



UNIVERSIDAD
DE LA REPUBLICA
URUGUAY

REVISTA DEL INSTITUTO DE HISTORIA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO - UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA

VITRUVIA

AÑO 8 - NÚMERO 7 - DICIEMBRE DE 2021
MONTEVIDEO - URUGUAY

EL *PARK-WAY* DE MAURICIO CRAVOTTO COMO SÍNTESIS ENTRE NATURALEZA Y ARTIFICIO

FABIANA OTEIZA

«La nostalgia, puede decirse, es universal y persistente,
sólo las nostalgias de los demás nos ofenden».

Raymond Williams, *El campo y la ciudad*

La palabra «*park-way*» fue usada por primera vez por Frederick Law Olmsted y Calvert Vaux para el proyecto del *Prospect Park* de Nueva York, inaugurado en 1867. El término identificaba un tipo nuevo de vía similar a un bulevar sin intersecciones que hilvanaba sectores de parque de distinta jerarquía. La avenida densamente arbolada, con canteros extremadamente anchos, permitía trasladarse a través de zonas comerciales o industrializadas mientras se experimentaba la atmósfera relajante de un parque. Su antecedente inmediato era la celebrada idea aplicada en el *Central Park* de separar las vías para carruajes de las peatonales. Entre 1890 y 1910 se popularizaron en Estados Unidos estos paseos vehiculares diseñados para el disfrute del paisaje, tributarios de la tradición pintoresca de los recorridos de placer (*drives*) reservados originalmente a los extensos cementerios y jardines privados de Inglaterra.¹

El sistema de parques fue un elemento central de la política de planificación urbana en Estados Unidos desde principios del siglo XX, vinculado al debate sobre la expansión de la ciudad, la incidencia de la red de autopistas y la creciente masificación del automóvil. La política del *laissez faire* que había sido hegemónica durante el siglo XIX dio lugar a una reacción en ciertos sectores

1. Paul Marriott, «Roads for pleasure. British Influences on the American Motor Parkway». Tesis de doctorado. Universidad de Edimburgo, 2016. <https://era.ed.ac.uk/handle/1842/33108>. Chapter 5. The Development of the Park-Way, 259–329.

2. Manfredo Tafuri, *et al.*, *La ciudad americana de la guerra civil al New Deal* (Barcelona: Gustavo Gili, 1975), XX.

3. New York City Improvement Commission, «Report to the Honorable George B. McClellan, Mayor of the City of New York», 9, en David Johnson, *Planning the Great Metropolis: The 1929 Regional Plan of New York City and Its Environs* (Londres: E & FN Spon, an imprint of Chapman & Hall, 2005). <https://epdf.pub/planning-the-great-metropolis-the-1929-regional-plan-of-new-york-and-its-environs.html>, 29–31.

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

5. «[...] what the motorist sees is a continuous ribbon park, carefully landscaped, through which a gracefully curving highway safely carries pleasure vehicles». En inglés, en el original. [Trad. de la autora]. Cleveland Rodgers, «Highways and Parkways», *The Studio* vol. 127, n° 615 (junio 1944): 206.

6. Martín Fernández Eiriz, «Norteamérica interior», *Vitruvia* n° 3 (IHA, FADU-Udelar, 2017): 181.

7. Carlos Baldoira, *Huellas alemanas en el urbanismo en Uruguay. El caso del Plan Regulador de Montevideo de 1930* (Trabajo presentado en el «Seminario de la carrera», Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, UBA, mayo 2019), 22.

de la sociedad que alertaban sobre el crecimiento descontrolado de las metrópolis producto de las fuerzas especulativas de las grandes concentraciones de capital.² Como integrante de la *New York City Improvement Commission*, Olmsted propuso en 1907 enlazar los parques regionales mediante *parkways*.³ La idea central era contener mediante las áreas verdes el futuro crecimiento de las ciudades. De este modo los *parkways*⁴ extendieron su alcance fuera de la metrópolis, alcanzaron escala regional y pasaron a ser una parte esencial de la planificación urbana desde la década de 1920 a la de 1940, con el apoyo de importantes promotores públicos y privados. Su realización involucraba a equipos integrados por ingenieros, paisajistas, urbanistas y abogados. En Nueva York, 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 sólo algunos de los más emblemáticos. El arquitecto paisajista Cleveland Rodgers 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».⁵

Rutas, autopistas y *parkways* fueron temas recurrentes en el pensamiento urbanístico de Mauricio Cravotto a lo largo de su vida profesional y académica. Desde el 25 de enero al 22 de agosto de 1919, el recién egresado arquitecto realizó el «viaje dentro del viaje»,⁶ es decir, el recorrido en automóvil de costa a costa de Estados Unidos, pasando por más de trescientas ciudades. Cabe señalar que en 1919 la experiencia en *parkways* era incipiente. La mayor parte estaban diseñados como avenidas que conectaban sectores de parque dentro de las ciudades y, aunque había algunos de mayor extensión en construcción —principalmente en Nueva York—, muy pocos estaban habilitados. Los *parkways* que Cravotto pudo haber conocido seguían un trazado predominantemente rectilíneo, pensado para destacar los extremos —espacios públicos o edificios significativos—, muy diferentes a las serpenteantes carreteras escénicas que adquirieron su apogeo en América del Norte en la década de 1930.

Sin embargo, al llegar a Europa Cravotto tomó clases en Francia con Léon Jaussely, quien había ganado recientemente, junto con Roger-Henri Expert y Louis Sollier, el concurso de ideas para el

*Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Paris.*⁷ El sistema de espacios verdes estaba concebido como una red de áreas entrelazadas por *parkways*. Jausseley tomó como referencia las ideas de Olmsted, la obra de los paisajistas franceses —en particular la de Jean Claude Nicolas Forestier—⁸ y la vertiente alemana, con la que tomó contacto durante el concurso del Gran Berlín en 1910. En 1926, cuando Cravotto ya era profesor titular de la Cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista, Jausseley visitó Montevideo invitado por la Facultad de Arquitectura, el Consejo Departamental de Montevideo y el Concejo Nacional de Administración. En el Paraninfo de la Universidad dictó once conferencias que abordaban los principales temas del urbanismo moderno, entre los que se encontraban «Plantaciones, parques y ciudades jardín».

Cravotto entendía el paisaje como el producto de la labor del ser humano sobre el territorio según el enfoque de la «geografía humana» de Paul Vidal de La Blache (1845-1918), considerado el máximo exponente de la geografía regional francesa⁹. 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*),¹⁰ una situación de equilibrio entre el hombre y el medio construida históricamente por las sociedades. El territorio transformado por estos géneros de vida es el dominio de la civilización. El paisaje según esta visión coincide con la porción de territorio antropizado que se muestra como espectáculo para ser observado.¹¹ Esto explicaría la reiteración de la palabra «espacio» en el discurso de Cravotto, lo cual no implica una idea de paisaje exenta de complejidad.¹² Creía que era primordial tomar en cuenta las condicionantes del paisaje en la planificación territorial y que la experiencia estética derivada de un óptimo diseño paisajista constituía la manifestación más elevada del diseño urbanístico.

El desarrollo de los *parkways* norteamericanos, conjuntamente con la italiana *Autostrada* de Laghi, de 1924, y la *Autobahn* alemana, de 1935, dio lugar a una profusa bibliografía sobre las carreteras escénicas. En particular, artículos en revistas especializadas que la biblioteca de la Facultad de Arquitectura recibía con asiduidad, en las que escribían los profesionales vinculados a su planificación: los ya mencionados

8. 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: Arturo Almandoz, *Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares*, 66; y Adriana Marta Collado de Arroyo, *Modernización urbana en ciudades provincianas de Argentina. Teorías, modelos y prácticas. 1887-1944* (Tesis doctoral, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, España, julio 2007), nota 130, 385.

9. Varios manuscritos del arquitecto refieren a este concepto. Asimismo, la colección de revistas titulada «Geographie Humaine», publicada por la N.R.F (Nouvelle Revue Française), forma parte de la biblioteca de Kalinen.

10. El concepto fue desarrollado principalmente en dos artículos aparecidos en *Annales de Géographie* en 1911, titulados «Les genres de vie dans la géographie humaine». Paul Vidal de La Blache, «Les genres de vie dans la géographie humaine», *Annales de Géographie* t. 20, n° 112 (1911): 289-304. https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1911_num_20_112_7312 con acceso el 8/9/2021.

11. Jean-Marc Besse, *El espacio del paisaje*. Conferencia dictada el 29 de setiembre de 2010 en la FaHCE-UNLP. Traducción de la Dra. Margarita Merbilhaá. 1: disponible en http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.1488/ev.1488.pdf.

12. «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 diaphanidad, 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». Mauricio Cravotto, *Revista del Instituto de Urbanismo* n° 1 (1937): 15.

13. Carlos León Thays, el hijo del renombrado paisajista Carlos Thays (París 1849-Buenos Aires 1934), autor de los principales parques de Córdoba, Misiones, Buenos Aires y Montevideo.

Robert Moses y Cleveland Rodgers, Gilmore Clarke, William Latham, Frederick Olmsted Jr, Francis Cormier, Wilbour H. Simonson, y prestigiosos intelectuales como Clarence Perry, Lewis Mumford y Raymond Unwin. Muchas de estas publicaciones forman parte del acervo presente en la casa-estudio Kalinen, y algunos de los nombres más relevantes integraban la red de contactos de Cravotto, quien recibía de primera mano los folletos oficiales publicados en ocasión de la inauguración de importantes *parkways*. Mantenía además una fluida comunicación con el ingeniero Carlos María Della Paolera, el paisajista Francisco Holoubek y el arquitecto Enrique Vautier. Estos dos últimos —junto al ingeniero Carlos L. Thays—¹³ fueron integrantes del equipo multidisciplinario liderado por el ingeniero Pascual Palazzo que proyectó la avenida General Paz, el primer *parkway* de Buenos Aires, inaugurado en 1941.

El 2 de octubre de 1936, Mauricio Cravotto dio a conocer el texto explicativo de la «Urbanización agrario-forestal de la costa uruguaya. *Park-way* atlántico»¹⁴ mediante su lectura en la Asociación Uruguaya para la Educación de las Madres (AUPEM) que fue transmitida por la radio oficial CX 6, Sodre. Una primera versión, con el título «Plan de la costa», habría sido presentada de modo informal a sus colegas argentinos un año antes, en el marco del Primer Congreso de Urbanismo celebrado en Buenos Aires.¹⁵ Cuatro años después de la lectura, los recaudos del *park-way* atlántico serían presentados en la V Exposición Panamericana de Arquitectos de Montevideo y obtendrían el Gran Premio de Honor.¹⁶

Cravotto proponía una faja forestada de quinientos metros de ancho y más de trescientos kilómetros de longitud que bordearía la costa atlántica desde Montevideo hasta la frontera con Brasil. El parque lineal de propiedad estatal concatenaría las reservas forestales existentes con las proyectadas conformando una cinta de 3.000 hectáreas.

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 ner-



FIGURA 1: PERSPECTIVA DEL PARK-WAY ATLÁNTICO. ÁLBUM DE FOTOGRAFÍAS «LA ALDEA FELIZ». FUNDACIÓN CRAVOTTO

vio 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.¹⁷

La carretera escénica conectaría una serie de núcleos poblados dedicados a la producción agro-forestal con los balnearios existentes. La sinergia entre ambos tipos de núcleo incentivaría el turismo interno durante todo el año. La propuesta manifiesta la intención de desdibujar los límites entre el territorio productivo (rural) y el recreativo (la costa).¹⁸ Una de las escenas pintadas al óleo, que fue reproducida en un croquis a lápiz (*Fig. 2*), muestra 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. El texto que acompaña el cuadro refuerza esta idea mediante potentes imágenes literarias que integran en una misma visión elementos característicos del paisaje costero con el rural: «Se encuentra

14. Cravotto prefiere mantener la denominación «park-way» y no «parkway» para enfatizar la traducción literal de «parque-camino» o «vía-parque», según sus propias palabras. Mauricio Cravotto, «Urbanización y acondicionamiento agrario-forestal de la costa atlántica uruguaya. Park-way atlántico. Por el arquitecto Mauricio Cravotto. 1932-1936».

15. Mauricio Cravotto, Correspondencia personal. Cartas a E. Vautier. Mueble A. Fundación Cravotto.



FIGURA 2: CROQUIS DEL PARK-WAY ATLÁNTICO. MAURICIO CRAVOTTO. 15/1/1936. ÁLBUM DE FOTOGRAFÍAS «LA ALDEA FELIZ». FUNDACIÓN CRAVOTTO.

16. 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». Actas de la V Exposición Panamericana de Arquitectura y Urbanismo de 1940. Farq-Udelar, 584.

17. Mauricio Cravotto, *Urbanización y acondicionamiento agrario-forestal de la costa atlántica uruguaya. Park-way atlántico. 1932-1936*, 5. Mueble A. Carp. 7. Fundación Cravotto.

un terreno. Tierra, arena, cielo, mar o río, colinas, valles, suaves ondulaciones, viento, sol, vecindades augurales».¹⁹ El croquis precisa la ubicación de la escena: «Desde la Sierra de las Ánimas mirando hacia Solís».

En el texto de 1936 el tema central es la vivienda económica digna, y el *park-way* la estructura que organiza el territorio para dar respuesta a esta necesidad. Las ideas de Carlos Vaz Ferreira sobre la propiedad de la tierra fundamentan la propiedad estatal del suelo y la explotación realizada por los particulares. En el transcurso de las siguientes dos décadas Cravotto irá modificando el énfasis sobre los diferentes aspectos en los que incide el *park-way* según los imperativos del contexto político, hasta la publicación, en 1955, de su teoría de «la Aldea Feliz». No obstante, la necesidad de desactivar el origen de los conflictos entre la ciudad y el campo para lograr un equilibrio armónico está presente desde el inicio, así como la importancia de la belleza del paisaje antropizado entendida como la confirmación de este logro. El texto toma partido frente a los temas urbanísticos del

momento adaptados a la realidad nacional: 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 considera inherentes a los anteriores. Al respecto expresa: «[...] también se necesitan factores concurrentes de otra índole; como ser pensamientos, directivas, emociones que intervienen en el cumplimiento espiritual de la vida».²⁰

El *park-way* les da forma física a las ideas de Cravotto acerca del vínculo entre el ser humano y el territorio en el sentido más amplio. Por su condición de carretera escénica permite apreciar el paisaje en movimiento desde el automóvil a la vez que posibilita los intercambios requeridos por la vida moderna, mientras que por su escala regional controla la expansión metropolitana. Como hemos visto, estos cometidos son inherentes al modelo norteamericano. Pero Cravotto lo trasciende al concebir su *park-way* como una estructura que organiza el territorio en pequeñas «aldeas modernas», lo que permite recomponer la relación entre el ser humano y la naturaleza mediada por el trabajo artesanal y el cultivo autosuficiente, que redundan en 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 *park-way* como dispositivo de control.

La idea de organizar el territorio en aldeas formaba parte del debate disciplinar de las décadas de 1920 y 1930, vinculado a la planificación urbanística tanto en Inglaterra como en Estados Unidos, con el propósito de recomponer la naturalidad perdida por la vida en las metrópolis. En efecto, el tema fue tratado con motivo del Plan de Nueva York de 1929 por Clarence Perry y Raymond Unwin.²¹

En Gran Bretaña, H. de C. Hasting —editor de la *Architectural Review and Architect's Journal*— impulsó las ideas del *Townscape* en colaboración con Nicolas Pevsner y Gordon Cullen. Postulaban que la sociedad debía ser tratada como un «estado de la naturaleza» cuyos conflictos y contradicciones debían ser equilibrados por el urbanista mientras sus estructuras básicas de poder permanecían intactas.²² La base estética del *Townscape* era el Pintoresco.

18. Las imágenes están realizadas en óleo pastel sobre nueve chapones de madera aglomerada. El conjunto no está fechado, pero un recorte de la revista *Ingeniería Internacional* que forma parte de la serie 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 con otros croquis del *Park-way* entre los que se encuentra el croquis de la figura 2, reunidos bajo el título «La Aldea Feliz».

19. *Park-way atlántico-Aldea feliz*. Cartón n° 13, Fundación Cravotto.

20. Mauricio Cravotto. *Park-way atlántico*, 1.

21. El líder del Plan, Thomas Adams, se había formado profesionalmente con Ebenezer Howard y fue el primer presidente del *British Town Planning Institute*. Fabiana Oteiza Di Matteo, *Panoramas desde el asfalto*. El *Park-way* de Mauricio Cravotto [en línea] (Montevideo: FADU-Udelar, 2020), 96.

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 antioletolectivista unido a través de una cultura ecológica que permitiera desarrollar la diferencia individualizadora o «sesgo» de cada uno. Uno de los más sólidos exponentes del *Townscape* fue Thomas Sharp, quien durante las décadas de 1930 y de 1940 estuvo abocado a la relación entre la ciudad y el campo. Sus numerosas publicaciones llegaron a la biblioteca de la Facultad de Arquitectura entre 1940 y 1950. Sharp criticaba la *garden city* de Ebenezer Howard, a la que oponía la *town-country*. Opinaba que la ciudad jardín construía suburbio, mientras que la solución era mantener la antigua diferencia física entre la ciudad y el campo. La tierra circundante a las viviendas debían ser huertos, no jardines.

22. Anthony Raynsford, «Urban contrast and neo-Toryism: on the social and political symbolism of The Architectural Review's Townscape campaign», *Planning Perspectives* vol. 30, n° 1 (2015: disponible en: [http://eds.a.ebscohost.com.proxy.timbo.org.uy:2048/eds/detail/detail?vid=0&sid=d2c858d6-da9a-44c4-803d-ca2c-d9ceefd8%40sdc-v-sessmg-r02&bdata=jmxbmc9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%-3d#AN=99838502&db=asn](http://eds.a.ebscohost.com.proxy.timbo.org.uy:2048/eds/detail/detail?vidhttp://eds.a.ebscohost.com.proxy.timbo.org.uy:2048/eds/detail/detail?vid=0&sid=d2c858d6-da9a-44c4-803d-ca2c-d9ceefd8%40sdc-v-sessmg-r02&bdata=jmxbmc9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%-3d#AN=99838502&db=asn)): 98.

23. Emiliano Torterola, «Gemeinschaft y Gesellschaft en la metrópoli moderna: Apuntes sobre la sociología urbana en Simmel y Park», VI Jornadas de Sociología de la UNLP, 9 y 10 de diciembre de 2010, La Plata, Argentina, en *Memoria académica*: disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.5059/ev.5059.pdf

La oposición entre ciudad y campo es central en el debate intelectual moderno. En ese sentido, es pertinente remitirnos a la *Gemeinschaft* (comunidad) y la *Gesellschaft* (sociedad), dos categorías de la sociología alemana de fines del siglo XIX y principios del XX, establecidas por Ferdinand Tönnies, discutidas por Max Weber y retomadas por Georg Simmel. A cada una de ellas le corresponden 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 como «cálidas», en oposición a 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 redundaría en comportamientos de indolencia, aversión, reserva y anonimato. Es característico el fenómeno que produce la muchedumbre: cercanía corporal junto a distancia



FIGURA 3: CROQUIS PERTENECIENTE AL ÁLBUM «LA ALDEA FELIZ». VIVIENDA TIPO. CON LETRA 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.

espiritual, que provoca sentimientos de soledad y abandono. La urbe induce a una estilización de la vida: rarezas, extravagancias y caprichos, derivados de la voluntad de «ser especial» del ciudadano.²³

Cravotto se posiciona claramente a favor de la *Gemeinschaft*, pero sin renunciar a los avances tecnológicos y a la oferta cultural que proporciona la vida en la ciudad. Uno de los desafíos de su idea de *park-way* radica en mantener esta dualidad. El propósito de alcanzar el bienestar social por medio del desarrollo óptimo del individuo junto a su núcleo familiar gracias a un modo de vida integrado con la naturaleza 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.

El manuscrito titulado «Meditaciones, marzo-octubre 1938»,²⁴ redactado luego de su viaje a Alemania e Italia,²⁵ consta

24. Mauricio Cravotto, *Meditaciones*. Marzo a octubre de 1938.

Manuscrito sobre hojas blancas, identificadas con letras griegas. Mueble G. Fundación Cravotto.

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

de doce páginas con reflexiones sobre el *park-way*, la exaltación de la vida en las aldeas europeas en oposición a la ciudad moderna, y comparaciones entre la personalidad del campesino y el ciudadano:

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...²⁶

La propuesta de 1940 se nutre de esta sensibilidad. De ahí en más el *park-way* y la aldea se justifican mutuamente. En esta «urbanización agro-forestal» la tierra tiene «costo cero para la implantación de moradas». La casa aldeana es un «carmen», es decir, una vivienda junto a una porción de tierra destinada al huerto y al jardín. Comprende el cultivo productivo y el ornamental que embellece el entorno. La morada entonces es la vivienda en la tierra cultivada, condición indispensable para recuperar el contacto con la naturaleza. El propósito es inculcar el valor del trabajo, de la constancia, de la estabilidad y la corrección moral. La armonía alcanzada se manifiesta en el equilibrio espiritual del individuo. El habitante del campo es sencillo, posee una sabiduría sin erudición que obtiene 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 la capacidad de educar a la población y un efecto moralizador en razón de esta óptima relación, un ejemplo de medida trasladable al comportamiento humano:

26. Mauricio Cravotto. *Memorias*. Manuscrito. Inédito. Circa 1938.

27. Mauricio Cravotto, *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)*, 3. Mecanografiado. 1936. Mueble A. Carp. 7. Fundación Cravotto.

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.²⁷

La recuperación de la naturalidad perdida redundará en la salud integral de los habitantes, en el desarrollo en plenitud de

los aspectos tangibles e intangibles de la vida, lo cual no es otra cosa que la felicidad. La aldea es «feliz» porque allí el habitante encuentra el sentido de la vida en una relación armónica con la naturaleza. Esta operación sólo es posible gracias al arte, personificado en la figura del artista (arquitecto, paisajista y urbanista), quien es el único capaz de realizar esta mediación exitosa entre naturaleza y civilización:

La vivienda adherida a la naturaleza, compuesta con el paisaje. He ahí un ideal que se realizaría cuando la naturaleza inviolable en sus armonías contuviera armonías paralelas a aquella. Esto sólo se obtendrá si quien planea y realiza estas armonías es un artista.²⁸

Estas ideas tienen origen en el trascendentalismo, movimiento filosófico norteamericano que surgió en la segunda mitad del siglo XIX. 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».²⁹ 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».³⁰ El trascendentalismo a su vez se nutre de varias vertientes: el idealismo alemán a través de las obras de Immanuel Kant, 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.³¹ 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. 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. Ralph Waldo Emerson —líder del movimiento— 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».³²

28. M. Cravotto, *Park-way atlántico*, 10.

29. Ana L. Geora Santos, *Yermo: la relación entre la naturaleza y vida en los trascendentalistas norteamericanos del siglo XIX*. Tesis doctoral (Universidad Complutense de Madrid, 2016: disponible en: <https://eprints.ucm.es/35916/>), 41.

30. Ana L. Geora Santos, *Yermo*, 47.

31. Ana L. Geora Santos, *Yermo, Passim*.

32. Ana L. Geora Santos, *Yermo*, 46.

Ecós de estas ideas se pueden percibir en el texto que describe el *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».³³

El pensamiento de Emerson tuvo 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, impulsando la democratización del disfrute de la naturaleza, la preservación de la vida salvaje y la construcción de un imaginario basado en las sublimes extensiones de las estepas norteamericanas (*wilderness*). Mientras la arquitectura abrazaba los postulados del racionalismo y la ingeniería vial alcanzaba su apogeo, el *corpus* teórico desarrollado por el paisajismo configuró un reducto de la sensibilidad pintoresca, un reservorio que reivindicaba la naturalidad perdida por la vida en las grandes metrópolis, a la vez que los arquitectos del paisaje desarrollaban novedosas prácticas que integraban naturaleza y civilización. Paradójicamente, esto posicionó al *landscape design* a la vanguardia del pensamiento disciplinar de la época.

Hay acuerdo en que la obra de Henri Bergson (1859-1941) está fuertemente influida por las ideas de Emerson.³⁴ El filósofo francés tradujo el concepto de *vital force* de Emerson como élan vital. Sus obras eran de lectura obligada de los arquitectos uruguayos modernos, incluyendo a Cravotto, quien tenía en su biblioteca un ejemplar de *L'évolution créatrice* de 1920 y otro de *Las dos fuentes de la moral y la religión* de 1946. Bergson reivindica la intuición como fuente de conocimiento en oposición a la racionalidad y a la experiencia. Según esto, 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.

Sin embargo, el correlato que elabora Cravotto de estas referencias no se realiza sin tropiezos. El trasplante de la aldea a nuestro territorio causa extrañamiento, dado que el modelo de ciudad hispanoamericana está organizado en base al damero y

33. Mauricio Cravotto, *Park-way atlántico*, 9.

34. https://es.wikipedia.org/wiki/Henri_Bergson

la exclusión de lo rural, aun cuando se trate de pequeños conglomerados. La propuesta impulsa una modificación drástica del paisaje nacional, oponiendo al imaginario sobre la pradera suavemente ondulada el bosque productivo en permanente renovación, surcado por el automóvil. En términos simbólicos, sustituye un paisaje con reminiscencias pastoriles, cuya cualidad es la gracia, por otro que representa el hábitat de lo fantástico, lo sobrenatural y lo sublime. El bosque es concebido además como fuente de combustible y material de construcción para las viviendas, lo que implica una solución alejada de las pautas culturales y la tradición constructiva local.

En 1936 el *park-way* atlántico se dio a conocer a la opinión pública fuera del ámbito académico, en el marco de un clima de confrontación política entre el gobierno y el sector rural. Las medidas proteccionistas del mercado internacional derivadas de la crisis de 1929 habían provocado la caída de las exportaciones ganaderas en el Río de la Plata. La Federación Rural responsabilizó al gobierno de la época —el Consejo de Administración de mayoría batllista—, sentando las bases de la ascensión al poder de Gabriel Terra, 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». ³⁵ Es así como el 2 de abril de 1933, siendo presidente de facto, promulgó el decreto del 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— que se extendieron durante los siguientes tres años. El decreto tenía como objetivos 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. Contemplaba dos opciones de cultivo: «la agricultura en general con una mínima forestación, o la forestación intensiva». ³⁶ Los sectores ganaderos vinculados a la Asociación Rural resistieron fuertemente el decreto, apelando a toda clase de mecanismos para evitar su puesta en práctica.

En octubre de 1936 Cravotto dio a conocer su propuesta basada en la producción agrícola y forestal, en lo que parece un

35. Nelly Da Cunha, «La Federación Rural ante la dictadura de Gabriel Terra: el cultivo obligatorio de la tierra», en *El Uruguay de los años treinta*, ed. Oribe Cures et al. (Montevideo: Banda Oriental, 1994), 66–67.

36. Nelly Da Cunha, «La Federación Rural», 74–83.

intento del oficialismo por obtener el apoyo de la opinión pública. A fines del mismo año, luego de un proceso desgastante para el gobierno de Terra, se produjo el fracaso definitivo de su implementación. El texto de la propuesta difundido por la radio oficial detallaba 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».³⁷

Entre 1945 y 1955 Cravotto compiló, corrigió y produjo nuevos escritos que proponían una red de *park-ways* 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»,³⁸ 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»,³⁹ en el que recoge todo su saber disciplinar hasta el momento. En la nueva versión deja de lado la experiencia recreativa de las carreteras escénicas, para centrarse en los beneficios productivos y sociales para el país. El discurso también se aparta de la elucubración romántica sobre la aldea, para enfocarse en la problemática nacional: la carencia de vivienda digna para la mayoría de los trabajadores rurales,⁴⁰ 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 de 1950. El lenguaje se torna menos abstracto e incorpora la palabra «colonización», alineado con el impulso que sectores progresistas rurales le dieron a la Ley 11.029 de 1948, conjuntamente con el apoyo de la academia y la participación del arquitecto Carlos Gómez Gavazzo.⁴¹

La red de *parkways* y las aldeas asociadas se vuelven un constructo inseparable; es la forma física del saber disciplinar de Cravotto al servicio de la sociedad, que años después de la publicación de su teoría seguía reflexionando sobre el *park-way*. En 1960 el urbanista imaginaba un futuro de seres humanos libres y sensibles, pobladores de aldeas felices alejadas de las grandes

37. Mauricio Cravotto, *Park-way atlántico*, 7.

38. Mauricio Cravotto, «Una teoría para la vivienda», *Mundo Uruguayo* (6 de agosto de 1953). Fundación Cravotto.

39. Mauricio Cravotto. «La Aldea Feliz. Una teoría para distribuir armónicamente la población en crecimiento del Uruguay», *Acción* (24 de agosto de 1955). Fundación Cravotto.

40. Lucio de Souza, *Imaginaris rurales. El modelo de afincamiento en la Planificación Rural del Uruguay de Carlos Gómez Gavazzo* (Montevideo: Udelar, 2019), 20–27.

41. La Ley 11.029, del 12 de enero de 1948, creó el Instituto Nacional de Colonización.

ciudades que priorizarán el respeto al medio ambiente por sobre el progreso tecnológico:

Ponerse de nuevo al ritmo de la naturaleza con paciencia y noción de ciclos. Recrear 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 [...].⁴²

El *park-way* de Cravotto contribuye a generar un imaginario paisajístico nacional que pretende superar la dicotomía ciudad-campo desde una sensibilidad masculina, conservadora y pintoresca basada en los valores de la armonía y la medida. 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 ubicación 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. 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 que abrevia de distintas fuentes conforma un todo coherente signado por el propósito de sintetizar los antagonismos. Las ideas de Carlos Vaz Ferreira sobre la propiedad de la tierra se entrelazan con las visiones trascendentalistas sobre la naturaleza y el mundo, por mencionar las más evidentes dentro de una atmósfera intelectual mucho más amplia, que buscaba integrar la racionalidad científica con la intuición. La dimensión filosófica y moral del *park-way* es tributaria de las diversas corrientes que nutrieron al paisajismo norteamericano, que establecieron el vínculo entre naturaleza y moral mediado por el arte. Confluyen otras vertientes, como el pensamiento alemán en relación a 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 disciplinar sobre la metrópolis durante la primera mitad del siglo XX.

42. Mauricio Cravotto, *Manuscrito del insomnio*, 2. Mueble G. Fundación Cravotto.

La propuesta integra la experiencia disciplinar de Cravotto, las impresiones de su viaje a Alemania e Italia de 1938, y del *City Planning, Landscape design* y *Townscape* anglosajón. 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 desde una visión académica alineada al debate urbanístico de la primera mitad del siglo XIX, para enmarcarse posteriormente en las preocupaciones de los años 40 y 50 del siglo XX sobre la problemática rural de Uruguay. Es 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».

Fuente de las imágenes

1. a 3. *Fondo documental de la Fundación Cravotto.*