

PANORAMAS DESDE EL ASFALTO

El Park-way de Mauricio Cravotto

FABIANA OTEIZA





PANORAMAS DESDE EL ASFALTO

PANORAMAS DESDE EL ASFALTO

El Park-way de Mauricio Cravotto

FABIANA OTEIZA

La publicación de este libro fue realizada con el apoyo de la Comisión Sectorial de Investigación Científica (csic) de la Universidad de la República.

Los libros publicados en la presente colección han sido evaluados por académicos de reconocida trayectoria en las temáticas respectivas.

La Subcomisión de Apoyo a Publicaciones de la csic, integrada por Luis Bértola, Magdalena Coll, Mónica Lladó, Alejandra López Gómez, Vania Markarian, Sergio Martínez y Aníbal Parodi ha sido la encargada de recomendar los evaluadores para la convocatoria 2020.

José de los Santos (maqueta editorial)

Luis Blau (diagramación)

Nairí Aharonián Paraskevaídis, equipo de Ediciones Universitarias (revisión de textos)

© Fabiana Oteiza, 2020

© Universidad de la República, 2023

Ediciones Universitarias,

Unidad de Comunicación de la Universidad de la República (ucur)

18 de Julio 1824 (Facultad de Derecho, subsuelo Eduardo Acevedo)

Montevideo, CP 11200, Uruguay

Tels.: (+598) 2408 5714 - (+598) 2408 2906

Telefax: (+598) 2409 7720

Correo electrónico: <ucur@udelar.edu.uy>

<<https://udelar.edu.uy/portal/institucional/comunicacion/ediciones-universitarias/>>

ISBN: 978-9974-0-2027-6

e-ISBN: 978-9974-0-2031-3



Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo
UDELAR



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY

UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA

Rodrigo Arim
RECTOR

**FACULTAD DE ARQUITECTURA,
DISEÑO Y URBANISMO**

Marcelo Danza
DECANO

**CONSEJO FACULTAD
DE ARQUITECTURA, DISEÑO
Y URBANISMO**

ORDEN DOCENTE

Lucía Bogliaccini
Ana Vallarino
Daniel Bergara
Mercedes Medina
Juan Articardi

ORDEN ESTUDIANTIL

Andrea García
Mailén Dávila
Valentina Hernández

ORDEN EGRESADOS

Sonia Prieto
Mercedes Espasandín
Guillermo Rey

INSTITUTO DE HISTORIA

COMISIÓN DIRECTIVA

Laura Alemán
Martín Cobas
Mailén Dávila
Denize Entz
Magdalena Peña
Magdalena Sprechmann
Alicia Torres

CONTENIDO

13	PRESENTACIÓN DE LA BIBLIOTECA PLURAL
15	PRESENTACIÓN
17	INTRODUCCIÓN
20	PRECISIONES NECESARIAS
21	FUENTES
22	MARCO TEMPORAL
27	CAPÍTULO 1. MAURICIO CRAVOTTO
27	ARQUITECTO, URBANISTA Y PAISAJISTA
41	CAPÍTULO 2. EL PARK-WAY ATLÁNTICO 1932-1940
43	EL PARQUE INFINITO
75	PANORAMAS DESDE EL ASFALTO
95	AL OTRO LADO DEL RÍO
139	CAPÍTULO 3. URBANIZAR EL CAMPO, RURALIZAR LA CIUDAD
141	DEL PARK-WAY ATLÁNTICO A LA ALDEA FELIZ
165	EPÍLOGO
169	BIBLIOGRAFÍA



AGRADECIMIENTOS

Este trabajo no hubiera sido posible sin la colaboración y el apoyo de numerosas personas, en su mayoría vinculadas al Instituto de Historia de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo (FADU) de la Universidad de la República (Udelar). En primer lugar, la directora de tesis Mary Méndez quien ha acompañado este proceso con solvencia, dedicación, y generosidad; su guía y comentarios han sido un aporte invaluable. La investigación a partir de fuentes primarias ha sido posible gracias a la Fundación Cravotto; en particular al compromiso y buena disposición de Soledad Cebey. Agradezco al personal de la Biblioteca de FADU, a las compañeras de la Sección Informática del Instituto de Historia de la Arquitectura y a Analaura Collazo de la Biblioteca de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Udelar.

A Jorge Nudelman y Alejandro Ferraz-Leite, quienes destinaron su tiempo a leer los primeros avances, por sus valiosos comentarios. A Graciela Silvestri, Lucio de Souza y Martín Fernández Eiriz por sus enriquecedores aportes durante la defensa de la tesis, que han sido tomados en cuenta a efectos de esta publicación.

Finalmente agradezco el apoyo que me ha brindado mi familia, en especial mis hijos, Ignacio y Matilde, a quienes dedico este trabajo.

PRESENTACIÓN DE LA COLECCIÓN BIBLIOTECA PLURAL

Vivimos en una sociedad atravesada por tensiones y conflictos, en un mundo que se encuentra en constante cambio. Pronunciadas desigualdades ponen en duda la noción de progreso, mientras la riqueza se concentra cada vez más en menos manos y la catástrofe climática se desenvuelve cada día frente a nuestros ojos. Pero también nuevas generaciones cuestionan las formas instituidas, se abren nuevos campos de conocimiento y la ciencia y la cultura se enfrentan a sus propios dilemas.

La pluralidad de abordajes, visiones y respuestas constituye una virtud para potenciar la creación y uso socialmente valioso del conocimiento. Es por ello que hace más de una década surge la colección Biblioteca Plural.

Año tras año investigadores e investigadoras de nuestra casa de estudios trabajan en cada área de conocimiento. Para hacerlo utilizan su creatividad, disciplina y capacidad de innovación, algunos de los elementos sustantivos para las transformaciones más profundas. La difusión de los resultados de esas actividades es también parte del mandato de una institución como la nuestra: democratizar el conocimiento. Las universidades públicas latinoamericanas tenemos una gran responsabilidad en este sentido, en tanto de nuestras instituciones emana la mayor parte del conocimiento que se produce en la región. El caso de la Universidad de la República es emblemático: aquí se genera el ochenta por ciento de la producción nacional de conocimiento científico. Esta

tarea, realizada con un profundo compromiso con la sociedad de la que se es parte, es uno de los valores fundamentales de la universidad latinoamericana.

Esta colección busca condensar el trabajo riguroso de nuestros investigadores e investigadoras. Un trabajo sostenido por el esfuerzo continuo de la sociedad uruguaya, enmarcado en las funciones que ella encarga a la Universidad de la República a través de su Ley Orgánica.

De eso se trata Biblioteca Plural: investigación de calidad, generada en la universidad pública, encomendada por la ciudadanía y puesta a su disposición.

Rodrigo Arim
Rector de la Universidad de la República

PRESENTACIÓN

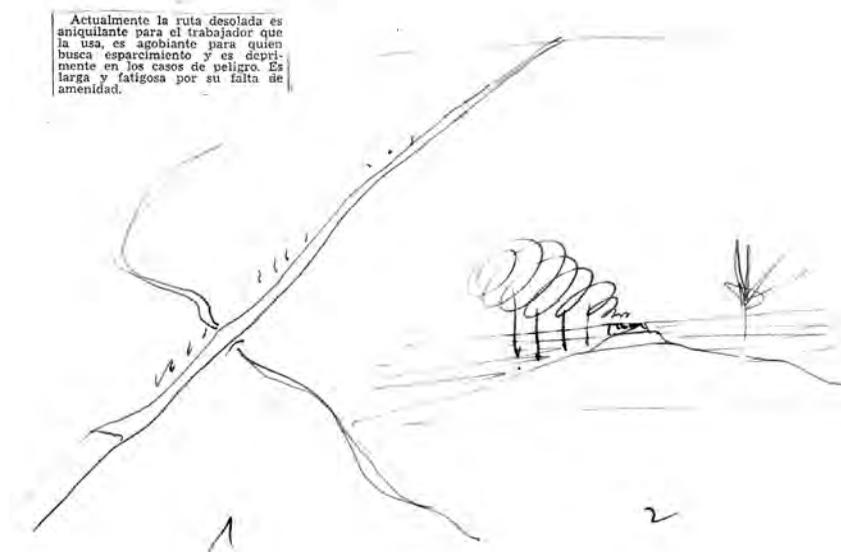


FIGURA 1: Mauricio Cravotto. Croquis que ilustra el texto referido a «la ruta desolada [...] fatigosa por su falta de amenidad». Recorte de artículo publicado en el diario *Acción* el 24/8/1955. Mueble A. Carp. 7. Fundación Cravotto.

INTRODUCCIÓN

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 acerca de los principales temas disciplinarios 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 acerca de la vida en las metrópolis modernas. Inmerso en la atmósfera monacal de su casa-estudio Kalinen, Cravotto elaboró desde principios de los años treinta 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 disciplinario.

La tesis toma como caso de estudio la «Urbanización agrario-forestal de la costa uruguaya. Park-way atlántico»,² 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 siglo xx en relación con 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

1 Según el *Encyclopedic Dictionary of Landscape and Urban Design*: «*Parkway*: En EE. UU., carretera de varios carriles que trascurre por zona de bellos paisajes, y por la que no pueden circular vehículos pesados. En algunos casos el término “parkway” se utiliza para tramo de carretera local que atraviesa una zona paisajísticamente atractiva».

2 La palabra *park-way* evolucionó rápidamente a *parkway* en la primera década del siglo 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.

proceso de resignificación de esta *idea de parkway* vinculada al problema de la dicotomía campo-ciudad.

La propuesta para la costa atlántica y su posterior desarrollo como modelo extendido a nivel nacional expresa la visión de Cravotto acerca de la problemática disciplinaria de la época, signada por 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 siglo xx, que alcanzó su apogeo en la década del treinta. Sin embargo, Mauricio Cravotto lo trasciende al concebir su Park-way como una estructura que organiza el territorio en pequeños núcleos poblados o aldeas modernas, a la vez que le atribuye la capacidad de brindar bienestar social, así como de educar a la población en valores morales.

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 agroforestal, revaloriza la vida rural, integra el paisaje silvestre con el productivo y mitiga la nostalgia por la naturaleza perdida. Permite una armónica relación entre el individuo y la naturaleza que incide en aspectos psicológicos y espirituales, lo que redundará en su bienestar.

Esta concepción filosófica que vincula naturaleza, arte y moral, es tributaria del trascendentalismo³ estadounidense, subyacente en la literatura paisajista anglosajona cuyos autores más prolíficos fueron Humphry Repton, Andrew Jackson Downing y Frederick Law Olmsted. La relación entre

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 (<<https://www.lexico.com/es/definicion/transcendentalismo>>).

naturaleza y ciencia mediada por el artista-investigador deriva del pensamiento alemán, en concreto de Johann Wolfgang von Goethe y Alexander von Humboldt, cuyas obras formaron parte de la lectura de cabecera de Mauricio Cravotto desde temprana edad. Finalmente las categorías de la sociología alemana *Gemeinschaft* (comunidad) y *Gesellschaft* (sociedad) permean toda la propuesta.⁴ El presente trabajo demostrará que la idea de organizar el territorio en aldeas no es una invención de Mauricio Cravotto, sino que forma parte del debate disciplinario 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 el autor por más de treinta años, durante los que adquirió 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 de Mauricio Cravotto 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 alimentó los contenidos del Curso de Urbanismo y Arquitectura Paisajística del cual Cravotto fue titular por más de veinticinco años y que impartía junto con el arquitecto Juan Antonio Scasso.

El presente trabajo se propone arrojar luz sobre las principales influencias teórico-disciplinarias que alimentan la propuesta, a fin de establecer su importancia como dispositivo concebido para resolver las contradicciones derivadas de la vida moderna, en especial la oposición entre el campo y la

4 Categorías utilizadas por el sociólogo alemán Ferdinand Tönnies para clasificar los lazos sociales en dos tipos sociológicos conceptualmente separados, como se explica en su obra *Gemeinschaft und Gesellschaft* de 1887. Max Weber también escribió *in extenso* sobre la relación entre estas dos categorías (<https://es.wikipedia.org/wiki/Gemeinschaft_y_Gesellschaft>).

ciudad. Asimismo, aspira a contribuir a la discriminación de los distintos tipos de *parkway* que han sido referidos por algunas de las propuestas urbanísticas presentadas en el Río de la Plata, dentro del marco temporal considerado, sin pretender hacer un relevamiento exhaustivo.

PRECISIONES NECESARIAS

Los textos de autoría del arquitecto Mauricio Cravotto se citaron respetando la redacción original en cuanto a puntuación, ortografía y énfasis, salvo indicación contraria. Al referirnos al Park-way atlántico optamos por utilizar el nombre en mayúsculas y separado por el guión, tal como aparece en los documentos originales, así como la traducción al español elegida por el autor: avenida parque. Cabe señalar que el autor ha escrito tanto Park-Way como park-way indistintamente, en ocasiones dentro del mismo documento. 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. Al referirnos a los *parkways* genéricamente o a la idea de *parkway* en Mauricio Cravotto usaremos el término original en inglés y en itálicas por entender que es el más pertinente, así como sus sinónimos en español *vía parque* o *vía verde*. Las palabras *drive* o *driveway* denominan a los recorridos placenteros diseñados durante el siglo XIX dentro de zonas rurales, parques o cementerios de Inglaterra y de EE. UU., que eran más angostos que una ruta o carretera, en general de trazado sinuoso. Serán traducidos por *recorrido de placer* o *recorrido placentero* por entender que su traducción literal (*conducir*) se aleja del concepto original. Las palabras *autopista* y *autovía motorizada* corresponden a la traducción del inglés de *highway* y *american motorway* respectivamente: son vías para el transporte de vehículos motorizados diferentes a los parkways, ya que no tiene restricciones de tránsito, ni una normativa territorial específica, ni un diseño orientado a la conducción recreativa. En EE. UU. la palabra *freeway* se ha empleado como sinónimo de *parkway* o *highway* de forma indistinta, 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 habitual: ‘vía de transporte de uso público destinada a la circulación de vehículos automotores.’⁵ Utilizaremos la expresión «carretera escénica» para hacer énfasis en aspectos paisajísticos y de movilidad. Respetaremos el contexto histórico en el que surgieron todos los términos mencionados antes. Cabe señalar que los aspectos perceptivos derivados de la conducción en los *parkways* serán abordados únicamente en relación con el caso de estudio, dentro del marco temporal correspondiente y supeditados al relato y la sensibilidad de Mauricio Cravotto.⁶

FUENTES

El trabajo de investigación se ha apoyado en fuentes primarias, aunque no con exclusividad. Se ha consultado además la bibliografía sobre *parkways* en EE. UU. de las décadas del veinte al cincuenta, presente en la biblioteca de la FADU, 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 notas de prensa, del Archivo Administrativo y de las publicaciones del Instituto de Teoría y Urbanismo de la Facultad.

Kalinen, es el nombre de la casa y estudio de arquitectura de Mauricio Cravotto realizada entre 1931 y 1932. La construcción y todo su contenido fueron declarados Monumento Histórico Nacional (MHN) 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.

El 10 de junio de 2020, el edificio fue adquirido por la Universidad de la República, a través de la FADU. El Instituto de Historia de la FADU tiene a

5 En <<https://es.wikipedia.org/wiki/Carretera> con acceso 15/06/2019>.

6 Sobre los aspectos perceptivos de la conducción en carreteras se recomienda consultar Appleyard, Lynch y Randolph Myer (1964).

su cargo la organización y fichado del acervo.⁷ Las fuentes primarias consultadas pertenecen a este vasto 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 disciplinarios 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.

MARCO TEMPORAL

A efectos del análisis del caso se consideran dos lapsos. El primero va desde 1932 hasta 1940 y el segundo desde 1940 hasta 1959. La fecha inicial del primer periodo surge de los dos textos mecanografiados que explican el Park-way atlántico, aunque algunos manuscritos posteriores consignan 1931. Corresponde al trabajo académico hecho junto con alumnos del Curso de Ciudades y Arquitectura Paisajista durante el segundo semestre de 1932, para la ciudad industrial de Rincón del Bonete.⁸ Este sustrato teórico habría nutrido a la propuesta para la costa atlántica. La narración retrospectiva de Cravotto identifica a Rincón del Bonete como la antesala del Park-way atlántico, del que a su vez se deriva la teoría de la aldea feliz.⁹ Este primer lapso abarca el viaje de Cravotto a Alemania e Italia de marzo a octubre de 1938,

7 Para una reseña más exhaustiva consultar Baldoira (2017).

8 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 de 1934. Trabajo realizado por los alumnos Luis D. Cortelari, Julio A. Pietropinto, Carlos González Vanrell, Alfredo González Chas, Sara Morialdo, Gustavo Méndez Schiaffino, p. 3.

9 Esto surge de una lista manuscrita de fascículos confeccionada en 1962, año de su fallecimiento, titulada *Cuadernos de arquitectura y urbanística*, inédita. Carpeta 8. Mueble A, Fundación Cravotto.

que fue determinante en el énfasis que adquirieron las aldeas en la propuesta del Park-way atlántico, según demostrará el presente trabajo. La fecha final coincide con la presentación del proyecto en la V Exposición Panamericana de Arquitectos de Montevideo de 1940.

Dado que el *parkway* como dispositivo, es reformulado constantemente por su autor hasta alcanzar su punto cúlmine en la teoría de la aldea feliz,¹⁰ se considera un segundo período que va entre 1940 y 1955, en el que se relatan los eventos relevantes, con énfasis en la publicación del diario *Acción* en 1955. El internado en José Pedro Varela¹¹ de 1947 considerado por Mauricio Cravotto como «el desarrollo de una Aldea Feliz» es un hito de este segundo lapso.

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. Cravotto propone recuperar el contacto con la naturaleza para garantizar el equilibrio espiritual del ser humano, la vida en «armonía» —palabra omnipresente en su discurso— y su «reconciliación con el Cosmos». Esta operación solo es posible por medio del arte, cuya máxima expresión es el urbanismo paisajista y el Park-way 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».¹²

Panorama es el título de una obra del pintor inglés Robert Baker, quien creó —en 1792— una extensa pintura colocada sobre el interior de una superficie cilíndrica que rodeaba a los espectadores, provocándoles la sensación de estar inmersos en una realidad aparente. La palabra está compuesta del

10 Mauricio Cravotto. «La Aldea Feliz. Una Teoría para distribuir armónicamente la población en crecimiento del Uruguay». *Acción*, Montevideo, 1955-9-24, n.º 2417 (véase el original mecanografiado en la carpeta 11-49-54 del mismo archivo, con anotaciones manuscritas para el Dr. Larghero).

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

12 Mauricio Cravotto. *Manuscrito*. 1938-1939. Fundación Cravotto, p. 20. La palabra *arte* está subrayada en el original.

griego *pan* ('todo') y *hórama* ('lo que se ve'). En el concepto está implícita la noción del movimiento, ya sea porque transeúnte lo recorre o, en su versión dinámica, es el panorama el que se mueve en torno al espectador. Por extensión, el término se refiere a un paisaje muy amplio que se contempla desde una posición en general elevada. Stephan Oettermann¹³ lo definió como: «la expresión pictórica o la manifestación simbólica de la visión específicamente moderna y burguesa de la naturaleza».¹⁴

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 Roger.¹⁵ En efecto, la palabra panorama ha migrado de la pintura al ámbito del paisaje desde la sensibilidad pintoresca. Está asociada a la preferencia por un encuadre apaisado de la imagen, a la contemplación desde miradores o puntos elevados. También al efecto sorpresivo provocado por vistas que se abren en puntos determinados de un trayecto, tal como sucede en los *parkways* modernos. *Panorama* significa además según la Real Academia Española, 'aspecto de conjunto de una cuestión,' lo que coincide con el enfoque de este trabajo, que aspira a brindar una visión general del caso de estudio.

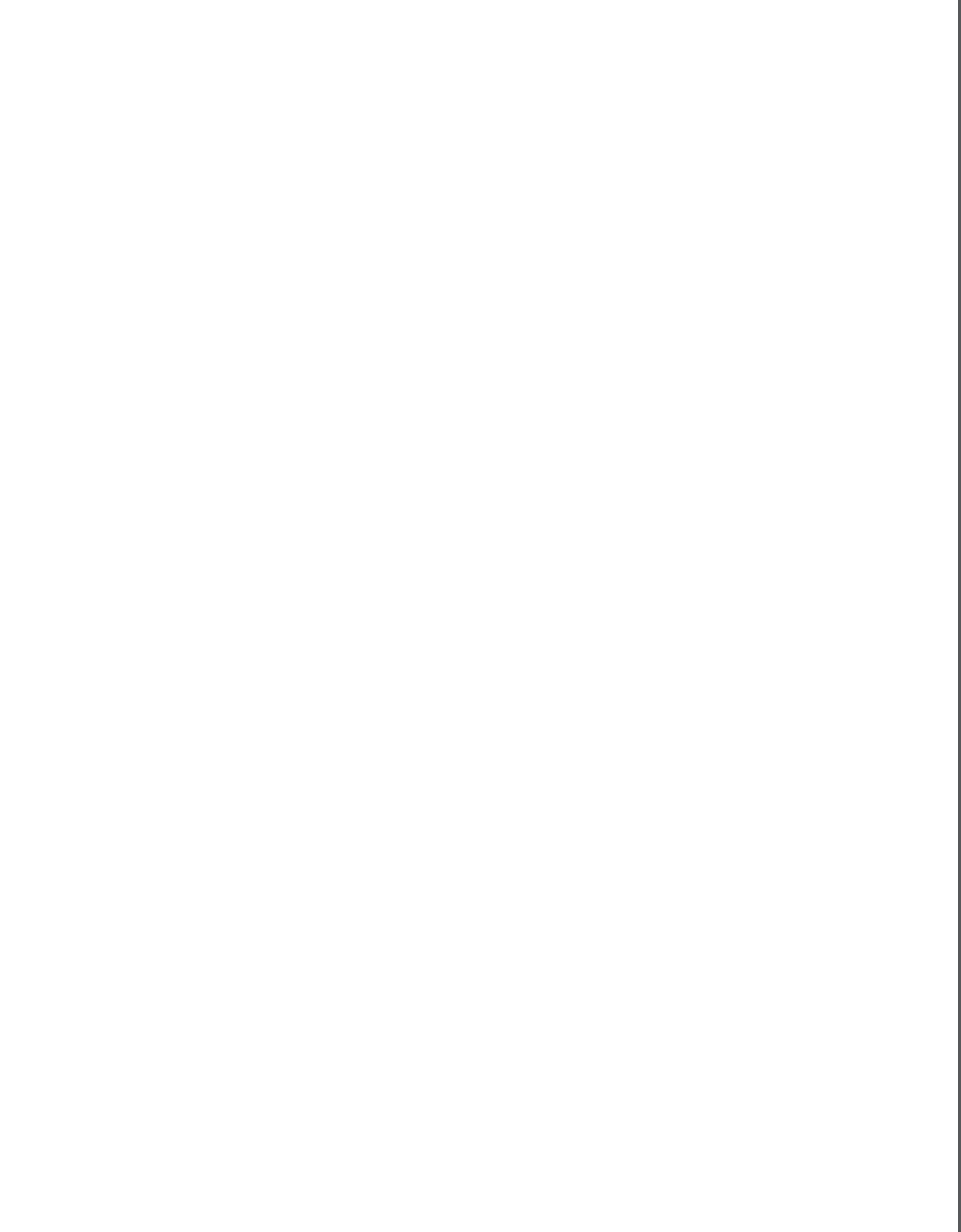
En el primer capítulo se presenta a Mauricio Cravotto así como los eventos y personalidades vinculados a su interés por los *parkways*. El segundo capítulo describe y analiza el Park-way atlántico. Tres subcapítulos interpretan el Park-way como carretera escénica, como dispositivo de organización

13 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. Fuente: <https://de.wikipedia.org/wiki/Stephan_Oettermann>.

14 <<http://miguelangelmoralex-bitacora.blogspot.com/search/label/Dioramas>> citado en <https://es.wikipedia.org/wiki/Precinematograf%C3%Ada#cite_note-5>.

15 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 solo 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, p. 23.

territorial y como 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 cincuenta. 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 y 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.



1

CAPÍTULO I. MAURICIO CRAVOTTO



FIGURA 2: Mauricio Cravotto trabajando en su estudio. Fundación Cravotto, s/f.

MAURICIO CRAVOTTO

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 internacional.¹ Ingresó a la Facultad de Matemáticas en 1912 para cursar la carrera de Arquitectura de la que egresó en 1918, luego de un brillante desempeño académico. 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 además se hizo acreedor a la beca diplomática que se adjudicaba de forma anual al graduado de mayor promedio de toda la Universidad. Esto le permitió extender su viaje a tres años. Entre 1919 y 1921 estuvo en EE. UU. y en Europa. Durante la primera parte de este viaje recorrió en automóvil poco más de 21.000 km y visitó más de trescientas ciudades de los EE. UU., 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» (Fernández Eiriz, 2017, p. 179).

1 La presente reseña biográfica se ha redactado —aunque no exclusivamente— con base en el texto elaborado por el Instituto de Historia de la Arquitectura de la FADU de la Universidad de la República, Carlos Baldoira, Martín Fernández, Mary Méndez en 2015, elaborada a partir de información recopilada en trabajos de investigación en la Fundación Cravotto (<<http://cravotto.org/acervo/mauricio-cravotto/>>).

2 Este era un concurso de egresados similar al *Prix de Roma*, que ganó con su proyecto para «Un Palacio de los Congresos Internacionales».

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 se convirtió con rapidez en un referente. 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 disciplinarios contemporáneos tanto de EE. UU. como de Europa. Su red de contactos le permitió mantener una constante actualización. No aspiramos a detallar exhaustivamente tales vínculos, sino solo 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 hasta el 22 de agosto de 1919 el recién egresado arquitecto hizo lo que Martín Fernández Eiriz denomina «el viaje dentro del viaje» (2017, p. 181), es decir, el recorrido en automóvil de costa a costa de los EE. UU., 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 pavimentados,³ pero cuyo trazado ya era la base del futuro National Highway System, la red de autopistas norteamericana propuesta por

3 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, que se extendían y compactaban. Combinaciones de esta técnica con diversos tipos de asfalto fueron ensayadas por los ingenieros de carreteras tanto en Europa como en EE. UU., desde finales del siglo XIX hasta la mitad del siglo XX. Sobre los tipos de pavimentos más utilizados a principios del siglo XX, se sugiere consultar la tesis doctoral de Paul Marriott (2016).

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.⁴ 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).

Su sensibilidad hacia el paisaje se expresa en los relatos, croquis y correspondencia de viaje. Describe el entorno y la vegetación presente en Nueva York, Filadelfia y Boston, se muestra impactado por la belleza del parque nacional Yosemite y del Gran Cañón del Colorado, de las vistas hacia el valle desde la carretera de acceso a Los Ángeles y de 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 domesticada.⁵ Tanto la sublime extensión de las llanuras como el bucólico ambiente de los parques urbanos, 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, al que adscribe en todos sus términos. Uno de los mayores exponentes de la geografía regional francesa⁶, fue Paul Vidal de La Blache (1845-1918). Según el geógrafo, una comunidad se desarrolla sobre una región que supone la infraestructura ofrecida por la naturaleza. El ser humano se adapta a esta región mediante un conjunto de técnicas, hábitos, costumbres, denominados *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

4 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>>.

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

6 Varios manuscritos de Cravotto refieren a este concepto. Asimismo, la colección de revistas *Geographie Humaine* editada por Gallimard forma parte de la biblioteca de Kalinen. La Arq. Laura Alonso ha señalado el vínculo con Paul Vidal de la Blache en su presentación «Mauricio Cravotto y el diseño de paisaje», Centro Cultural de España, Montevideo, 5/9/2019.

es el dominio de la civilización. 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, antepone de forma constante una mirada geográfica a la valoración estética del paisaje.

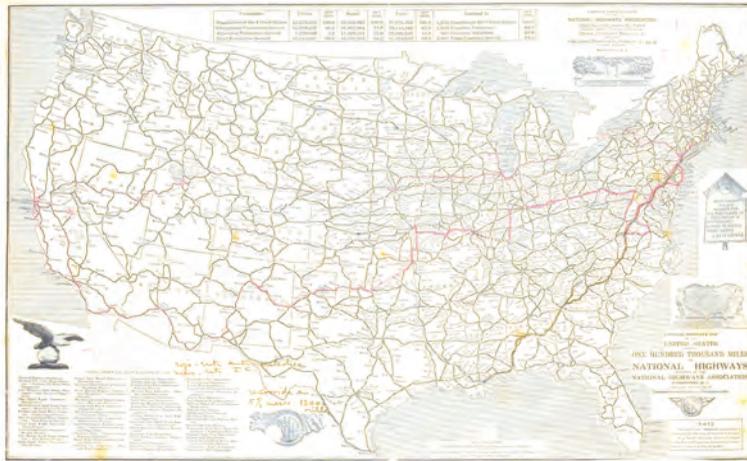


FIGURA 3: National Highways System. National Highways Association. 1911. Recorrida automovilística señalada por Cravotto con tinta roja, y en tinta negra el itinerario en ferrocarril. Fundación Cravotto.

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* (Baldoira (2019, p. 10).

Sin embargo, en 1919 la experiencia en *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 Nueva York—, eran escasos los que estaban habilitados. Los *parkways* que Cravotto pudo haber conocido eran avenidas arboladas diseñadas para destacar los extremos de su trazado rectilíneo tales como espacios públicos o edificios significativos, muy distintas a las serpenteantes carreteras escénicas que se desarrollaron en EE. UU. en la década del treinta, referentes del Park-way atlántico.



FIGURA 4: *Fairmount Parkway*, Filadelfia. Renombrado en 1937 como *Benjamin Franklin Parkway*. Proyecto de Paul Cret (1907) reformulado por Jacques Gréber (1917).

Fuente: <<https://blog.phillyhistory.org/index.php/2014/01/looking-back-on-the-vision-for-the-ben-franklin-parkway/>>

El *Fairmount Parkway* de Filadelfia —renombrado en 1937 como *Benjamin Franklin Parkway*—, que Fernández Eiriz señala como probablemente visitado por Cravotto (Fernández Eiriz, 2017, p. 183), corresponde a este primer tipo, ya que es una avenida de trazado recto que conecta el *City Hall* con el museo de Filadelfia.

Al llegar a Europa, Cravotto tomó algunas clases en Francia con León Jaussely, quien había ganado en 1919 junto a Roger-Henri Expert y Louis Sollier el concurso de ideas para el Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de París (Baldoira, 2019, p. 22). El sistema de espacios verdes estaba concebido como una red de áreas entrelazadas por *parkways*. Jaussely tomó como referencia los trabajos de Frederick Law Olmsted y los sistemas de parques norteamericanos, la obra de los paisajistas franceses

sobre todo la de Jean Claude Nicolas Forestier,⁷ así como la vertiente alemana con la que tomó contacto de durante el concurso del Gran Berlín en 1910 (Baldoira, 2019, p. 22). En 1926 León Jaussely visitó Montevideo, invitado por la Facultad de Arquitectura, el Consejo Nacional de Administración y el Concejo Departamental de Montevideo, ocasión en la que dictó once conferencias en el Paraninfo de la Universidad, que reflejaban su pensamiento urbanístico (Baldoira, 2019, p. 23). Mauricio Cravotto ya era profesor titular de la Cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista.⁸ Varios autores han señalado las referencias al marco conceptual de Jaussely, presentes en el Plan Regulador de Montevideo de 1930, en particular a la utilización de *parkways* como anillos de circunvalación, para controlar el crecimiento metropolitano. El desarrollo de los *parkways* norteamericanos modernos tuvo su apogeo en las décadas del treinta y del cuarenta. Junto 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 asiduidad.⁹ Muchas de estas publicaciones forman parte del acervo presente en Kalinen. En ellas escribían los profesionales vinculados a la planificación de los *parkways*, tales como Robert Mosses, Gilmore Clarke, Cleveland Rodgers, William Latham, Frederick Olmsted Jr., Francis Cormier, Wilbour H. Simonson, y prestigiosos intelectuales como Clarence Perry, Lewis Mumford y Raymond Unwin. Algunos de estos nombres formaban parte de la red de contactos de Cravotto, como Gilmore Clarke o el propio Lewis Mumford. Cravotto recibía las publicaciones oficiales en ocasión de la inauguración de

7 Jean Claude Nicolas Forestier (1861-1930) fue funcionario de la Municipalidad de París desde 1887 hasta 1927 y consultor internacional. Para ampliar la información, se sugiere consultar los textos de Arturo Almandoz (s/f, p. 66) y de Adriana Marta Collado de Arroyo (2007, p. 385, nota 130).

8 Ana M. Rigotti, Lucio de Souza y Carlos Baldoira, entre otros.

9 Cabe señalar que Mauricio Cravotto fue director honorario de la biblioteca de la Facultad. El *Boletín de las Bibliotecas de Montevideo*, n.º 5, mayo 1934 consigna que la Biblioteca de la Facultad de Arquitectura fue organizada por su «ex-Director Honorario, Mauricio Cravotto» (<<http://anaforas.fic.edu.uy/jspuui/handle/123456789/38762>>)

importantes *parkways* y los informes anuales de 1928 a 1932, elaborados por la *National Capital Park and Planning Commission*, agencia gubernamental impulsora de la planificación urbana de Washington D. C. y sus alrededores.¹⁰ Mantenía también 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 ingeniero Carlos L. Thays—¹¹ del equipo multidisciplinario liderado por el Ing. Pascual Palazzo que proyectó la Av. 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 Av. 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 setiembre 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 EE. UU., 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!¹²

10 Biblioteca de la Fundación Cravotto.

11 Carlos León Thays, el hijo del renombrado paisajista Carlos Thays.

12 Diario *El Día* Montevideo, 21/09/1921. «El embellecimiento de Montevideo. Lo que un viaje reciente ha sugerido al Arq. Cravotto», p. 5.

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. En efecto, el arquitecto paisajista holandés Jacobus Gubbels fue un profesional consumado en el campo de las carreteras escénicas durante los años treinta.¹³ Holoubek le enviaba a Cravotto estudios sobre circulación vial así como sus proyectos de cruces en carreteras. Asimismo, existe numerosa cartografía en la que Cravotto repasaba con lápiz el trazado de las rutas, recurso indispensable como parte del proceso proyectual.

ELVAS DEL BRASIL

Livramento realiza un viejo sueño

¡Marzo es la época ideal para el viajero! Belém, Livramento, Atibaia, o "BR-14", el río de las vacaciones del sueste es hombre que perfiló una leyenda. rancia, la del ferrocarril y Marmore. ETS, con 25 años, a valla como juntas i misma tierra y llamo al ingeniero Araújo, empalme y 1.29 de pedruz de muelle de la obra, mente de la universi- mar un plano repa- do. En las estancias 2014 fundó una es- a los caminos que -za una discreción

comunidad de 30.000 agricultores. Y sin taler pronunciado en este terreno fue elogia- vico- pular de Goiás. Para abrir el camino "BR-14", São Jo- ción en solo el año a 2.400 hombres, ideó- fue, avientos y hasta criminales prólogos. "En sus viajes para hombre de verdad, em- gualta para atraer al indiano verde". Aju- Con 2.000 millones de cruzeiros, y un crédito de 2.500.000 dólares del Banco de Exporción e Importación, São Jo- 254 tractos, vevadoras, y cientos de camiones. Los pri- mero tramo se concluyeron rápidamente, y- gáficas y máquinas se abrieron para hacia el norte de la planicie de Goiás, en dirección del río Tocantins, donde comienza la selva. A la zaga de las máquinas avanzaban legio- de volantes, más de 100.000 en los años que una familia silvica. En la región de Goiás, colonos anteriores se habían dedicado a culti- var arroz. Pero necesitaban 20 días para trans- portarlo al mercado, a lo más de modo, y se les pagaba a 17 cruzeiros de dólar el quintal. En 1958, por 3.000 dólares de la misma región produjeron 30.000 toneladas que, llevadas al



EL TRAZADO de la carretera Trans-Brasiliense, de Belém a la frontera del Uruguay, se ve arriba. En el mapa de abajo se muestran otras vías en proyecto. En



FIGURAS. 5-6: Recorte de prensa sobre la carretera Trans-Brasiliense (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

- 13 Gubbels completó varios proyectos importantes de paisajismo y embellecimiento en el área de Houston en la década del veinte, luego se mudó a Austin, donde participó en proyectos para el Departamento de Parques de la Ciudad e hizo 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>>.

Por último, son muy 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 a Alemania e Italia en 1938.

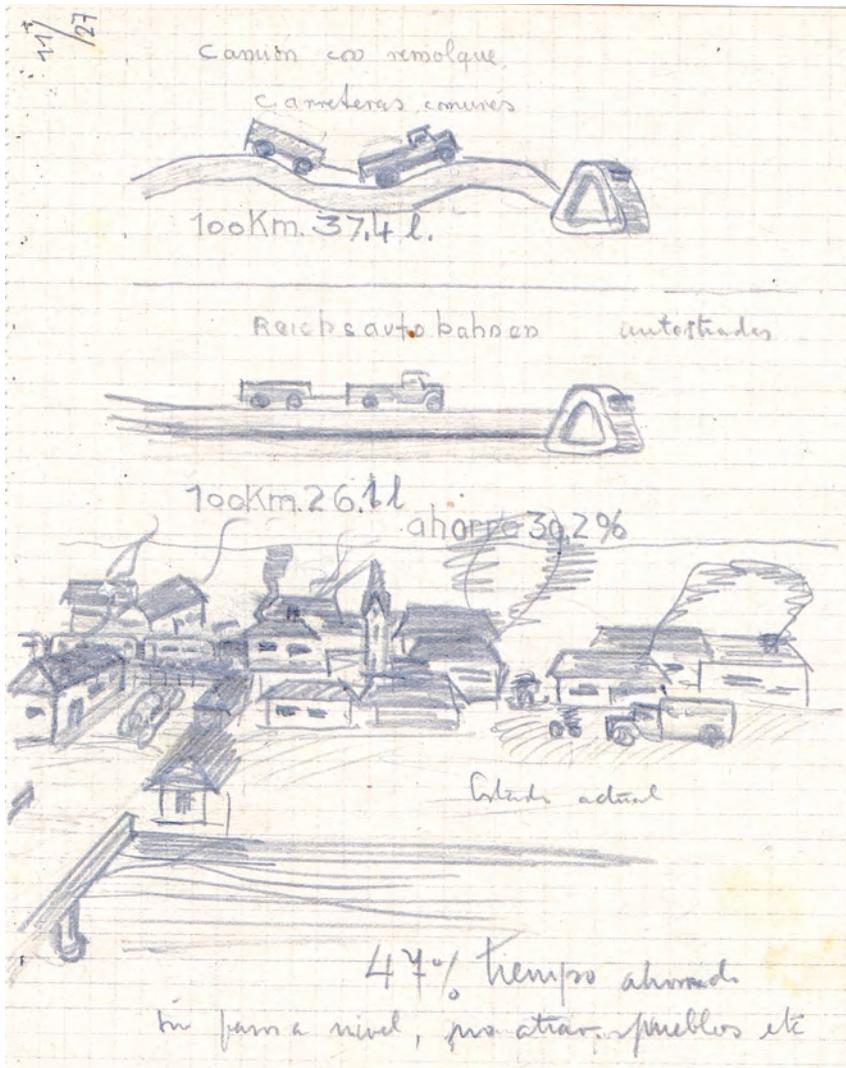


FIGURA 7: Mauricio Cravotto. Croquis de estudios comparativos entre carreteras comunes y la *Reichsautobahn*. El croquis representa una aldea europea. Se lee: «47% de tiempo ahorrado, sin cruces a nivel, no atraviesa pueblos, etc.». Mueble A. Carpeta 7. Fundación Cravotto.

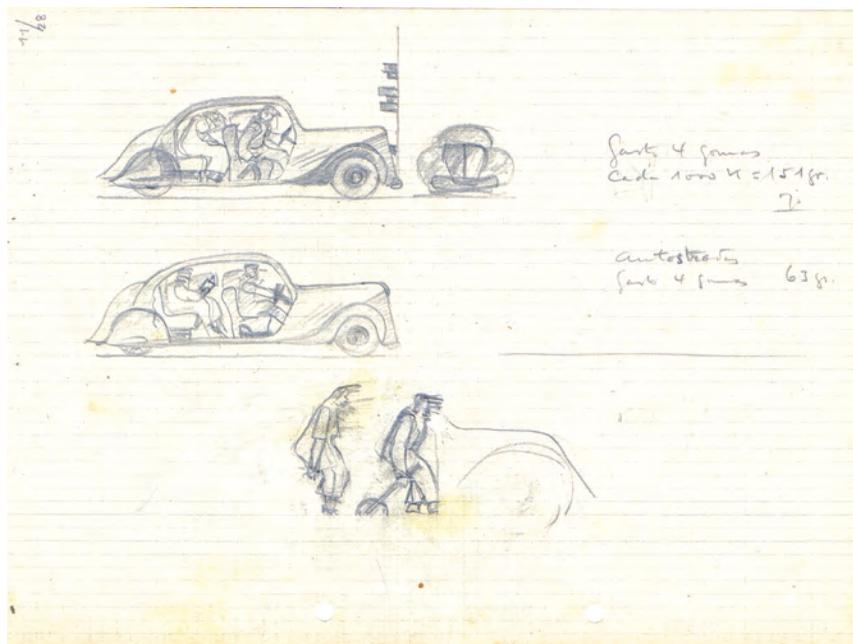


FIGURA 8: Mauricio Cravotto. Croquis de estudios comparativos del tránsito en carreteras con cruces a nivel y sin ellos. Circa 1938. Fundación Cravotto.

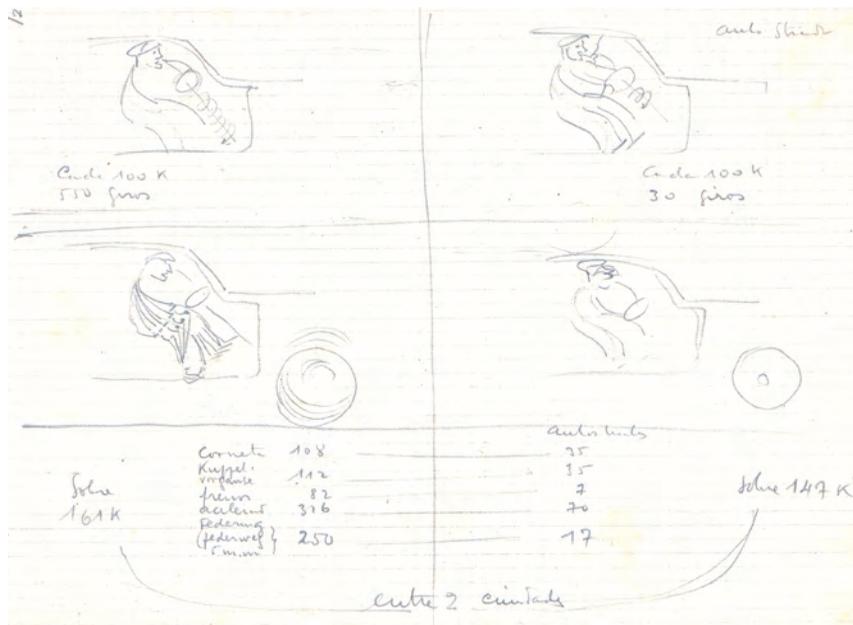


FIGURA 9: Mauricio Cravotto. Estudio comparativo de cantidad de giros, frenadas y aceleración (lo que se traduce en gastos en frenos, combustible y neumáticos) entre las carreteras tradicionales y la Autobahn. Circa 1938. Fundación Cravotto.

2

CAPÍTULO II. EL PARK-WAY ATLÁNTICO 1932-1940



FIGURA 10: Mauricio Cravotto. Croquis del Parkway atlántico. Circa 1936. Carpeta 7, mueble A. Fundación Cravotto.

EL PARK-WAY ATLÁNTICO 1932-1940

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 llevó a cabo en la sede de la Asociación Uruguaya Para la Educación de las Madres (AUPEM), ubicada en la calle Médanos 1085, actual Javier Barrios Amorín.¹

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 Vautier.² Cuatro años después de la lectura, los recaudos del Park-way atlántico serían presentado en la *V Exposición Panamericana de Arquitectos de Montevideo*, donde obtuvo 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, junto con

1 Los eventos que se organizaban en AUPEM 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. Carpeta 7, p. 2.

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. Asimismo enlazaría los balnearios existentes, donde la actividad turística se sucedería todo el año, para superar por fin su condición estival. Cravotto explica la diferencia entre la autopista y el Park-way: «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 AUPEM (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, que sería según su autor, «parte de un plan nacional que tengo esbozado».⁵ En el borrador de este documento, aparece una introducción en la que se exalta la figura de la madre, su abnegación y su papel insustituible en la sociedad. Estas líneas no fueron incluidas en la versión final,⁶ que 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».⁷ El primer factor es la vivienda digna: el «instrumento principal» de este bienestar. El segundo factor es la alimentación, y el punto tres se refiere a las necesidades psicológicas y espirituales que se deben atender para lograr el bienestar social. Al respecto dice: «... también se necesitan factores concurrentes de otra índole; como ser pensamientos, directivas, emociones que intervienen en *el cumplimiento espiritual de la vida*».⁸

4 Mauricio Cravotto. *Urbanización y acondicionamiento...*, cit., p. 5.

5 Ídem.

6 Mauricio Cravotto. *Borrador manuscrito del Texto del Park-way atlántico*. Fundación Cravotto. Mueble A. Carpeta 7.

7 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 1.

8 Ídem. El énfasis es nuestro.

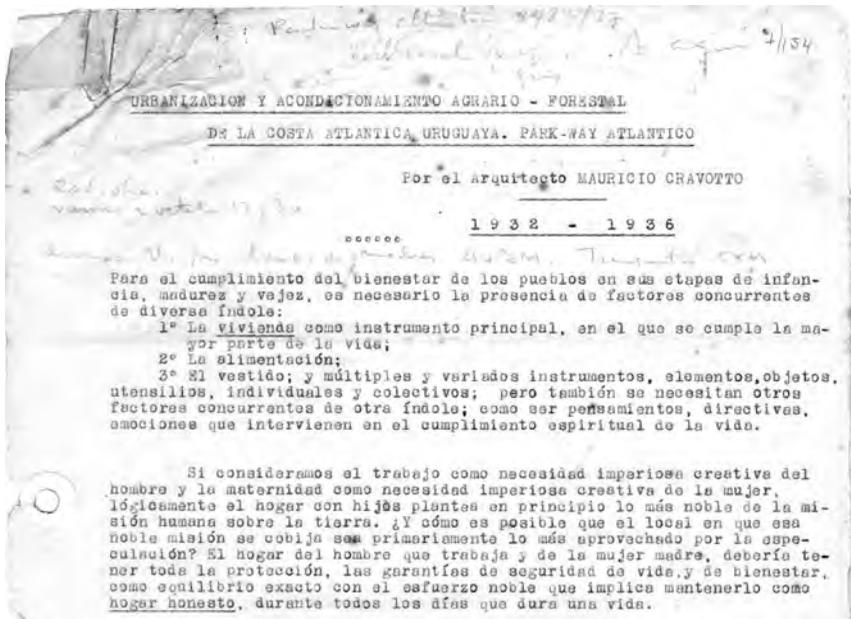


FIGURA 11: Detalle del texto «Urbanización y acondicionamiento agrario-forestal de la costa atlántica uruguaya. Park-way atlántico. Por el arquitecto Mauricio Cravotto. 1932-1936» [Texto del Park-way atlántico]. En tinta roja, de puño y letra de Cravotto se lee la fecha y hora de la lectura en AUFEM. Mueble A. Carpeta 7. Fundación Cravotto.

El siguiente párrafo establece la importancia del núcleo familiar, conformado por el del derecho al trabajo del hombre y de la mujer a la maternidad, entendidos como «necesidad imperiosas creativas», con «el hogar con hijos [...] [como] lo más noble de la misión humana sobre la tierra». ⁹ A continuación, plantea el problema de la vivienda como la violación de un derecho humano fundamental:

¿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

9 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 1.

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.¹⁰

Expresa su consternación frente a la cantidad de personas que deben habitar «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».¹¹ 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 la 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*».¹² Según vemos, 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 sustancial 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 del paisaje modificado, 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

10 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 1. Subrayado en el original.

11 Ídem.

12 Ídem. Subrayado en el original.

las diversas zonas urbanas» que ve como solucionables con facilidad y la «necesidad de armonización, especialmente para reducir ese tamaño exagerado [de la ciudad]» para lograr «una vida más eficiente, más económica, más culta».¹³ Se refiere a los niños y ancianos como población vulnerable que por depender del trabajo de los adultos, deben permanecer en las ciudades llevando una vida poco saludable. Frente a esto propone «un sistema de transporte adecuado, rápido y económico [que] les permitiría radicarse a una discreta distancia de la ciudad», para dar lugar a la «agradable formación de pequeños conglomerados urbanos en el campo».¹⁴ La vida en estos pequeños núcleos proporcionaría un mejor acceso a una buena alimentación así como los beneficios de una vida en contacto con la naturaleza. Además permitiría 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 cultura»,¹⁵ es decir, que los avances tecnológicos deben formar parte de la vida en estos conglomerados al igual que 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...¹⁶

13 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 2.

14 Ídem.

15 Ídem.

16 Ídem.

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 resolver».¹⁷

La tercera página del documento está dedicada a describir las características que debe presentar la vivienda mínima, su incidencia en el bienestar físico y moral de la población y su relación con el territorio circundante, para establecer el vínculo entre vivienda y circulación. A continuación, Cravotto argumenta sobre el crecimiento desmesurado de la capital, frente a lo que propone no solo una correcta planificación regional, sino además 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].¹⁸

Luego plantea la solución en términos generales: «los park-ways estadiados», 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 descontrolado 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 aspectos espirituales y morales que Cravotto considera inherentes a los anteriores.¹⁹

Un segundo texto mecanografiado 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

17 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 2. .

18 Mauricio Cravotto, o. cit., p. 4.

19 Ídem.

agrario-forestal vial)». En adelante lo denominaremos *Memorándum*. No está fechado, pero es posible inferir que fue redactado posteriormente a la presentación del primer texto (en octubre de 1936) durante el periodo de gobierno de facto de Gabriel Terra. Esto determina un lapso entre fines de 1936 y comienzos de 1938. 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 y reitera 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 en el papel de Atlántida) y en la implementación del proyecto en etapas. El texto insiste en la necesidad de sancionar un proyecto de ley para la construcción de la vía parque del cual propone una redacción tentativa. Cravotto construye su alegato con 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.²⁰

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.

20 Mauricio Cravotto (1936). *Memorándum*, p. 1.

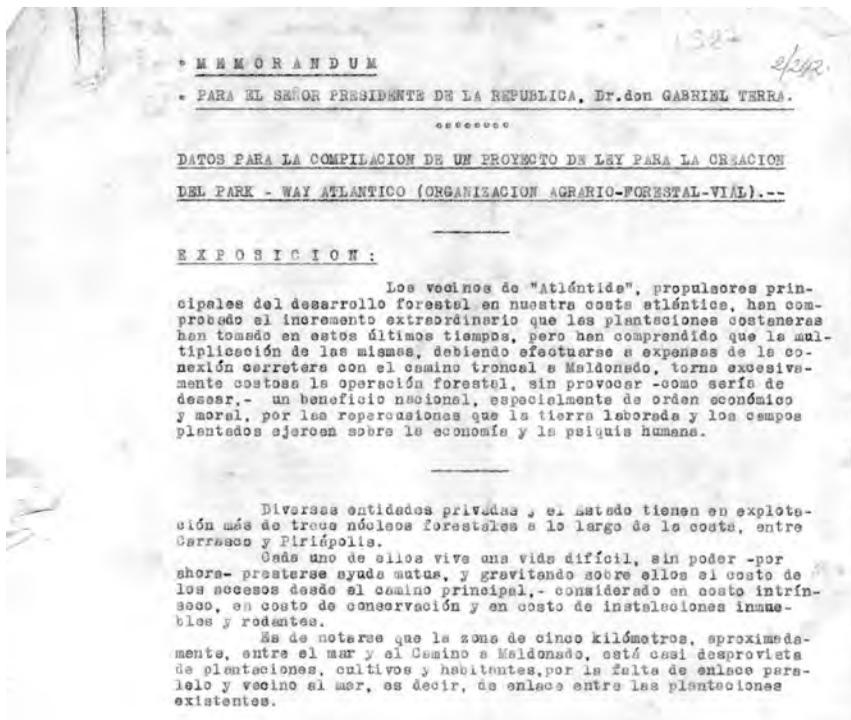


Figura 12: Memorándum para el Sr. Presidente de la República Dr. don Gabriel Terra. Datos para la compilación de un proyecto de ley para la creación del Park-way atlántico (organización agrario-forestal vial). Detalle de la primera página. Mueble A. Carpeta 7. Fundación Cravotto.

Se han consultado los borradores de los dos textos mencionados — que presentan variaciones significativas respecto de los originales —, así como una gran cantidad de manuscritos que contienen reflexiones sobre los parkways y comparaciones entre la vida en las ciudades modernas y en las aldeas. Un tercer texto mecanografiado titulado «Un autocarril», sirve de base para el 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 el que

se argumenta a favor del modelo *parkway*, sin mencionarlo explícitamente. Frases de «Un autocarril» posteriormente formarían parte de la justificación de la propuesta para la carretera a Punta del Este de 1947.

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 remite a 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.²¹

El concepto de *parkway* evolucionó en EE. UU. desde finales del siglo XIX hasta la primera mitad del XX, siendo objeto de distintas interpretaciones, como veremos en el transcurso del presente trabajo. Actualmente, la definición más citada (Marriott, 2016, p. 8) es la de Norman T. Newton, quien en su texto *Design on the Land, The Development of Landscape Architecture* (1971), señala las 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

21 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 5.

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 *parkway* (Newton, 1971, p. 597).²² En general la ruta dentro de la franja es de doble vía con un cantero central. Algunos como el *Blue Ridge Parkway* —la carretera escénica norteamericana por excelencia—, recorren parques nacionales de gran belleza natural. El entorno próximo y el cantero central tienen un diseño paisajístico concebido para la velocidad del automóvil. En general los *parkways* cuentan con puntos de auxilio, estaciones de servicio y miradores, aspecto presente en la vía-parque de Cravotto proyectada como un recorrido ameno signado por «numerosos albergues, paradores, sitios de detención para acampar».²³

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

22 «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.)

23 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 6.

24 *Ibídem*, p. 5.

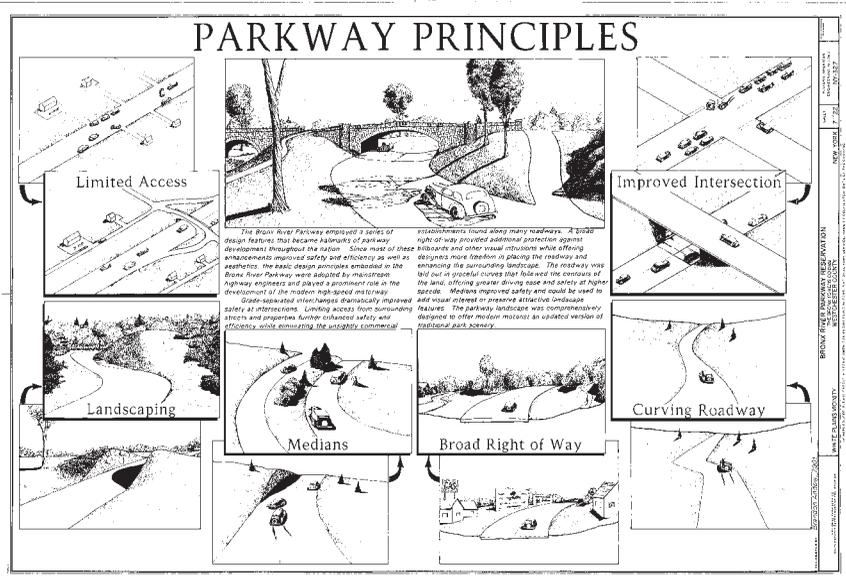


FIGURA 13: Principios de los parkways modernos aplicados por primera vez en el Bronx River Parkway. *Historic American Engineering Record. National Park Service. Dibujante: Brandon Andow. 2001. NY-327 Bronx River Parkway Reservation, The Bronx to Kensico Dam, White Plains, Westchester County, NY.* Fuente: <<https://www.loc.gov/pictures/item/ny2000.sheet.00007a/>>

A este modelo Mauricio Cravotto le incorpora dimensiones económicas, sociales y filosóficas, concebidas para resolver los principales 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 la 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 velocidad del automóvil de manera fragmentada y sucesiva. Diferentes escenas aparecerían 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 pintoresco. Esta condición deriva de la visión de Frederick Law 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 (Ábalos, 2008, p. 95).

Nueve paneles de madera aglomerada (denominados coloquialmente *cartones*) numerados desde el 13 hasta el 21 contienen imágenes realizadas en óleo pastel que ilustran el proceso de organización del territorio propuesto por el Park-way atlántico para concretar la idea de «La Aldea Feliz». Están acompañadas por textos que integran las dimensiones tangibles e intangibles de la propuesta y expresan su trasfondo filosófico. Este material formaba parte de un libro que Cravotto pensaba publicar. El conjunto no está fechado, pero el recorte de la revista *Ingeniería Internacional*, con la vista aérea de una metrópolis surcada por autopistas —que ejemplifica lo que Cravotto proponía combatir— es de 1939. Existe además, un álbum de fotografías sin fecha que registra estos óleos en su estado de conservación original, y completa la serie

25 Mauricio Cravotto, *Texto del Park-way atlántico*, p. 6.

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*.²⁶

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



FIGURA 14: Imagen del Park-way atlántico-Aldea feliz. Cartón n.º 13. Fundación Cravotto.

26 Álbum de fotografías «La Aldea Feliz». Mueble G. Fundación Cravotto.



FIGURA 15: Croquis del Park-way atlántico. Mauricio Cravotto. 15/01/1936. Álbum de fotografías «La Aldea Feliz». Fundación Cravotto.

La segunda y tercera imagen (figs. 16 y 17) 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.



FIGURA 16: Cartón del Park-way atlántico-Aldea feliz. Situación existente. Fundación Cravotto.

Acompaña la secuencia de imágenes la descripción del proceso de generación 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 (fig. 16). 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.



FIGURA 17: Park-way atlántico-Aldea feliz. Situación proyectada. Cartón n.º13. Fundación Cravotto.

Las siguientes imágenes refieren a tres instancias de la implantación de viviendas (fig. 18). 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 que le otorga al habitante: «Casa, árbol, espacio y lejanía forman una unidad con el ser humano y los seres vivientes tan útiles y bellos».



FIGURA 18: Park-way atlántico, Aldea feliz. Proceso de implantación de las viviendas. Cartón n.º 14. Fundación Cravotto.

El siguiente cartón (n.º 15 en fig. 19) 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 el 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. 19)



FIGURA 19: Park-way atlántico, Aldea feliz. Proceso de consolidación forestal. Cartón n.º 15. Fundación Cravotto

A continuación se propone la unidad productiva básica (fig. 20) conformada por una vivienda mínima y «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, redundaba en salud integral, en la mejora del comportamiento y garantizaba el bienestar de los más vulnerables. Las viviendas se reúnen en torno a un centro caracterizado cuyo moderno aspecto contrasta con la arquitectura vernácula de aquellas. Esto sugiere que las viviendas se piensan como producto de la autoconstrucción con materiales del lugar, mientras que los edificios para el centro caracterizado serían diseñados por profesionales de instituciones estatales.



FIGURA20: Park-way atlántico, Aldea feliz. Unidad productiva básica. Cartón n.º 16. Fundación Cravotto.



FIGURA 21: Park-way atlántico, Aldea feliz. Proceso de consolidación forestal. «Centro caracterizado modesto, sincero y de tranquila intimidad». Cartón n.º16. Fundación Cravotto

El cartón n.º 17 (fig. 22) muestra el «centro de intercambio de artesanos y labriegos, hombres de bien saber y niños puros que van a la escuela inmediata» un conjunto de edificios de aspecto tradicional organizados en torno a un patio central. A pesar de su deterioro, en la siguiente imagen es posible distinguir «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 la 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”».²⁷

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

27 Mauricio Cravotto. Park-way Aldea Feliz. Cartón n.º 17. Fundación Cravotto.

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.



FIGURA 22: Park-way atlántico, Aldea feliz. Cartón n.º 17. Fundación Cravotto

El Park-way atlántico es también una concatenación de zonas forestadas existentes con otras proyectadas, que conforma una cinta de tres mil hectáreas. Cravotto cuenta los kilómetros de bosque resultante, 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 3000 há[s] (sic), 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

Cabe señalar que en las décadas del treinta y del cuarenta en Uruguay la madera era un recurso utilizado masivamente como combustible y elemento de construcción, en mayor medida en el campo, pero también en la ciudad. Al respecto Isabel Viana plantea 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» (Viana, 1995, p. 42). 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 «Sobre

28 Mauricio Cravotto, *Texto del Park-way atlántico*, pp. 5-6.

la propiedad de la tierra» (Vaz Ferreira, 1918).²⁹ El Park-way impediría la conformación de una ciudad lineal costera, como sucede en la actualidad:³⁰

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.³¹



FIGURA 23: Plano de la concatenación de zonas forestadas existentes con las proyectadas. Realizado en papel calco sobre mapa del Uruguay de 1932. Mueble A. Carpeta 7. Fundación Cravotto.

Los balnearios y los pueblos agrarios estarían dispuestos sobre caminos secundarios en una estructura de peine. Estarían conectados al Park-way en forma adyacente para permitir los intercambios y la necesaria comunicación entre ellos, pero a salvo de la super abundancia de estímulos producida en la vida urbana que Cravotto consideraba 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;

29 Ejemplar disponible en la biblioteca en la Fundación Cravotto.

30 Nos referimos a la conurbación de balnearios denominada Ciudad de la Costa.

31 Mauricio Cravotto, *Texto del Park-way atlántico*, p. 9.



FIGURA 24: Plano del Park-way atlántico presentado en la v Exposición Panamericana de Arquitectura de 1940. Fotomontaje realizado a partir de diapositivas pertenecientes a la Fundación Cravotto. Digitalización: Servicio de Medios Audiovisuales. FADU, Universidad de la República.

na de ellas para gentes de otros lares en su vacación rotativa. Cultivos pequeños, izada del Estado. Vivienda mínima sobre tierra de costo cero, para los fines talmente conquistada. Operación financiera por el Estado y particulares. 3000 hectareas forestadas.



gión regional acondicionamiento forestal, bienestar, salud pública, etc. ampliación regional del sistema de los Mares, existentes mínima en suelo del Estado. park-way atlántico, 2º etapa. n. 4001 - 4003 - 4010 - 4012

LEY DE AGRICULTURA DEL 20 DE JUNIO DE 1932. LEY DE LA EXPROPIACIÓN INDEMNITARIA DE TIERRAS Y URBANIZACIÓN DEL 10 DE AGOSTO DE 1932.

C O N T I N U A

como fuente de nutrición correcta, como fuente de perfeccionamiento espiritual y moral». ³²

Estos conglomerados o *pequeñas aldeas modernas*³³ debía alcanzar un máximo de ochocientos habitantes, dedicadas a actividades de tipo agrícola y artesanal. Cravotto 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...³⁴

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.

En 1940, el Park-way atlántico fue presentado en la V Exposición Panamericana de Arquitectura y Urbanística de Montevideo, organizada 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». ³⁵ 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 hecho el foto montaje de la figura 24.

32 Mauricio Cravotto. *Memorándum*, p. 2.

33 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 6.

34 *Ibídem*, pp. 6-7. El énfasis es nuestro.

35 *Actas de la V Exposición Panamericana de Arquitectura y Urbanismo de 1940*. Montevideo: FARO, Universidad de la República, 1940, p. 584.

La forma de representar el Park-way es la misma que se utilizaba en la 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. Un plano anterior en calco se titula «Urbanización regional = acondicionamiento agrario forestal = núcleos poblados. Y amplía: «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, aun cuando en el texto mecanografiado 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. 3000 hectáreas forestadas.³⁶

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 ellas hay *algunas* viviendas para turistas (*gente de otros lares en su vocación rotativa*)³⁷

36 Las mayúsculas son del original.

37 La *vocación rotativa* refiere al turismo interno.

y vive una *reducida* población estable. 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 disciplinario en relación con el control del crecimiento de las metrópolis, tanto en Inglaterra como en EE. UU. durante las décadas del veinte y del treinta. Especial relevancia tiene el manuscrito redactado por Cravotto luego de su viaje a Alemania e Italia en 1938.³⁸ Titulado «Meditaciones, marzo-octubre 1938»,³⁹ consta de doce páginas que contienen reflexiones acerca del Park-way, la exaltación de la vida en las aldeas en oposición a la ciudad moderna y comparaciones entre la personalidad del campesino y el ciudadano. Además explica su cambio de postura en relación con la ciudad, tan solo ocho años después de haber presentado el Plan Regulador para la ciudad de Montevideo.⁴⁰ Su contenido no fue incluido en la publicación «Tres informes: experiencia de un viaje de estudio» de 1952, aunque un documento mecanografiado —que formaría luego parte de la teoría de la aldea feliz— transcribe parte de este manuscrito. El viaje de 1938 tuvo una influencia determinante en el énfasis que adquirió la organización en aldeas en la propuesta del Park-way atlántico, según surge de su lectura.

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 agroforestal*, la tierra tiene *costo cero para la implantación de moradas*. La casa aldeana es un *carmen*, o sea, una vivienda junto a una porción de tierra destinada a huerto y jardín. Comprende el cultivo productivo y el ornamental. La morada entonces es la vivienda en la tierra cultivada, condición indispensable para recuperar el contacto del ser humano con la

38 Jorge Nudelman (2015, p. 29) discute las connotaciones políticas de este viaje en su tesis doctoral.

39 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. Mueble G. Fundación Cravotto.

40 Mauricio Cravotto. «Meditaciones». Manuscrito, marzo-octubre 1938, p. α.

naturaleza. El propósito es inculcar el valor del trabajo, de la constancia, de la estabilidad y la corrección moral.

El valor educativo de esta forma de vida propiciada por el Park-way se expresa en la frase «las escuelas en el PARQUE».⁴¹ 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 están siempre presentes en el discurso de Cravotto. La propuesta desde su origen es una organización agraria y forestal basada en pequeños predios combinados 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 políticos. Son recios ancianos venerables. Son medibles como un olivo por milenios!».⁴² Para Cravotto, los campesinos son como árboles: arraigados, estables, generosos, pacíficos, productivos. Utilizará esta metáfora en varias ocasiones. Luego del viaje de 1938 escribe:

Este hombre habituado a saber que la propia «saggezza»⁴³ se aprende en soledad, que solo 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.⁴⁴

41 Las mayúsculas son del original.

42 Mauricio Cravotto. *Croquis del Park-way atlántico. Circa 1936*. Mueble A. Fundación Cravotto.

43 Del italiano: *sabiduría*.

44 Mauricio Cravotto. «Meditaciones. Marzo a octubre de 1938». Manuscrito. Mueble G, p. 7. Fundación Cravotto.

Las frases condensan el valor que tiene para el urbanista la vida rural organizada en estas aldeas en las que no hay excesivo contacto ni promiscuidad. El Park-way hace posible la relación del ser humano con la naturaleza a escala individual, mediada por el trabajo artesanal y la producción auto-suficiente, lo 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. La armonía alcanzada 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.⁴⁵

Es 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 hace por medio del arte: «El gran rol de la cultura y el arte es hacer el bien total, adentrándose en los

45 Mauricio Cravotto. *Memorandum*, p. 3.

procesos y en las cosas más humildes y sencillas del vivir». ⁴⁶ A continuación, se analizará el Park-way atlántico como carretera escénica, como dispositivo de organización territorial, y como dispensador de bienestar social y moral.



FIGURA 25: Perspectiva del Park-way atlántico. Fotografía. Fundación Cravotto.

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 de ahí en más, la forma preferida por Cravotto de revisar la idea desde 1940 hasta 1955 será la palabra escrita. Curiosamente, este modo de operar se asemeja a la práctica profesional de Olmsted quien intervenía poco en los gráficos de sus proyectos, pero se

46 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p.10.

encargaba con cuidado de las descripciones literarias a las que otorgaba un papel decisivo en la difusión de sus ideas sobre el paisaje. 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 progresivamente durante el relato y estimulaba la imaginación de los radioescuchas.

En este punto nos parece pertinente aludir a la discusión planteada por Ive-Alain Bois y recogida por Iñaki Ábalos, acerca del antagonismo entre el punto de vista aéreo con su visión totalizadora, *gestaltista* del espacio y la visión peripatética, deambulatoria, fragmentada y múltiple propia del modo pintoresco de recorrer el paisaje (Bois, 2009, pp. 49-81 en Ábalos, 2008). Si bien esta discusión se refiere a la obra escultórica de Serra, analiza 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; el punto de vista del *flâneur* —o sea, la percepción ambulatoria—, y, por último, las similitudes entre la composición paisajística y la literaria. Al respecto, 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» (Dora Weibenson, citada por Bois, 2009, p. 68). 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 modernidad (Ábalos, 2009, p. 7). En ese sentido, los *parkways* norteamericanos parecen erigirse como el último reducto del recorrido pintoresco en la modernidad.

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».⁴⁷ 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 con 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 ingenieros,⁴⁸ que los supeditan tanto a las condiciones de seguridad como al disfrute del paisaje. El diseño de los puentes elevados es una preocupación central de los *landscape architects* que supervisan los equipos multidisciplinarios y la normativa legal sobre la franja apoya este objetivo. En ese 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»,⁴⁹ pero, además, el *parkway* expresa la metáfora de la libertad individual que brinda el automóvil, concebida desde una sensibilidad masculina. Al respecto dice Giedion:

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 (Giedion, 2009, pp. 755-756).

47 Mauricio Cravotto. *Memorandum*, p. 2.

48 Como ejemplo, Bell (1941).

49 Mauricio Cravotto. «Un autocarril». Versión mecanografiada. A, 2c, 81, p. 1. Fundación Cravotto.

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 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.⁵⁰

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 *Analysis of Beauty* (1767). Hogarth estableció siete categorías estéticas en el afán de «corregir las fluctuantes ideas sobre el gusto»,⁵¹ 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

50 Mauricio Cravotto. «Un autocarril», cit., p. 6.

51 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 (<<https://archive.org/details/analysisofbeautyoohoga/page/n3>>)

portada de su libro, acompañado de versos de Milton que asocian la belleza de Eva, con su profusión de líneas curvas.⁵²

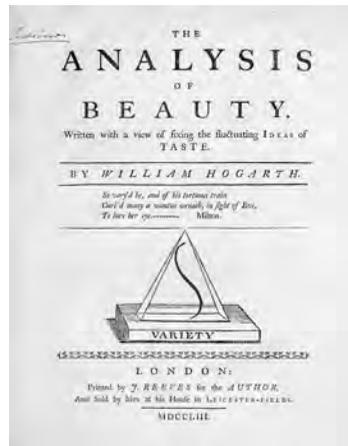


FIGURA 26: Portada de *The Analysis of Beauty* de W. Hogarth. Fuente: archive.org

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 como nación, fue posteriormente reformulado por el nuevo pintoresco estadounidense 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 EE. UU. durante la primera mitad del siglo 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 Park (Marriott, 2016). Estos recorridos sinuosos estaban

52 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*.

inspirados en la tradición inglesa de los *drives* y *approaches* trazados dentro de cementerios, parques y residencias privadas durante el siglo 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 singulares (Marriott, 2016, p 486). Paul 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 siglo 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 (Marriott, 2016).

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.

Mary E. Myers determinó en su artículo «Power of the Picturesque: Motorists' Perceptions of the Blue Ridge Parkway» que la experiencia perceptiva contemporánea en el *Blue Ridge Parkway* es consistente con las teorías pintorescas de Hogarth y de 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» (Myers, 2006).

El Park-way atlántico hace posible esta experiencia de contacto con la naturaleza mediada por el automóvil. El hombre moderno atraviesa en su máquina el entorno natural contemplando el horizonte a una velocidad de paseo y esta experiencia es sanadora: repara la alienación producida por la vida en la ciudad y el cansancio tras una larga jornada laboral. Antagonista del Park-way 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». ⁵³



FIGURA 27: Park-way atlántico. Fotografía. Fundación Cravotto.

53 Mauricio Cravotto. «La Aldea Feliz. Una teoría para distribuir armónicamente la población en crecimiento del Uruguay». *Diario Acción*. 24/08/1955. Ver fig. 1.

De la ciudad a la región. La experiencia norteamericana

La primera vez que se usó la palabra *park-way* fue en el proyecto de Frederick Law Olmsted y Calvert Vaux para el Prospect Park de Brooklyn, inaugurado en 1867. El término identificaba un tipo nuevo de vía al modo de un bulevar sin intersecciones que hilvanaba sectores de parque de distinta jerarquía. Esta avenida arbolada en su origen denominada Avenida 22,⁵⁴ forma actualmente parte de la Eastern Parkway. Se extiende desde la plaza Grand Army hasta la avenida Ralph (el borde del barrio de Brooklyn).

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 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».⁵⁵ Era una celebridad de su época y hubiera sido el candidato ideal para liderar el equipo, si no fuera por su prematura muerte en 1852.⁵⁶ Sus escritos e ideas tuvieron una enorme influencia sobre la sociedad de su tiempo y marcaron la impronta del paisaje norteamericano durante décadas.

54 En su origen se denominó *Jamaica Parkway*, pero fue derivando paulatinamente en el nombre actual.

55 Andrew Jackson Downing, «*On the Moral Influence of Good Houses*» *Horticulturist* 2 (Feb. 1848), pp. 345-347 (<<https://web.archive.org/web/20100706032413/http://www.fandm.edu/x10620>>)

56 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.



FIGURAS 28-29: A la izquierda, Prospect Park. Fuente: <https://digitalcollections.nypl.org/items/aab17a90-8613-0137-85b4-4d2d5084258f>. A la derecha se observa el «Park way» central que une «La Plaza» oval con las avenidas secundarias, generando una conexión verde continua al bordear sectores de parque. Fuente: archive.org.

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*) (Marriott, 2016). 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 Moses (1888-1981) lideró su diseño y construcción durante las primeras cuatro décadas del siglo xx. El *Bronx River Parkway*, El *Henry Hudson River Parkway* y el *Long Island Motor Parkway*, son solo algunos de los más emblemáticos. Cleveland Rodgers en su artículo *Highways and Parkways* de 1944 describe una vía-parque 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». ⁵⁷ Rodgers cita un comentario irónico de Moses: «Mi idea de futilidad,

57 «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*, 127(615), junio, 1944, p. 206.

es construir un hermoso parkway para los demonios de la velocidad que no pueden distinguir un arbusto en flor de un fardo de heno». ⁵⁸



FIGURA 30: Bronx River Parkway. Fuente <https://archive.org/details/newstateparkwayc00west/page/n7/mode/2up>

En 1933 durante la administración del presidente Franklin D. Roosevelt, se creó el *Civilian Conservation Corps* (ccc), un programa estatal de ayuda laboral para jóvenes, parte del plan New Deal para combatir la pobreza y el desempleo durante la Gran Depresión. ⁵⁹ 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, inclusive el césped. ⁶⁰

58 «My idea of futility, says Mr. Moses, is to build a beautiful parkway for speed demons who can't tell a flowering shrub from a bale of hay». *Ibíd.*

59 En <https://es.wikipedia.org/wiki/Cuerpo_Civil_de_Conservaci%C3%B3n con acceso 22/4/2019>.

60 Rosalie Edge. Roads and more roads in the National Park and National Forest (<https://www.nps.gov/parkhistory/online_books/anps/anps_3f.htm>).



FIGURA 31: *Blue Ridge Parkway*. Mirador. Folleto, 1949. Fuente: <https://archive.org/details/blueridgeparkway00unit>

Los parkways fueron utilizados como parte esencial de la planificación urbana entre el veinte y el cuarenta por iniciativa del propio Olmsted (Johnson, 2005), con el acuerdo de importantes promotores públicos y privados. Su realización involucraba a equipos multidisciplinares compuestos por ingenieros, paisajistas, urbanistas y abogados.⁶¹ 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

61 Los proyectos estaban liderados por paisajistas, uno de los más renombrados fue Gilmore Clarke director de un prestigioso estudio de Landscape & Urban Planning. De su estudio provenía parte de la información sobre parkways que Cravotto recibía.

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.⁶²

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 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». 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.⁶³

62 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 (<<http://SensibleTransportation.org/pdf/mumford.pdf>>)

63 *Ibídem*, p. 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.



FIGURA 32: Taconic State Parkway. Fuente: <https://www.loc.gov/resource/hhh.ny1847.photos/?sp=61>

No se sabe qué es un parkway

En 1906 el influyente arquitecto paisajista Jean Claude Nicolas Forestier 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». ⁶⁴ En referencia a las diferencias con los *boulevards* escribió:

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 parques 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. ⁶⁵

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 siglo 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» (Collado, 2007, p. 384).

64 Jean Claude Nicolas Forestier. *Grandes villes et Systèmes de parcs*. Hachette et Cle. 79, Bvr. Saint Germain. París, 1906. p. 22. Fuentes: gallica.bnf.fr/Bibliothèque nationale de France y <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9656489n.texteImage>.

65 Ídem.

Sin embargo, la mirada académica desde América Latina, no parece haber reparado en tales diferencias, probablemente porque las pautas culturales derivadas de la masificación del automóvil llegaron sesenta años después del primer park-way de Olmsted y Vaux. En efecto, en la década del treinta convivían en EE. UU. *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. Siegfried Giedion advertía en 1941 que la definición de *parkway* aún no se había establecido de modo exacto en EE. UU. Citaba el texto *Parkways and Land Values* de 1937 de Henry V. Hubbard,⁶⁶ el cual planteaba que los términos *avenida*, *boulevard* y *parkway* se utilizaban de manera negligente dentro del país, y que solo «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».⁶⁷ El prestigio del modelo provocó numerosas referencias fuera de los EE. UU., inspiradas en ejemplos de distintas épocas. En el Río de la Plata, en particular durante la década del treinta, proliferaban los proyectos que incluían *parkways* de diversa conformación, combinados con ideas urbanísticas de distinta procedencia. En determinado momento todo es *parkway*: la avenida arbolada, el parque lineal, el cinturón verde. Basta comparar la avenida 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.

66 Henry Hubbard era profesor de arquitectura paisajista de la Universidad de Harvard. Fuente: Juan A. Scasso. *Espacios Verdes*, 1941. p. 120.

67 John Nolen, Henry V. Hubbard. *Parkways and Land Values*. Harvard University Press, 1937, p. XXII, citado por Siegfried Giedion (2009, p. 752).

La descripción que hace Carlos Della Paolera de su propuesta, se titula «La avenida parque 9 de Julio como arteria maestra de tráfico».⁶⁸ 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».⁶⁹

El artículo denomina *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 estacionamientos subterráneos. La avenida General Paz, en cambio, seguirá tanto los principios del trazado como el repertorio estético de los *parkways* norteamericanos de los años treinta.

68 Carlos Della Paolera. «La avenida Nueve de Julio. Características y ventajas funcionales y económicas de su apertura en todo el ancho de la manzana», *La Ingeniería*, Órgano oficial del Centro Argentino de Ingenieros, n.º 758. Separata. Buenos Aires, 1937. Las palabras destacadas en itálicas están en negritas en el original.

69 *Ibíd.*, p. 6.

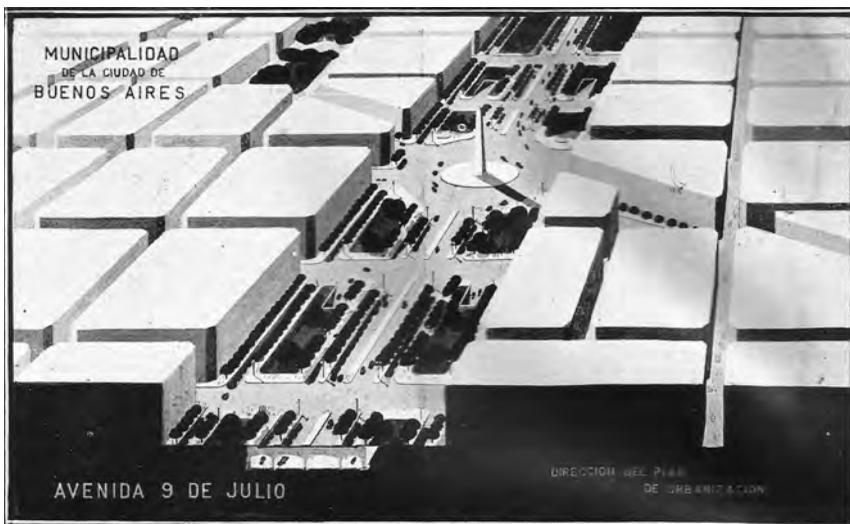
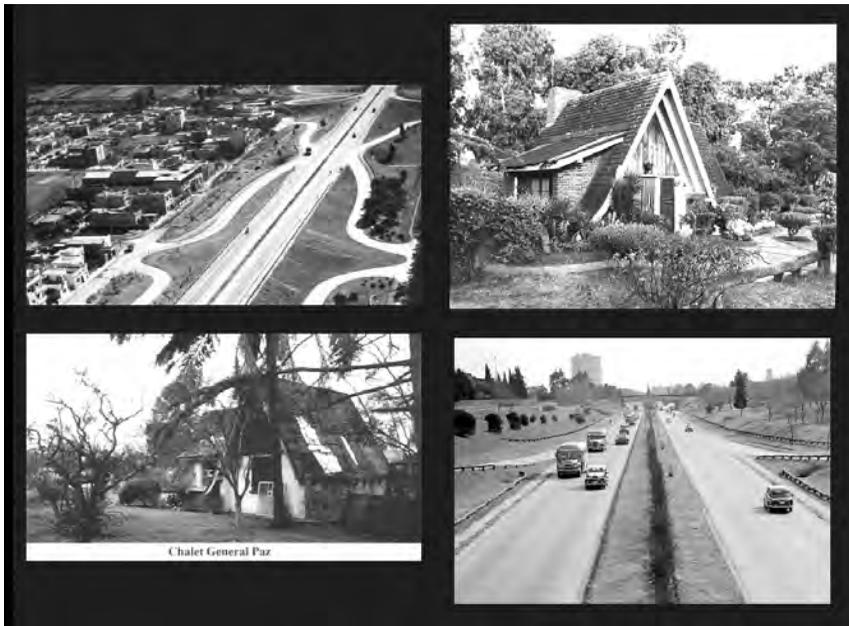


FIGURA 33: Carlos Della Paolera. Av. 9 de Julio. Perspectiva. Fuente: «La Avenida Nueve de Julio». Buenos Aires, 1937.



FIGURA 34: Perspectiva de la Av. General Paz . Dirección Nacional de Vialidad. Buenos Aires, 1938. Fuente: Gruschetsky (2011, p. 9).



FIGURAS 35-38: 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. Fuente: Curso de Proyecto Urbano Cátedra Amette, 2017.

En Uruguay, el *parkway* «fue ampliamente referido» (Articardi, 2016) con el mismo grado de indeterminación. Entre 1930 y 1940 la cantidad de automóviles empadronados creció de forma exponencial al pasar de 35.000 a 95.000,⁷⁰ lo que sin llegar a conformar un gran parque automotor, permitió elaborar una proyección de una ciudad futura de tres millones de habitantes, signada por el tránsito automovilístico. Los *parkways* incluidos en el Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo de 1930 (Plan Regulador para Montevideo. 1930. Cravotto, De los Campos, Tournier, Puente, Ricaldoni y Michellini, 1930) albergaban rascacielos de muy alta densidad (Baldoira, 2019). Se concebían como cinturones verdes con

70 Roque Faraone et al. *Cronología comparada de la historia del Uruguay 1830-1895*. Universidad de la República. Gráfico de crecimiento automotor, 1997, p. 194.

la función de contener el crecimiento metropolitano, inspirados en la solución de Joseph Brix para el Concurso de las Avenidas de 1911 (De Souza, 2016). 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» (Articardi, 2016, p. 74). La imagen tiene un fuerte lenguaje moderno, pasarelas peatonales elevadas, emparentadas con los croquis de Le Corbusier para el Plan de Argel (Nudelman, 2014).

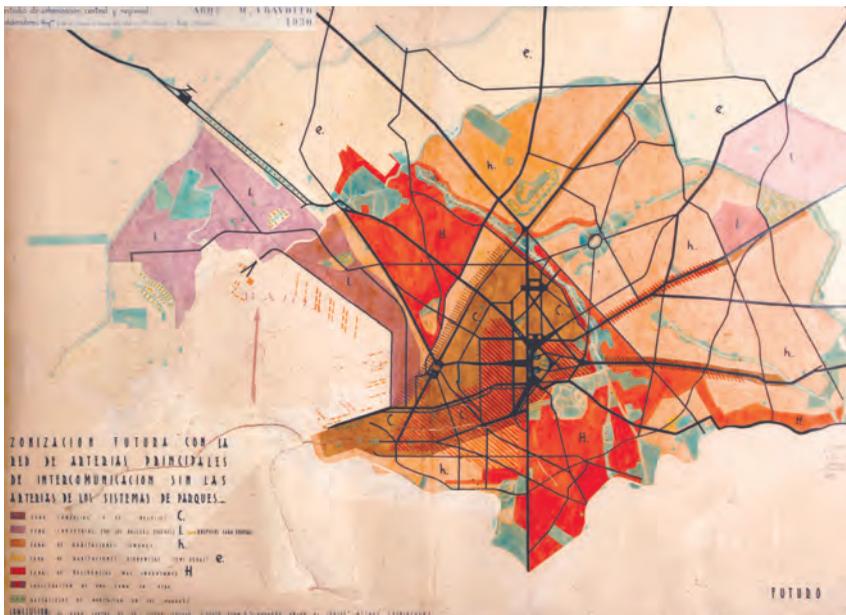
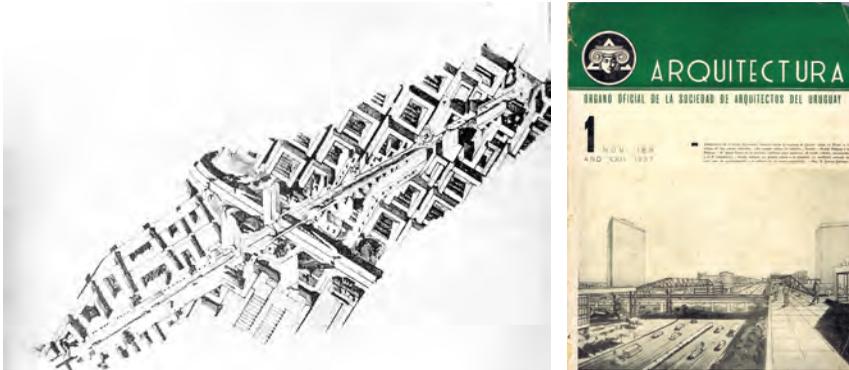


FIGURA 39: Plan Regulador para Montevideo de 1930. En verde, cada uno de los tres parkways de circunvalación configura un límite al crecimiento de la ciudad. Los cinturones verdes albergan áreas residenciales de alta densidad. ITU. FAU, Universidad de la República.



FIGURAS 40-41: Arq. Carlos Gómez Gavazzo. Propuesta para la Av. Agraciada (1937). Croquis, portada de la Revista *Arquitectura* N.º 188 y perspectiva. Fuente: *Revista SAU*.

Acerca del Plan Regulador de 1930, Ana María Rigotti (2014) 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 (p. 254, nota 129).

Pocos años después, Cravotto cambia totalmente su concepción del parkway, junto 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 treinta en EE. UU. Los *esquicios sugestivos* que reclama Rigotti son superados por las representaciones del Park-way atlántico, verdaderos cuadros cuyo objeto es el paisaje.

Al otro lado del río

Con motivo del primer Congreso Argentino de Urbanismo de 1935 Cravotto profundiza y amplía 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 ingeniero 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 universitario.⁷¹ En diciembre de 1935 le envía gráficos de cruces de caminos de un estudio para el Plan Regulador de Buenos Aires solicitándole «una crítica objetiva, la que no puedo esperar de conseguir aquí». Las perspectivas muestran carreteras de trazado rectilíneo con una profusa vegetación a los lados, estaciones de auxilio y cruces a través de puentes con arcadas, a la manera de los *parkways*.

71 «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, 26 de julio de 1936. Fundación Cravotto.

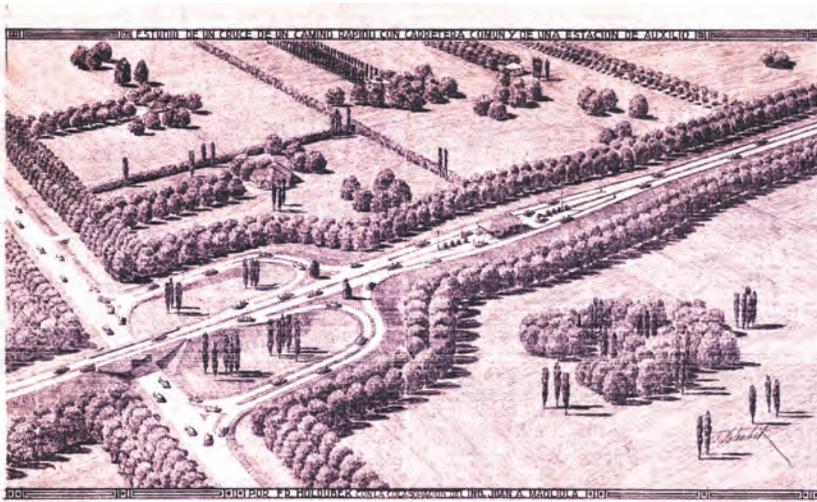


FIGURA 42: F. Holoubek; J. Magiola. Estudio de un camino rápido con carretera común y de una estación de auxilio. Perspectiva enviada a M. Cravotto. La similitud con los recaudos de la Av. Gral. Paz es evidente. Fundación Cravotto.

Por su parte, Ernesto Vautier le pide a Cravotto asesoramiento 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 de 1936 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).⁷²

72 Carta de Ernesto Vautier a Mauricio Cravotto, 14 de diciembre de 1936. Fundación Cravotto.

En una posdata le recomienda la colección *Geographie Humaine* publicada por la *Nouvelle Revue Française* (NRF) editada por Gallimard, la que actualmente se encuentra 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 bolsillo como un plan de referencia para situarme y, sobre todo, como un estimulante a la acción.⁷³

Le ofrece nuevamente la publicación del «Plan de la Costa» en la revista *Caminos*, fundada por el ingeniero Palazzo, en la que Vautier publicaba asiduamente, cuya lectura Cravotto recomendaba a sus alumnos.⁷⁴ 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 «lo ha acogido con simpatía» por lo que «ya dejó de ser un cobayo en mi estudio».⁷⁵ 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».⁷⁶

En noviembre de 1937 Vautier relata sus adelantos:

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

74 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*, (8), pp. 53-64.

75 Carta de M. Cravotto a Ernesto Vautier. Copia. 26 de febrero de 1937. Fundación Cravotto.

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

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.⁷⁷

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.⁷⁸

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

77 Carta de Ernesto Vautier a Mauricio Cravotto, 13 de noviembre de 1937. Fundación Cravotto.

78 Ernesto Vautier. «La organización del paisaje» (editorial). *Revista de Arquitectura*, (170), 1935, pp. 50-51, citado por Gruschetsky, 2011, p. 161,

premio, representó otra ocasión para poner en práctica la construcción teórica en relación con el park-way y la Aldea Feliz (Méndez, 2016, p. 126). El Plan proponía «la transformación de tierras privadas en públicas para operar libremente, [...] aprovechando las zonas de serranías para habitación, cultivo y forestación» (Méndez, 2016, p. 126). Asimismo, sostiene que los arquitectos buscaban dotar a la ciudad de ciertos elementos de carácter urbano, sin perder «la benéfica impronta del conglomerado aldeano» (Méndez, 2016, p. 126). En la propuesta está presente además 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.

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»,⁷⁹ escribe Cravotto. Estas ideas se alinean con los postulados de la geografía humana, 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» (Besse, 2010, p. 1.). 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*

79 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.

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.

Tiene en suma, la arquitectura paisajista la misma fuerza emotiva que la música, puesto que ella permite una invención de paisaje.⁸⁰

Según Besse, se acepta en la actualidad 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 papel en la sociedad mediante una suerte de relación imaginaria con la naturaleza.⁸¹ 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».⁸² Esta concepción que enfatiza lo visual en la percepción del paisaje, en detrimento de los demás sentidos, es de predominancia europea, occidental y esencialmente masculina.⁸³ Cravotto considera a la arquitectura paisajista como la «corporización de una creación pictórica que por sucesivas asociaciones y definiciones precisas se quiere referir al paisaje

80 Mauricio Cravotto. *Revista del instituto de Urbanismo*, (1), 1937, p. 15. El énfasis es nuestro.

81 Ídem.

82 Ídem.

83 Ibídem, p. 2.

creado por el hombre con la predominancia del mundo vegetal.⁸⁴ Tanto el paisaje urbano como el rural deben incluir «espacios plantados, elementos de naturaleza», y es así que 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.⁸⁵

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» (Silvestri y Aliata, 2001, p. 10). 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 tierra no tendría el requerido distanciamiento intelectual, es decir que no podría percibir el paisaje, sino *el país* (Roger, 2007, nota al pie n.º 7). Sin embargo, Cravotto exalta al campesino y lo coloca en el centro de una experiencia trascendente. Gracias a su relación armónica con

84 M. Cravotto. Texto mecanografiado con apreciaciones sobre el paisaje, p. 11.

85 Ídem.

la naturaleza, esta 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 papel 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».⁸⁶ Por lo tanto, el *parkway* en tanto *idea*, pretende mitigar las profundas contradicciones derivadas del capitalismo. No solo incide físicamente, sino también de manera simbólica sobre el territorio. Construye una nueva relación del habitante con su entorno que también determina 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:

86 M. Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 9.

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 naturales.⁸⁷

Asimismo distinguía el *paisaje civilizado* bajo el enfoque de la Geografía Humana, del «paisaje cultural, según el punto de vista artístico».⁸⁸ De todos modos, esta parece ser una distinción 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 1925,⁸⁹ que impartía junto con el arquitecto Juan Scasso. El módulo correspondiente al cuarto semestre consistía en once lecciones teóricas y nueve prácticas dedicadas enteramente a la arquitectura paisajista. Los *parkways* de EE. UU. era 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».⁹⁰

Cravotto era un docente comprometido que elaboraba el programa, compilaba el material para las clases, planificaba el calendario, y redactaba numerosos textos que actualizaba constantemente: «Mis alumnos, son mis maestros, a ellos les debo por reflejo el entusiasmo por mejorarme y la permanente agilización en los problemas espaciales», escribía.⁹¹ Había preparado en

87 Mauricio Cravotto. *Revista del Instituto de Urbanismo*, (1), 1937, p. 15.

88 M. Cravotto. *Un autocarril*, p. 8.

89 En 1925 se denominaba «Curso de trazado de ciudades y arquitectura paisajista». Desde 1937, había cambiado a «Urbanismo y arquitectura paisajista».

90 *Revista del Instituto de Urbanismo*, (8). 1942-1943, p. 11.

91 Mauricio Cravotto. Carta a Ernesto Vautier. Copia. Febrero 26 de 1937. Fundación Cravotto.

persona 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, signado por la velocidad del automóvil (De Souza, 2016).

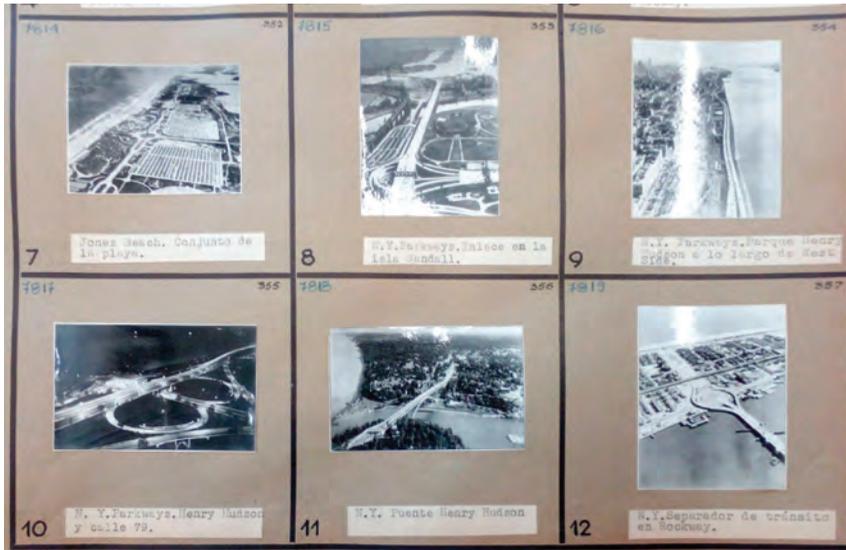


FIGURA 43: Algunos de los positivos de los slides de parkways en EE. uu. Curso de Urbanismo y Arquitectura Paisajista. Archivo ITU, FADU, Universidad de la República.

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 Howard (Scasso, 1941). Scasso los ve como una oportunidad de integración entre el ser humano y la naturaleza y destaca la importancia del automóvil en el programa recreativo moderno.

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 (sic), 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 Instituto de Urbanismo*, n.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 sobre-elevado. 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 Buenos Aires en 1938.

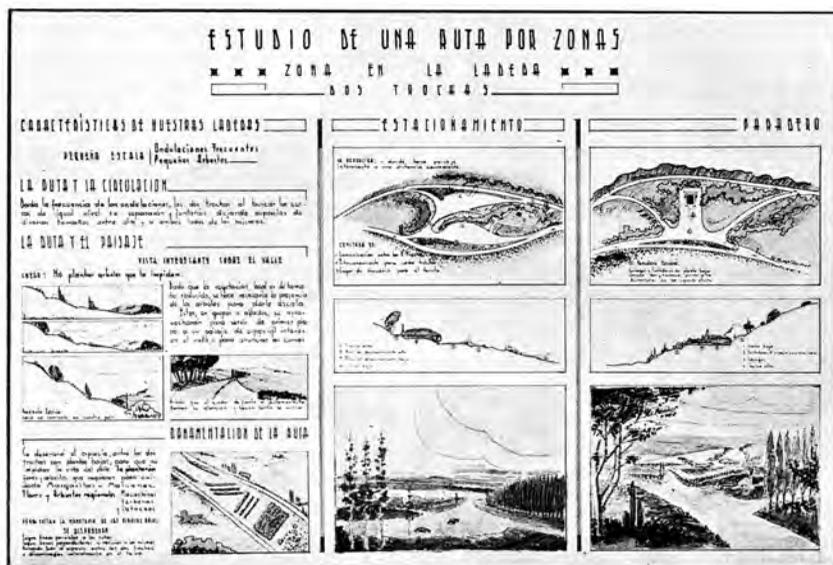


FIGURA 44: Estudio de una ruta por zonas. Trabajo de alumnos. Grupo EPZDURT, Segundo semestre, 1937. Revista del Instituto de Urbanismo, n.º 8. FADU, Universidad de la República.

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.

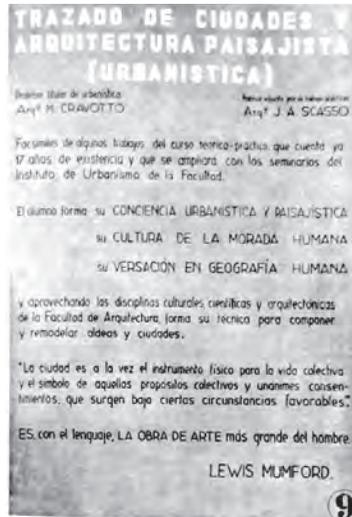


FIGURA 45: Texto explicativo de los trabajos del Curso de Urbanismo y Arquitectura Paisajista presentados en la V Exposición Panamericana de Arquitectura, 1940. *Revista del Instituto de Urbanismo*, (8), p. 11. FADU, Universidad de la República.

Cravotto expresa que la misión docente es inculcar en los alumnos «una convicción derivada de nuestra experiencia, de que ser arquitecto es honorífico, si, con la práctica de nuestro arte, hacemos un bien colectivo, creando bienestar». ⁹² Sostiene que el «espacio vegetal» es 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 sentido artístico, «entonces realizaremos arquitectura paisajista». ⁹³ Quiere transmitir 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 solo es posible mediante «la sabiduría del

92 Mauricio Cravotto. *Revista del Instituto de Urbanismo*, (1). 1937, p. 15.

93 Ídem.

artista».⁹⁴ De este modo vincula la práctica de la arquitectura paisajista con la misión que tiene el artista de beneficiar a la sociedad.



FIGURA 46: Alumnos y docentes de la Cátedra de Urbanismo y Arquitectura del Paisaje. Nota de prensa titulada «Exposición de Urbanismo y Vivienda». El texto del artículo es de Mauricio Cravotto. Suplemento de *El Día*, setiembre de 1947

94 Mauricio Cravotto. *Revista del Instituto de Urbanismo*, (1). 1937, p. 15.

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».⁹⁵

El 4 de mayo de 1933 el secretario de la *National Conference of City Planning* de Nueva 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 urbana⁹⁶ 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 haber sido el explorar posibles oportunidades de trabajo como asesor calificado. La misiva fue respondida por Mauricio Cravotto en su condición de presidente de la Junta

95 En *Revista del Instituto de Urbanismo*, (1). 1937, p. 15.

96 «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 rigourous 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, 4 de mayo de 1933. Fundación Cravotto.

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 EE. UU., 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:

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 automovilistic 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.⁹⁷

En su carácter de docente solicitaba a Shurtleff información actualizada sobre temas urbanísticos, principalmente imágenes aéreas de ciudades y pueblos de EE. UU. para completar su «colección de geografía humana y urbana, en aspectos urbanos y regionales», tema que ocupaba cien *slides* de un total de setecientas, 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

97 Mauricio Cravotto. Copia de la carta a Flavel Shurtleff, 5 de julio de 1933. Fundación Cravotto.

diapositivas de clase: «I have 34 slides of park systems», expresaba.⁹⁸ El primer avance del plan de Nueva York había sido publicado recientemente,⁹⁹ lo que reafirma el grado de actualización que tenía Cravotto en temas disciplinarios. 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 York (Johnson, 2005, .p. 74.).

El episodio ilustra el acceso privilegiado de Cravotto a información de primera mano y aun 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 políticas (el ingeniero jefe de la Armada de EE. UU., el director del *National Park Service*, entre otros) y por figuras prestigiosas del sector privado entre las cuales se destacaba Frederick Law Olmsted Junior.¹⁰⁰ El plan debía incluir recomendaciones a las autoridades ejecutivas apropiadas respecto a todos los aspectos de la planificación urbana

98 «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 city. 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 technical procedure» (Ídem).

99 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 Johnson (2005, p. 11, nota 1).

100 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.

y regional, que el documento detalla exhaustivamente.¹⁰¹ En todos los reportes el papel 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, y como hemos dicho, los códigos gráficos utilizados en los planos son idénticos.

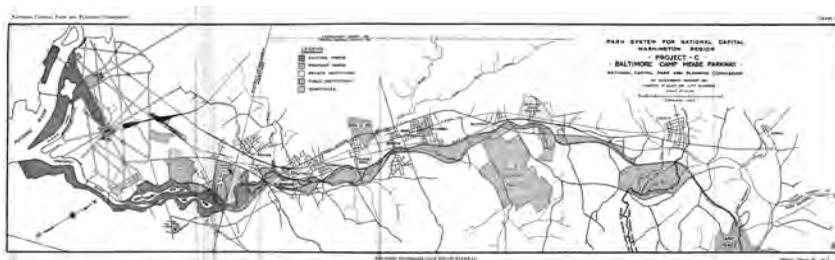


FIGURA 47: Baltimore Camp Mead Parkway. National Capital Park and Planning Commission. 1927. Fundación Cravotto.

101 «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, p. 1).

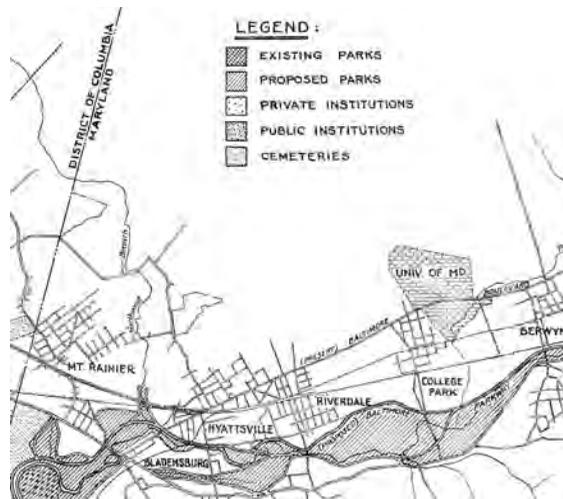


FIGURA 48: Baltimore Camp Mead Parkway. NCP, 1927. Detalle. Fundación Cravotto.

Cravotto coleccionaba las revistas *Landscape architecture*, *The Architectural Review*, *The Studio*, *Parks & Recreation*, *The Town planning Review*, *Die Strasse*, por mencionar solo las que publicaban asiduamente sobre vías parque.¹⁰² 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), y *Philadelphia in relation to the urban areas of the East* (enviada por el estudio de Gilmore Clarke).¹⁰³ 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

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

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

obra dedicados de puño y letra. Por lo expuesto, es posible inferir que tenía acceso privilegiado a los debates urbanísticos de la época, que lo otorgaban una visión disciplinaria 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.

El park-way y la aldea

Desde principios del siglo xx el sistema de parques había sido una preocupación central de la política de planificación urbana en los estados más importantes de EE. UU., junto 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 siglo XIX en EE. UU., fue dando lugar a finales del siglo y principios del xx a una reacción en ciertos sectores de las sociedad, que se opusieron al crecimiento descontrolado de las ciudades, producto de las fuerzas especulativas de las grandes concentraciones de capital (Ciucci, Dal Co, Manieri-Elía y Tafuri, 1975, p. xx).

Frederick Law Olmsted no solo 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 metrópolis.¹⁰⁴ La idea central era que los grandes parques debían estar interconectados por *parkways* para contener

104 «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, p. 9, citado por Johnson (2005, pp. 29-31).

mediante las áreas verdes el crecimiento que seguiría. Al respecto Francis Dal Co (1975) 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 (pp. 174-175).

Estos conceptos están presentes en el discurso de Mauricio 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 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, 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. «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...».¹⁰⁵ Cravotto anota: «Penetración del parkway atlántico

105 Mauricio Cravotto. *Memorandum*, p. 8.

[sic] en la ciudad. Constitución de un episodio urbanístico equiparable a un río que cruza un núcleo».¹⁰⁶

A los pequeños conglomerados los denomina aldeas o «los *siedlung*» del campo.¹⁰⁷ Esta idea surge a partir de varias vertientes que alimentan el debate disciplinario de la época. En efecto, el tema es tratado con motivo del Plan de New York de 1929 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 población.¹⁰⁸ Imaginó una conformación de ciudades satélites estimulada de manera artificial, ya que no se generarían de forma espontánea. 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».¹⁰⁹ Por su parte, Raymond Unwin¹¹⁰ fue invitado a participar en una charla dada en el Edificio Sage el 25 de setiembre de 1925,¹¹¹ 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

106 «Meditaciones. Marzo a octubre 1938». Mueble G. Fundación Cravotto.

107 Borrador manuscrito. Fundación Cravotto. Carpeta 8, Mueble A.

108 *Minutes of meeting*, Committee on the Regional Plan, November 14, 1927, Regional Plan Papers. Citado por Johnson (2005, p. 133, nota 39).

109 Clarence Perry, 'Supplementary memorandum on the Proposed Referendum'. November 13, 1924, Regional Plan Papers (Johnson, 2005, p. 135, nota 40).

110 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 (Johnson, 2006, p. 80).

111 La Fundación Russell Sage financiaba el Plan de New York de 1929.

segundo objetivo debe ser localizar sus vidas para que, en sus propias palabras expresivas, se mantengan en su lugar (Johnson, 2006, p. 80).

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 necesarias (Johnson, 2006, p. 80). Al respecto, David Johnson (2006) 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, aunque incrustada en la región metropolitana caracterizada por una forma de vida *Gesellschaft* 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 (p. 80).

Gemeinschaft (comunidad) y *Gesellschaft* (sociedad), son dos categorías de la sociología alemana de finales del siglo XIX y principios del XX, establecidas por Ferdinand Tönnies, discutidas por Max Weber y retomadas por Simmel, que impregnan el debate urbanístico de la primera mitad del s. XX. A cada una de ellas les corresponde formas de vida, atributos y caracteres específicos que son excluyentes. Someramente, la *Gemeinschaft* es la comunidad aldeana, de vida apacible, parsimoniosa y rutinaria, alineada con los ciclos de la naturaleza. Los deseos individuales se subyugan en favor de los intereses de la comunidad, las relaciones entre las personas son estrechas y se autoperciben *cálidas*, en oposición de los vínculos *fríos* que se dan en la gran ciudad. El trabajo es artesanal y el intercambio personalizado; el individuo se funde en la comunidad que se mantiene cerrada y vigilante frente a los

cambios. Hay uniformidad espacial, social, de los contenidos culturales y los valores morales. Por otro lado, la *Gesellschaft* es la forma de vida de la gran urbe, nerviosa, distanciada de la naturaleza, que disfruta de los avances de la técnica y privilegia el individualismo, la intelectualidad y la industrialización. El trabajo se regula con precisión y exactitud, hay diversidad de la vida económica, profesional y social. Una mayor libertad personal redundaba en comportamientos de indolencia, aversión, reserva y anonimato. Es característico el fenómeno de la muchedumbre: cercanía corporal junto a distancia espiritual, que produce sentimientos de soledad y abandono. La urbe provoca una estilización de la vida: rarezas, extravagancias y caprichos, derivados de la voluntad de *ser especial* del urbanista (Torterola, 2010).

Estas categorías permean el debate urbanístico sobre la ciudad y el campo, frente al que Cravotto se posiciona claramente a favor de la *Gemeinschaft*, pero sin renunciar a los avances tecnológicos y la oferta cultural que proporcionan la vida en las grandes urbes. En ese sentido, uno de los desafíos de su *idea de parkway* radica en mantener esta dualidad.

En Gran Bretaña, durante la década del treinta, H. de C. Hasting —editor de *Architectural Review and Architect's Journal*— impulsó las ideas del *Townscape* 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 (Raynsford, 2015, p. 98).

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 antiolecionista unido a través de una cultura ecológica que permitiera desarrollar la diferencia individualizadora o «sesgo» de cada uno

(Raynsford, 2015, p. 98). 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 los detalles singulares, las variaciones mínimas dentro de la homogeneidad del caserío, el valor del murete, del árbol, del alero.



FIGURA 49: 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 treinta, pero cuyos detalles fueron desarrollados por el nuevo editor de la *Architectural Review*, J. M. Richards, durante febrero y marzo de 1942, como parte de la serie Destrucción y Reconstrucción (Raynsford, 2015, p. 99). 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 (citadinos) 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 el transporte, personificada por el comerciante ambulante, cuyo lugar geográfico típico era el del suburbio y la caótica franja urbana» (Raynsford, 2015, p. 99). 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*.

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» (Raynsford, 2015, p. 99), pretensión que comparte con la propuesta multiescalar de Cravotto. En este sentido, Lucio de Souza señala que un nuevo horizonte disciplinario 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 cuarenta y del cincuenta, 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 (De Souza, 2019, p. 55).

Uno de los más sólidos exponentes del Townscape fue Thomas Sharp quien durante las décadas del treinta y del cuarenta estuvo abocado a la relación entre la ciudad y el campo. Sus numerosas publicaciones llegaron a la Biblioteca de la Facultad de Arquitectura entre el cuarenta y el cincuenta.¹¹² 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» (Sharp, 1936, p. 88). 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» (Sharp, 1947, p. 61). Sharp consideraba que la mejor solución al crecimiento de las ciudades era 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 solo 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 (Sharp, 1947, p. 73).

En este esquema debía de haber ocho kilómetros de *tierras genuinamente agrícolas* entre los núcleos y entre estos 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».

112 Información proporcionada por la Sección Biblioteca de FADU.

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.

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.¹¹³

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 arcadia y folclore» (Sabatino, 2010, p. 92). Antes del final, anuncia que la siguiente Trienal de Milán acogería una exposición sobre el tema.

113 Cassabella, año VIII, n.º 95, noviembre de 1935, XIV, p. 25 citado en Sabatino (2010).

Como hemos dicho, el manuscrito «Meditaciones» demuestra que el viaje realizado por Alemania e Italia en 1938 reafirmó la afición de Cravotto por la aldea:

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...¹¹⁴

Algunos párrafos fueron pasados en limpio y se pueden leer mecanografiados en los documentos reunidos bajo el título *La Aldea Feliz*, elaborados 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. 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. Aun así, Cravotto redacta para la posteridad mientras 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

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

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.¹¹⁵

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, antigeográficamente».¹¹⁶ A estas ciudades opone «las agrupaciones pequeñas que tuvieran 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 doscientas ciudades de diez millones, lo cual vive como desmesurado: «sería una monstruosidad!! Reaccionemos a tiempo! / Más vale tender a establecer millones de aldeas con pocos habitantes».

Ante la imposibilidad de eliminar las metrópolis existentes imagina un mundo en el que solo queden unas pocas, como «regalía para muy pocos centros de cultura [...] *cuyos habitantes tengan todas las virtudes para merecerla*».¹¹⁷ Es así como pretende integrar los aspectos positivos de la *Gemeinschaft* y de la *Gesellschaft*: destinando una forma de vida a las masas, y la otra a una élite intelectual. Luego dice: «evitar que en nuestras tierras la ciudad tentacular,

115 Manuscrito «Meditaciones», p. α. Las páginas están identificadas con letras griegas. Las palabras en itálica están subrayadas en el original.

116 Ídem.

117 El énfasis es nuestro.

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 alemanas:¹¹⁸ «aquí la unidad es el hombre-tierra / el hombre-hogar». El tono del texto es cada vez más desesperado. Finalmente exclama: «Rascacielos de 300 pisos! ... y nuestros niños?».

118 Esta imagen será utilizada en el artículo de prensa «Una teoría para la vivienda» publicado en *Mundo Uruguayo* en 1953.



FIGURA 50: La aldea y la metrópolis. Cartón n.º 19. Fundación 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.¹¹⁹

Esta operación es posible solo a través de la estructura del parkway que trasciende lo 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 inmensas».¹²⁰ Esta nueva mentalidad se construye sobre la base de una relación determinada entre el individuo y la tierra, entre naturaleza y moral, idea que analizaremos a continuación.

119 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 9. El énfasis es nuestro.

120 Ídem.



FIGURA 51: Croquis de «La Aldea Feliz». Fotografía del álbum homónimo. Fundación Cravotto.

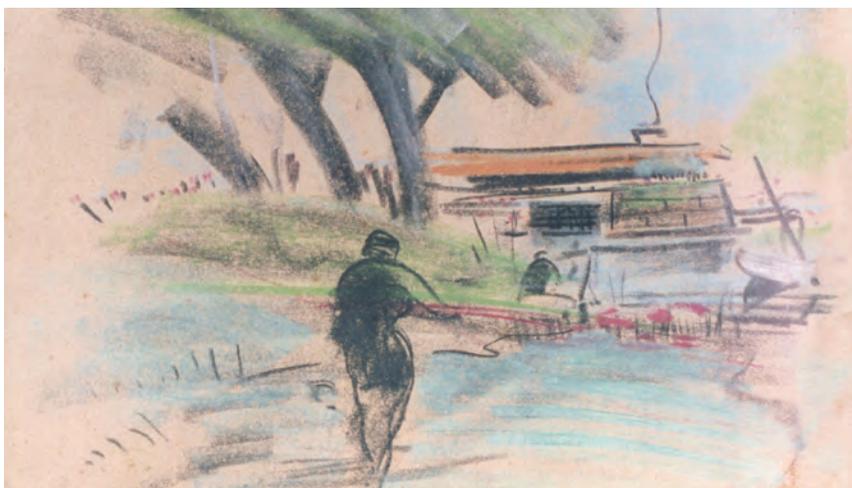


FIGURA 52: Croquis de la Aldea Feliz. Fotografía del álbum titulado «La Aldea Feliz». Fundación Cravotto.

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* (1918)¹²¹

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 alemán.¹²² 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 Ferreira,¹²³ para quien la tierra no puede estar sujeta a las leyes del mercado, dando lugar a diferencias en su valor. Es clave la distinción de Vaz Ferreira entre estos dos *aspectos*

121 Cita extraída del ejemplar del libro perteneciente a Mauricio Cravotto.

122 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», pp. 138-139 (<http://www.manuelosses.cl/VU/kant%20Immanuel_Critica%20de%20la%20razon%20practica.pdf>).

123 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 (<https://es.wikipedia.org/wiki/Carlos_Vaz_Ferreira>).

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 una frase del sociólogo Loira —citado por Vaz Ferreira—, con la que se identifica: «se impone a todos los espíritus generosos el deber de consagrar sin tregua sus fuerzas y sus aptitudes a la redención de la sociedad humana».

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...*» (Vaz Ferreira, 1918, p. 237, el énfasis es del original). 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 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».¹²⁴ 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.

124 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 7.

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, así como la aspiración de comprender sus manifestaciones en el mundo físico. El romanticismo alemán a través de la obra de Johann Goethe y de Alexander von Humboldt, fundó las bases de esta cosmovisión. En su «ensayo de una descripción del mundo» Humboldt propone una aproximación artística a la ciencia y el mundo natural (Von Humboldt, 1851):

La ciencia no empieza para el hombre hasta el momento en que el espíritu se apodera de la materia, en que trata de someter el conjunto de las experiencias a combinaciones racionales. La ciencia es, el espíritu aplicado a la naturaleza; pero el mundo exterior no existe para nosotros sino en tanto que por el camino de la intuición le reflejemos dentro de nosotros mismos. Así como la inteligencia y las formas del lenguaje, el pensamiento y el símbolo, están unidos por lazos secretos e indisolubles, del mismo modo también el mundo exterior se confunde, casi sin echarlo de ver, con nuestras ideas y nuestros sentimientos (p. 39).

En diciembre de 1918, a tres meses de haber llegado a los EE. UU., Cravotto descubrió la obra literaria del arquitecto y teósofo Claude Bragdon de la que leyó todos los textos disponibles¹²⁵ y con quien entabló posteriormente una relación epistolar que duraría varios años.¹²⁶ 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

125 *The Beautiful Necessity; Architecture and democracy y Projective Ornament*. Para leer una crónica detallada de su encuentro con Bragdon y su obra consultar Fernández Eiriz (2017, p. 180),

126 Mauricio Cravotto. Correspondencia personal. Fundación Cravotto.

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 (Fernández Eiriz, 2017, p. 181).

Bragdon le recomienda varios textos de teosofía.¹²⁷ De hecho, uno de los dos ejemplares del *Tertium Organum*¹²⁸ que Cravotto poseía le fue enviado por Bragdon, quien figura como uno de los traductores al inglés de la obra.¹²⁹ El libro desarrolla la existencia de la cuarta dimensión, así como de cuatro niveles de conciencia.¹³⁰ 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.¹³¹ En el mismo sentido, el Park-way 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 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

127 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 (<<https://es.wikipedia.org/wiki/Teosof%C3%ADa>>).

128 *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 (<https://es.wikipedia.org/wiki/Tertium_organum>).

129 Fundación Cravotto. Mueble G.

130 *Tertium organum*, cap. II al XI. Fuente:

131 *Ibidem*. «Tabla de las cuatro formas de la manifestación de la consciencia», pp. 210-211.

la vida en una relación armónica con la naturaleza. Esta operación solo es posible gracias al arte, personificado en la figura del artista (arquitecto, paisajista y urbanista), quien es el único capaz de lograr 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 solo se obtendrá si quien planea y realiza estas armonías es un artista.¹³²

Este conjunto de ideas está fuertemente emparentado con el *Trascendentalismo*, movimiento filosófico norteamericano que surgió en la segunda mitad del siglo 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» (Geora Santos, 2016, p. xviii). 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» (Geora Santos, 2016, p. xviii). 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» (Geora Santos, 2016, p. 47).

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. *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 solo hace, pero no sabe».¹³³ El Trascendentalismo se nutre de varias vertientes: el idealismo alemán a través

132 M. Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 10.

133 Ralph Waldo Emerson. *Nature*, p.1 (<<https://pdcrodas.webs.ull.es/fundamentos/EmersonNature.pdf>>).

de las obras de Kant,¹³⁴ 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 Kant (Geora Santos, 2016). 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 ambos (Geora Santos, 2016, p. 46). 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» (Geora Santos, 2016).

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.¹³⁵

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

135 Ralph Waldo Emerson. *Nature*. «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». En inglés en el original. Trad. de la autora. Cap. I, p. 2.

Ecoss de estas ideas se pueden percibir en el texto que describe al Park-way atlántico: «El espacio plantado, en contacto con el alojamiento, constituye la única manera de revincular al hombre con la naturaleza, y con ello reconquistar su equilibrio con el Cosmos». ¹³⁶ 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 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 esta 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. ¹³⁷

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 escritos (Geora Santos, 2016), 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

136 M. Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 9.

137 Jorge Luis Borges, *Obras Completas: en colaboración* (Buenos Aires: Emecé Editores, 1991), p. 997. Tomado de su ensayo *Trascendentalismo*, citado por Geora Santos (2016, p. 43).

obra de Bergson está fuertemente influida por el pensamiento de Emerson.¹³⁸ Las obras de Bergson eran de 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».¹³⁹ 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 es «alta arquitectura, de alta urbanística y por ello de Arte».¹⁴⁰

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

138 Henri-Louis Bergson o Henri Bergson (París, 18 de octubre de 1859-Ibidem, 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

139 M. Cravotto, o. cit., p. 10.

140 Ídem.

mantenerse en la vida familiar, el desarraigo del sentido de lo durable y por lo tanto, la inconsistencia del esfuerzo fecundo.¹⁴¹

Estas ideas pertenecen al ambiente intelectual de la época relacionadas a los temas del Uruguay moderno, en especial a la problemática rural. Las ideas de Vaz Ferreira, Bergson y Maritain sobre el lugar del individuo frente a la sociedad y el papel del Estado como garante del *bien común* —concepto desarrollado por Maritain— influyeron fuertemente en figuras principales de la sociedad uruguaya de filiación demócrata cristiana progresista, vinculados a la política, al sector rural y a la academia (Méndez, 2016, p. 3), que se organizaron para generar soluciones ante la compleja situación rural de Uruguay durante las décadas del cuarenta y del cincuenta. Dentro de este movimiento surge la figura del arquitecto Gómez Gavazzo, integrante del Instituto de Urbanismo de la Facultad (luego director del ITU), quien elabora diversas propuestas, participando tempranamente de las asociaciones civiles involucradas (De Souza, 2019).

141 M. Cravotto, o. cit., p. 10.



FIGURA 53: Park-way atlántico- Aldea Feliz. Fotografía del álbum titulado «La Aldea Feliz». Fundación Cravotto.

3

CAPÍTULO III. URBANIZAR EL CAMPO, RURALIZAR LA CIUDAD

URBANIZAR EL CAMPO, RURALIZAR LA CIUDAD

III.1. 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 de 1936-1940 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 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 solo 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 en lo económico y cultural, vulnerada con asiduidad en sus derechos (Méndez, 2020). La niñez desamparada, sin alimentación adecuada, ni salud, ni educación, era tempranamente utilizada como fuerza laboral. Cravotto integraba la Fundación Nacional Amigos del Niño del Campo iniciada en 1946, junto con el Dr. Juan Vicente Chiarino, Juan Campomar, José Gallinal, Daniel Vidart y

1 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 2.

los arquitectos Carlos Herrera MacLean y Carlos Gómez Gavazzo, entre otros ilustres integrantes.² En la Memoria de la Fundación³ 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.⁴

En 1925 la Asociación Rural del Uruguay (ARU) había convocado a un concurso para un proyecto de vivienda rural económica. El primer premio le fue otorgado al arquitecto Alberto Muñoz del Campo, seudónimo *Canastillo*, y el segundo, al arquitecto 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».⁵ Al respecto, Muñoz del Campo expresaba:

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 confortable.⁶

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

2 Boletín de la «Fundación Nacional Amigos del Niño del Campo», p. 2.

3 Ejemplar perteneciente a Mauricio Cravotto.

4 Fundación Nacional Amigos del Niño del Campo. *Memoria 1946-1951*, p. 4. Fundación Cravotto.

5 *Revista Arquitectura de la SAU*, 1926(108), p. 249.

6 *Ibíd.*, p. 250.

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 otorga 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 padres,⁷ para obligar a estos a «cuidar de la hija que forzosamente ha de ser la madre de sus nietos».⁸ En cambio, los dormitorios de los hijos varones tienen acceso hacia el exterior para que puedan entrar al galpón de las herramientas, sin trastornar la vida interior de la casa.⁹ 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*».¹⁰ Esta visión paternalista —aunque no en idénticos términos— es compartida por Cravotto y es notoria en los textos relacionados al Park-way.



FIGURAS 54-55: Primer Premio Concurso vivienda rural económica. Asociación Rural del Uruguay. 1925. Arq. Alberto Muñoz del Campo., Planta, fachada, corte, y perspectiva

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

8 *Revista de la SAU*, o. cit., p. 250.

9 *Ibíd.*, p. 252

10 *Ibíd.*, pp. 251-252. El énfasis es nuestro.



FIGURAS 56-57: 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 de 1929 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 política (Da Cunha, 1994, pp. 66-67). La Federación Rural¹¹ responsabilizó al gobierno de la época —el Consejo de Administración de mayoría batllista— y sentó las bases de la ascensión al poder de Gabriel Terra,¹² 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» (Da Cunha, 1994, p. 71). 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».¹³ El 2 de abril de 1933, ya como presidente de facto, Terra promulga el decreto de

11 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 (Méndez, 2020, p. 1).

12 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 (<https://es.wikipedia.org/wiki/Gabriel_Terra>).

13 *El Pueblo*, 9 de julio de 1933, p. 1, citado por Da Cunha (1994, p. 70).

cultivo obligatorio de la tierra, cuya puesta en práctica implicó numerosas negociaciones entre el gobierno y el sector rural —al que le debía su apoyo—¹⁴ que se extendieron durante los siguientes tres años (Da Cunha, 1994, pp. 74-83). Los objetivos del decreto eran la creación de nuevos recursos agrícolas para superar la dependencia de la monoproducción pecuaria, combatir el 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» (Da Cunha, 1994, p. 75). Los sectores ganaderos vinculados a la ARU 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» (Da Cunha, 1994, p. 80). A finales de 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

14 Los sectores conservadores de la Federación Rural y la ARU 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 (Da Cunha, 1994).

en nuestro país; en segundo lugar el procedimiento simple para corregir los males.¹⁵

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 5000 habitantes y pudiendo alojar 250.000 habitantes en el futuro, en viviendas libres de costo de la tierra.¹⁶

El clima político explicaría la redacción del *memorandum* 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 AUPEM 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».¹⁷ La riqueza forestal resultante está concebida como una reserva natural en la

15 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 1.

16 *Ibíd.*, p. 5.

17 *Ibíd.*, p. 7.

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 sobre la situación del campo, impulsado por los progresistas. 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 rural (Méndez, 2020). 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 de 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 *memorandum*—, 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* de 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 (Chiarino y Saralegui, 1944).

Cravotto es consciente de esta situación y admite 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».¹⁸ El lenguaje de los recaudos apunta en todo momento a contemplar esta sensibilidad.

Entre 1945 y 1955 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»,¹⁹ en el que recoge todo su saber disciplinario 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 rurales (De Souza, 2019, pp. 20-27), 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 cincuenta. 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, junto con el apoyo de la academia, y la participación de Gómez Gavazzo (De Souza, 2019, pp. 20-27).

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» (Méndez, 2020, p. 64). El propósito era evitar una revolución de origen marxista:

18 Mauricio Cravotto. *Texto del Park-way atlántico*, p. 8.

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

Se proponían contribuir a la revolución pacífica que promovía Maritain generando un cambio de orden controlado, adelantándose a una posible revolución violenta que tuviera como consecuencia un cambio profundo de las estructuras (Méndez, 2020, p. 64).

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 da 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, aunque 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 luego de 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.²⁰ 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.

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 m. Cravotto calcula que plantando seiscientos árboles por hectárea, se alcanzaría una reserva forestal de ciento veinte 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.

20 Mauricio Cravotto. *Urbanización nacional*. Folio 53. Fundación Cravotto.

La faja de colonización e implantación forestal bien raíz del Estado, tierra en parte apte para cultivo, bosque virtuoso, ruta de hojas y troncos, sentido de continuidad, nervio de futuras perfecciones, y además, como ya lo dijéremos, carbono, madera....



La faja de colonización puede abarcar colinas, valles, zonas pétreas, térras, bañados, ríos, arroyos, lagos, selva natural. Algunos tramos de ella serán aptos para el advenimiento de la instalación de viviendas.

Entiendo por vivienda, ^{hacienda} la casa, el huerto, el espacio que asegure una nutrición, y un terreno laborable, o materias primas laborables productivas para dar lugar a un sentido de mejoramiento ulterior, y por

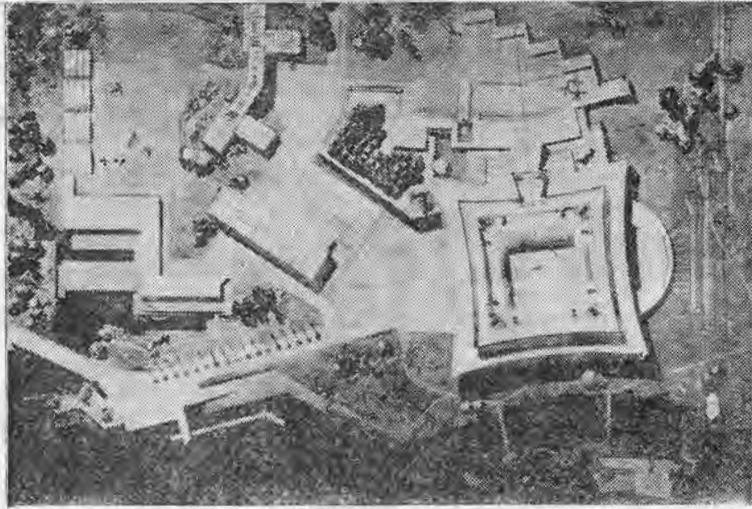
FIGURA 58: Urbanización Nacional. Pág 42. Los esquemas muestran los núcleos poblados, la red de parkways, la centralidad nueva en el centro del país. El territorio se organiza en «fajas de colonización» forestadas, que albergan unidades productivas conformadas por la casa, el huerto y el terreno laborable. Fundación Cravotto.

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

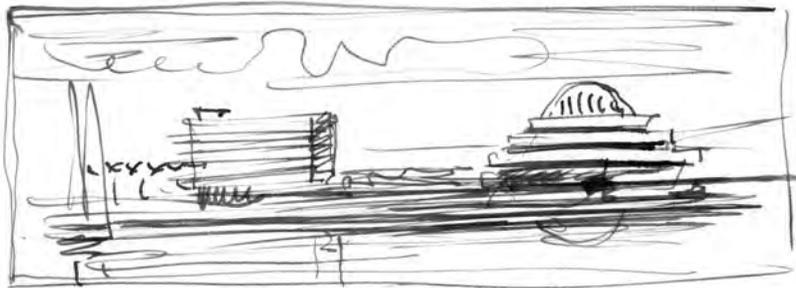
al superar una ciudad la cantidad de 100,000 habitantes, la capacidad mental del hombre común para apreciar el conjunto es limitada, y su habilidad para realizar con pensamiento provechoso los problemas de esta se hace incierta (Sharp, 1947, p. 79).

En el centro del país, «surgiría la ciudad central cuyo núcleo inicial es el Geografeum»,²¹ un centro de estudios de Geografía humana. La ciudad central es Villa Humboldt, en homenaje al referente intelectual de Cravotto, ubicada en el departamento de Río Negro, cercana a la represa de Rincón del Bonete. Esta propuesta también fue incorporada al Curso de Urbanismo y Arquitectura Paisajista en 1949. Cravotto prevé una población de quinientos mil habitantes. Calcula un total de setecientos mil habitantes para el Uruguay de 1990, muy por debajo de los tres millones cien mil que efectivamente se alcanzaron.

21 M. Cravotto, o. cit. s/n.º 1.



Plano del "Geografeum": proyecto realizado en 1949 en la Facultad de Arquitectura por el entonces estudiante Antonio Luis Gravolto *Escuela gratuita*
Plano del "Geografeum"



Fachada este

FIGURA 59: Geografeum. Recorte de la nota de prensa del diario *Acción* y croquis de la fachada este.

común.²³ Los núcleos están conectados entre sí por las vías de comunicación, pero solo lo indispensable, ya que su exceso se percibe como nocivo: uno de los propósitos es «evitar el chismorreo criollo».²⁴ El papel 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 objeto del presente trabajo, nos referimos a ellas en tanto estas visiones y el planteo del parkway-Aldea Feliz presentan similitudes.

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 «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 parkway 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».²⁵

23 Memoria de la Fundación Nacional Amigos del Niño del Campo. 1946-1951, pp. 4-5. Ejemplar perteneciente a la Fundación Cravotto.

24 Ídem.

25 Mauricio Cravotto. Una teoría para la vivienda. *Mundo Uruguayo*. 6 de agosto de 1953, p. 10.

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 con el 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 veleidades 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 además poesía.²⁶

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».²⁷ 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:

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.²⁸

26 Mauricio Cravotto. Una teoría para la vivienda, cit., p. 10.

27 Ídem.

28 Ídem.

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».²⁹ Se refiere al Internado en José Pedro Varela de 1948, anidado en el proyecto del Núcleo Autónomo El Reposo del Pinar de 1947, desarrollado en terrenos de propiedad del Dr. Alejandro Nogueira. Se trata de una porción de 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».³⁰ 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.

29 Mauricio Cravotto. Una teoría para la vivienda, cit., p. 10.

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



FIGURA 61: Mauricio Cravotto. Proyecto para el internado en J P Varela. 1948. Fundación 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 Berta,³¹ que debía informar al Ministerio de Obras Públicas. Debido a las profundas diferencias de criterio surgidas en este grupo, en 1948 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 inviolable y los valores esenciales del paraje por el cual

31 Diario *El Plata*. «Urge el emplazamiento de un puente carretero en las proximidades de la barra del arroyo Pando». 16/04/1948.

transcurre, convirtiéndose así en una verdadera obra de arte, la más expresiva de la era dinámica que estamos viviendo [...] El automovilista actual necesita sedantes amenos y amplios panoramas para su nueva velocidad de percepción (Cravotto et al., 1948, p. 5).

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».³² El artículo desarrollaba a página completa el pensamiento integral del arquitecto urbanista y paisajista Mauricio Cravotto sobre los principales temas disciplinarios 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

32 Diario *Acción*. 24/08/1955. Recorte A.5c:B1. Fundación Cravotto.

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 solo grandes aparatos cómodos, de marcada hostilidad dictatorial». La teoría integra todo el saber disciplinario disponible: arquitectura, arquitectura paisajista, la «geografía antrópica» junto con un «ideal de bien común» 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), 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 disciplinario de Cravotto al servicio de la sociedad. El punto tres merece destacarse por su vigencia aun 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 como ‘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 practicable con facilidad: «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». Por último, 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 de forma clara a la Declaratoria de la Independencia. La primera frase dice: «Ninguna oportunidad como esta 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.



FIGURA 62: Mauricio Cravotto. «La Aldea Feliz. Una teoría para distribuir armónicamente la población en crecimiento del Uruguay». Diario *Acción*, 24/08/1955. Fundación Cravotto.

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 Uruguay transitaba por una crisis productiva profunda, la teoría de la Aldea Feliz cobraba una gran relevancia políticapolítica (Méndez, 2016).

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 1960,³³ a las cuatro de la mañana escribía: «Soñé, desperté, vi claro, más que nunca el destino de la “Aldea Feliz” (no el monstruo civilizado) [...]»

33 Sobre la fecha con tinta aparece otra a lápiz que dice «1959?».

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 solo 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.³⁴

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...³⁵

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...³⁶

34 M. Cravotto. *Manuscrito del insomnio*, p. 1.

35 *Ibíd.*, p. 2.

36 *Ibíd.*, p. 3.



FIGURA 63: Croquis del Park-way. Fotografía del álbum titulado «La Aldea Feliz». Fundación Cravotto.

EPÍLOGO

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 disciplinario 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 en todo el territorio, generando una red que acerca al campo los avances de la tecnología y la naturaleza a la ciudad. La propuesta integra la experiencia disciplinaria de Cravotto, las impresiones de su viaje a Alemania e Italia de 1938, y 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. El sustrato teórico —aun cuando abreva de distintas fuentes— conforma un todo coherente signado por el propósito de sintetizar los antagonismos. 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. 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. Confluye a estas vertientes el pensamiento alemán en relación con la ciencia, el arte y la naturaleza a través de la obra de Goethe y Humboldt, así como las categorías de la sociología *Gemeinschaft* y *Gesellschaft* presentes en el debate disciplinario sobre la metrópolis durante la primera mitad del siglo xx. Asimismo, 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, papel que Mauricio Cravotto asume de forma plena.

Los variados aspectos que abarca la propuesta le otorgan una ductilidad que el autor explota, dándole énfasis diferentes según el contexto histórico en el que la plantea. El Park-way de 1936 difiere de la propuesta de 1955, 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 siglo xx, para

enmarcarse posteriormente en las preocupaciones de los años cuarenta y cincuenta 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 hacer 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 arquitecto 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 Uruguay.

BIBLIOGRAFÍA

- Ábalos, I. (2008). *Atlas pintoresco*. Vol. 2: Los viajes. Barcelona: Gustavo Gili.
- Abbott, S. (1948). Parkways-Past, present and future. *Parks & Recreation*, *xxx(12)*, 681-691.
- Almandoz, A. (s. f.). *Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960*.
- Appleyard, D., Lynch, K., y Randolph Myer, J. R. (1964). *The View from the Road*. Cambridge: Joint Center for Urban Studies of the Massachusetts Institute of Technology and Harvard University.
- Articardi, J. (2016). *Dilemas Modernos. El proyecto urbano en Montevideo y la costa balnearia*. Montevideo: Universidad de la República. Recuperado de <https://www.csic.edu.uy/sites/csic/files/publicacion5b896e9362boa3.17149819.pdf>
- Baldoira, C. (2017). El pensamiento urbanístico del arquitecto Mauricio Cravotto. Recuperado de <https://rephip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/6906/Carlos%20Baldoira.pdf?sequence=3&isAllowed=y>.
- Baldoira, C. (2019, mayo). *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). Recuperado de <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/o229.pdf>.
- Bell, J. H. (1941). New road construction in Western National Parks. Notes on the building of roads in scenic areas. *Landscape Architectura*, *xxx(2)*, 63-67.
- Besse, J.-M. (2010). *El Espacio del Paisaje* (Conferencia dictada el 29 de setiembre en la FaHCE, Universidad Nacional de La Plata). Trad.: Margarita Merbilhaá, Recuperado de http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.1488/ev.1488.pdf.
- Bois, I.-A. (2009). Paseo pintoresco por Clara. 1983. En I. Ábalos, *Naturaleza y Artificio* (pp. 49-81). Barcelona: Gustavo Gili.

- Buchanan, C. D. (1937). Problems of Planning. *The Architectural Review*, 156-159.
- Chiarino, J. V., y Saralegui, M. (1944). *Detrás de la Ciudad. Ensayo de síntesis de los olvidados problemas campesinos*. Vol. I. Montevideo: Cámara de Representantes.
- Ciucci, G., Dal Co, F., Manieri-Elía, M., y Tafuri, M. (1975). *La ciudad americana de la guerra civil al New Deal*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Clarke, G. D. (1932). Our Highway Problem. *The American Magazine of Art*, 25(5), 285-290.
- Collado de Arroyo, A. M. (2007). *Modernización Urbana en ciudades provincianas de Argentina. Teorías, modelos y Prácticas. 1887-1944* (Tesis doctoral, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla).
- 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*, (127), 38-41.
- Cormier, F. (1939). Some New York City Parks and Parkways. *Landscape Architecture*, xxx(3), 124-136.
- *Cravotto, M. (1936). 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. Fundación Cravotto. Mueble A. Carpeta 7.
- *———— (1936, agosto). *Urbanización y acondicionamiento agrario-forestal de la costa atlántica uruguaya. Park-way atlántico. 1932-1936*. Mecanografiado. Montevideo: Fundación Cravotto. Mueble A. Carpeta 7.
- *———— (1937). *Un autocarril. Borrador manuscrito y documento mecanografiado*. Montevideo: Fundación Cravotto.
- *———— (1938, marzo-octubre). *Meditaciones*. Manuscrito. Montevideo: Fundación Cravotto.
- *———— (1938). *Urbanización nacional. Manuscrito*. Borrador. Montevideo: Fundación Cravotto.
- *———— (1947). *La carretera costanera*. Manuscrito. Montevideo: Fundación Cravotto.
- *———— (1960). *Manuscrito del insomnio*. Montevideo: Fundación Cravotto.
- *———— (1962). *1893-1962. Tres informes: experiencia de un viaje de estudio*. Montevideo: Fundación Cravotto.

- *Cravotto, M. (s. f.). *Texto mecanografiado con apreciaciones sobre el paisaje*. Montevideo: Fundación Cravotto.
- *———— (s. f.). *Urbanización nacional*. Mecanografiado. Montevideo: Fundación Cravotto. Mueble A. Carp. 8.
- *Cravotto, M., De los Campos, O., Tournier, H., Puente, M., Ricaldoni, A., y Michellini, S. (1930). *Plan Regulador para Montevideo*.
- *Cravotto, M., Hareau, Lombardi, Menchaca, Rivero, Gómez Gavazzo (1948). *Carretera a Punta del Este*. Montevideo: Sociedad de Arquitectos del Uruguay.
- Da Cunha, N. (1994). La Federación Rural ante la dictadura de Gabriel Terra: el cultivo obligatorio de la tierra. En O. Cures *et al.*, *El Uruguay de los años treinta*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.
- Dal Co, F. (1975). De los parques a la región. En G. Ciucci, F. Dal Co, M. Manieri-Elía y M. Tafuri, *La ciudad americana de la guerra civil al New Deal*. Barcelona: Gustavo Gili.
- De Souza, L. (2016). *De dispositivo conciliador naturaleza-ciudad a técnica de control y expansión*. Recuperado de <http://cravotto.org/plan-regulador/wp-content/uploads/Plan-Cap8.pdf>
- (2017). Revisita al Plan Regulador para Montevideo de 1930. Registros. *Revista de Investigación Histórica*, 13(2), 63-82. Recuperado de <<https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/136>>.
- (2019). *Imaginarios rurales. El modelo de afincamiento en la Planificación Rural del Uruguay de Carlos Gómez Gavazzo* (Tesis de Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, FADU, Universidad de la República). Recuperado de <<https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/17076>>.
- Eckbo, G. (1985). Urban Nature. *The Town Planning Review*, 56(2), 222-244. Design and Conservation in the City (Papers to Mark the 75th Anniversary of the Publication of the “Town Planning Review”).
- Edge, R. (s. f.). *Roads and more roads in the National Park and National Forest*. Recuperado de <https://www.nps.gov/parkhistory/online_books/anps/anps_3f.htm>.
- Ellis, C. (2005). Lewis Mumford and Norman Bel Geddes: the highway, the city and the future. *Planning Perspectives*, 20, 51-68. <http://dx.doi.org/10.1080/0266543042000300537>

- Evert, K.-J. (2010). *Encyclopedic Dictionary of Landscape and Urban Design*. Berlín: Springer Science & Business Media.
- Faraone, R. et al. (1997). *Cronología comparada de la historia del Uruguay 1830-1895*. Montevideo: Universidad de la República.
- Fernández Eiriz, M. (2017). Norteamérica Interior. *Revista Vitrubia*, 04(03), 156-193.
- *Forestier, J.-C. (1906). Grandes villes et Systèmes de parcs. Hachette et Cle. 79, Bvr. Saint Germain. París. Recuperado de <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9656489n.texteImage>>.
- Geora, A. L. (2016). *Yermo: la relación entre la naturaleza y vida en los trascendentalistas norteamericanos del siglo XIX* (Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid). Recuperado de <<https://eprints.ucm.es/35916/>>.
- Giedion, S. (2009). *Espacio, tiempo y arquitectura*. Barcelona: Reverté.
- Gruschetsky, V. (2011). 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»*, 42(2). Recuperado de <<http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/56>>.
- *Hogarth, W. (1753). The analysis of Beauty. Printed by J. Reeves for the author and sold by him at his house in Leicester-Fields, 1767. Recuperado de <<https://archive.org/details/analysisofbeautyoohoga/page/n3>>.
- Johnson, D. A. (2005). *Planning the Great Metropolis: The 1929 Regional Plan of New York City and Its Environs*. Londres: E & FN Spon, Chapman & Hall. Recuperado de <<https://epdf.pub/planning-the-great-metropolis-the-1929-regional-plan-of-new-york-and-its-environ.html>>.
- Latham, W. H. (1942). New York City parkways. *Parks & Recreation*, xxv(9), 345-351
- Marriott, P. (2016). *Roads for pleasure. British Influences on the American Motor Parkway* (Tesis de Doctorado. Universidad de Edimburgo). Recuperado de <<https://era.ed.ac.uk/handle/1842/33108>>.
- Mattocks, R. H. (1927). The Park System. *The Town Planning Review*, xvii(3), 161-183.
- Méndez, M. (2016). La aldea feliz de Mauricio Cravotto. *Astrágalo: Cultura de la Arquitectura y la Ciudad*, (21), 121-128. Recuperado de <<http://caeau.com.ar/2018/10/24/astragalo-no21/>>.

- Méndez, M. (2020). Atlas Rural. La trama católica detrás de la ciudad. *Vitruvia*, (6), 61-81.
 Recuperado de <<http://www.fadu.edu.uy/iha/novedades/vitruvia-6-atlas-rural-la-trama-catolica-detras-de-la-ciudad-mary-mendez/>>
- (s. f.). *Atlas Rural. Registros del pueblo detrás de la ciudad* (Tesis doctoral).
- Miller, L. (s. f.). Benjamin Franklin Parkway. En *The Encyclopedia of Greater Philadelphia*.
 Recuperado de <<https://philadelphiaencyclopedia.org/archive/benjamin-franklin-parkway/>>.
- Mumford, L. (1950, agosto). Regional Planning and the Small town. *Journal of the A.I.A.*
 ————— (s. f.). The Highways and the city. Recuperado de <<http://sustainabletransportationsc.org/pdf/mumford.pdf>>.
- Myers, M. E. (2006). Power of the Picturesque: Motorists' Perceptions of the Blue Ridge Parkway. *Landscape Journal*, 25(1), 38-53.
- Newton, N. T. (1971). *Design on the Land, The Development of Landscape Architecture*.
 Harvard: Cambridge University Press.
- Nichols, A. R. (1940). Landscape design in Highway development. A coordinating factor in the layout of Traffic ways. *Landscape Architecture*, xxx(3), 113-119.
- Nudelman, J. (2014, julio). Carlos Gómez Gavazzo. De Argel a Montevideo. *Dearq*, 60-75. Recuperado de <<https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.18389/dearq14.2014.06>>.
- (2015). *Tres visitantes en París. Los colaboradores uruguayos de Le Corbusier*.
 Montevideo: Universidad de la República. Recuperado de <<https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/9021>>.
- Pick, F. (1937). The organization of transport. *The Town Planning Review*, xvii, 35-42.
- Public Roads Administration (1937). Modern Highways development in the United States Roads. *The Architectural Review*, 34-51.
- Rigotti, A. M. (2014). *Las invenciones del urbanismo en Argentina 1900-1960: inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización* Rosario: UNR Editora.
- Raynsford, A. (2015). Urban contrast and neo-Toryism: on the social and political symbolism of The Architectural Review's Townscape campaign. *Planning Perspectives*, 30(1), 95-128.
- Rodgers, C., y Moses, R. (1944). Highways & Parkways. *The Studio*, 127(615), 204-208.

- Roger, A. (2007). *Breve tratado de paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Sabatino, M. (2010). Pride in Modesty: Giuseppe Pagano's "Architettura rurale". *Journal of Architectural Education*, 63(2), 93-98.
- *Scasso, J. A. (1941). *Espacios Verdes*. Montevideo: Tip. Atlántida.
- Silvestri, G., y Aliata, F. (2001). *El paisaje como cifra de armonía*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Simonson, W. H. (1939). The Roadside picture. A hindrance to traffic? or an inspiring asset to travel? *Landscape Architecture*, xxx/1.
- Sharp, Th. (1936). *English Panorama*. Londres: Architectural Press.
- (1947). *Urbanismo*. Buenos Aires: Lautaro.
- Tatton Brown, A., y Tatton Brown, W. (1941). Three Dimensional Town Planning. *The Architectural Review*, 82-88.
- Tatton Brown, A., y Tatton Brown, W. (1944). The great planning illusion. En Local Planning Supplement. *The architects' Journal for November 16*, 363-366
- Torterola, E. (2010). Gemeinschaft y Gesellschaft en la metrópoli moderna: Apuntes sobre la sociología urbana en Simmel y Park. En *VI Jornadas de Sociología de la UNLP*, 9 y 10 de diciembre, La Plata, Argentina. Recuperado de <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.5059/ev.5059.pdf>.
- Uruguay (1946). Ley n.º 10.723: Ley de Centros Poblados. En: *Registro Nacional de Leyes y Decretos*. Tomo 1. Montevideo: IMPO. Recuperado de <<https://www.impo.com.uy/bases/leyes/10723-1946>>.
- Vaz Ferreira, C. (1918). *Sobre la Propiedad de la Tierra*. Montevideo: Talleres Gráficos Barreiro y Ramos.
- Viana, I. (1995). Vigencia de una propuesta de ordenamiento territorial. comentarios a «La aldea feliz» y otros textos. *Monografías ElArqa*, (2), 38-43.
- *Von Humboldt, A. (1874). *Cosmos. Ensayo de una descripción física del mundo*. Madrid: Imprenta de Gaspar y Roig. Recuperado de <<http://www.ub.edu/geocrit/geo11.htm#35>>.

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 acerca de los principales temas disciplinarios 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. 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 acerca de la vida en las metrópolis modernas. Inmerso en la atmósfera monacal de su casa-estudio Kalinen, Cravotto elaboró, desde principios de los años treinta 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 disciplinario.

El presente trabajo se propone arrojar luz sobre las principales influencias teórico-disciplinarias que alimentan la propuesta, a fin de establecer su importancia como dispositivo concebido para resolver las contradicciones derivadas de la vida moderna, en especial la oposición entre el campo y la ciudad.