

EL PENSAMIENTO URBANÍSTICO DEL ARQUITECTO MAURICIO CRAVOTTO.

Carlos Baldoira
UdelaR, Uruguay

Resumen

El acceso al fondo documental perteneciente a los arquitectos Mauricio y Antonio Cravotto ha permitido desarrollar el proyecto de investigación “El pensamiento urbanístico de Mauricio Cravotto”. El proyecto enfrenta un doble desafío, por una parte, la reconstrucción del pensamiento urbanístico de Cravotto a través del análisis de sus proyectos, escritos y demás documentación disponible en el Fondo Cravotto. Por otra parte, establecer las múltiples interacciones entre ese pensamiento, el campo disciplinar y el resto de los procesos de modernización que tienen lugar simultáneamente en Uruguay. La presente ponencia se centra en el primero de esos desafíos.

Abstract

The access to the documentary fund belonging to the Architects Mauricio and Antonio Cravotto has allowed the development of the investigation project “The urban thought of Mauricio Cravotto”. The project involves a double challenge, on the one hand, the reconstruction of Cravotto's urban thought through the analysis of his projects, writings and other documents available in the Cravotto Fund. But, on the other hand, it also involves establishing the multiple interactions among that thought, the disciplinary field, and the rest of the modernization processes taking place simultaneously in Uruguay. This presentation focuses in the first of the mentioned challenges.

**FONDO DOCUMENTAL // URBANISMO // HISTORIA
DOCUMENTARY FUND // TOWN PLANNING // HISTORY**

El trabajo con fondos documentales reviste una importancia invaluable para la investigación histórica, al ofrecer al historiador la posibilidad de tomar contacto directo con documentos íntimamente relacionados en términos de tiempo y espacio con el hecho a estudio y que en cierta medida forman parte de él. Dependiendo de las características del fondo documental, éste podrá contener piezas documentales vinculadas al proceso de diseño en el sentido más restrictivo del término: planos, croquis, maquetas, planillas de cálculos, etc., así como cartas, notas, recortes de prensa, libros, escritos personales, etc., que hablen de las peripecias del proceso de proyectación, del vínculo con clientes, empresarios y colegas, de sus reflexiones en torno a diversos temas, etc.

En el caso de la obra construida, sobra decir que el documento jamás podrá sustituir a la propia edificación. El proyecto, expresado mediante dibujos y memorias escritas, refiere a la representación de una idea que puede materializarse o no en la construcción de un edificio, y aún en caso de hacerlo, el edificio construido puede presentar diferencias con el proyectado.

Al mismo tiempo, trabajar con archivos o con fondos documentales en lugar de documentos aislados, además de facilitar la verificación de la autenticidad de la información, favorece la visión de conjunto de la obra y/o del pensamiento arquitectónico a estudio. Dependiendo de las características del fondo, será posible encontrar en él valiosa información que permita comprender de manera más cabal el proceso de diseño, las exigencias y condicionantes a las que responde y su ubicación en relación a la trayectoria de el o los autores.

Tomar contacto con el documento permite asumir el desafío de investigar desde la visión del propio investigador, suprimiendo intermediarios y minimizando las distorsiones debidas a lecturas previas realizadas por otros investigadores, en otros momentos históricos y con una subjetividad diferente. Sumergirse en el fondo documental abre la puerta a descubrir elementos nuevos que, o bien eran desconocidos para los historiadores, o bien habían sido ignorados, inadvertidos u ocultados por otros investigadores.

El uso intensivo del documento, leerlo todo, suponiendo que todo es significativo, permite asumir el desafío de investigar desde un abordaje distinto lo ya investigado, haciendo posible que, en lugar de buscar en el documento las respuestas ya encontradas, sea el propio documento el que sugiera las nuevas preguntas. Poner a prueba la validez de los conocimientos previos, de lo que otros dijeron sobre el objeto de estudio y someter a este a nuevas interpretaciones.

-o-

Según la definición de la Real Academia Española, un Archivo es un “conjunto de documentos que una persona, una sociedad, una institución, etc., producen en el ejercicio de sus funciones o actividades”. El Consejo Internacional de Archivos, en su Diccionario de Terminología Archivística lo define como

uno o más conjuntos de documentos, sea cual sea su fecha, su forma y soporte, acumulados en un proceso natural por una persona o institución pública o privada en el transcurso de su gestión, conservados, respetando aquel orden, para servir como testimonio e información para la persona o institución que los produce, para los ciudadanos o para servir de fuentes de historia.

Constituyen parte de la memoria colectiva, legando a las futuras generaciones un valioso volumen de información acerca de una determinada actividad. Más allá del indiscutible valor *per se* la preservación de las fuentes documentales, estas sólo cobran sentido cuando se las interroga.

Para constituirse en una fuente de información confiable, todo archivo debe cumplir cuatro condiciones claves: i) autenticidad: debe estar compuesto por documentos originales, creados en el momento específico y por actores claramente identificables; ii) fiabilidad: debe poder establecerse la naturaleza del vínculo entre el documento y el archivo; iii) integridad: el archivo debe presentar un grado de completitud alto, minimizándose los faltantes; iv) accesibilidad: los documentos que componen el archivo deben estar dispuestos para ser consultados fácilmente por el investigador. Los archivos y los fondos documentales deben someterse a crítica de la misma manera en que se somete a crítica a toda fuente documental.

-0-

Desde su creación, el Instituto de Historia de la Arquitectura (IHA) ha demostrado una especial preocupación por el manejo y la preservación de las distintas fuentes documentales originadas en el trabajo de arquitectos y otros técnicos nacionales vinculados a la arquitectura, el urbanismo y ramas del diseño afines. En tanto único centro de investigación en historia de la arquitectura en el Uruguay, el IHA se ha constituido en un receptor “natural” de donaciones de valiosos documentos, colecciones, fondos documentales y archivos.

El grado de integridad o “completitud” de estos fondos es muy variado, al igual que el tipo de documentos que ha sido posible obtener. Mientras que algunos fondos han permanecido relativamente completos, en otros los faltantes superan a las existencias. Del mismo modo, así como en algunos casos predominan las piezas gráficas – principalmente planos-, en otros se dispone de abundante materiales escritos. Otro elemento no menos importante a tener en cuenta es que en todos los casos, una vez cerrados los estudios que los originaron, no fue mantenido por los herederos su orden original antes de donarlos al IHA.

Sin lugar a duda son muchos los fondos documentales que permanecen en manos de sus herederos. Lamentablemente, en la inmensa mayoría de los casos permanecen cerrados a los investigadores, “embalados” a la espera de poder ser abiertos, organizados y puestos a disposición de investigadores y público especializado.

Dentro de los fondos documentales que actualmente se encuentran en poder de sus herederos, el de los arquitectos Mauricio y Antonio Cravotto constituyen un caso singular. Ubicado en la casa – taller donde residieron y trabajaron el arquitecto Mauricio Cravotto y su hijo Antonio, también arquitecto, mantuvo hasta nuestros días la estructura, organización y documentación generados en el estudio cuando estaba activo. Si ya es poco usual encontrar un fondo documental tan completo, más raro es aún encontrar que esos documentos se conserven en el mismo local, en los mismos muebles y, en términos generales, en el mismo orden que tenían durante la etapa activa del estudio.

El resto de la construcción, destinado a la vivienda propiamente dicha, se mantiene en similares condiciones, conservando el mobiliario original y la misma disposición que cuando Mauricio Cravotto residía allí. La similitud entre las fotos de época y las fotos actuales es sorprendente. Se trata, además, de una casa “viva”, ya que la viuda del arquitecto Antonio Cravotto aún reside en ella, junto con sobrinos y huéspedes

eventuales. Esta unidad fondo documental – estudio - vivienda - mobiliario – confieren al conjunto un valor superior al de la suma de sus partes.

-o-

El Fondo Cravotto

Kalinen, tal la denominación de la casa-estudio, fue realizada entre 1931 y 1932 para alojar la residencia familiar y el taller del arquitecto Mauricio Cravotto. Ocupa la totalidad de un predio en esquina de 18 metros por 14 y se desarrolla en cuatro niveles que se retranquean sobre ambos frentes. En la planta baja se alojan el garaje, el estudio o taller, la sala de calderas, ocupada luego como taller de pintura por la esposa de Antonio, y como parte del archivo del estudio por el propio Antonio.

El estudio, que ocupa la mayor parte de la planta, se vincula con el exterior a través de ventanas horizontales con vidrios esmerilados, ubicadas sobre el borde superior del muro perimetral, que impiden las vistas directas y posibilitan una iluminación clara y difusa sobre el plano de trabajo. A él se accede desde el hall de acceso y a través del área de escritorios, que oficia de espacio de transición hacia el área central, de la que la divide la biblioteca.

El área central está ocupada por las mesas de dibujo. Es abrazada por el deambulatorio, conformado por el archivo de planos sobre la esquina noroeste, por el sillón adosado al muro y cerrado por la estufa de carbón. El encasetonado del techo se une a las luminarias que cuelgan sobre las mesas para comprimir el espacio de trabajo que adquiere indudables connotaciones sacras.¹

Las plantas superiores alojan la residencia privada y en el primer nivel se ubican las zonas comunes que se vuelcan sobre una amplia terraza y reciben el sol del norte. Este jardín suspendido contiene una fuente y es soportado por la potente estructura de hormigón visible en el taller. El segundo nivel corresponde a los dormitorios y el tercero aloja un estudio para el hijo, Antonio, en ese entonces estudiante de arquitectura. Su retranqueo permite coronar la casa con una terraza abierta rodeada por una cornisa sostenida por pilares de sección cuadrada.

El equipamiento interior fue completado por Cravotto entre 1936 y 1946. Realizó el diseño de la biblioteca y el mueble de música, de la mesa del comedor en nogal italiano, las sillas de madera curva en palo de rosa y las luminarias de referencia decó. El blanco de las paredes resalta los colores vivos del tapiz de Dakar sobre la estufa y se opone al verde oscuro del pavimento monolítico dividido en sectores por listones de bronce que recibe las alfombras de Tebris. Unos sillones son de pana oscura y otros están tapizados con telas de procedencia italiana. El estado de conservación de la casa, de los interiores y del archivo es excelente gracias a los cuidados del arquitecto Antonio Cravotto, de su viuda y de sus familiares.

La construcción fue declarada, con todo su contenido, Monumento Histórico Nacional por la Comisión de Patrimonio Histórico en 1990. Actualmente es regida por la Fundación Cravotto, creada por los familiares para hacerse cargo de la conservación y divulgación del acervo.

-o-

¹ Baldoira, C.; Fernández, M.; Méndez, M. “Kalinen, la casa del arquitecto Mauricio Cravotto”. Montevideo, 2015.

El fondo documental casa-estudio del arquitecto Cravotto cuenta con una biblioteca con más de dos mil doscientos libros, la mayoría vinculados a temas de arquitectura, urbanismo, geografía, preservación del patrimonio, artes plásticas y literatura. Complementa a esta biblioteca una amplia hemeroteca compuesta por colecciones de revistas de arquitectura y urbanismo de origen nacional, italiano, francés y alemán, entre otros, que abarcan desde los años 1920 a 1980. Una cantidad difícil de calcular de recortes de prensa, folletos, revistas sueltas y pequeñas publicaciones se encuentran dispersos en biblioratos, sobres y cajas en los distintos muebles y estantes del estudio.

En el estudio se atesoran valiosos documentos gráficos de la carrera estudiantil – principalmente de Mauricio Cravotto–, incluidas piezas originales de los grandes proyectos y sus apuntes y croquis del viaje de estudios del Gran Premio de Arquitectura. Figuran también piezas aisladas de proyectos presentados en diversos concursos de arquitectura por Mauricio Cravotto. Una colección de más de mil fotos atestiguan el proceso de construcción del Palacio Municipal de Montevideo.

En las distintas planeras se conservan originales y copias de los esquicios, estudios previos y láminas finales de los distintos proyectos urbanos realizados por Mauricio Cravotto. Dispersos entre biblioratos y carpetas se encuentran apuntes, manuscritos, “meditaciones”, textos éditos e inéditos sobre urbanismo, guías de clase, bibliografías, actas y comunicaciones referidas a su trayectoria docente, principalmente al frente del Curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajística y del Instituto de Urbanismo. Finalmente cabe consignar una vasta colección de cartas y postales, fruto de una intensa actividad epistolar –pública y privada–, con colegas y personalidades de la región, de Europa y de los Estados Unidos de Norte América.

A esto se agrega un importante volumen de documentación correspondiente al arquitecto Antonio Cravotto vinculados a su producción arquitectónica como profesional liberal, a su labor docente y a su acción en el campo de la defensa y preservación patrimonial, muy especialmente en Colonia del Sacramento.

-0-

El Arquitecto Mauricio Cravotto, Urbanista

El acceso al Fondo Documental de los Arquitectos Mauricio y Antonio Cravotto - cerrado durante muchos años-, ofrece una oportunidad única para la investigación del pensamiento urbanístico del Arq. Mauricio Cravotto. A pesar de la trascendencia de su obra como arquitecto, urbanista y docente, esta ha sido escasamente investigada, prevaleciendo una visión parcial -y a menudo errónea- de su pensamiento disciplinar.

Mauricio Cravotto fue quizá el urbanista uruguayo más importante de la primera mitad del siglo XX. Nacido en el año 1893 y fallecido en 1962 en Montevideo, supo aunar la práctica profesional, la docencia y la investigación a lo largo de una extensa trayectoria que tuvo lugar a lo largo de las décadas de 1920 a 1950 inclusive.

Graduado a fines de 1917 como el mejor alumno de su generación, ganó el concurso del Gran Premio de la Facultad de Arquitectura, cuyo premio consistió en un viaje de estudios que lo llevó a recorrer durante dos años el continente americano y Europa. A su regreso al país, casi de inmediato comenzó su carrera como docente en la Facultad de Arquitectura, ocupando los cargos de Profesor de Composición Decorativa (1921 - 1952), Profesor de Proyectos de Arquitectura (1925 - 1952) y Profesor de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajística (1925 - 1952). En el año 1936 fue uno de los fundadores del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, del cual fue director.



Arquitecto Mauricio Cravotto. Fuente: Fondo Cravotto.

El grueso de su producción arquitectónica –una parte considerable de la cual se originó a partir de concursos públicos-, se concreta en los años veinte y principios de la década del treinta. Entre sus obras más destacadas caben señalar el Montevideo Rowing Club (1923), el Edificio Frugoni (1927), el Pabellón Uruguayo para la Exposición Internacional de Sevilla de 1929, el Rambla Hotel (1931), su vivienda propia (1933) y el Palacio Municipal de Montevideo –concurado en dos oportunidades, en 1924 y en 1929–cuya construcción acompañó como Director de Obra hasta su muerte.

Sin menospreciar el valor de su obra edilicia, sus aportes más relevantes fueron en el campo del urbanismo, tanto desde el ámbito académico como desde el ejercicio liberal de la profesión. Sus trabajos en este campo pronto obtuvieron el reconocimiento de sus colegas a nivel nacional e internacional, habiendo sido recogidos por diversas revistas y publicaciones especializadas de Uruguay, Argentina, Brasil, España y los Estados Unidos.

Entre sus principales planes urbanísticos figuran:

- el Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo, presentado al gobierno municipal en 1930,
- la propuesta de Parkway Atlántico, elaborada entre los años 1932 y 1936,
- el Anteproyecto del Plan Regulador de la ciudad de Mendoza, Argentina, presentado en 1941,
- la urbanización turística “El Reposo del Pinar”, sobre la costa platense cercana a Montevideo, proyectado en 1947,
- el proyecto de urbanización de la península de Punta Ballena, de 1949,
- el Pre-Plan para la ciudad de Mercedes, de 1960.

A lo largo de su vida Mauricio Cravotto fue construyendo a nivel internacional un cúmulo de vínculos con destacados arquitectos, urbanistas y críticos. Así, por ejemplo, en los Estados Unidos conoció a Claude Fayette Bragdon, con quien intercambió correspondencia durante algún tiempo; en París, fue alumno de Marcel Pöete en la

Sorbona y de León Jaussely en su *atelier*. Con Karl Brunner mantuvo un intenso contacto epistolar y personal, al igual que con Alberto Sartoris, Francis Violich – quienes mencionaron en sus publicaciones la labor urbanística de Cravotto– y con Richard Neutra.

En Argentina su influencia fue particularmente intensa en la década del treinta, habiendo desarrollado un Cursillo y Exposición de Urbanismo en la Universidad de Buenos Aires y otro cursillo en la ciudad de Rosario. Estrechó vínculos con Carlos María DellaPaolera y con Fermín Beretervide, además de mantener un fluido contacto personal y epistolar con los miembros del Cirpac argentino.

En Brasil dictó en Río de Janeiro una Conferencia y Exposición de trabajos de alumnos de la Facultad de Arquitectura de Montevideo, estrechando lazos con arquitectos como Galvão y Morales De los Ríos. Dictó cursillos de arquitectura y urbanismo en Porto Alegre, siendo reconocido por el Instituto de Arquitectos del Brasil.

Por otra parte, la docencia y su labor al frente del Instituto de Urbanismo en la Facultad de Arquitectura de Montevideo le facilitaron numerosos contactos con arquitectos de toda la región, algunos de los cuales viajaban a Montevideo desde Paraguay, Chile, Argentina o Brasil expresamente para estudiar con Mauricio Cravotto. Entre estos últimos, figuraron los brasileños Eduardo Paiva y Luiz Arthur Ubatuba Da Farías, que desarrollaron posteriormente una intensa actividad en el Estado de Río Grande do Sul.

Mauricio Cravotto fue un amplio conocedor de las principales corrientes del pensamiento arquitectónico y urbanístico que tenían lugar en Estados Unidos y en Europa, así como de los principales planes urbanos que se desarrollaban en Sudamérica por entonces. A través de sus vínculos personales y de los viajes de estudios pudo tomar contacto directo con un amplio abanico de corrientes urbanísticas que, con distinto grado de convergencia o divergencia, coexistían entonces en la construcción de la modernidad.

Su pensamiento urbanístico fue construyéndose manera progresiva y sostenida, hasta condensarse en la propuesta en la que Cravotto buscó sintetizar lo medular de su concepción urbanística: “La Aldea Feliz”. Ya su denominación revela la esencia de ese pensamiento, portador de un marcado carácter romántico, que valora el contacto del hombre con la naturaleza y la vida social de las pequeñas comunidades –a menudo, de la mano de imágenes pintorescas, tal vez idílicas– por encima de las grandes metrópolis.

Al promediar el siglo XX, la teoría urbanística desarrollada por Mauricio Cravotto comenzó a ser cuestionada a nivel local desde otras corrientes de pensamiento. A nivel disciplinar y de la práctica profesional, paulatinamente van cobrando mayor importancia otras posturas urbanísticas que venían desarrollándose en el país al mismo tiempo que las suyas, hasta que finalmente logran imponerse como postura dominante en el panorama local.

Estos cambios estuvieron íntimamente vinculados a un radical proceso de transformaciones que tuvieron lugar en la Facultad de Arquitectura. En el año 1952, la puesta en marcha del nuevo plan de estudios determinó un significativo cambio de rumbo en relación al anterior plan, que había sido inspirado en el de la *École des BeauxArts* de París. El nuevo plan incorporó un cuerpo doctrinario más afín a las ideas del movimiento moderno plasmadas en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna y a las ideas de Le Corbusier.

El Plan del 52 introdujo una nueva estructura de cursos y materias, que respondían a una concepción pedagógica más *aggiornaday* a la búsqueda de un mayor compromiso

con la sociedad. Estos cambios –impuestos tras una dura ofensiva en contra los principales referentes del viejo plan– llevaron al alejamiento de docentes de larga trayectoria en la Facultad, entre ellos el arquitecto Mauricio Cravotto.

A partir de entonces, cobraron relevancia otras personalidades más representativas de la nueva formulación, las que a la postre habrían de desarrollar una valiosa labor en la Facultad de Arquitectura. Entre esas figuras destaca el arquitecto Carlos Gómez Gavazzo, quien durante años había compartido tareas con el propio Cravotto en el Instituto de Urbanismo. Rápidamente, la figura de Gómez Gavazzo cobra mayor peso y se constituye en el principal referente del urbanismo en Uruguay durante el siguiente cuarto de siglo, desplazando a un segundo plano a la obra y a la teoría urbanística desarrollada por Cravotto.

En esa Facultad de Arquitectura modernizada, Cravotto se convierte en símbolo de “lo viejo”. Sus proyectos, propuestas y reflexiones teóricas rápidamente cayeron en el olvido. El Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo –el único “sobreviviente”–, fue reinterpretado a través de una mirada *ciamista*, mistificando acaso la supuesta influencia de Le Corbusier durante su visita a Montevideo en el año 1929.

La historiografía local ha sido particularmente omisa en el abordaje del urbanismo moderno en el Uruguay. Los vacíos de conocimiento identificados refieren tanto a la comprensión directa de sus propuestas como a su inserción en el contexto histórico y disciplinar de su tiempo, incluso en el caso del Plan Regulador de Montevideo.

Afortunadamente, en el transcurso de la última década diversos trabajos de investigación han abordado el proceso de construcción de la modernidad en la arquitectura y el urbanismo nacionales, aportando nuevos datos y nuevas lecturas. El acceso al fondo documental que perteneciera a los arquitectos Mauricio y Antonio Cravotto –virtualmente cerrado tras la muerte de Antonio–, ha abierto la posibilidad de investigar el pensamiento urbanístico del arquitecto Mauricio Cravotto a partir de una base documental robusta, que incluye numerosos documentos originales.

Lo hasta aquí expuesto parece validar la pertinencia del tema como proyecto de Tesis Doctoral: “El pensamiento urbanístico de Mauricio Cravotto”. Este supone asumir un doble desafío: por un lado, la propia re-construcción del cuerpo conceptual –explícito e implícito– y la estructura vertebral del pensamiento urbanístico de Cravotto, y por otro lado, establecer las múltiples interacciones entre éste y el campo disciplinar a nivel nacional, regional e internacional y con el resto de los procesos de modernización –económica, social, institucional, cultural– que simultáneamente tienen lugar en Uruguay.

-0-

El pensamiento urbanístico de Mauricio Cravotto constituye un cuerpo de conceptual que fue desarrollando a lo largo de su vida, desde sus días de estudiante y hasta su paulatino retiro de la actividad profesional, constituyendo un *continuum* en el que se articulan sus anhelos, sus pensamientos y “meditaciones”², los viajes de estudio, los proyectos urbanísticos, los cursos –teóricos y prácticos que dicta en la Facultad de Arquitectura, e incluso su obra arquitectónica, en especial el Palacio Municipal de Montevideo.

Este *continuum* comienza a gestarse en Cravotto muy tempranamente, quizá en sus días de estudiante de la Facultad de Arquitectura, donde además de haber sido uno de los

² Con el nombre de “meditaciones” figuran diversos manuscritos de Mauricio Cravotto en los que reflexiona o simplemente señala sus impresiones sobre temas variados.

alumnos predilectos del Prof. José P. Carré, se recibió con el mejor promedio de toda la Universidad. O durante el viaje de estudios de casi tres años de duración que lo llevó a recorrer Sudamérica, los Estados Unidos y Europa entre 1918 y 1922.

Pero, es en el año 1925 que tiene lugar el primer gran hito de ese camino. Es el año de centenario de la Declaratoria de la Independencia y de la revisión del Plano Regulador de Montevideo de 1912, elaborado luego del Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Pública en Montevideo, de 1911. Y es también el año en que Mauricio Cravotto asume el cargo de Profesor titular del curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajística, de la Facultad de Arquitectura, cargo que desempeñará durante más de un cuarto de siglo.

El siguiente hito, sin duda el más conocido, es la elaboración del Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo, una iniciativa promovida desde el ámbito de la sociedad civil, en el marco del primer centenario de la Jura de la Constitución de la República. A partir de esta propuesta, el gobierno municipal creará, tres años más tarde, su oficina de urbanismo, sobre la base conceptual del urbanismo científico promovido por Cravotto. En el Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo muchos de los conceptos y propuestas que Cravotto desarrolló a lo largo del *continuum* de su pensamiento urbanístico.

Una de esas propuestas es la del *Park-way*. Concebido en el Plan del treinta como articulación de la naturaleza al interior de la ciudad, en los años siguientes Cravotto lo reformula como una propuesta de urbanización a escala nacional, dando lugar a su propuesta de Park-way Atlántico, que retomará luego en la Aldea Feliz en forma aún más extensiva.

A mediados de la década del treinta, en el año 1936, se funda el Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, ocupando su Dirección el arquitecto Mauricio Cravotto. Su labor al frente de dicho instituto le valió el reconocimiento de sus colegas de la región, proyectando su figura a nivel internacional. Es así que, en el año 1941, junto a un grupo de urbanistas argentinos gana el concurso para la elaboración del Plan Regulador de la ciudad de Mendoza, cuyo anteproyecto presentan al año siguiente. En él se recogen muchos de los conceptos que Cravotto abrigara a lo largo de la década anterior en sus distintas propuestas y en sus cursos de la Facultad de Arquitectura.

En paralelo, Cravotto fue construyendo la síntesis de su propio pensamiento urbanístico a través de una propuesta teórico – práctica cuyo nombre revela es espíritu de la misma: La Aldea Feliz. Esta propuesta fue publicada en el año 1955 –a un cuarto de siglo de haber elaborado el Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo– bajo el nombre de “Una teoría para distribuir armónicamente la población en crecimiento en el Uruguay. La Aldea Feliz”. Una síntesis realizada en la madurez de su vida y ya alejado de la actividad docente, a la que renunció a comienzos de 1953.

El viaje del Gran Premio de Arquitectura. 1918 - 1921

A seis meses de graduado Cravotto gana el primer concurso del Gran Premio de la Facultad –con el proyecto “Un Palacio de los Congresos Internacionales”–, cuyo premio consistía en una beca de viaje de formación de dos años en el extranjero. Al mismo tiempo, por ser alumno graduado con mayor promedio de toda la Universidad en ese año, se hizo acreedor a la “Beca Diplomática”, lo que permitió extender su viaje a tres años, recorriendo Sudamérica, Estados Unidos y Europa.

El viaje de estudios era ante todo de un viaje de asimilación de la cultura académica de los países centrales, y formaba parte de una política de Estado enmarcada en el proceso

de modernización del país impulsado por el batllismo. Entre las misiones asignadas al becado, éste debía visitar el mayor número posible de universidades y museos, e inscribirse además en algún curso de la Escuela de Bellas Artes de París.

Si bien la mira de la beca estaba puesta en Europa, particularmente en París, el viaje comienza con un maratónico recorrido por Sudamérica, cruzando en tren de océano a océano –Buenos Aires, Mendoza, Valparaíso– y de allí en barco remontando la costa del Pacífico –Chile, Perú, Ecuador–, para cruzar el canal de Panamá y seguir curso hasta Nueva Orleans y de allí, en tren, a Nueva York.

La permanencia en Europa del conflicto bélico de la primera guerra mundial propició una mayor permanencia de Cravotto en los Estados Unidos, país que recorrió de costa a costa, de Nueva York a California, ida y vuelta ¡en automóvil!. De esta recorrida quedaron profundas huellas en el joven Cravotto, que pronto habrán de evidenciarse en su teoría urbanística.

En su recorrida por los Estados Unidos toma contacto con la arquitectura colonial hispánica norteamericana. Siendo aún estudiante, Cravotto había participado una “misión de estudio” sobre la arquitectura de la Colonia del Sacramento, donde había tomado contacto directo con las ruinas coloniales, algo que debe haber recordado durante su pasaje por Argentina, donde mostró un marcado interés por la arquitectura colonial y las ruinas de las grandes iglesias destruidas por un terremoto en el siglo XIX en la ciudad de Mendoza. La experiencia norteamericana le permitió a Cravotto tomar contacto con una arquitectura hispánica distinta a la de sus experiencias anteriores.

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*.

Durante su periplo por universidades estadounidenses, Cravotto se muestra impresionado por los campus universitarios, a los que ve como centros culturales de primer nivel. En breve, intentará aplicar esos conceptos en el proyecto para el Centro Cultural del Parque Batlle de Montevideo –que realiza estando aun en pleno viaje–, algo que retomará en los anteproyectos de los planes reguladores de Montevideo y de Mendoza.

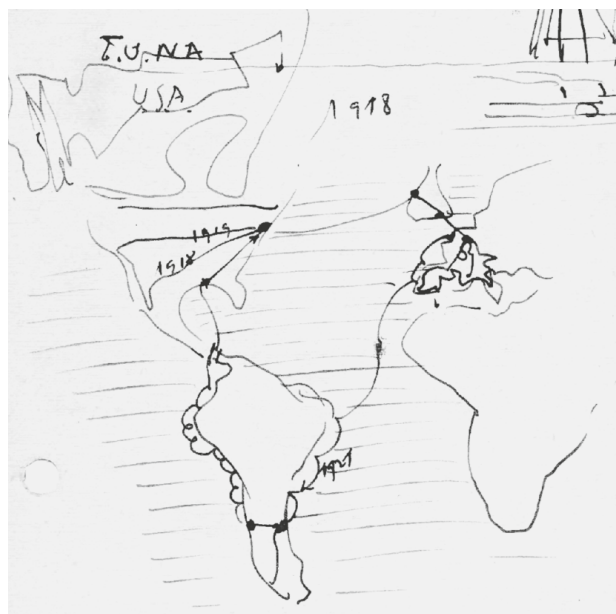
El otro gran programa de escala urbana que llama su atención en los Estados Unidos son los Centros Cívicos, tan difundidos por el movimiento City Beautiful. Casi de inmediato a su regreso a Montevideo, en el año 1921, publica un artículo sobre el tema en la Revista Arquitectura. Esta admiración por los centros cívicos lo acompañará a lo largo de toda su vida, y ha de constituirse en una pieza fundamental de su pensamiento urbanístico, que aplicará en los planos reguladores de Montevideo, en 1930, y de Mendoza, en 1941, y a numerosos planes parciales para Montevideo, como el Centro Cívico Municipal, entorno al edificio del Palacio Municipal proyectado por él mismo.

Coincidiendo con el final de la primera guerra mundial, Cruzando cruza el Atlántico para recorrer Europa. Se dirige primero a Gran Bretaña, donde se interesa por la arquitectura gótica, predilección que mantendrá a lo largo de toda su estadía en el viejo continente. De allí se dirige a España, donde descubre la arquitectura popular y los pequeños enclaves o villas rurales, pero también las maravillas de la Alhambra y la obra de Antonio Gaudí.

Luego visita Italia, y allí Pádova, la tierra de sus ancestros, donde toma contacto con sus familiares y con la vida aldeana de la región. Recorre las principales ciudades italianas, entre ellas Roma, Florencia y Venecia, su gran paradigma de urbano. Pero el punto obligado del viaje del Gran Premio de la Facultad de Arquitectura era París, donde las bases establecíanla obligación de inscribirse en alguno de los cursos de la Escuela de Bellas Artes de París.

De sus andanzas por la capital de Francia se sabe que participó en los cursos de verano de la Universidad de París –La Sorbona–, donde asistió a las conferencias de los profesores M. Scheider sobre “Arte francés contemporáneo”, Marcel Pöete, sobre “La evolución contemporánea de París”, y M. Pirro, sobre “Música francesa contemporánea”. Asistió a las sesiones de dibujo con modelo vivo en la *Grande Chaumière* e ingresó al Atelier del Prof. León Jaussely.

Finalmente, se inscribió en los cursos de la Escuela Nacional de Bellas Artes de París, entre los que figuraban los de los profesores Brandon (stereo), Jaussely (Historia de la Arquitectura), Cartau (Descriptiva), Guadet (perspectiva) y Mayeux (decoración). Una agenda intensa que abarcó un amplio abanico temático: música, arte, historia urbana, dibujo, geometría y proyecto arquitectónico, que fortalecieron en Cravotto una formación cultural integral que en el futuro será reconocida y celebrada por sus estudiantes en la Facultad de Arquitectura en Montevideo.



Mauricio Cravotto. Croquis del recorrido del viaje de 1918 a 1921. Fuente: Fondo Cravotto

Entre todos estos nombres hay dos que destacan particularmente por su influencia en Cravotto, uno de ellos es el de Marcel Poëte, un interesante personaje de la cultura y el urbanismo francés de comienzos del siglo XX, un bibliotecólogo devenido en urbanista, fue director de la Cátedra de Historia de París en la Escuela Práctica de Altos Estudios, Secretario de la Comisión del Antiguo París y fundador del Instituto de Historia, Geografía y Economía Urbanos de París, del que fue primer director, donde se enseña la evolución de las ciudades; se trata del actual Instituto de Urbanismo de París.

El otro, es el de León Jaussely, a quien Cravotto reconocerá como su gran maestro de urbanismo aunque, curiosamente, ninguno de los cursos que tomó con él en París fueron

sobre esa materia. Fue probablemente durante la visita del maestro a Montevideo, en el año 1927, donde dictó una serie de conferencias sobre urbanismo en la Facultad de Arquitectura, cuando Cravotto tomó contacto con sus teorías urbanísticas, muchas de las cuales prontamente se verán reflejadas en el anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo de 1930.

Luego de casi tres años viajando, en julio de 1921, casi sin dinero y preocupado por el estado de salud de su padre, Cravotto regresa a Montevideo. Para ello resigna una parte importante del viaje, quedándose sin conocer Suiza y Alemania; a esta última volverá en otro viaje de estudio, ya como Profesor de la Facultad de Arquitectura, en el año 1939.

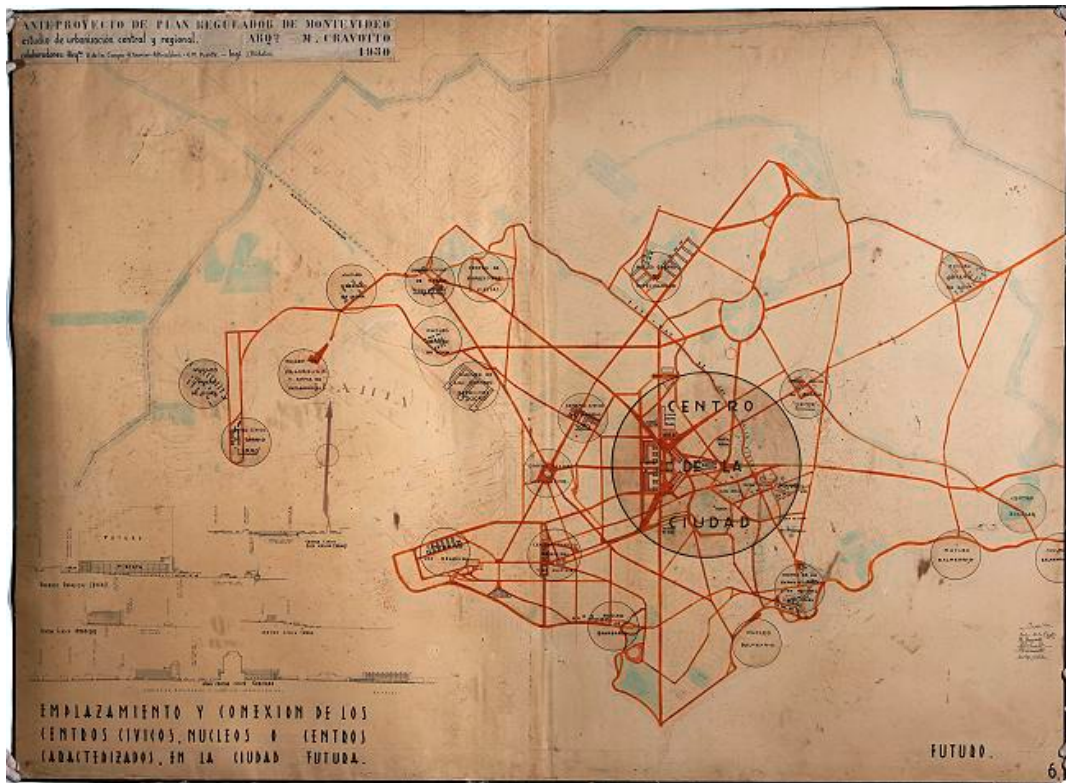
Plan Regulador de Montevideo

El primer gran proyecto urbano desarrollo con participación del arquitecto Mauricio Cravotto es el Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo, de 1930. El mismo fue elaborado junto con un grupo de jóvenes y entusiastas colegas: los arquitectos Octavio De los Campos, Hipólito Tournier, Américo Ricaldoni, Milton Puente y el Ingeniero Santiago Michelin. Constituye la primera propuesta de urbanismo científico de vocación moderna para Montevideo, planteando un notorio cambio de rumbo respecto del anterior Plano Regulador de la Ciudad de Montevideo, de carácter esteticista y filiación francesa, realizado en el año 1912.

En esta propuesta ya se explicita los principales conceptos que habrán de constituir la estructura vertebral del pensamiento urbanístico de Cravotto: la búsqueda de equilibrio entre el crecimiento demográfico y la extensión de la ciudad, entre la naturaleza y el medio construido, entre el movimiento y la quietud, entre la gran aglomeración y la aldea.

La influencia de las conferencias de Jaussely en Montevideo es difícil de obviar. Están presentes los dos principios directores que el urbanista francés señalara para el urbanismo moderno: la separación de funciones –asociada a la organización económica de la ciudad– y el descongestionamiento urbano –vinculado a las necesidades de higiene, bienestar social y aproximación de la vida urbana a la vida natural–. El Plan asigna suma importancia a la disposición de paseos y parques públicos, al aumento de las superficies libres, y a la disposición de parkways. Incorpora también los postulados de la Ciudad Jardín al disponer un cinturón de ciudades jardín en torno a la ciudad en previsión del futuro aumento demográfico de modo de no extender imprudentemente la extensión de la ciudad ni llevar su densidad a límites no recomendables.

La ciudad prefigurada por el Plan Regulador no es una ciudad ideal o utópica, ni implica la *tabula rassa* sino todo lo contrario, es gran medida un plan de reforma interior de la ciudad y de ordenamiento del territorio circundante. Las principales intervenciones tienen lugar en las extensas porciones de suelo vacante –encerradas al interior de una mancha urbana conformada a partir de un archipiélago de fraccionamientos urbanos dispersos entorno a los límites formales de la ciudad–. El Plan busca aunar la respuesta a los problemas concretos del presente, con la propuesta de un estilo de vida más armónico, con los principios de organización económica de la ciudad y de bienestar social.



Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo. Fuente: Fondo Cravotto

Propone la separación de funciones dentro de la ciudad y la especialización de la red vial, a partir de la creación de centros o áreas caracterizadas. Buscando un mejor funcionamiento de la ciudad, propone la reubicación el centro—acorralado en la península de la Ciudad Vieja—hacia un punto próximo al centro geométrico de la mancha urbana, disponiendo allí el Centro Cívico de Gobierno y una nueva terminal de pasajeros del ferrocarril. Esta nueva centralidad, constituiría además el nudo central del sistema de circulación terrestre, que la comunicaría con el resto de las áreas caracterizadas: barrios obreros, puerto, zona de inflamables y frigorífica, mercado central, zona cultural, zona de exposiciones. Sin duda, el recuerdo de los grandes centros cívicos estadounidenses se mantenía presente en Cravotto.

Amplias zonas verdes se infiltran en la ciudad a través de un sistema de parques y de *parkways* que sirven como vía de comunicación para unir las distintas áreas de la ciudad, como espacio público y como reserva de suelo para la construcción de vivienda en altura —rascacielos en el verde—. Esos *parkways* y el sistema de espacios libres, articulan una estrategia de densificación de la ciudad por etapas, hasta alcanzar un máximo de tres millones de habitantes. Fuera de estas franjas, inmersas en el campo, propone un cinturón de ciudades jardín satélites, en las que se combinarían las virtudes de la calidad de vida propias de la aldea con las oportunidades económicas y los servicios de la gran ciudad, dando forma al ideal de bienestar social, material y espiritual de la población.

El grado de desarrollo que alcanzan estas propuestas en el Anteproyecto del Plan Regulador es incipiente, limitándose a lo expresado en los 23 planos urbanos que acompañan la propuesta, impresos para el público en una escala que dificulta considerablemente su comprensión. No presenta planes de detalle ni imágenes de los centros cívicos o de los principales edificios que se insinúan en los planos. Algunas de

esas propuestas, no obstante, serán desarrolladas posteriormente, en la mayoría de los casos, como ejercicio en los cursos de urbanismo impartidos por el propio Cravotto en la Facultad de Arquitectura. De esas propuestas, la que alcanzará un mayor grado de desarrollo será la del Centro Cívico Municipal, proyectado entorno al Palacio Municipal que recién empezaba a construirse, y el Centro de Comercio o Centro Bancario en la Ciudad Vieja.

Park-wayAtlántico

Otra de las propuestas del Pla Regulador de Montevideo que Cravotto retoma, redefine y desarrolla como proyecto autónomo es el de los *park-ways*, que da lugar al proyecto de “Urbanización y acondicionamiento agrario – forestal de la costa atlántica uruguaya - Parkway Atlántico”, desarrollado entre 1932 y 1936. Aquí Cravotto da rienda suelta a sus formulaciones más utópicas, a partir de un planteo más cercano a la formulación de una ciudad ideal *ex novo*, que a su aplicación a la ciudad construida.

En esta propuesta se entrelazan conceptos del urbanismo norteamericano, como la unidad vecinal, la carretera arbolada, o el propio concepto de *park-way*, con la ciudad jardín de Howard, la ciudad lineal de Soria y Mata y una idealizada visión de la vida en las aldeas y en las pequeñas comunidades europeas. Lo que Cravotto busca recomponer en esta propuesta no es el ordenamiento de la urbe, sino el vínculo entre el hombre y la naturaleza, entre la especulación inmobiliaria y la función social de la tierra, entre el estilo de vida urbano y un idílico estilo de vida ruralizado, en definitiva, entre la vida en la gran aglomeración y la vida en la aldea, la Aldea Feliz.

Así como en el Anteproyecto de Plan Regulador para Montevideo la preocupación principal estaba puesta en la absorción del crecimiento demográfico y la extensión de la mancha urbana, la propuesta del Park-way surge como una respuesta a la especulación inmobiliaria y a la calidad de vida del hombre que habita en la gran ciudad. Pero Cravotto no niega la ciudad (¿un mal necesario?), el Park-way se articula con ella y complementa sus funciones, ofreciendo una alternativa para la vida sana (física, higiénica y moral) de sus habitantes.

El Parkway Atlántico consiste en una extensa avenida que corre en medio de una faja forestada de 500 metros de ancho, la que, partiendo de Montevideo, se extiende hacia el este, en una primera etapa hasta la ciudad balneario Piriápolis y luego hasta el Chuy, en la frontera con Brasil. Cumple una función de enlace entre la ciudad y el campo, y acoge en su seno núcleos residenciales, industrias y colonias de vacaciones de diversos colectivos de trabajadores, conectados a la ruta en forma de peine. El Parkway Atlántico está pensado para albergar un máximo de 250.000 habitantes, distribuidos en pequeñas aglomeraciones que en su inicio no deberían superar los 800 habitantes cada una. La oferta residencial se complementa con una serie de alojamientos turísticos, como albergues, paradores y campings. La propiedad de la tierra sería del Estado.

El grueso de la población habitará en esos pequeños conglomerados, que no son más que pequeñas aldeas modernas que, además de las viviendas –mínimas–, cuentan con escuela, biblioteca popular, servicios de higiene y previsión social, centrales de agua potable y de luz, servicios de vigilancia y de primeros auxilios, y algunos elementos para el esparcimiento; el cine, la radio, y los libros serán llevados por el Estado. Servicios de trolley buses unirán con la ciudad a estas aldeas, a las que Cravotto señala como el escenario para la vida “perfecta” y para el descanso.

Años más tarde, cuando este planteo sea retomado en la propuesta de La Aldea Feliz, alcanzará escala nacional, con características de plan de colonización. Entonces incluirá

además los parkways Montevideo – Santa Isabel – Rivera (que cruzaría el país de sur a norte) y Montevideo – Colonia – Salto (litoral platense y del río Uruguay).

Plan Regulador de Mendoza

En el año 1941 Cravotto participa en la elaboración del Plan Regulador de Mendoza, Argentina, tras obtener el primer premio en el concurso convocado por el gobierno de la ciudad, con un equipo compuesto además por el arquitecto uruguayo Juan Antonio Scasso y los argentinos Fermín Bereterbide y Alberto Belgrano Blanco. En el Preplan para Mendoza, se profundizan varios principios característicos del pensamiento urbanístico de Cravotto, enriquecidos con los aportes de sus colegas argentinos y por la exigencia impuesta por el hecho de tratarse de un plan oficial expresamente contratado por las autoridades de la ciudad para ser puesto en marcha.

Entre esos conceptos figuran la redefinición del vínculo entre la ciudad y la naturaleza y el rechazo a las condiciones de vida de las grandes aglomeraciones. El plan se plantea en términos de concertación urbana y debúsqueda de una ciudad más justa, que debería permitir a sus habitantes “la posibilidad de comprender, sentir, hacer y dejar hacer la obra armónica” y “participar de la vida colectiva”.

El propósito fundamental es que Mendoza sea ciudad. Ciudad con alma; ciudad acorde con su gran destino, que es el que evidenciará cuando su armonía interior sea perfecta. Para esto, no precisa gran tamaño, sino fuerza de procreación, es decir, que tenga un poder armónico de expansión y poder ejemplarizador, y pueda producir organismos a tono con su cuerpo o núcleos filiales a su vera, capaces de albergar un conjunto orgánico; en suma, es propósito fundamental que Mendoza llegue a tener plenitud por sí misma, y, por tanto, dimensión adecuada, función armónica y límites proporcionados.

Es propósito esencial, diferenciar los variados órganos componentes de la conglomeración, y destacar las características de los mismos, especialmente los que se relacionan con la morada, exaltando los valores de la unidad vecinal, con sus centros caracterizados, el núcleo escolar respectivo, y sus servicios para la vida colectiva.

Es también, propósito esencial, el usar una superficie geográfica determinada para un cuerpo urbano definido, distribuyendo la población en sus funciones vitales de trabajo, descanso, esparcimiento, transacciones y demás, relacionar la textura urbana con el sistema más perfecto posible y más justo posible, social y económico.

Es propósito derivado de lo anterior, el que la estructura urbana refleje, por lo menos, un destino mejorativo de la condición humana.³

Al igual que había ensayado en su propuesta del Parkway Atlántico, reconoce el valor social del suelo y propone la estatización de vastas extensiones de suelo urbano, sometiendo el interés privado al interés general, algo que sin duda generó la animosidad de algunos sectores de la sociedad local. Con ello buscaba impedir la especulación inmobiliaria, intervenir con mayor libertad en la ciudad y tener mayor capacidad para generar las áreas de reserva de suelo necesarias.

La propuesta reitera la estrategia de encausar el crecimiento demográfico a través de áreas de reserva dentro de la ciudad y mediante la creación nuevas aglomeraciones en las cercanías de la ciudad enlazadas por rutas, en lugar de prolongar los suburbios en forma tentacular. Algo similar ocurre al plantear el vínculo de la ciudad con la naturaleza, donde vuelve a recurrir a los sistemas de parques entrelazados y parkways urbanos integrados a la red vial, en los que la circulación es concebida como un espacio de naturaleza, con generosa y meditada presencia del verde.

³Cravotto, M. [et al]. Plan Regulador de la ciudad de Mendoza. Mendoza: 1941, p. 27-28



Presentación del Anteproyecto del Plan Reguldor de Mendoza. En el centro, Mauricio Cravotto. Fuente: Fondo Cravotto

Otro concepto que se reitera es el de la separación de funciones a partir de la zonificación general de la ciudad, extensión de la zona de habitación –reserva de suelo para absorber el crecimiento demográfico sin extender los límites de la ciudad–, a la que se incorpora el concepto de unidad vecinal –centros de la vida colectiva parcial–. Mediante las unidades vecinales se busca distribuir uniformemente los servicios y equipamientos colectivos en la ciudad, fuera de los centros cívicos y áreas caracterizadas especializadas. Entre estos últimos cabe señalar: el Centro de Gobierno Provincial–Nacional, el Centro de Gobierno Municipal, el Centro Religioso, el Centro Universitario, el Centro Deportivo y el Centro Artesanado. La mayoría de esos centros y áreas caracterizadas alcanzan un grado de desarrollo importante en la propuesta, y en cierto modo, constituyen la imagen gráfica de la ciudad anhelada, mitad aldea, mitad gran ciudad.

Estos centros constituyen a su vez los nodos de la red de circulación vial, cuyas arterias reciben un tratamiento diferenciado a partir de su función o rol en la ciudad. El Plan reconoce además la importancia del Ferrocarril para la conexión con el resto del país y el mundo, consecuencia de la visión de un urbanismo “regional”.

La Aldea Feliz

En el año 1955, en la madurez de su vida y ya alejado de la actividad docente, veinticinco años después de haber presentado el Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo, Mauricio Cravotto publica “Una teoría para distribuir armónicamente la población en crecimiento en el Uruguay. La Aldea Feliz”, la cual constituye una síntesis de su pensamiento urbanístico. Esta teoría tenía un marcado carácter romántico, que valoraba la vida en pequeñas comunidades o aldeas frente a la vida en las grandes metrópolis, el contacto con la naturaleza y la producción artesanal de bienes.

Como hemos visto, Cravotto fue desarrollando los postulados de esa teoría a lo largo de toda su trayectoria profesional y docente, desde épocas muy tempranas –incluso reivindica planteos suyos realizados en el año 1922–. La mayoría de los temas planteados en La Aldea Feliz fueron previamente ensayados en sus planes urbanísticos, en sus clases y ejercicios prácticos en la Facultad de Arquitectura y en numerosos escritos, artículos y meditaciones, piezas de un rompecabezas que fue ensamblando a lo largo de toda su vida.

En los planteos de Cravotto, la urbanización debe supeditarse a, o contribuir a alcanzar un conjunto de fines superiores, de orden ético-moral y social, no sólo funcional o económico, “considerando al habitante de un país como integrante social de una teoría o estilo de vida, de un ideal, de una ambición pacífica de superación”. Rechaza las prácticas urbanísticas que por promover la excesiva planificación y la super-organización olvidan estos principios.

En su lugar, propone un concepto “aldeano, orgánico, moderno, estético y práctico”. Esta visión un tanto idílica de las virtudes de la vida aldeana queda sintetizada al referirse a los pequeños conglomerados, que señala “han dado permanentemente, artesanos, labriegos, poetas, pensadores, artistas, creadores de quehaceres nobles, dirigentes, y también ‘entendedores de vecinos’, inventores de cosas útiles e inventores de utopías...”.

La gran ciudad, que se rechazaba era definida por Cravotto en clave simmeliana como el lugar de la Vida Nerviosa y la actitud *blasé*. En cuanto las aldeas se presentaban como conclusión positiva: se distinguía y oponía la idea de ciudad como obra de arte a la de ciudad funcional, anónima e indiferenciada. Una red de aldeas productivas debía colonizar el campo estableciendo vínculos cercanos con la naturaleza, promoviendo una relación con el espacio verde completamente diferente de la que caracterizaba a la metrópolis. Estas aldeas-obras de arte eran realizaciones de urbanistas concebidos como artistas más que técnicos. El urbanista debía ser un “arquitecto”, una suerte de compositor o concertador que mediante “los impulsos de su alma angélica y poética” lograría “la armonía y la belleza”.⁴



La Aldea Feliz. Croquis y apuntes de Mauricio Cravotto. Fuente: Fondo Cravotto.

⁴Méndez, Mery. “Mendoza. La argentina ‘Aldea Feliz’ de Mauricio Cravotto”. En: *Vitruvia*. Montevideo: UdelaR, 2014.

Ocho conceptos fundamentales guíanla propuesta de la Aldea Feliz:

1. Distribuir por todo el país múltiples “semillas” de pequeños núcleos habitables modernos, provistos de todos los implementos y energías actuales, núcleos variados y económicamente estables.
2. Amenguar la peligrosa y explosiva creencia que la gran ciudad hace más fácil el logro de la felicidad, de bienestar.
3. Valorizar los elementos ecológicos del país por un conocimiento más profundo de nuestro suelo, de los trabajos en relación, de los proyectos en preparación y de los trazados de comunicaciones actuales y futuros, creando para ello el centro de estudios “Geografeum”, en el centro de la República.
4. Perfeccionar, armonizar, extender, forestar o vegetalizar la red vial del país, existente y proyectada, conectando todas las zonas productivas, e instalando en su proximidad las artesanías y derivaciones laborales del campo.
5. Liberar de costo de la tierra en la zona forestada, sobre rutas, las poquísimas hectáreas necesarias para implantar los elementos arquitectónicos, espaciales, viales y equipamientos de cada aldea, especialmente los de habitación.
6. Federar las comunidades (aldeas) por su similitud de quehaceres y por rutas para lograr un mecanismo sencillo, nacional, de producción, consumo, interacción, comunicación y transporte, vida colectiva, habitación, esparcimiento y reposo, previsión social y cultura.
7. Fomentar el servicio móvil para el bien común relacionado con cada uno de los aspectos mencionados en el nº 6, evitando las costosas repeticiones de equipamientos en cada aldea y las superposiciones de servicios.
8. Desarrollar por los mecanismos públicos la sensibilidad popular respecto a las bases culturales, éticas y políticas de la convivencia moderna.

La propuesta territorial de la Aldea Feliz queda conformada a partir de una porción de la red vial existente en el país, más una red complementaria a crear, que darán lugar a un total de ocho rutas forestadas de 500 kilómetros cada una –en un país cuya extensión máxima es de aproximadamente 600 kilómetros–, cinco de las cuales pasarán por, o se acercarán lo máximo posible al centro geográfico del territorio, sobre el lago del Río Negro. Esas rutas serán forestadas a razón de unos 600 árboles y arbustos por hectárea, lo que arroja un total de 120 millones de árboles y arbustos para todo el proyecto. El Estado, a través de los ministerios correspondientes suministrará los insumos y herramientas necesarios para la tarea.

Próximas a estas rutas, en estructura de peine, se ubicarán las aldeas, cuyo suelo pasará a ser propiedad del Estado, que cederá a los aldeanos sin costo, el uso del mismo. Cada aldea, situada a 40 kilómetros de distancia de las inmediatas, contendrá los equipamientos y servicios necesarios para su funcionamiento, con centro en la escuela rural. En los puntos óptimos de las rutas pueden surgir 10 comunidades más importantes que las anteriores, y en el centro de la República la simiente de una ciudad entorno al Geografeum: la Villa Humboldt. Entre 10 aldeas, 10 comunidades mayores y la ciudad del Geografeum podrían instalarse 700.000 habitantes.

“La Aldea Feliz” constituye una síntesis del pensamiento urbanístico que Mauricio Cravotto fue desarrollando los postulados de esta teoría a lo largo de toda su trayectoria profesional y docente, desde épocas muy tempranas, a través de sus proyectos urbanos, de su práctica docente y de sus “meditaciones”. Poseía un marcado carácter romántico que valoraba la vida en pequeñas comunidades o aldeas, el contacto con la naturaleza y la producción artesanal de bienes. Para Cravotto la urbanización debía contribuir a alcanzar fines superiores de orden ético-moral y social más que funcional o económico,

en base a un modelo aldeano, orgánico, moderno, estético y práctico. Más que una propuesta planificación urbana, La Aldea Feliz representa un estilo de vida, un ideal, de una ambición pacífica de superación.