haslett. *New road construction in Western National Parks. Notes on the building of roads in scenic areas*. *Landscape Architecture*. Vol XXXI. N.º 2. Enero, 1941. Pág. 63-67.

BUCHANAN, C.D. *Problems of Planning*. En *The Architectural Review*. Mazo 1937. 156-159.

CORMIER, Francis. *Some New York City Parks and Parkways*. En *Landscape Architecture*. Vol XXIX. N°3. Abril 1939. Pág. 124-136.

CLARKE, Gilmore D. *Our Highway Problem*. *The American Magazine of Art*, Vol. 25, No. 5 (NOVEMBER 1932), pp. 285-290. <http://www.jstor.org/stable/23935754>

EDGE, Rosalie. *Roads and more roads in the National Park and National Forest*.

https://www.nps.gov/parkhistory/online_books/anps/anps_3f.htm

LATHAM, William H. *New York City parkways*. En Parks & Recreation. Vol XXV. N.º 9. Mayo, 1942. Pág. 345-351

MATTOCKS, Robert H. *The Park System*. En The Town Planning Review. Vol XVII. N.º3. Julio 1937. Pág. 161-183.

NICHOLS, Arthur R. *Landscape design in Highway development. A coordinating factor in the layout of Traffic ways*. En Landscape Architecture. Vol XXX. N.º 3. Abril 1940. Pág.113-119

PICK, Frank. *The organization of transport*. En The Town Planning Review. Vol XVII.1937. Págs. 35-42.

PUBLIC ROADS ADMINISTRATION. *Modern Highways development in the United States*. Pág. 34-51.

Roads. En The Architectural Review. Marzo 1937.

RODGERS, Cleveland; MOSES, Robert. *Highways & Parkways*. The Studio. Vol 127 N.º 615. June, 1944. Pág 204-208.

SIMONSON, Wilbur H. *The Roadside picture. A hindrance to traffic? or an inspiring asset to travel?*. En Landscape Architecture.

TATTON BROWN, Aileen and William. *Three Dimensional Town Planning*. The Architectural Review Supplement "Destruction and Reconstruction". Setiembre 1941. Págs. 82-88.

The great planning illusion. En Local Planning Supplement. The architects' Journal for November 16, 1944. Pag. 363-366

ANEXO DOCUMENTAL

CONTENIDO:

Plano del Park-way Atlántico. Formato A 3

Texto del Park-way Atlántico.

Memorándum para Gabriel Terra.

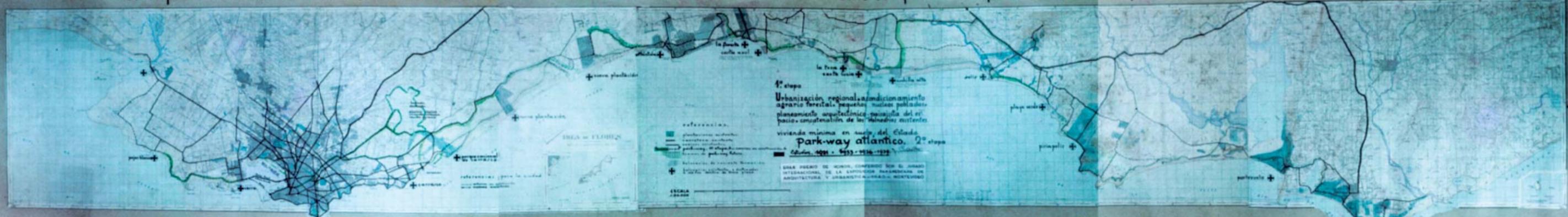
Artículo "Una teoría para la vivienda".En Mundo Uruguayo. 1953.

Artículo del Diario Acción "La Aldea Feliz. Una Teoría para distribuir armónicamente la población en crecimiento del Uruguay. Por el Arq.Mauricio Cravotto". Diario Acción. 24/8/1955

Recortes del mismo artículo con croquis de Mauricio Cravotto.

Lista de cuadernos de Urbanismo Mauricio Cravotto.

Centenares de aldeas para una reducida población estable con viviendas en cada una de ellas para gentes de otros lares en su vacación rotativa. Cultivos pequeños, industrias, escuelas, centros de protección humana. Una faja de tierra arborizada del Estado. Vivienda mínima sobre tierra de costo cero, para los fines de implantación de moradas. Las escuelas en un PARQUE. La TIERRA de habitación totalmente conquistada. Operación financiera por el Estado y particulares. 3000 hectareas forestadas.



F O R E S S A C I O N C O N T I A U A

URBANIZACION Y ACONDICIONAMIENTO AGRARIO - FORESTAL

DE LA COSTA ATLANTICA, URUGUAYA. PARK-WAY ATLANTICO

Por el Arquitecto MAURICIO CRAVOTTO

1932 - 1936

Para el cumplimiento del bienestar de los pueblos en sus etapas de infancia, madurez y vejez, es necesario la presencia de factores concurrentes de diversa índole:

- 1° La vivienda como instrumento principal, en el que se cumple la mayor parte de la vida;
- 2° La alimentación;
- 3° El vestido; y múltiples y variados instrumentos, elementos, objetos, utensilios, individuales y colectivos; pero también se necesitan otros factores concurrentes de otra índole; como ser pensamientos, directivas, emociones que intervienen en el cumplimiento espiritual de la vida.

Si consideramos el trabajo como necesidad imperiosa creativa del hombre y la maternidad como necesidad imperiosa creativa de la mujer, lógicamente el hogar con hijos plantea en principio lo más noble de la misión humana sobre la tierra. ¿Y cómo es posible que el local en que esa noble misión se cobija sea primariamente lo más aprovechado por la especulación? El hogar del hombre que trabaja y de la mujer madre, debería tener toda la protección, las garantías de seguridad de vida y de bienestar, como equilibrio exacto con el esfuerzo noble que implica mantenerlo como hogar honesto, durante todos los días que dura una vida.

No existe solidaridad más amplia que la de las madres, y la de los hombres que trabajan honestamente. Y, sin embargo, no se ha podido todavía extraer de esta solidaridad una fuerza noble, capaz de vencer ese estado de cosas, que condena a múltiples seres a vivir en viviendas miserables, y a soportar la injusticia de dar su salud física y moral, a cambio de buenos negocios para algunos, que especulan así con las más nobles energías del país, y obliga a los Gobiernos a gastar cuantiosas sumas para corregir los defectos derivados de ese estado de cosas, erigiendo edificios y organizaciones enormes y complicados, con la buena intención de hacer reconquistar la salud y el bienestar humanos.

Es el Gobierno quien debe intervenir para evitar la formación de los males, que luego con tanto empeño quisiera corregir. Pero, a los Gobiernos, que son los que tutelan la vida de los componentes del Estado, hay que ayudarlos en su tarea, aportándoles en primer lugar la síntesis voraz del vivir humano en nuestro país; en segundo lugar el procedimiento simple para corregir los males.

Mucho podrá nacer en el futuro un Instituto de la vivienda y un Instituto de urbanismo, no como Oficinas públicas, administrativas, sino como receptores, primordialmente, del clamor popular, para poder pulsar con precisión la cantidad y calidad de los males y errores. Ambos serían planificadores del procedimiento para corregirlos y especialmente los creadores de la táctica y la técnica necesarias para evitar que esos males y errores se reprodujeran.

Pero ese clamor popular debe ser consecuencia de una persuasión del derecho, que tienen los seres que cumplen una vida noble, o que se les brinda el instrumento adecuado para realizar esa vida; la vivienda en la ciudad armónica, la vivienda en el agro hermoso.

Ese derecho lo tienen las madres, los niños, y el hombre que trabaja, no el que hace que trabaja, o el que aprovecha del trabajo de los demás. Mencionaré algunas consideraciones que convendría fijaran los que comprenden el alcance de ese derecho.

- Considerar que en nuestro país, poco poblado, existe por lo menos un 40 % de habitantes que no tienen vivienda adecuada.
- Considerar la enorme extensión de Montevideo como un grave error.
- Considerar como problema de fácil solución la armonización de las diversas zonas urbanas, sus vías de enlace, sus centros caracterizados, sus sistemas de parques, y convencerse de la necesidad de armonización, especialmente para reducir ese tamaño exagerado, con la seguridad de una vida más eficiente, más económica, más culta.
- Considerar que la vida del niño y del anciano dependen del trabajo del joven y del adulto; que esos niños y ancianos ocupen parte de la urbe, porque quien los mantiene debe estar cerca del núcleo de trabajo en la ciudad; pero que si un sistema de transportes adecuado, rápido y económico, le permitiera radicarse a una discreta distancia de la ciudad, medida en tiempo, presenciáramos la agradable formación de pequeños conglomerados urbanos en el campo.
- Considerar que en esos conglomerados urbanos en el campo, puede obtenerse una alimentación más barata, más sana, más fresca, y todos los beneficios del aire puro, de la vegetación, y, además, la no promiscuidad, la mejor vigilancia física y moral del niño.
- Considerar que a esos conglomerados debe llegar lo que pueda entenderse por nobles conquistas de la civilización, permitiendo el desarrollo pero de la cultura.
- Considerar, en cambio, que cuanto más crece la ciudad, más difícil es encauzar la vida por el camino del bien, de la honestidad, del trabajo. Más difícil es también asegurar una nutrición sana y auténtica. (La realidad actual sobre alimentación falseada o falsificada la hemos oído mencionar recientemente en las bródcastings de Montevideo).

Y bien: si todas estas consideraciones nos hacen concebir que la vivienda sana, ideal, para nuestros hijos constituye el problema urgente a resolver, tratemos de enfocar bien este problema.

No me dirijo a las personas que tienen medios para obtener una vivienda sana, atrayente. No me dirijo a quienes, teniendo medios y teniendo, además, discernimiento, se alojan a sabiendas en viviendas inconvenientes.

No me dirijo a los que prefieren los apartamentitos mencionados con el pomposo nombre de "modernos con todas las comodidades", pues, en general, éstos no son otra cosa que el resultado de una innoble especulación, y de una mala aplicación de las modestísimas ordenanzas municipales; no son otra cosa que modernos conventillos, con un poco de decoración cursi. No son, en absoluto, resultado de un pensamiento noble, ni de un estudio arquitectónico.

Me dirijo, en cambio, a los seres honestos que trabajan, que luchan, y que tienen familia, esos que saben por experiencia lo que cuesta formar hombres de vida austera; y me dirijo especialmente a las madres, que pulsan en todos los momentos los problemas fundamentales de la vivienda y del vivir.

Pero particularmente me place hablar para aquellos que no pueden, aunque quieran, vivir en una vivienda ideal, la más modesta, sí, pero adecuada, atrayente, limpia, armónica.

Me refiero a la vivienda mínima.

Si admitimos por un momento que maestros, intelectuales, obreros, empleados, hombres que trabajan, formando familias, por ejemplo, de cuatro personas, deben destinar de sus estipendios un

- 55 % para alimentación,
- un 23 % para vivienda,
- un 8 % para vestido, y
- 14 % para transporte y otros gastos; si consideramos que ese

11
55% para alimentación y ese 8 % para vestido, de una familia de 4 personas es absolutamente un mínimo, que el 14% para otros gastos y transporte en una ciudad equivocadamente extendida es también difícilmente disminuíble, notaremos que, primariamente, algo trascendental podría operarse si ese 23% destinado a vivienda pudiera disminuirse considerablemente, dando, además de esta disminución, vivienda adecuada.

Es decir,

actualmente, 23% y vivienda indecente, anti-higiénica, inarmónica, antiestética; ----
en el futuro, por ej., 10% y vivienda atrayente, sana, armónica, bella, con todas las consecuencias beneficiosas para la salud física y moral del pueblo y la economía colectiva consiguiente, por concepto de previsión social, basada en el perfeccionamiento de dicha vivienda.

Esta vivienda mínima, en primer lugar debe estar situada, ubicada, como elemento de un organismo viviente, que es la ciudad o la región. Esta vivienda debe estar relacionada, desde el punto de vista de distancia y tiempo, con las zonas de trabajo. Esta vivienda debe estar relacionada con las zonas de esparcimiento. Esta vivienda debe ser alcanzada directa o indirectamente por los centros de cultura, de instrucción. Esta vivienda, en la que existirá una nutrida población infantil, debe avicinarse los núcleos escolares.

Esta vivienda debe tender a ser ubicada en posiciones cercanas a las de producción o transformación de alimentos primarios, y, en fin, debe entremezclarse con las plantaciones, y si es posible, estar en el campo, o en zonas donde prima el verde.

No es, por cierto, dentro, muy adentro de la gran ciudad, (en la cual la tierra fué cubierta por el cemento) donde pueda emplazarse fácilmente la vivienda mínima, en las condiciones arriba citadas.

Es más bien en el campo. Pero en este campo pueden también recibir los núcleos poblados algunos beneficios que suelen obtener los hombres de la ciudad, en la cual se cumple al máximo la vida de relación, por obra de los continuos contactos.

Estos conglomerados urbanos, ubicados en el campo, en los alrededores de las ciudades, y en la misma ciudad, -si el porcentaje de verde o tierra libre fuese adecuado,- necesitan tener arterias, avenidas, calles que los conecten con las zonas de trabajo, para que, quien no trabaje en dichos conglomerados, pueda alcanzar su sitio de labor rápidamente y rápidamente volver al hogar amable, sencillo, veraz.

El planteo de estos dos elementos, vivienda y circulación, nos vincula ya con problemas de urbanismo y de urbanística, es decir, a la ciencia - arte de componer el instrumento adecuado para el vivir de los conglomerados humanos sobre determinados espacios geográficos.

Si observamos el plano de Montevideo y alrededores, notaremos con tristeza una infinidad de contradicciones de orden urbanístico, una dilapidación del espacio calle, una falta de organización de los elementos vitales, escasez de verde adecuadamente distribuido, y finalmente errores claros de orientación, adaptación a la topografía, y, en especial modo, errores de distribución de los parcelamientos. Estos, que en general han sido consecuencia de la especulación, no han encontrado freno legal en lo que respecta a dicha distribución, y por más buena voluntad que hayan puesto los técnicos, hemos heredado hasta hoy, sólo una yuxtaposición de amasamientos, que han ido ocupando superficie del campo. El espectáculo es el de una proliferación cancerosa.

Ningún organismo en crecimiento admite yuxtaposición de órganos, sino una armonización de todos los elementos constitutivos.

Ese freno legal mencionado no es otra cosa que una discreta planificación general, que prevea las contingencias de una expansión. Es, pues, una armonización. La armonización urbana es obra de cualquier persona o entidad, que, conociendo el problema, tenga la sensibilidad, claridad técnica y honestidad suficientes para coordinar el bienestar social actual y futuro de un conglomerado humano.

Considerando el problema de la vivienda dentro de este punto de vista tan vasto, tendríamos que determinar ante todo si es lógico mantener esa enorme superficie urbana; si es lógico tolerar ese anacrónico parcelamiento; si es admisible el silencio ante tanto apelmazamiento de fachadas a la calle; si es lógica esa nutrida y costosa red de calles y avenidas; si es lógica esa manera de edificar esparcida, - si es lógica esa costosa prolijidad en los pequeños canteros florales, y, además, si todo ello es antieconómico y antiestético; y, en cambio, tendríamos que determinar si no es imprescindible y urgente achicar de inmediato el cuerpo de la ciudad, armonizar los órganos vitales, densificar prudentemente las zonas, aumentar las zonas verdes y determinar en forma precisa cuántas viviendas necesita la ciudad y el país, dónde deben ubicarse, cuánto deben costar, cómo deben ser hechas, quiénes deben ocuparse en el problema, - para que, cuando se trate de dar fuerza de ley al asunto, no se presente el espectáculo de estar discutiendo el procedimiento para llevar a cabo una cosa, cuya cosa no esté planteada más que en un aspecto parcial.

Y si un instrumento más chico y más armónico resulta más adecuado, la economía general, que es la integral de la economía de cada uno de los habitantes, resultará beneficiada inmensamente.

Pero, aún dentro de un organismo ciudad bien organizado, o de una región o campo adecuado, todavía necesitamos algo más, para resolver el problema de la vivienda mínima.

Mi punto de vista es, para nuestro medio, que no puede haber vivienda mínima si no hay tierra de costo mínimo que la soporte, o bien, si no se operan procesos de cooperación, por cuyo poder puedan disminuirse múltiples gastos, que considerados individualmente encarecen el costo de cada unidad.

Todos los esfuerzos que se hagan técnica, artística y económicamente por la vivienda en sí, son vanos, si no llegamos parcial o totalmente a reducir ese peso enorme del costo de la tierra, en relación a la vivienda que soporta.

Das soluciones. - Primera: Dentro de los espacios libres públicos de la ciudad, encontraremos algunos ya destinados a parques, otros a movimiento vehicular, y por fin, otros que podemos considerarlos en formación, o, por así decir, "en obra." Un solo ejemplo voy a mencionar.

Recordemos la zona de la Rambla Sur, apenas terraplenada hace algunos años. Supongamos que, como primera providencia, se hubieran plantado trinervis, transparentes, tal vez pinos... consolidando, así, el suelo y consiguiendo abrigo.

En ese espacio público colindante a la Rambla Sur, que por muchos años será una carretera de lujo, podría haberse realizado el Provisorio de la vivienda barata, sobre terrenos de costo cero. Conjuntos ordenados, armonizados, de grupos de células entre el verde y las flores.

El pueblo pudo haber hecho un aprendizaje de vida en viviendas bien arquitecturadas. Y al crecer la ciudad, al densificarse, al tornarse imprescindible el uso de esa zona, para añax instalar otro tipo de edificios, dado el costo de la obra colindante, esos grupos de viviendas se hubieran podido transportar, pues la primera providencia debió lógicamente ser, al crearse el provisorio de la vivienda barata, el construir las

con sistemas modernos tales de hacer posible su traslación sin inconvenientes ulteriores. Esa traslación operada hacia otras zonas en obra, como acontece en cualquier ciudad en crecimiento. Este proceso hubiere permitido estudiar sobre la realidad, múltiples problemas sobre el modo de sentir popular respecto a la vivienda mínima. Creo no cometer una indiscreción si aseguro que aún podría ser tiempo para realizar el ensayo.

Segunda solución.- Los park-ways estadizados.

¿Qué significa esto?

Park-way, traducido literalmente, significa parque-camino. Nosotros diremos avenida parque. No es solamente una avenida que está marginada por zonas arboladas. Es una verdadera organización longitudinal de parques, con caracteres definidos, con plantaciones y espacios variados, y enhebrados por una avenida nervio, que buscando buenos niveles, cumple una misión de enlace entre ciudad y campo o entre regiones de la campaña, y acoge en su seno, viviendas, núcleos, industrias.

El park-way tiene el carácter de bosque natural, con algunos sitios más cuidados, con destino definido; no tiene caminos como los parques de nuestra ciudad, sino sendas, trillos.

Y la avenida nervio es cruzada por sobre o bajo nivel, por alguna otra carretera. El park way, es, pues, un parque de poco ancho, pero extensísimo. Puede partir desde el centro de las urbes y alcanzar zonas lejanas, variadas u otros núcleos poblados. Existen muchísimos ejemplos en el mundo.

La idea que quiero sugerir (parte de un plan nacional que tengo esbozado), es la de formación de un park way de Montevideo a Piriápolis, propiedad del Estado. Tres mil hectáreas de bosque, como veremos, libres de especulación, sobre el cual pueden distribuirse cincuenta núcleos poblados hasta de 5,000 habitantes, pudiendo alojar 250,000 habitantes en el futuro, en viviendas libres de costo de la tierra.

Supongamos tener frente a nosotros un hermoso plano de esta zona, Montevideo-Piriápolis, - el plano del Instituto Geográfico Militar. Notaremos la existencia de centros poblados, centros balnearios especialmente, con sus respectivas plantaciones importantes.

A partir de Carrasco (medido en línea recta), se notan: a cinco kilómetros el Parque Nacional de Carrasco; a 12 Kms. del mismo origen, una nueva plantación; a 22 Kms. (Rincón de Pando) una vasta plantación de 500 Has; a 30 kms. Atlántida, luego La Floresta, y en orden, hacia el Este, Costa Azul, plantación Helguera, La Tuna, Santa Lucía, Cuchilla Alta, Solís, Playa Verde, Piriápolis. Los recorridos parciales entre dichos bosques suman, entre el Parque Nacional de Carrasco y Piriápolis, aproximadamente 60 kilómetros. Dichos recorridos no se suponen en línea recta, sino, y como primera etapa, siguiendo líneas convenientes de nivel, bordeando arroyos, evitando las obras de arte costosas, y al llegar a las vecindades de Solís, aprovechan esos recorridos la carretera y caminos existentes. Si a esos 60 kilómetros de recorrido le asignamos un ancho de 500 metros, formaremos una sucesión de fajas que integran tres mil hectáreas.

Admitamos que el Estado resuelva el problema de la inversión del dinero necesario para adquirir o encuentre la forma para poseer esas 3,000 hectáreas, proceso que incumbe a técnicas distintas a la mía.

Las operaciones son necesarias para llegar a formar ese park way. Primero: plantar árboles a razón de 700 por hectárea, consolidándose con el tiempo las numerosas dunas costaneras. Segundo: Crecidos los árboles, construir el camino (otra operación del Estado que necesita primordialmente el aporte de los técnicos de ingeniería y finanzas).

La condición fundamental de este park way sería la de evitar toda instalación de propiedades privadas frontales a él, como sucede en las carreteras, y, en cambio, la formación de caminos vecinales perpendi-

//

culares a él y sobre ellos, af. admitir la posición frontal de chacras y granjes. Esta condición, aparte de amenguar la plus valía injusta del que enfrenta una ruta y hace depreciar los campos posteriores, determina puntos de intersección con la avenida nervio del park way, sólo en algunos puntos preestablecidos, pudiéndose coordinar los pasos sobre o bajo nivel, según la técnica vial moderna, con todas las ventajas de la especialización de funciones y la anulación de los accidentes.

Otra condición fundamental es el aporte vial y financiero de los propietarios ya instalados en esa zona, que valorizarán considerablemente sus propiedades, admitiéndose como un hecho la cesión de parte de ruta colindante a sus predios y el libre pasaje por los mismos.

Ahora bien: setecientos árboles plantados y crecidos por hectárea, representan en las 3,000 Has. 2:100,000 árboles, de los cuales se extraerían en un futuro 600,000 para clarificar el bosque, crear los aspectos paisajistas, y realizar construcciones. El millón y medio restante, a los veinte años representa desde luego una riqueza forestal, y como veremos, la mayor riqueza para el poblador de los conglomerados regionales, como fuente de salud y paz, combustible y material de construcción.

La avenida nervio no la concibe por ahora como carretera hormigonada para las super-velocidades de los automovilistas que van apurados y no hacen nada, sino como instrumento de trabajo primero, y como ruta vehicular para sesenta kilómetros por hora como máximo, para cumplir una distracción (en las lógicas vacaciones a que tiene derecho todo hombre que trabaja), mientras contempla los sucesivos encantos de ese park-way creado con arte, con fineza. Es la variedad lo que hace ameno un largo recorrido. Basta pensar en el efecto estético de los prados florales de las múltiples zonas de floricultura que podrían encontrarse en la ruta, y comparar eso con el espectáculo de campos desnudos y la cinta de hormigón recta actual en otros lugares, para tener una idea de la sensación de bienestar que se obtendría al contemplar las coloraciones, las disposiciones, los cuadros, que se formarían entre la masa arbolada en constante variación.

Pero, aparte de los numerosos albergues, paradores, sitios de detención para acampar, deberían tener cabida en el park-way los conglomerados pequeños, unos 800 habitantes por ahora, pequeñas aldeas modernas que albergaran unas u otras, a floricultores, avicultores, viticultores, apicultores, piscicultores, ganaderos, chacareros, lecheros, artesanos de la madera, de la arcilla, del cuero, de la piedra, en fin, de las múltiples actividades humanas, y también hoteleros.

Esparcidas por el park-way del Estado surgirían las colonias de vacaciones de las madres, de los maestros, de los profesores, de los empleados públicos, de los hombres que trabajan, pero estas colonias, no como conglomerados condensados e ser inhabitados en invierno, sino -por estar vinculados a cualquiera de las aldeas estables, -compuestos por una agrupación de viviendas, de modo de asegurar, por la rotación de la vacación anual del hombre que trabaja, la habitabilidad permanente de ellas.

Los conglomerados pequeños que cité hace un momento, pequeñas aldeas modernas, contendrían las viviendas mínimas, sobre tierra de costo mínimo. Su centro, la escuela con su biblioteca popular (el niño no caminaría más de 500 metros para llegar a ellas); servicios de higiene y previsión social; centrales de agua potable, luz. Servicios de vigilancia y primeros auxilios. Las sustancias alimenticias obtenidas en el lugar. Pocos elementos más, destinados algunos de ellos al esparcimiento. Pero el cine y la radio y los libros, las exposiciones, etc., llevados por el Estado, una vez controlada su calidad.

Las viviendas, entre árboles y flores. Pocas vías de tránsito, para acceder a esas viviendas, economizando gastos viales.
Los predios, sin verjas ni cercos, separados por flores.

Con el andar del tiempo, este espectáculo convencería a los hombres -que quieren vivir en la selva de piedra que es la ciudad, - de que la vida en las aldeas es más pura y más noble, y aquellos niños y ancianos que vi-

//

11 ven del trabajo del joven y el adulto clamarían por ellas los primeros. Pero puede ser que el joven y el adulto tuvieran necesidad de trabajar en la ciudad. En ese entonces los servicios de trolley-buses, con energía eléctrica barata podrían resolver el problema hasta distancias equivalentes a una hora de tiempo de la capital. La atracción de un park-way poblado por gente feliz sería un verdadero excitador del turismo para cuerpo y espíritu.

Esta idea, apenas esbozada, forma parte de un estudio integral que comprende el park-way Montevideo-Santa Isabel-Rivera, - Colonia-Salto, Piriápolis-Chuy, y además, el aprovechamiento de los Bañados de Carrasco como núcleo agrario.

Entramos de nuevo en consideraciones, de diversa índole. Si la descentralización urbana es rebote hacia afuera de perturbaciones incontroladas, la desintegración rural consecuente, no siendo algo planificada, determinaría resultados antieconómicos. Pérdida de riqueza.

La reacción natural a los excesos derivados del super-maquinismo llevará más aceleradamente a la vida rural, más noble.

La ganadería es industria derivada de la industria agrícola, o, por lo menos, de la racional delimitación geográfica de las tierras aptas para la producción natural o artificial de elementos de nutrición para el ganado.

El hombre equilibra trabajo con descanso. Super-actividad - intoxicación con esparcimiento y cura. Táctica sencilla en esta época artificialmente activa, para aplacar la permanente excitación, sería la de fomentar la distracción al ir a cumplir la obligación.

Esta necesidad es de todos los días, para todos los hombres, para cada una de las diversas texturas humanas.

La más simple previsión es la de dar cabida en un país a elementos variados, aptos para la distracción. El hecho de ir en busca de ellos establece un flujo migratorio, una corriente dirigida. La integral de esas migraciones es la mayor parte del turismo. Poder ir a cualquier parte, en cualquier época, seguros de encontrar alojamiento, aire, agua, alimentos variados, implica preestablecer un encadenamiento de rutas y sitios de las distintas regiones del país, sobre la base de gastos cuantiosos. Además, si este conjunto se supone bien organizado, bien acondicionado y estetizado, ello implica aún mayores erogaciones. Pero esa mayor erogación, ese aparente exceso (para la capacidad mental común del pueblo, que percibe más claramente lo inmediatamente ligado a la vida física), constituye más tarde la base de la economía vital, debido al aumento de energías nobles derivadas de la armonía psíquico-humoral que reina en todo ser viviente cuyo tenor espiritual se mantiene elevado por influjo de la belleza, del arte.

Pero, si nuestro país en su futuro cercano, contara con la planificación de:

- 1 - energía barata (represas hidráulicas o aprovechamiento de los vientos), -
 - 2 - armonización de rutas camineras, de riel, de minería y de materiales de construcción, rutas de agua, -
 - 3 - conexiones de rutas internacionales, -
 - 4 - legislación del descanso, -
 - 5 - obligatoriedad del trabajo, -
 - 6 - mayor cultura cívica, sobre la base de mayor cultura general, -y
 - 7 - alimentación sana, libre de especulación, -
- puede desde ya establecerse un planeamiento del campo (con conexiones inmediatas al turismo.

7/16/61

Si admitimos:

- Que la gente de campo se resiste a las obras costosas cuya finalidad sea sólo el turismo (como se entiende hoy, que no es otra cosa que un binomio lucro-sexual).
- Que la pretensión de crear carreteras o autostradas, a la manera italiana, alemana, americana, es imposible en nuestro medio, por cuanto, en aquellos países, son esos elementos, primero, creaciones militares y luego turísticas. Y aún ciertos conglomerados vecinos a esas rutas (ciudad Olímpica), centros institucionales, son creaciones de orden económico o militar, que momentáneamente se usan para otros fines.

--Que los sistemas de parques alrededor de ciertas ciudades del extranjero, son consecuencia del desmantelamiento de fortificaciones. Los sistemas de parques en las grandes ciudades americanas son el remedio heroico para los males de la superpoblación.

Pero, teniendo en cuenta males y remedios, premisas y conclusiones, buenas y malas soluciones en otros medios, diremos:

Cualquiera de estos tres elementos: ruta, conglomerado rural, verde perimetral a ciudades, ha servido para crear la neo-mentalidad campesina, especialmente en el hombre maduro, habitante de las urbes inmensas.

El deporte decaerá como espectáculo a hora fija, como ya se ve entre nosotros, y nacerá un deseo más noble de practicar ejercicio por sí, pudiendo reeditarse el viejo espectáculo europeo de los grupos de caminadores. Pero en nuestro medio es imprescindible organizar y preestablecer los paradores adecuados.

Consideraciones más importantes:

- No hay vivienda adecuada mínima en el país, por lo menos para un millón de habitantes.
- La alimentación es cada día más ineficaz y cara.
- La supremacía del buscador del mínimo esfuerzo, del haragán, del jugador, es cada vez más evidente.
- El coeficiente de hombres perdidos para el trabajo noble es cada vez mayor, haciendo crecer desmesuradamente los gastos de previsión social.

¿Cómo podemos tentar un primer planeamiento del campo, comenzando por aplicar un principio general a una zona que nos es conocida?

Vemos de nuevo el plano Montevideo-Firiópolis.

Si establecemos un encadenamiento de los núcleos plantados (balnearios) existentes (verde oscuro), por medio de una ruta que ella misma sea una reserva forestal en forma de cinta (park-way), verde claro, lograremos unificar varios problemas, preestableciendo, de paso, suelo apto para futuras realizaciones.

Aunque mi creencia es que, cuando el Estado plantea una obra inobjetable, por su finalidad de bienestar social, debe destinar los dineros necesarios para llevarla a cabo, haciendo cualquier sacrificio, debe, sin embargo, planificar la contribución directa o indirecta de los habitantes, pero en forma proporcional y progresiva, es decir: proporcional a los beneficios mayores que obtendrían los que usan directamente la zona mejorada, y progresiva por lo que respecta a la contribución durante la gestación de la obra, durante la realización y cuando ella está terminada. Este clase de obras casi nunca son usadas por los hombres que las han creado.

//

Si consideramos (y en esto desearía poder contar con asesoramientos exactos), que los sesenta kilómetros de park-way de 500 metros de ancho, es decir, 3.000 hectáreas, pudieran costar \$600.000.00, y sesenta kilómetros de avenida nervio (no de hormigón), pudieran costar \$1.200.000; además, 700 árboles por hectárea, que en 3.000 Hs. resultan 2.100.000 unidades, que a \$40.- el millar insumirían \$84.000.- tendríamos una erogación total de \$ 1.884.000.00.

De esas 3.000 hectáreas es necesario disponer de un diez por ciento, o sean 300 hectáreas, para clarificar el bosque y hacer sitio para ruta e instalaciones, y esas 300 hectáreas taladas representan 210.000 árboles (vendibles a casi \$1.00 a los 20 años). Pero el valor del arbolado remanente es, a ese mismo precio, por unidad, igual al resto de \$1.990.000 a los veinte años, suma equivalente al costo inicial.

El estudio, intrincado por cierto, que debería efectuar el Gobierno, consiste especialmente en la apreciación del límite de acción, es decir, hasta qué punto puede el propietario privado actual de la costa, hacer por su propia iniciativa, y hasta qué punto puede hacer el Estado, o intervenir el Estado.

No debe escapar a la clarividencia de los hombres de Gobierno que esa multiplicación de "balnearios" con trazados irracionales y antiestéticos, no enlazados entre sí, no vinculados a núcleos permanentes de trabajo, no controlados en su desarrollo, son onerosísimos para la economía del país.

Esos llamados "balnearios" deben ser parte de un todo armónico, y no deben crecer indefinidamente, tanto más cuanto que ya existen localizaciones aproximadamente cada diez kilómetros.

No es un ideal llegar a una ciudad lineal "balnearia", especialmente para los que ya se alojan en la Capital, sino que, en última instancia, ello sucediera cuando ella misma fuese la capital, y esto en caso de que, paralelamente a la cinta-ciudad existiese el núcleo productor que determinara la necesidad permanente de alojarse en tal forma.

Todo ello cuando, económicamente hablando, el vehículo moderno, veloz y ágil, pudiese en nuestro medio ser patrimonio del más modesto de los habitantes; ese vehículo que, en vez de servir para esparcir, sirve para ~~agrupar~~ ^{agrupar} las ciudades.

Pero este vehículo, colectivo o individual, es una creación de la época moderna, y todavía no tenemos el instrumento moderno del vivir colectivo, que es la ciudad moderna. Tenemos un apelmazamiento de calles indiferenciadas. No tenemos un organismo. Es un protoplasma.

Hemos abolido, con la ciudad, el campo noble, la naturaleza, el ESPACIO.

La reconquista del espacio, de la armonía del espacio, de la pureza que determina esa armonía, la podemos obtener urbanizando el campo, o ruralizando la urbe.

El espacio plantado, en contacto con el alojamiento, constituye la única manera de revincular al hombre con la naturaleza, y con ello reconquistarse su equilibrio con el Cosmos.

El espacio plantado, patrimonio del Estado, en contacto con el alojamiento, constituye la sola manera de amenguar el lógico y creciente malestar del hombre modesto pero noble, que en su largo transitar por la vida constata la imposibilidad de un mínimo bienestar, y entonces se rebela y lucha.

Pero esa misma angustia de un futuro mísero, esa misma imprecisión de su seguridad, conduce al hombre a una ambición de posesividad que tan

1527
2/2/42

• MEMORANDUM

• PARA EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, Dr. don GABRIEL TERRA.

DATOS PARA LA COMPILACION DE UN PROYECTO DE LEY PARA LA CREACION
DEL PARK - WAY ATLANTICO (ORGANIZACION AGRARIO-FORESTAL-VIAL).--

EXPOSICION:

Los vecinos de "Atlántida", propulsores principales del desarrollo forestal en nuestra costa atlántica, han comprobado el incremento extraordinario que las plantaciones costaneras han tomado en estos últimos tiempos, pero han comprendido que la multiplicación de las mismas, debiendo efectuarse a expensas de la conexión carretera con el camino troncal a Maldonado, torna excesivamente costosa la operación forestal, sin provocar -como sería de desear,- un beneficio nacional, especialmente de orden económico y moral, por las repercusiones que la tierra laborada y los campos plantados ejercen sobre la economía y la psiquis humana.

Diversas entidades privadas y el Estado tienen en explotación más de trece núcleos forestales a lo largo de la costa, entre Carrasco y Piriápolis.

Cada uno de ellos vive una vida difícil, sin poder -por ahora- prestarse ayuda mutua, y gravitando sobre ellos el costo de los accesos desde el camino principal, - considerado en costo intrínseco, en costo de conservación y en costo de instalaciones inmuebles y rodantes.

Es de notarse que la zona de cinco kilómetros, aproximadamente, entre el mar y el Camino a Maldonado, está casi desprovista de plantaciones, cultivos y habitantes, por la falta de enlace paralelo y vecino al mar, es decir, de enlace entre las plantaciones existentes.

Por otra parte, la ejercitación del turismo implica la obligación de un recorrido carretero no concebido para ese fin, sin variedad, sin amenidad, con peligros vehiculares, y sólo al llegar a cada uno de los localidades balnearias se encuentra una limitada cantidad de motivos, que hacen algo atractivo el vivir extraurbano.

Además, esta característica de núcleos costeros aislados, limita el turismo a la época estival.

Los vecinos de Atlántida -núcleo mayor de los intermedios entre Montevideo y Piriápolis- desean vivamente la concatenación de los núcleos mencionados, por medio de una organización carretera y forestal que, formando circuitos amenos para cada núcleo, conecte cada uno de ellos con la capital, con todas las características de un park-way similar a los establecidos en Norte América y otros países del mundo.

El aporte de las entidades privadas en beneficio nacional, por medio de las plantaciones, ha sido inmenso.

La obra de concatenación está fuera del alcance particular.

Sólo al Estado puede pertenecer esta operación.

Para ser factible esta grandiosa obra nacional, se hace necesaria la transformación de operación municipal local, en nacional, de Gobierno.

Para hacer realizable esta obra, es preciso que particulares y Gobierno colaboren.

11

2/243

Los primeros con el ya grande aporte de la influencia de sus realizaciones, y el Gobierno con la formación del Park-way.

El Park-way sería una reserva forestal y agraria en forma de cinta, en la cual se establecería un camino-nervio, eje virtual del conjunto.

El park-way no es el camino más corto entre dos zonas, medido en tiempo, sino medido en tranquilidad vehicular, en amenidad, en variedad, en ahorro de energías humanas, en goce profundo y noble.

No es la pista para transmitir ciegame, sino un parque creado por el hombre, por el cual también se transita.

El park-way exalta las posibilidades de modelar el carácter del habitante, su manera de ser, de vivir y pensar, por la presencia permanente de las formas y formaciones naturales, armonizadas o puestas en evidencia por el hombre. Disipa la temeridad y el afán de "records", estimula la consideración de los semejantes, calma las reacciones violentas y edmas, especialmente si el trazado se amolda a las condiciones geográficas de la zona en que está implantado.

El park-way representa cuantitativamente lo mismo que cualquier reserva forestal situada en cualquier parte del país, pero representa cualitativamente una inmensa fortuna para el porvenir del país.

Siendo el Estado dueño del park-way, en él pueden caber las realizaciones urbanísticas agrarias más sencillas y más acordes con la época.

Puede usarse el park-way como instrumento de descentralización de la capital, como zona para instalar todos los pequeños conglomerados que tengan relación con la vida más sana y más pura del habitante de la región; como fuente de nutrición correcta, como fuente de perfeccionamiento espiritual y moral.

El park-way del Estado es una unidad que insuere menos erogación, en proporción a su utilidad, que una reserva forestal aislada de equivalente magnitud.

Los vecinos de "Atlántida" podrían prolongar esta exposición, pero encuentran en un proyecto de park-way atlántico, que ha sido explicado al señor Presidente de la República por su autor, la mayor cantidad de argumentos y datos gráficos, y puntos de vista en favor de esta aspiración.

En consecuencia, soliciten del señor Presidente se digna prestar apoyo a esa concepción, para lo cual adjunten la síntesis de las características que pueden servir de base a un proyecto de ley, tendiente a formular el estudio definitivo de un park-way atlántico.

PARK - WAY ATLANTICO MONTEVIDEO - CHUY.

Primer tramo: Montevideo-Tiriópolis.

- Estudio de la concatenación de los balnearios existentes por una raja de 500 metros de ancho como mínimo, aprovechando las zonas con plantaciones existentes, que por su textura, situación y costo faciliten la operación.
- Estudio del aprovechamiento de los caminos existentes y de las obras de arte que faciliten la formación de circuitos amenos, sobre zonas donde pueda prosperar la plantación.
- Estudio del uso variado de la costa y la "tierra adentro", de orillas de arroyos, ríos o lagunas, de alturas y valles, para caracterizar los distintos tramos del park-way.

- Estudio geológico-geográfico-climático-botánico-técnico-artístico, urbanístico, económico-financiero y social de las zonas de implantación del park-way.
- Estudio de las relaciones entre la obra a emprender y los problemas de colonización, trabajo agrario y turismo.

Considerando que es una necesidad nacional el efectuar plantaciones organizadas en la vecindad de las zonas hasta hoy solamente transformadas parcialmente por el esfuerzo privado;

Considerando de trascendencia la iniciativa de los vecinos de Atlántida, para la realización de esta obra;

Considerando las ventajas de todo orden que una concatenación produciría en la costa atlántica, desde los puntos de vista económico, agrario y turístico;

Atento: a que hay experiencia mundial sobre la realización de park-ways, no como problema solamente vial, sino como resultado de la aplicación de múltiples técnicas y especializaciones, -

EL PODER EJECUTIVO

R E S U E L V E : -

- Iniciar el estudio integral de un park-way atlántico de Montevideo al Chuy, en dos partes: Montevideo Piriópolis, y Piriópolis-Chuy.
- Fórmese una entidad técnica, con funcionarios del Estado, que tengan a su cargo el estudio técnico, artístico, económico, financiero y social del park-way.
- Fórmese de esa entidad un cuerpo directivo, en el cual tengan voz los vecinos de las diversas localidades a concatenar y los representantes de las múltiples técnicas y artes necesarias para llevar a cabo el estudio
- Sujétese a las normas técnico-paisajistas y urbanísticas modernas el estudio del park-way.
- Concédense cuatro meses de plazo a la entidad técnica para la complementación del anteproyecto de directivas generales que ha servido de base a esta iniciativa, y diez meses más, a partir de una aprobación en principio del Poder Ejecutivo, para la preparación del proyecto definitivo y el proyecto de ley orgánica, para proceder a la iniciación de las operaciones del Park-way.

una teoría sobre
LA VIVIENDA



¿HEMOS reparado en la virtud de buena costumbre, al adoptar esta expresión palabra VIVIENDA como denominación del hábit humano?

Esta palabra, derivada del vivir, de vida, crea un compromiso.

Obliga a quienes tochen y realizan viviendas, a una respuesta emocional. Obliga a una estructuración del hábitáculo, con toda la poesía, la bonanza y la pasión y aún el dramatismo que encierra el vivir. Pero no debe conformarse una respuesta, como propio aparato cumplidor de los propósitos materiales de la vida humana.

Vivienda es una palabra que define un concepto de la vida, un estilo de vida, que se sintetiza en un ámbito logrado. Ese estilo de vida que se cumple en un destino muy dilatado.

Es la vivienda expresión de un querer familiar, similar entre vecinos, y también espejo de reflejos de la vida colectiva popular, compleja, plena de voces y acentos. Ella caracteriza singularmente las facetas particulares de quien habita cada ámbito.

Los seres humanos que forman una familia, resalta intensidad de relaciones en el hogar, personales o familiares, y otras, en la colectividad pequeña o grande en la cual actúan, los cuales se traducen en actos, gestos, modales cuya influencia se simplifica, se agiganta, se neutraliza, se realza y toman forma definitiva en el hogar. Se sintetizan en el hogar.

La vivienda pues, es a la vez un centro y refugio de un modo de vida colectiva, es una parte de la estructura popular que se sintetiza en un estilo general vital, y es el oasis de intimidad donde el ser humano encuentra su propia personalidad.

Entre estos dos polos, vida colectiva e intimidad, o entre los dos, límites, vivienda aislada en las campiñas y costas y vivienda de la gran urbe, aparece esta voz VIVIENDA, como la más potente de las voces representativas de los propósitos humanos de todos los tiempos; desde la taberna o la palafita, a los salones antiguos o actuales.

La vivienda es la obra más representativa, o bien de un logrado arte de vivir, o bien de una penuria o de una desesperanza.

Las viviendas constituyen el mayor porcentaje del continente edilicio en las ciudades grandes o medianas y dominan como marca arquitectónica en las aldeas y caseríos, templos o marítimos.

Los conjuntos arquitectónicos urbanos y rurales reflejan cabalmente, por rasgos similares de la vivienda, y por relaciones de ésta con el espacio, las características culturales, sentimentales, pasionales, intelectuales, económicas y sociales de los componentes de una nación.

No es menester formular ejemplos sobre esta aserida.

En los últimos 30 años de este siglo se ha dado un proceso paradójico.

A pesar de los distintos conceptos sobre la propiedad, de la diversidad en los métodos paritarios de cada país, de las distintas técnicas laborales, de las particularidades estilísticas de vida, y ante un cúmulo de depuras contingencias, se ha conducido una identidad internacional de elementos, formas, sistemas, equipamiento de las viviendas.

(Izquierda). Barriada de la pequeña ciudad de Filipstad, Suecia. Arquitectura svedista.

das, en todas las zonas del mundo, con muy leves diferencias en las proporciones arquitectónicas, en la distribución de locales, en el uso de los materiales; tráfago de viviendas aisladas, semi colectivas o de grandes bloques de habitación.

Este proceso es naturalmente paralelo al de internacionalización de tantas otras cosas, incluso del modo de pensar, de sentir, de halagar, o incluso de divertirse y de sorprender... Quedan algunos residuos sin embargo, derivados de las influencias del clima, modo geográfico-histórico, de dificultades económicas o de tradiciones estéticas, políticas, sociales, religiosas, míticas, como también de propósitos intelectuales generalmente solidarios de dictaduras técnicas o políticas.

Esta casi identidad internacional que permitiría una generalización y por tanto una simplificación y economía en la resolución del problema de la vivienda misma por lo menos, no ha dado los resultados que tantos esperamos.

En el mundo se clama por más viviendas decentes, por más viviendas en relación con ese crecimiento mundial de 60.000 seres por día. Se clama por vivienda más económica, mejor equipada, más simple y pequeña pero confortable y atractiva, y

si la comprensión la cultura y la voluntad humana se encierran para seguir y lograrla. Sobran arquitectos dotados y encendidos para dar cumplimiento a ese propósito.

Es evidentemente arduo problema estructurar viviendas, concebidas como ya se ha dicho, como síntesis de una vida en sociedad, cualquiera sea la forma de interacción entre los seres, y como ámbito de una intimidad familiar.

Hay que tener, así como hay que tener muchas cosas, no es resolver el problema de la vivienda.

Retomemos con nuestro mayor los términos del problema.

Es preciso pensar que los integrantes de una familia, dividida tareas para la estabilidad económica de la misma, aunque influyera para un vivir decente, cumplen quehaceres fuera de la casa en horarios distintos. Los diversos estados de los integrantes obligan a previsiones variadas.

Trabajo, alimento y vestido constituyen preocupaciones hogareñas, juntamente con quehaceres externos y domésticos, con la dotación y la socialidad, con la instrucción, la educación y la cultura, con la salud, el deporte y el juego y coexisten con los luchos, la enfermedad, el disgusto, la penuria, dejando sin embargo libertad para la contemplación, la visita y el amor. Pero es siempre en el hogar querido, donde con el mayor desinterés, se estudian los propósitos, se cuentan los sucesos, se realzan los éxitos, se toleran los errores, se estimulan los ideales y las ideas, se honra a los mayores, se cuida a los pequeños, se festeja la habilidad y maestría de la madre y se valora la estima de los amigos.

Es en la hora común de la mesa, en el descanso de sobremesa, en las preparativas de la distracción cotidiana y festiva, cuando la vivienda cobra todo el valor de síntesis de los múltiples y variados propósitos familiares. Es alrededor de la mesa suntuaria y que refrenda costumbres y pensamientos, donde se entrelaza el concepto de familia. Ningún implemento mecánico-dinámico suplirá este hincapié inventivo humano. Local de estar-comedor-cocina, es el ámbito que preside la mesa de la vivienda popular mínima, en la cual puede armonizarse una rica combinación de quehaceres. De aquí surge la necesidad fundamental de que la vivienda deba tener todo a mano, todo fácilmente accesible, en sí misma y en relación con un determinado exterior.

Para que esto se cumpla, en la aldea o en la ciudad, es también necesario que la mirada esté fuera del mercado, de la escuela, de la tienda, del sitio de reunión social, del teatro, del parque y de la punta del vehículo que avanza a los centros de trabajo, cerca de todo aquello que facilita la libre domesticidad. En los caseríos o las campasinas, cerca del huerto, cerca de la producción, cerca de la ruta o vía de comunicación.

La vivienda necesita pues una vecindad de al menos a su costa. El barrio en la ciudad, la aldea en los alfileres. Esa antigua estructura que llamamos barrio y hoy un poco intelectualmente, unidad vecinal, va perdiendo eficacia y personalidad por la divorciada urgencia incoherente, que se para a las gatas que siempre debieron encontrarse los vecinos.

El barrio no es otra cosa que una agrupación limitada de viviendas cercanas a una serie de elementos facilitadores de

Especial para
MUNDO URUGUAYO
Por el Arq.
MAURICIO
CRAVOTTO

en algunos casos por viviendas características, acordes con maneras laborales y con materiales propios de región, lugar o época; es decir, liberadas en alguna forma, a voz de tradición.

El problema de la vivienda no está resuelto todavía en el mundo, el de la vivienda popular menos aún. Tampoco en nuestro medio nacional. El problema es complejo, y está ligado por ahora a dos términos principales: especulación en las tierras y en las múltiples industrias del negocio, por una parte, y falta de conciencia y de moderación en los especuladores y en las pretensiones de los mediadores, por otra. Los mediadores al no ser, o ser pocos, integrantes de cooperativas de usuarios, magnifican los problemas creando equipamientos exagerados y ayudando a enervar al habitante en pretensiones y derechos sobre lo que son mera exterioridad y sofisticación del problema, como vemos más adelante.

Aquel ideal que pronunciara todo tiempo ha, don Carlos Vaz Ferrás: "Tener donde morar sin precio ni permiso..." no está cumplido en ningún lado del mundo para el hombre. Para el animal sí.

Barrio y morada sin precio ni permiso, como derecho de todo habitante (de) de un país, constituiría la más noble y perfecta política de vivienda de nuestros tiempos.

1973

Viviendas colectivas actuales en las afueras de la pequeña ciudad de IVREA, Italia, integrantes del conjunto "Olivetti".

doctrina fundamental que permita emprender con coraje la solución de la vivienda en cada país.

Faltan viviendas sencillas, económicas, especialmente en las ciudades. Cuanto más se alejan las zonas de implantación, de los centros densos en basta el suelo más barato o de vida y trabajo más sencilla, más costosas son los servicios públicos imprescindibles, más importantes los problemas viales, carreteros y del transporte, para hacer posible, viable y agradable la convivencia humana.

Conocemos soluciones interesantísimas de países de honorable tradición doméstica. Sabemos de la evolución de los "windlungs" que iniciaron los alemanes y que exteriorizaron en aquellos terrenos urbanísticos de 1910, realizando desde entonces infinidad de núcleos extraordinarios, inimitables. Pero ante el crecimiento incontrolado y desenfrenado de tantas ciudades de Latinoamérica, muchas veces nos hemos preguntado: cuánto tiempo dedican los habitantes apinhados de vida urbana, a vivir sobre vehículos o cohetes sacrificios verdaderos para poder lograr estar alojados en un grupo de viviendas adecuadas a los requerimientos de la vida moderna?

La gran ciudad devora los propósitos de vida feliz. Tanta son sus seducciones, que fácilmente se gasta la vida de los hombres en ensayos para comprenderla.

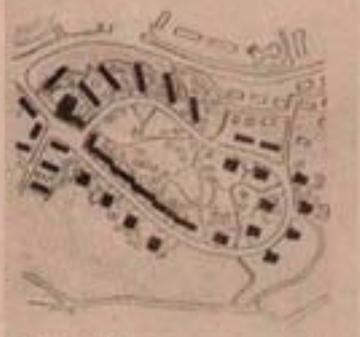
Me parece que justamente en esta era de alta comunicación, en todas las formas, sólo es posible llevar a cabo el ideal de la vivienda perfecta para todos, si el ser humano en grandes contingentes opta por un vivir integral más sencillo, humilde y localista, fuera de las grandes ciudades, más ligado a los ritmos de la naturaleza, más fácil en propósitos y realización, ayudado por todas las comunidades —las esenciales y válidas— de la civilización. En una palabra, si opta por una vida aldeana, de escala menor, en la que pueda cumplir por lo menos etapas importantes de su vida, o toda su vida; por cuanto en una aldea moderna no deben faltar posibilidades para la solución de los problemas económicos, educacionales, laborales, para los integrantes de la misma, donde no falta interacción social, previsión social, protección y recuperación, sumamente y comunicación con otros aldeas y con las ciudades más lejanas.

La aldea es, hasta ahora, un organismo más simple, más fácil de administrar y controlar, aunque más austero y de más dificultad para la superación del vivir. Pero es más sano que la gran ciudad, más amable que el sano y humilde caserío o el pequeño grupo de casas-dormitorios del trabajador adormado de nuestros tiempos.

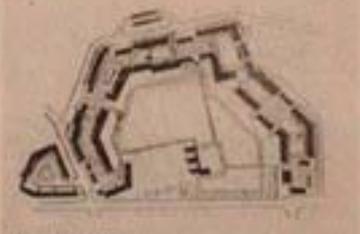
Clamamos por aldeas. Aldeas bien aisladas, cercanas o contiguas a un centro de producción, a huertas féculas, en la vecindad de zonas forestales, vinculadas a rutas modernas, equipadas con elementos estables y profusos para recibir toda clase de comunicaciones y de presencias. Aldeas modernas que hagan florecer la salud de propósitos, sin caer en la paradoja de tener todo lo que perdices la ciudad. Estas aldeas podrán restablecer el equilibrio en cualquier nación o comarca que haya perdido el culto de la ciudad humana.



Göteborg - 1940



Lidings - 1942-44



Uppsala - 1952

Evolución en la teoría y en los trabajos de barriadas de viviendas periféricas en Suecia. Göteborg, 1940. Lidings, 1944. Uppsala, 1952.

El desarrollo de algunas de estas aldeas hasta llegar al grado de centros más importantes, dada en el futuro una matización entre los aglomeramientos, necesarias para el alojamiento de personas de distinto pensar, diversa manera de actuar, dividiéndose de una mayor adecuación y a medida, una mayor perfección en el estilo de vida.

Aldeas, mayores o menores, tienen por característica su escala humana, su elementalidad, sus gentes y no su sistema. Pero es destacable un cierto primitivismo que la hace controlable. Si se formaran aldeas de hoy, ese primitivismo podría ser directivo para evitar la gata de lo superfluo con que se continúan hasta las mejores realizaciones de vivienda con que cuenta el Uruguay.

Quien recorra, como lo hago permanentemente, zonas urbanas y alrededores de Montevideo, lugares abiertos en la urbe o fuera de sus límites comunales, notará con tristeza cuánto incompatible existe entre primitivismo y civilización, porque el primero es indígena y desgracia y la segunda es exteriorización de sistema. Cuánta vulgaridad tipificada, proveniente de una certeza ignorante, de que todo el habitáculo cercano a la urbe debe expresar en idioma arquitectural anárquico y caótico, se desdoba sólo en los estadios de buenas realizaciones o en la velocidad de tacharlas en la ciudad. Tal vez, lo que más se suele elogiar entre nosotros sea lo que mereció el primer puesto en este capítulo de crítica.

El ritmo más comprensible de la vida humana, como de las formas creadas por el hombre, es el de la rutina y a veces la imitación. Sin embargo, los ritmos más felices provienen de la invención de coexistencias de naturaleza diversa y hasta opuesta (que no quiere esto decir anarquía o caos).

La vivienda aldeana puede concluir como conjunto urbanístico, con la vivienda intelectual prieta y hasta apilada de tipo urbano. No quiere decir que la primera sea una célula unifamiliar y la segunda un fantasma de 100 pisos...

Es una posible simultaneidad de lo señero y lo primitivo en la ciudad, de lo formativo de valores que se conocen, qué-



una primera disposición de las viviendas entre sí y por el equilibrio de ellas con el espacio colindante y con el espacio de implantación bien modificado y estilizado, pueda obtenerse ese viejo milagro que consiste en transformar una disposición necesaria, en forma artística, en arquitectura.

Una unidad vivienda, arquitectónica, bien construida, se dice que posee un núcleo primario: estar-comedor-cocina, equipamiento adecuadamente con los otros locales imprescindibles, para hacer grata, feliz, agradable y durable la permanencia en ella de los moradores, necesita, de acuerdo con nuestra manera de vivir que estimamos mejor, de otros elementos inmediatos a la vivienda, especialmente relacionados a la vida del adulto, de la madre, hogareña y del niño. Terreno libre para el cultivo y árboles. La disposición y modelación de estos elementos deben estar concebidas por el arquitecto con los colaboradores que sean necesarios, desde la inicial partición parcelaria en la cual se implanta determinada forma arquitectónica y paisajista.

La invención de una concentración de viviendas no puede surgir unitaria y bruta en parcelas heredadas de la especulación y tampoco en las manzanas de nuestro medio, que durante tanto tiempo sólo fueron relaciones territoriales de la despendada manía de trazar calles indefinidas, con las consecuencias que todos los urbanistas conocen.

Si bien muchas inquietudes sociales y económicas han originado nuevas relaciones urbanísticas tradicionales a escala, en la vivienda por un espacio y zona colectiva, transformando en parte la vida sedentaria en dinámica, no se ha encontrado cabalmente un equilibrio en estos tiempos, que permita superar el problema de la vivienda. Hay soluciones bien tratadas en muchas partes del mundo pero no hay una

Milton Albarr, aldeas lineal inglesa.



Pequeñas aldeas alemanas

una vida localista, suficientemente diversificada, para hacer posible una rápida, cómoda y ansiosa realización de los quehaceres del hogar, para hacer fecunda una interacción social, natural y pacífica.

Otros elementos componentes del así llamado equipamiento social civilizado, son privativos de la integración de barrios, es decir, de zonas mayores y en última instancia, del núcleo que solemos llamar ciudad.

La vivienda no puede considerarse un problema, si se piensa sólo para alojamiento de un paciente o de un anacoreta. Es primordialmente un instrumento arquitectónico agrupado en concentración con otras estructuras arquitectónicas y espaciales acordes con las premisas que se han enunciado.

La vivienda, y en especial modo la vivienda popular misma, que sea concebida en armonía con un estilo de vida, no tiene porqué serlo, para su ventaja económica, una primera y no exagerada tipificación de sus elementos constitutivos fundamentales, si su variedad y amenidad se logran por una refinada y eficiente agrupación o mejor concentración urbanística, que revele una clara personalidad; es decir, que por





Carretero y calles para aldeas turísticas en colinas, Montepiare, Filipinas. (Una de las propuestas premiadas)



Proyecto de una comunidad de 1.000 habitantes en la vecindad de Park-way, cerca de Boston. (Dimensiones lineal entre límites de implantación: 1.400 metros)

ser y refinar, agosto a la formación de una comunidad positiva de punto único, dando los participantes casi un día completo; sólo se toman y siempre se etiquetan fallamente.

¿Cómo podría ser provechoso para la formación de una comunidad de vecindad, si se aprovechara del legado y del aliento que despliegan los murales de los ranchos de la ciudad, si se les facilita la lana, se les da el consejo y se les promueve; si se quiere conseguir las ventajas de trazar indigencia por sencillos armonizados. Bastaría cedernos el suelo, tipificar ciertos elementos, y a igualdad de disponer obtendríamos núcleos de vivienda decentes.

Considero importante para los tiempos actuales una ejercitación realista del estilo de vida al-lano, una formación de conciencia aldeana, que ayude a proscribir ese frenesí por el uso del aparato y el implemento no esencial, fíjense al aliento o las exhibidos poseen a este tratamiento, para lo cual es importante resaltar una aldea modelo en las campañas; y en la ciudad realizar agrupaciones localistas completas en sus elementos constitutivos. El elemento principal de la agrupación es el componente vivienda y su centro, la escuela y los lugares de vida colectiva. El carácter de la agrupación emana del signo esencial con el cual está concebida.

La aldea que yo deseo y pienso, tiene una indubitable marca humana. Está situada sobre tierra libre de especulación. Está concebida, precedida y acompañada con sencillez, sin sofisticación, tanto en sus viviendas como en los servicios comunes y viables; pone en evidencia la preocupación de elevar el paisaje y intenta en forma clara que ella es el resultado de una cultura cooperativa de sentimiento y no de intelecto, que ha estado opuesta a la empuje de los que usualmente exigen en especular con una de las tareas creativas y constructivas más nobles que se debe entre los hombres: proporcionar un rubio de tanto.

La formación de aldeas modernas debe ser producto de una concepción moderna y de una técnica moderna. Pero deseamos que su aspecto, su carácter y unidad se emparentaran con las que nos han salvado en Italia, España, Suiza, Alemania, Dinamarca, Suecia, Inglaterra.

De las aldeas de Inglaterra dice T. Sharp: "Ellos tienen gran simplicidad en su forma. Esta es fácilmente reconocible. No presentan el aspecto de ser muy elaboradas, ni sus preferencias ni monumentales". Son, a mi juicio, de una gran espontaneidad y las que quisieramos ver en nuestros tiempos deberían ser creadas por un artista urbanista con el mismo mediano espíritu y técnico con que se crea una obra de arte.

Una doctrina "aldeana", con su aplicación inmediata en nuestra realidad nacional, puede iniciar una nueva política de vivienda que abra una verdadera docencia en el modo de encerrar la vida y fundir en la "el demasiado artificiosos de nuestros días."

La megápolis, que por un sentido equivocado de lo que es el progreso tiende a magnificarse en todos los lados, puede llegar a ser si no se revierte a tiempo, la respuesta real a la concepción de A. Huxley vertida en su libro "Brave new World" (1), que vale la pena conocer, asociándolo con

(Continúa en la página 10)



Urbanización de Chonol Heights, California. Aldeas de Nueva Zona de viviendas. Camerita reservada a pastores y niños.

Una teoría sobre la vivienda

(Continuación de la página 9)

lectas siempre sugeridas de Gervasio, de Rex de Quirós o de Silvio, sobre "el futuro".

Para mi país, concebí en 1935 un proyecto que mereció aprobación y premio en el Congreso Panamericano de Arquitectura y Urbanismo de 1940.

Constituye este proyecto en una concepción integral regional, de Montevideo a Piriápolis, estableciendo un park-way distribuidor de aldeas campesinas y marítimas concebidas para la era dinámica, es decir, distribuidas en la proximidad útil y sana de rutas camineras nuevas y existentes.

Esta propuesta es parte de una concepción general para el país que he denominado "La aldea feliz".

Entre Montevideo y Piriápolis puede establecerse una integración de caminos viejos y nuevos al servicio del agua y de la costa que se aviene planeaciones existentes (1940), en una longitud de 40 kilómetros. Asignándole a esta parte 500 metros de ancho de forestación, se obtienen 2000 hectáreas útiles. Aplicando al mismo criterio a 60 kilómetros de rutas nuevas integradas, surgirán 3.000 hectáreas más de forestación.

El total de 5.000 hectáreas forestadas al servicio de una ruta dual dualizadora de líneas agrario-marítimas y coordinadora de múltiples aldeas nuevas y de otras surgidas por desarrollo de viejos centros, constituiría un bien nacional respetando, parte de un plan nacional de forestación que hoy en día sustituiría sistemas viejos de otro a que consisten en la formación de reservas concentradas en pocos puntos de un país.

Es interesante imaginar que 5.000 hectáreas de foresta, al servicio de 100 kilómetros de zonas habitables a una ruta moderna, constituyen un bien superior a una plantación establecida, por ejemplo, en un cuadrado de 7 kilómetros de lado aproximadamente, la cual necesita un servicio caminero interior, sus aldeas de fuego y sus espacios abiertos para la instalación de viviendas.

De este park-way (carretera-parque) desvían caminos vecinales cortos, para acceder a las aldeas vecinas a él. Una vez hecha el hinterland, otras hacia la costa. La costa es rica en productos y subprod-

tos. Es, al mismo tiempo, lugar de expansión caminera, es la base de una expresión paisajística, en protección de variedades silvícolas, es compañía para otros vegetales. Da material útil para la agricultura, para la construcción y para la vivienda. Da riqueza nacional en pocos años. Da, además, poesía.

Las aldeas que yo sugiero son pequeñas. Se componen de un grupo de viviendas para alojamiento permanente de los aldeanos, que trabajan en huertas, granjos, artesanías. Tienen presencia allí los edificios e instalaciones comunes corrientes en una comunidad agraria - artesanal, pero además se hacen presentes otros edificios y viviendas, destinados a la presencia temporal de habitantes de otros núcleos poblados, de las ciudades y de la capital, que acuden en busca de descanso, de cambio de pasiones y también de tareas.

La vacaciones rotativa de los hombres de otros sitios y de los capitalinos, establecida como un vicio social, permitiría a todas las entidades nacionales, entre autónomas y municipios, mantener vivienda ocupada permanentemente en las aldeas, en vecindad con gertes con los ruidos en valles interrumpidos por montañas de entornos los problemas del vivir. Muchos serían también los que aprenderían a comprender la nobleza de la vida aldeana y campesina, y sin duda alguna los niños serían quienes, sin esfuerzo, adquirirían sin saberlo las bases de algo que nos falta en grado sumo: cultura. (de color).

Dada la vecindad de las aldeas, ligadas por el primitivo elemento caminero, el park-way, fácil sería llegar velozmente con los servicios sanitarios, educacionales, de recreación y de ayuda técnica, los cuales hoy en día son más perfectos y económicos que cualquier instalación rural. Me refiero especialmente a servicios médicos no de urgencia, a servicios de prevección social y laboral, a bibliotecas circulantes, exposiciones, teatro, danza, cine amateur, cine y deportes.

Entre otros aspectos de la civilización (creencia y arte transportables, con hombres educadores que influyen en otros hombres para bien), serían complementados por la escuela estable y por otros dones inmutables: la alimentación ligada, el intercambio de venta de productos del agua y de productos de la labor artesanal de los vecinos.

Una sabia implantación de múltiples comunidades, permitiría que alguna de ellas pudiera surgir un centro local, y en algún

caso, como ya se ha proyectado con tal colaboración, podría instalarse un interesante para los estudios generales y más avanzados, desdoblado especialmente a vagar el mecanismo de la enseñanza que sucesos en nuestro país. Este interesado que forma parte de una aldea que ha proyectado tiempo ha, siguiendo idealmente al hilo de mi concepción de 1936, y estaría situado a 45 kilómetros de la capital, es decir, a mitad de camino de esta sucesión de aldeas incluidas en el primer proyecto.

Hace tiempo voy desarrollando esta teoría, para aplicarla a todas las rutas del país, y cuando sea posible pensar en una aldea de mil habitantes en nuestro Uruguay, ese millón de almas podrá constituir el tipo capaz de vivir sin necesidad apremiante de la gran ciudad.

No es esta teoría para disminuir sobre las bases económicas - financieras y técnicas.

Es para estas aldeas felices, en su primera manifestación, que mi pensamiento sobre la vivienda se concentra, porque el problema así concebido, aunque parece abstracto, obliga a una total simplificación espiritual, con la cual se gobierna ulteriormente la simplificación arquitectural - constructiva, política y social.

La vivienda en la ciudad, o en sus alrededores, en especial modo la vivienda mínimo popular, deberá heredar de una concepción aldeana su morbosidad al fin que su dignidad y no cuente mucho educarse como pensar que una estructuración localista de barrio sea a ordenar viviendas y servicios que son requeribles para bien vivir, pueda cubrir aún hoy en la ciudad equivocada, perfecciona y suavizada que tenemos que mejorar y mantener.

(*) Existe traducción francesa.



Hatfield. Integración y extensión de una pequeña ciudad industrial rural, vecina a Londres. Plan regulador de Londres de 1944.

LA ALDEA FELIZ

Una Teoría Para Distribuir Armónicamente La Población en Crecimiento del Uruguay

El autor es un ingeniero que se ha dedicado a estudiar el problema de la distribución de la población en el Uruguay, y ha llegado a una teoría que considera el crecimiento de la población y la necesidad de distribuirla armónicamente en el territorio.

El autor es un ingeniero que se ha dedicado a estudiar el problema de la distribución de la población en el Uruguay, y ha llegado a una teoría que considera el crecimiento de la población y la necesidad de distribuirla armónicamente en el territorio.

El autor es un ingeniero que se ha dedicado a estudiar el problema de la distribución de la población en el Uruguay, y ha llegado a una teoría que considera el crecimiento de la población y la necesidad de distribuirla armónicamente en el territorio.



Este monumento se encuentra en el centro de Montevideo, Uruguay.

ACCION

N.º 111 - Montevideo 21 de agosto de 1955 - 6P 2411

2a. Sección

El autor es un ingeniero que se ha dedicado a estudiar el problema de la distribución de la población en el Uruguay, y ha llegado a una teoría que considera el crecimiento de la población y la necesidad de distribuirla armónicamente en el territorio.

El autor es un ingeniero que se ha dedicado a estudiar el problema de la distribución de la población en el Uruguay, y ha llegado a una teoría que considera el crecimiento de la población y la necesidad de distribuirla armónicamente en el territorio.

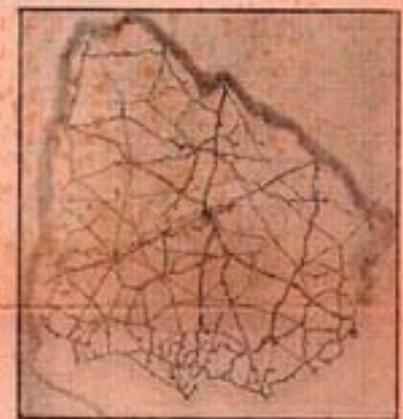
El autor es un ingeniero que se ha dedicado a estudiar el problema de la distribución de la población en el Uruguay, y ha llegado a una teoría que considera el crecimiento de la población y la necesidad de distribuirla armónicamente en el territorio.

Por el Arq. Mauricio Costantini



Vaya de Reductivo

Este artículo discute el uso de reductivos en el contexto de la distribución de la población y su impacto en el desarrollo urbano y rural.



Mapa de la distribución de la población en Uruguay.

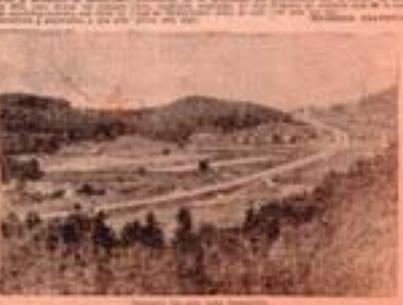
Este artículo continúa la discusión sobre la distribución de la población y el uso de reductivos, analizando los desafíos y las soluciones propuestas.



Fotografía del 'Barrido' de la zona industrial de Montevideo, Uruguay.

1825 - Agosto - 1955

Este artículo conmemora el bicentenario de la independencia de Uruguay, reflexionando sobre el desarrollo del país desde 1825 hasta 1955.



Fotografía del valle de Montevideo, Uruguay.

Por el Arg.
Mauricio Cravotto

LA ALDEA FELIZ

Una Teoría Para Distribuir Armónicamente La Población en Crecimiento del Uruguay

No puede ser ignorado que el fenómeno social de urbanización, es decir de concentración y de ensanchamiento en cualquier región, ciudad, villa o zona, a razones económicas, sociales, políticas. La determinación exacta de donde puede surgir el parón de un conglomerado, no siempre obedece a la estructura física y tampoco a la estructura cultural del lugar geográfico. Es muy complejo el proceso de implantación, crecimiento y establecimiento de las aglomeraciones concentradas o dispersadas, que llegadas a mayoría de edad, pueden considerarse armadas y armónicas. De todos los procedimientos, fuera del azar, para obtener conglomeraciones y estructuras las mejores políticas, respaldadas, se parecen una muy importante, aquel que apodera a un pensamiento superior y proyectivo.

Quizás, que toma en cuenta, los valores sociológicos, los humanos, las posibilidades de retroceso, traspaño o simplemente de servicio al bien común, considerando al habitante de un país como integrante social de una teoría o estilo de vida, de un ideal, de una ambición pacífica de superación. Pero, cuando más buenos resultados en estos tiempos, las preocupaciones por planificar exhaustivamente un proceso de tal complejidad, como es el de establecer poblaciones adecuadas para el crecimiento de instalaciones humanas, más nos hemos desorientado, tiempo mediante, al comprobar la falta de espontaneidad vital de los núcleos creados, pese a todas las preocupaciones prácticas, estéticas y de servicios colectivos con que fueron dotados.

Quiero decir que no siempre se preocupó en sus casos, un índice de bienestar, de felicidad, de arraigo al lugar, de amor por el "pueblo", con el cual se creó, y limitó la construcción de asentamientos nuevos, frente al superpoblamiento, hasta que sea inconcebible y evitable la personalidad humana o urbana del conglomerado.

Quiero decir también que la mayoría de esos núcleos primarios, se han originado de principios, con la pretensión de que son ciudades, sin pensarlos que muchas veces son pequeños núcleos a deformaciones primarias que no tienen carácter urbano.

En cambio no se tiene aún claro, comprendiendo de cuánto manera puede derivarse del hecho de que los países de un país se desarrollen, se propagan, comprender el alcance de un concepto, algunas reglas, métodos, estilos y pautas, que no desaparecerán en el futuro, si las contingencias, las ideas y una información, controlada determinan, juntamente con la base económica y social, la evolución cultural y estructural, capaz de haber contribuido un núcleo primitivo y pequeño en núcleos mayor o menor, viva viva y con un alto bienestar.

Todos esos conceptos derivados de proyectos de ciudades y sus de ciudades, que en muchos casos han sido grandes aparatos complejos, de marcado carácter distorsional. Por eso, los elementos más importantes que rompen y en los cuales las habitaciones humanas en ciudad, son proyectadas, los que corresponden a ciudades muy planificadas, más antiguas o modernas; son centros, centros-núcleos.

Quiero decir de concentración, es el diseño de proyectos, de asentamientos, de conglomerados u organizaciones, (pueblos que la comunidad no la pretende establecer para los urbanistas) y el diseño de estructura del conjunto arquitectónico y espacial que debe integrarse con la vida cotidiana de cada generación, para resolver el problema de cada habitante de su ciudad. Es un ser integrado de un alma colectiva que vive y se le da y se establece el espíritu del espíritu urbano.

Del hecho y decisión para hacer que surjan proyectos y más tarde mejores conglomerados urbanos, se pasa como el hecho. Eso siempre es de una integración de la arquitectura, la arquitectura paisajística, la geografía histórica, la idea de bien común y la acción profesionalmente realizada, de modo de proporcionar, de provisión de espacio para el porvenir, no para destruir, destruir, destruir, sino para construir, construir, construir, integrados de una estructura más completa.

Aún un habitante, en estos tiempos, en estos, la variedad, la urgencia social, han evidenciado esas concepciones por la superorganización, utilizando tal vez que en la urbanización, estos núcleos de la humanidad, como una organización, un signo, una presencia, que trascienda los confines de la imaginación. No es tan rígida, evitando así, que todo se convierta en sistema y forma inmutables, se los desproporcionados del que humanos que se acompaña la flexibilidad y la expansión que tiene siempre el hombre producto de la tensión, del espíritu, del trabajo, del pensamiento.

Nota de Redacción:

Comienza para ACCION una de las más nobles obras periodísticas, transmitiendo al pueblo uruguayo la esencia de la labor de los escritores uruguayos. De nobles y artísticos, profesionales, pioneros y creativos. Una labor que sólo a través de una obra se desarrolla y se desarrolla en silencio y con ternura. Generalmente, las condiciones de semejantes hombres de cultura e imaginación, de intelecto y obra, se confinan en la intimidad, en que todos los temas de profundización se convierten en temas interesantes por la sencillez. Y más simple es el impulso de inspiración, más se encuentra con la ciudad y, en consecuencia, más difícil se encuentran las ideas presentadas que una idea pueda convencer, que sea un signo a la luz. Luego, finalmente, a un momento, los valores culturales.

Es por eso que ACCION desea dedicar este espacio a quienes creen poder inspirar ideas para un Uruguay más perfecto y más armónico.

Y es por eso que ACCION desea a nadie se por de la idea, de la teoría y de la vida. del ACQUETTO M A SERGIO CRAVOTTO, una creación de momentos sociales, algunas directivas de su facienda personal, la labor de trabajo y mediación, que también de dichos momentos y tales de ideas y realidades, está surgiendo de espaldas a nosotros en una larga vida de trabajo y una abstracción, afianzada durante una indolente vida por países, pueblos y culturas.



Estos han sido porciones de la atención, técnicas, pocas personas, actúan, creencias de gobiernos, religión, dirigentes y también "estructuras de valores", inversiones de cosas útiles e inventivos de utopías... a la larga, promesas de lugares y hasta de ciudades de futuro.

Por todo esto, en lugar de estructurar una integral abstracción planificadora para nuestra tierra, que debe "trazar para adelante" ciudades que deban seguirnos las pautas de un desarrollo, conservamos su variedad y su fuerza. Puntos son una doctrina interactiva, áreas, direcciones de hechos vitales y de próximos futuros de natural sentido, pertenecientes a las imperativas geográficas-humanas, a las condiciones ecológicas peculiares de nuestra zona y a una población y estructura demográfica.

FORMA CONCRETA

De forma concreta a un pensamiento urbanístico el profesor Kato ya muchos años, en certámenes públicos, al presentar la "Aldea Nueva" aplicó a la zona sur del país.

Esta aldea que escribió para ACCION es el núcleo de los conceptos fundamentales que guiarán en labor al estudiar el tema de la "Aldea Nueva" para el Uruguay. Sus conceptos son:

1) Distribuir por todo el país múltiples "núcleos" de pequeños núcleos habitables modernos, provistos de todos los implementos y

energías actuales, edificios variados y convenientemente estables, por su conexión con el suelo, por la atención a la salubridad, considerando que se trata porciones de población, por su origen, crecidas, giros, espíritu, vida y costumbres, temperamento aliento, o al menos vinculo a una vida nueva próspera, pero consciente de las posibilidades de construcción de los nuevos núcleos de la civilización y de la cultura.

2) Atenuar la poligras y espaldas crecidas que el gran tráfico hace cada día el lugar de fetiche de bienestar, fomentando las inversiones temporales de actividades en los sectores albaños, creando a fines de elementos de telecomunicación con otros y con las ciudades y protegiéndolos de ataques pecuniarios derivados del trabajo, del tráfico, de la inflación, de los impuestos y del tráfico de groves.

3) Valorar los elementos ecológicos del país por un conocimiento más profundo de nuestra zona, de sus trabajos en desarrollo, de su progreso en preparación y de su tránsito de comunicaciones actuales y futuras, creando para ello el centro de estudio el "geografía" en el centro de la república.

4) Favorecer, atraerlos, ordenar, mejorar o regularizar la red vital del país, exterior y por dentro, considerando todas las relaciones productivas e instalando en su proximidad las actividades, industria y servicios habitables del campo, considerando al país como una unidad homogénea, con la vista de una implantación paulatina de los albaños a lo largo de las mejores zonas del país. Favorecer y regularizar, así como las vías férreas, dando siempre poder total un tren, con cualquier energía, sea la más antigua, la del agua y la nuclear en desarrollo, en caso de guerra.

5) Liberar de costas de la tierra, en la zona forestada, sobre estas, las poblaciones habitadas modernas.

Das para implantar los elementos arquitectónicos, espaciales, viables y económicos de cada aldea, especialmente los de habitabilidad "Agrupar al individuo la propiedad de tierra de habitabilidad". "Trabaja en el pueblo, no sólo donde está, sino donde está, sea por un momento". Carlos Vaz Ferreira.

6) Favorecer las comunicaciones tal cual por su necesidad de quehaceres y por ellas para lograr un mecanismo sencillo, nacional de producción, consumo, intercambio, comunicación y transporte, vida, educación, habitación, esparcimiento y reposo, provisión social y cultural. Dar a cada aldea posibilidades de algunas actividades laborales actuales.

7) Fomentar el servicio móvil para el bien común relacionado con cada uno de los servicios mencionados en el N° 6, teniendo en cuenta las características de una época de comunicación, velocidad, sistemas rotativos, flexibles, áviles y permanentemente de la producción pacífica de la energía nuclear, evitando las costosas repeticiones de equipamiento en cada aldea y las superposiciones de servicios, redundantes.

8) Desarrollar por los mecanismos públicos la sensibilidad popular respecto a las bases culturales, filosóficas y políticas de la construcción moderna, para hacer posible una urbanización actual y de futuro, puesto que no se puede aceptar aglomeraciones para nuestro tiempo, sin una conciencia, liberada, crítica, geográfica, económica y la justa, consciente de lo que se hace, para no caer en situaciones indolentes.

ANEXEDENTES Y EJEMPLOS

En ciudades que siendo de agricultura, una complejísima multiplicación del espíritu y de la cultura humana, una complejidad de las actividades vitales. Es por tanto imposible verlas exclusivamente en el campo de la ciencia o del arte.

Debido en consecuencia a unirse de las actividades creativas y constructivas, cualquiera sean las formas capaces de ideas y dar forma, para lograr, por una colaboración ligada un resultado, que únicamente, favorece a través los hombres de gobierno.

No deja de ser un acontecimiento, que las ideas para el Tomador Valley de 1933, cuya magnitud y trascendencia todas conocen, hayan sido consecuencia de una larga permanencia de visitantes, una fe del presidente de los EE. UU. una vocis voluntad del doctor Libentah y la visión del arquitecto Frank, además como diseñador, de todos los ingenieros, técnicos y hombres de ciencia y saber constructivo.

No deja de ser otro acontecimiento la asociación de la ciudad de Iruya y aldea de la participación de hombres de cultura filosófica y poética y la visión y asistencia del Ing. Olivetti.

Debe dejarnos perplejos la evaluación retrospectiva de Buenos Aires de 1920 para llegar a la actual situación actual de sus comunidades y ciudades.

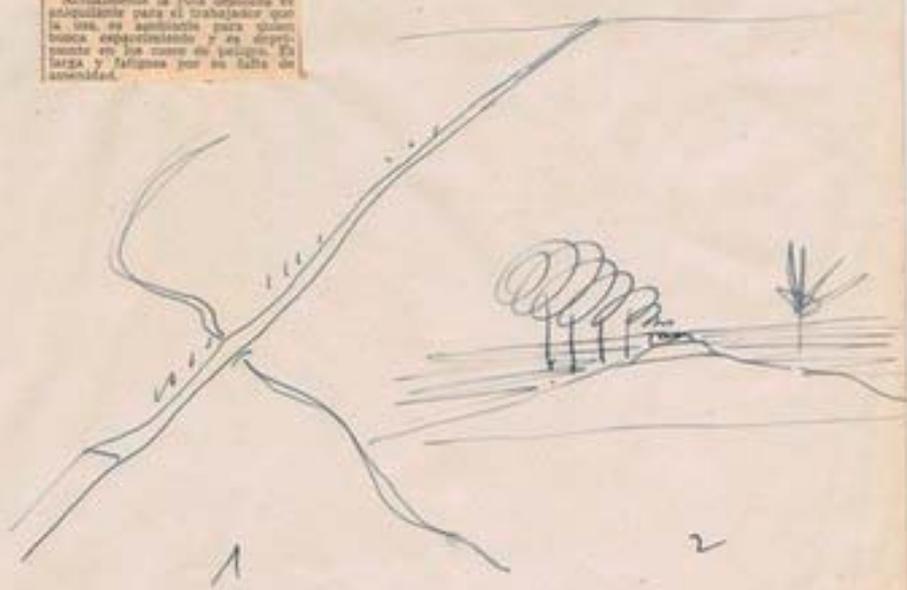
Otros antecedentes anteriores se pueden encontrar en la urbanización, regional del Euzo y otras más que cumplieron en el plan inicial de post-guerra afines en la notable información del arquitecto Sherry en un artículo "Anatomía de la Aldea".

Es admirable el esfuerzo del arquitecto Neutra en la integración de comunidades modernas en California, Puerto Rico, Guam, etc. e incluso el de las ciudades públicas italianas que han movido a todos los arquitectos e ingenieros del país para modernizar el concepto de pueblos, aldeas, ciudades pequeñas y creando nuevas comunidades estables con la integración de viviendas por región y por nivel de vida.

De los ejemplos enumerados del 1 al 8 y antes de explicar el proyecto de la "Aldea Nueva", es preciso particularizar algunas precisiones de los ejemplos 1 y 2.

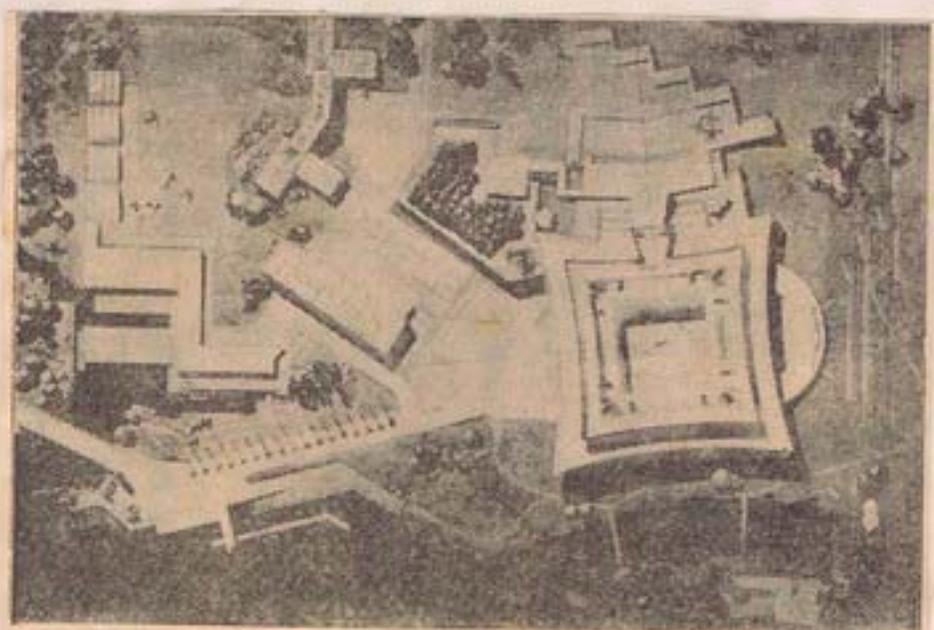
Todo así, antes de saber visto como obra arquitectónica, en complementos técnicos, sea por su complejidad, sea por su figura exterior prominente, que la primera condición de la construcción, puede realizar una vida económica, social e individual en aldea los efectos y trascendencia de la gran ciudad. Si la perspectiva social se ignorara, la existencia, la seguridad de trabajo, se completan con un alto desenvolvimiento y un equilibrio adecuado con los otros niveles de la civilización y la cultura, si la ciudad y la vida de un suburbano de Iruya se acerca con una habitación ligera, bella, sencilla, bien proporcionada, con otros elementos arquitectónicos o, cuando posible, rural, está en lo correcto que se determine a este problema que se resuelve tierra sana y la libertad. La creación un estilo de vida variada y noble, una combinación de cultura, seguridad y salud. Esto nuestro deber que nuestra línea de política y a veces de evolución, afirmará. Podrá igualmente cumplir sus funciones de estructura que tiene la característica y que a veces le debe a la improvisación, pero con un nuevo destino colectivo plane de alegría y sentido de la propiedad.

Actualmente la ruta de la Aldea Nueva es simplemente para el trabajador que la usa, es sencilla para quienes buscan desenvolvimiento y es despreciable en los casos de peligro. Es larga y fatigosa por su falta de seguridad.



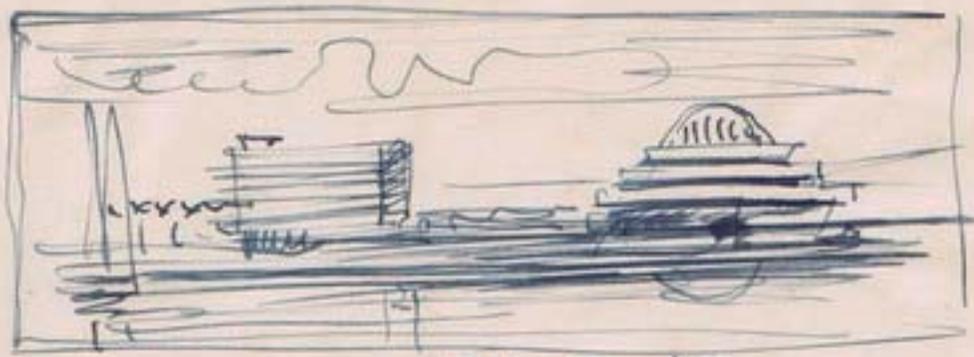
1

2



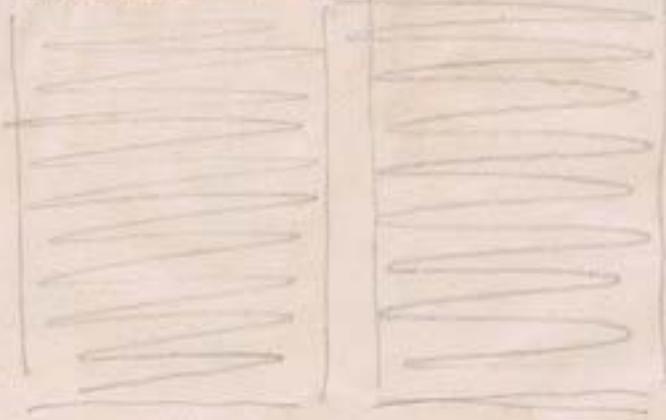
Planta del "Geografium": proyecto realizado en 1949 en la Facultad de Arquitectura por el entonces estudiante Antonio Luis Gravotto

Escala 1:500
Planta del "Geografium"



Fachada norte

El "Geografium" es una entidad destinada al estudio inicial de los valores ecológicos del país y a la vez centro de compilación cartográfica y aerofotogramétrica. La explicación de este centro será motivo de otra nota.



La ciudad futura será la evolución de la comunidad de 2.000 habitantes. En el programa arquitectónico que formulé en 1948 para ser desarrollado en el curso de urbanística de la Facultad de Arquitectura, llevaba también el nombre de "Villa Humboldt".

Esta concepción del "Geografium" pretende hoy tener alcance similar a la proposición que formulé al Municipio de Montevideo en 1952, para iniciar los trabajos de aerofotogrametría con fines urbanísticos y regionales, y que sólo

desde el más pasado constituyen una realidad prematura entre nosotros.

Comenzado por Urbanismo

7/199 (3)

Escuela de arquitectura prehistórica

Nº. 40 Encuentro ¹⁹³² de centros históricos y zonas
especiales de interés turístico para el año 1940
de acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana
de Madrid de 1940. (El plan de ordenación general de Madrid
+ el plan que se le adjunta, Madrid, 1940)

Nº. 41 Las aldeas folias. Comunidad
fideicomisada por el Ayuntamiento con fines
turísticos en el año 1940. (El plan de ordenación
general de Madrid de 1940 + 8 años de procedimientos
coordinados a F.O.U. que han sido el "proyecto")

Nº. 42 Proyecto de Urbanización en límites de la zona
+ demarcación de 1 aldea folia 1945-49
(con superficie de 1 intersección en
6 hectáreas)

Nº. 51. Antecedentes y estudio de pre-plan
para la ciudad de Guercal
public. el pueblo 1960? y 1960-61.
1. Hechos geográficos + decisión sobre parcelas
a aplicar en ciudad a demarcar para un
algun rasgo geogr. dominante (por parte)
2. Como delimitar, los ex-dominios y los dominios
preparar el mapa en el que para que sea
el que se aplicará en estos casos y no
una misma institución. lo que
ni el "proyecto" tiene realizable. No
es "explotación de espacios"
explorar (Hil. Bahrdt?)
3. Fotomontaje en aereos. Arrellano.

Tomas
Vernetti
1 mes
con 10
páginas

Cont.
anno
no es
diseñando
= 1946

Nota
didáctica
en 1946
con diagramas
fotografías etc

Antecedentes,
lo que tiene
valor para
la función de
Cives.

Conte de Gami
arriba de
Calle de Libre