

IMAGINARIO TÉCNICO DE LOS AÑOS 50

Roberto Fernández

RESUMEN

En los 50 ocurrirá en USA una clase de desarrollo tecnológico-cultural de gran confianza en los logros técnicos que suscitará a la vez, una vía de modernidad bastante poco considerada en la historiografía habitual de la arquitectura y un impacto en el imaginario popular que verá como la tecnología mejorará su vida cotidiana, lo que se verificará en el auge de revistas de divulgación como *Mecánica Popular*. Entendemos aquí el concepto *Popular Mechanics* como aquel que alude a un entusiasmo singular sobre el progreso técnico unido a las habilidades de autosuficiencia propias del bricoleur, pero que además pudieran conectarse con la posibilidad del éxito en una sociedad capitalista basada en la innovación tecnológica y el desarrollo competitivo de innumerables iniciativas.

PALABRAS CLAVES

Imaginario Técnico- Desarrollo tecnológico- Revistas divulgación

IMAGINARY TECHNICIAN 50 YEARS

ABSTRACT

In the fifties a class of technological and cultural development of great trust in the technical achievements will happen in USA that will raise at once, a path of modernity scarcely considered in the usual historiography of architecture and an impact on the popular imagination that look like technology will improve their daily lives, which will be verified at the success of popular science magazines like Popular Mechanics. We understand here the Popular Mechanics notion as one that refers to a singular enthusiasm about technological progress coupled with the own self skills of the bricoleur concept, but could also be connected with the possibility of success in a capitalist society based on technological innovation and development competitive of a lot of initiatives.

KEYWORDS

Imaginary technician- Technological development- Science magazines

DATOS DEL AUTOR

Dr. Roberto Fernández. Dr. en Arquitectura (UBA 2006), Arquitecto de extensa trayectoria en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA, como Profesor Titular de Historia y de Teoría de la Arquitectura, en la Universidad Nacional de Mar del Plata, FAUD Profesor Titular de Historia, Director del Instituto de Investigaciones ambientales y de la Maestría en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano. Profesor visitante en el Politécnico de Milán, Universidad Complutense de Madrid, Universidades de Granada y Valladolid, Universidad Nacional de Colombia, Pontificia Universidad Javeriana de Colombia, Universidad Tadeo Lozano de Cartagena, Colombia, Universidad de Chile, UAM de México, Universidad Ricardo Palma de Lima, Perú y Pontificia Universidad Católica de Chile.

Ha dirigido las revistas de arquitectura Dos Puntos, Zigma y Arquitectura Sur, y codirige la revista Astrágalo (Madrid), la revista Pasajes (UBA).

Si en el siglo XIX se produjo la formación cultural que llamamos *victorianismo* – que complejiza y distorsiona una vía apolínea de abstracción racional moderna en Europa-, en el siglo XX, en USA¹ se despliegan fenómenos ligados al desarrollo científico-tecnológico que allí lideran en el curso del capitalismo y a su calor, una suerte de ideología que liga la sensibilidad o el gusto popular con discursos mediáticos de elogio del *destino manifesto* y liderazgo del progreso, al que puede aludirse con el nombre de una célebre revista de divulgación tecnológica –*Popular Mechanics*²– para aprehender un conjunto de circunstancias a menudo deshistorizadas (o por lo menos ajenas a la consagración historiográfica convencional) que sin embargo también confluyen a construir una idea más compleja y diversificada de modernidad, como cultura de la modernización que se desborda en la vida cotidiana mucho mas multitudinariamente que en el pensamiento académico o en el gusto de las élites del diseño. Entendemos aquí el concepto *Popular Mechanics* como aquel que alude a un entusiasmo singular sobre el progreso técnico unido a las habilidades de autosuficiencia pero que además pudieran conectarse con la posibilidad del éxito en una sociedad capitalista basada en la innovación tecnológica y el desarrollo competitivo de innumerables iniciativas.

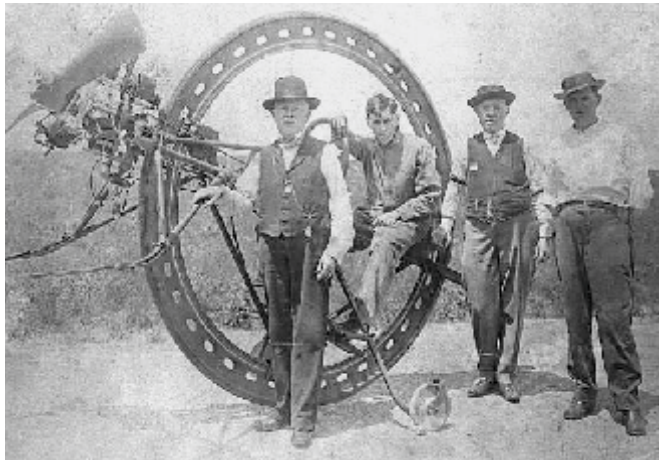
La revista PM – que a poco generó varias publicaciones complementarias o competidoras cuyos nombres transmiten claramente el espíritu de divulgación técnica: *Popular Science*³, *The Family Handyman*⁴ y *American Woodworker*⁵ – desplegó secciones dedicadas a los autos y demás vehículos, al hogar y su tecnificación diversa via *gadgets* e instalaciones, al exterior (desde los jardines hasta la vida *outdoor*) y a las novedades científicas y tecnológicas, contribuyendo siempre a instalar una mística del *self-made-man* capaz de efectuar sino descubrimientos, inventos o aplicaciones y desarrollos técnicos a la vez con la voluntad de forjar una especie de cultura técnica que por una parte adscribía a una ideología de aceptación del progreso cueste lo que cueste (lo que ayudó a establecer cierta cultura política *tea party*, proclive a entronizar el desarrollo armamentístico) y por otra, instalaba creencias en el *hágalo usted mismo*. La versión latinoamericana de *Mecánica Popular* se concentró especialmente en difundir la tecnificación de la vida hogareña. La cultura de la *Popular Mechanics*, en ese sentido, quedó caracterizada por cierto sesgo de democracia salvífica, según la cuál resultaba posible devenir inventor, todo lo que instituyó por así decirlo, la mística y picaresca del *self made man* a la caza de una novedad de consagración

definitiva que implicara pasar del plano de aficionado *bricoleur* al de empresario o al menos, alquién que pudiera negociar una patente.

En un ensayo de Fernando Rosemberg (Rosemberg, 2000) se indica que *la importancia de la figura del inventor en la obra de Arlt ha sido destacada oportunamente por la crítica. Para Beatriz Sarlo (Sarlo, 1988), la temporalidad del inventor es la del "batacazo", que se opone a la temporalidad metódica del trabajo: "el triunfo del inventor proporciona, de un solo golpe, fama, mujeres y dinero". La vida cotidiana en la sociedad capitalista, presentada por Arlt como abrumadoramente monótona, pasaría, mediante la magia del invento, a ser mágica tanto al nivel de la producción (invento por iluminación) como del consumo (lujo).*

El caso de Roberto Arlt y su mirada de modernidad técnica, aún como sitúa Sarlo, desde su periferia, remite a la obsesión por un progreso individual asociado al golpe de fortuna propio del inventor aficionado en esa atesorada condición de artesano casero que popularizaban las revistas divulgativas y en su caso, además, se entrelaza en su peculiaridad biográfica con parte de las temáticas que atravesarán sus obras, conjunción que en lo ficcional también aparece en los relatos misioneros de Horacio Quiroga, alrededor de personajes más bien sórdidos que procuraban obtener alcohol destilando cáscaras de naranja, en una módica metáfora del discurso progresista vinculado a la tecnificación de lo rural.

Un documento fotográfico de 1919 (ilustración 1) muestra un grupo de cuatro personas en un campo (un piloto, un mecánico quizá y dos señores con chalecos de los que penden relojes y sombreros que parecen hermanos) alrededor de un objeto llamado *Monowheel*, una enorme rueda accionada por un motor delantero de hélice, dentro de la cuál se instala el conductor en un asiento que gira en contrasentido den-



tro de la rueda y por tanto queda fijo. La rueda es metálica y delgada y está revestida con un filete de caucho y posee un par de pequeñas ruedas laterales retráctiles para estabilizar el vehículo detenido. Parece ser una típica invención de *amateurs* industriales, quizá ese par de señores que pueden regentar un pequeño taller en un pueblo del medio oeste.

En la tapa del número de Mayo de 1932 de la antes citada revista *Popular Science* aparece, remitiendo a una nota interior inserta en la página 64, una rueda motriz tripulada por dos pilotos que están dentro de una ancha cubierta toda revestida en plástico y accionada por un motor trasero

disimulado por un plano curvo que acoge la posición de los tripulantes (ilustración 2). Podría uno aventurar aquí, un ciclo de 13 años que conecta una invención casi casera y local con su popularización técnica nacional y quizá su abordaje desde alguna empresa significativa, aunque por otro lado, sabemos que se trata de una experimento frustrado. Pero revela ese imaginario técnico asociado a iniciativas populares y salvíficas, del mismo modo que el fantástico pegamento plástico que Arlt imaginaba como invención alternativa a las medias de seda femeninas, suponía para el escritor que buscaba *salvarse* en la invención de algo novedoso, la tentativa de acceder a un estado afortunado.

En este contexto es que debe insertarse la curiosa contribución que Siegfried Gideon (Gideon, 1948) hará al exponer la modernidad técnica americana sino como contracara del despliegue de la modernidad racionalista de la arquitectura y el diseño europeo, mas bien como explicación de un mundo técnico enteramente escindido del espíritu *Werkbund*, de fusión de artes académicas y ciencias empresarias que a Gideon no le interesa conectarlo con la evolución de la arquitectura. La aportación historiográfica que Gideon hará de la modernidad técnica



norteamericana en su escasamente difundido y poco valorado libro *Mechanization takes command*, que escribe en 1948 después de pasar una temporada en USA será por cierto marcadamente diferente de su *best-seller* de la historiografía arquitectónica, *Space, Time and Architecture* publicado en 1941 y de alguna manera abre el interés por indagar en esa faceta poco reconocida de modernidad técnica que encarnaría el progreso tecnológico en USA. *Mechanization* será tardíamente traducido al español, tres décadas después de su aparición y Gili, que lo edita desde Barcelona, lo incluirá en una colección de libros llamada *Tecnología y Sociedad* que dirigirá Ignacio Paricio y cuyas cubiertas verdes la relacionan con los intereses ecologistas de los años 70.

El asunto del libro de Gideon, acerca de la mega-industrialización maquínica y automatizada de objetos y alimentos que se despliega en USA como una fase mucho más ambiciosa y compleja de revolución industrial, además está decir que no tiene nada que ver con la *green ideology* y más bien explica los factores que han contribuido a un desarrollo tecnológico y económico de dispendio de energía y materia en que debe fundarse entender la crisis de sustentabilidad que comienza a desarrollarse desde los 90 hasta hoy.

Los argumentos de Gideon tratan de establecer una arqueología del automatismo, como un maridaje entre espíritu científico y desarrollo de una forma de producción basada en el montaje y entre los diversos antecedentes de ese pensamiento alude a las cerraduras de seguridad según matrices combinatorias inventadas por Linus Yale o a la codificación de las operaciones mecanizadas del telar propuestas por Charles Babbage, para unir esas expresiones de sistematización con el proceso de transformación maquínica de la agricultura mediante el uso del tractor y los dispositivos de siega, rastrillado, gavillado y sembrado alrededor de innovadores como Cyrus McCormick.

Así como la agricultura transforma y multiplica las tradicionales fuerzas biológicas de trabajo, producciones ancestrales como las del panificado devienen en una sistematización maquinada del amasado y la cocción por ejemplo alrededor de las propuestas de Sylvester Graham. También el procesamiento tan antiguo de las carnes animales comestibles sufren cambios en su producción, desde el traslado animal y su concentración hasta los procedimientos de faenamiento y aprovechamiento múltiple de los diversos subproductos, incluyéndose los procesos de congelamiento para evitar la putrefacción y alcanzar rangos distantes de distribución.

Giedeon analiza luego los desarrollos del mobiliario y los microobjetos de la habitabilidad, incluyendo la formación del gusto y los hábitos o la noción de confort para indagar en los procedimientos que pasan del artesanado a la industrialización en torno de las novedades presentadas en la Expo 51 así como el surgimiento y potenciación de subdestrezas en el campo de tal objetología, como el caso de los tapiceros. A Giedeon parece interesarle investigar cuestiones tales como la conversión de una silla en tanto objeto rígido convencional en una pieza anatómica-ergonómica reconsiderada según diversos mecanismos de movimiento, adaptación corporal y transformación de un objeto inerte en una contraparte de la dinámica corporal y de las exigencias técnicas por ejemplo, devenidas del oficinista que pasa su tiempo de trabajo sentado. Estos desarrollos se articulan según Giedeon, por ejemplo en el empresario George Pullman, con el desarrollo y modernización de los medios de transporte colectivo, que también deben conjugar el imperativo del confort junto a su función esencial de desplazamiento.

En la parte quinta de su estudio Giedeon se coloca en el análisis de cómo la mecanización llega a la vida hogareña por ejemplo en torno de la complejización de la cocción y la limpieza y el desarrollo de implementos como cocinas, lavavajillas, lavarropas, aspiradores y refrigeradores y el consecuente desarrollo de los ambientes técnicos de la vivienda, es decir cocinas y baños. En rigor como no podía ser de otra forma, el análisis de Giedeon permanentemente se nutre de las experiencias que mas conoció – es decir, las europeas- pero lo que postula el libro es que muchas de las tentativas de modernización formuladas artesanalmente desde la cultura europea, se magnifican, mecanizan e industrializan solo a través de las innovaciones técnicas y empresariales desplegadas en USA. Giedeon no lo menciona porque tal vez no alcanzó a conocerlo, pero de manera coetánea, la URSS de la década del 30 también veía concretadas novedades mecanizadas significativas en la producción de cereales, carnes o panificados y realizaba aportes que también referían a la conversión de cocinas y sanitarios en máquinas técnicas de alta sofisticación, proposiciones que empero discurrían fuera de los formatos empresariales privados y al margen de la difusión de estilos de consumo propagandizados desde los medios de comunicación e incluso del cine, como simulación de una ideal vida futura.

Por fuera de tales desarrollos que encarnan en lo real, los procesos industriales mas allá de su seducción teórica, ocurre además en la cultura *Popular Mechanics* que singularizamos en la USA de entreguerras y algo

después de terminada la II Guerra Mundial una voluntad ideológica y política de fabricar, bajo el esquema de la producción industrial y el consumo modelado por las *medias*, objetos que mejoren la vida, objetos de confort que se manifestarán en propuestas específicas sobre nuevas nociones (maquínicas) de ciudad o de *living machines* en sus diversas instancias así como en la parafernalia transformadora de la ciudad y la vivienda, tales como los enseres domésticos más automatizados o los vehículos del transporte, en lo que destacará un doble interés en el aumento de la velocidad del transporte y de la autonomía del mismo (el desideratum consistirá en pensar modalidades individuales de transporte aéreo o acuático y subacuático) y más allá de ello la exploración del *outer space* y la ilusión de un hábitat enteramente independiente de los soportes de naturaleza, ilusión inconsistente puesto que no acertaba en la proposición de energías alternativas a las de base fósil.

En el desarrollo de proyectos de arquitectura fuertemente basados en estrategias de experimentación destaca el caso de los trabajos de Richard Buckminster Fuller y en particular sus proyectos *Dymaxion*, aplicados a viviendas y vehículos. La expresión de Fuller mezclaba tres conceptos: *Dy* de *dymension*, *Max* de *maximumm* y *Ion* de *tension*, por lo cuál la idea expresaría la generación de una dimensión proyectual de máxima tensión.

La casa *Dymaxion* – de la que se hacen sólo tres prototipos: Barwise, Danbury y Wichita – se pensaba con un mástil del que colgaba una red de tensores que contenían las *boxes* mecánicas (como las dos *bubbles* sanitarias) y los cerramientos de placa de aluminio. Las casas fueron compradas por un aficionado que las adaptó y habitó por tres décadas y hace dos, fueron adquiridas por el Museo Ford que reconstruyó una con todo el material disponible, que se exhibe desde 2001.

El nivel de investigaciones experimentales que Fuller desarrolló fue muy diverso, desde la posibilidad de utilizar la tecnología de estructuras metálicas laminares de los silos de granos (con este criterio proveyó de varios centenares de estas viviendas a la URSS durante la II Guerra Mundial) hasta la intención de minimizar el uso de recursos sustentables como el agua para lo que desarrolló el sistema *fogger* por el que se suministraba agua mezclada con aire comprimido para el baño o el lavado, con lo que se ahorraba hasta un 90% del consumo convencional. Los trabajos de Fuller convergían y se superponían al de otros diseñadores-experimentadores como sobre todo, el caso de Wallace Neff (Lavadero de Vernon, 1944, concepto *Air Form*, etc.).

El auto Dymaxion se desarrolló en 1933 con sólo dos prototipos y era un vehículo tipo tubo de 6 metros de largo, para 11 pasajeros y con tres ruedas una posterior que permitía el autogiro; propulsado por un motor Ford V8 tenía un consumo de 8 litros cada 100 kilómetros y alcanzaba la velocidad de 190 km/hora.

El proyecto se abortó por un accidente en una prueba en que murieron los tripulantes y también según se dice, por la presión de bancos que veían al mismo como una propuesta que haría tambalear el mercado convencional sobre todo, de vehículos usados. Norman Foster – que trabajó junto a Fuller en sus años finales.- reconstruyó recientemente el tercer y único activo auto Dymaxion.

Pero Fuller no se restringió a sus propuestas de innovar en el auto y la casa – dimensiones estratégicas de los cambios culturales y técnicos que presencia la USA de los 40-60 – sino que expandió sus visiones técnicas a proposiciones de nueva ciudad, empezando por sus cúpulas de clima artificial controlado del proyecto *Hudson City*, de 1942, que imaginaba unas cuantas de éstas salpicando el territorio neoyorquino, proyecto que culminó en el *Manhattan Dome* de 1960.

Al mismo tiempo que diseñaba su *Pavillon* geodésico para la presencia de su país en la Expo Montreal del 67, Fuller presentaba su propuesta *Triton City*, en que exploraba la perspectiva de crear ciudades artificiales sobre el mar en un modelo que llamó *floating community*, islas artificiales en que se montaban construcciones ziguráticas parecidas al hábitat de Safdie desarrollado también para la Expo Montreal y que tenían un sustrato que preveía la fundación pero también una compleja infraestructura productiva destinada doblemente al *mineral mining* (o extracciones de recursos mineros y petroleros) y al *fish farming* (acuicultura) proyecto a la vez ambicioso e ingenuo, dadas las contradicciones entre ambos procesos productivos. La idea fullericiana ayudó si se quiere, al desarrollo disociado de lo que postulaba dado que luego se multiplicaron plataformas de explotación submarina de hidrocarburos, estaciones de piscicultura o islas habitables (desde las *Lilypads* de Vincent Callebaut hasta el megabarco-ciudad flotante *Freedomship*, proyectos éstos que no alcanzaron a salir del papel) pero cada una de estas tres funciones que Fuller conjuntaba, resueltas por separado.

Es el momento del desarrollo de criterios de diseño en que las cocinas y los baños se piensan como *laboratorios*, de manera mas técnicamente compleja que en las investigaciones mas bien tipológicas de Alexander

Klein para el *existenzminimum* de Ernst May en Frankfurt. La empresa Libby-Owens-Ford por ejemplo presenta en 1943 una llamada *Kitchen of Future*, repleta de objetos embutidos y sistematizados que ofrecen servicios técnicamente sofisticados a la producción culinaria doméstica tales como máquinas de amasado, balanzas, placas térmicas de tostado y cocción, alacenas y módulos de guardar accionados por pedales para tener manos libres en el trabajo, etc..

Curiosamente esta idea combinatoria o sistémica que termina por imaginar una enorme máquina productiva integrada se opone al mundo del *gadget*, es decir de un artefacto concreto y discreto para cada función, de modo que la modernización de la cocina y de la vida doméstica en general podría ser abordada desde una combinatoria de diversos artefactos más o menos estandarizados que provee el mercado y que cada consumidor va integrando a su escena doméstica (refrigeradores, lavavajillas, lavarropas, aparatos de cocción como cocinas y horno de microondas, aspiradoras, lustradoras, etc.).

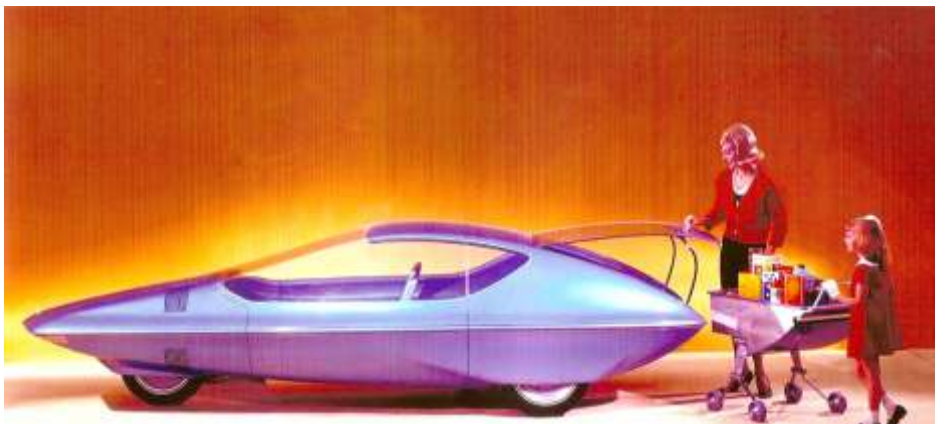
El *gadget* propondrá en lo que más tarde se llamará *línea blanca*, un posible armado de paisajes técnicos nuevos pero en los 40, las ideas de la empresa mencionada y otras imaginaba la cocina como un espectáculo integrado de modernidad técnica y alta sofisticación en la programación de las tareas basada en una noción prevalente de mecanización y automatización, lo que por entonces derivó en otras innovaciones como los bares mecánicos, las fonolas de música programada, las *juke-box* de entretenimiento lúdico, la modalidad de *drive in* en *fast food* y *banking*, etc., de todo lo cual algunas cosas sobrevivieron y otras no.

Pero los 40 fueron fértiles tanto para la investigación de sistemas domésticos como del desarrollo de los *gadgets*, con innovaciones como la propuesta que el diseñador Samuel Marx hace para la publicidad de la empresa Admiral acerca del tema *Future Radio*: Marx predice en tal caso, en los 40, un artefacto que llama *combined*, que dentro de un formato aerodinámico albergará la radio, una pantalla extráctil televisiva, un pasadiscos empotrado que se despliega cuando se usa, todo ello dentro de un volumen que contiene los dispositivos de grabación y amplificación. En 1960 la empresa *Frigidaire* presenta un modelo de refrigerador que llama *Gemini 19* y que básicamente es una caja doble con un espacio de *freezer* con su propia puerta y otro de refrigerador. La publicidad del artefacto se hace con dos jóvenes amas de casa en minifalda, una en cada puerta y ambas embutidas en un casco transparente como los que aluden al imaginario de la astronáutica, lo que trata de sofisticar el

discurso innovativo que proponía este nuevo *gadget* (ilustración 3). Y unos pocos años más tarde, la firma GM propone un *shopping car*, cuya publicidad contiene una joven ama de casa también de minifalda acompañada de su pequeña hija, ambas embutiendo el carrito de las compras en el baúl del auto, cuyas formas coinciden exactamente y el carrito forma parte del auto. Es un pequeño auto utilitario, discreto y apto para una femeneidad que ha mecanizado la cuestión del aprovisionamiento (ilustración 4).

Dentro del significativo periodismo divulgativo y anticipativo de los mundos por venir, con su aportación de información genéricamente superficial y tendenciosa,

asociada a cierto aventurerismo tecnoproyectual, destaca la célebre columna dominical sindicada de Arthur Radebaugh, *Closer than we think*, publicada en diversos periódicos como el *Chicago Tribune* o el *Star Weekly* de Toronto entre 1958 y 1962. Radebaugh era publicista, ilustrador, artista de aerógrafo (hoy sería *renderista*) y también aficionado



al *industrial design* y fue bautizado en las recientes retrospectivas de sus trabajos como el *Da Vinci del retrofuturismo* y sus más de 200 viñetas fueron leídas o miradas por cerca de 20 millones de lectores por lo cual su impacto en el imaginario popular fue considerable.

Si bien Radebaugh ocupaba habitualmente el sector de entretenimientos (como el *Creálo o no*, de Ripley) muchos de sus ensayos ilustrados pretendían ofrecer cierta información plausible. En el artículo *Quick change car colors* se mencionaban informaciones provistas por Douglas Farder, ex vicepresidente de Ford, explicando la posibilidad de cambiar electromagnéticamente el color de un auto solo por un dólar cincuenta, todas las veces que fuera necesario, incluso para combinar tal color con la vestimenta de la señora de la casa (ilustración 5).



Para acabar este ensayo y a modo de exploración algo más ligada a trayectorias de personajes protagónicos en el contexto de la cultura *Popular Mechanics* cabe detenernos en especial, en dos casos quizá emblemáticos de la relación de la arquitectura profesional con este trasfondo político, técnico y cultural aquí abordado: Richard Neutra como articulador del racionalismo europeo con el *american way of life* y

referente indiscutido del debate sudamericano de los 50 y 60 y Craig Elwood como exponente de la estética técnica experimental de las *Case Studies* y cultor autóctono de un racionalismo *sui generis*, aquella imaginería más bien californiana que fue *location* del espectáculo hollywoodense.

Alumno selecto de Loos, asistente del estudio de Mendelshon, admirador enjundioso de Sullivan -en cuyo funeral conoció a Wright, con quién inmediatamente trabajaría- la trayectoria del vienés Richard Neutra (1892-1970; radicado definitivamente en USA a sus 30 años) está atravesada por una afortunada trayectoria de modernidad que incluso llegó a convertirlo en referencia sustantiva en los años 50 entre nosotros, con varios viajes sudamericanos que incluso registran su seguramente azorada presencia en Buenos Aires en una fecha singular de nuestra historia: 17 de Octubre de 1945 y luego visitas variadas, por ejemplo a Punta del Este donde conoció a Bonet y sus obras poscorbusieranas y también a Dieste, con su aura de audaz aunque a la vez artesanal estructuralista. La Embajada en USA en Karachi – que Neutra iba a construir en 1956 incluye bóvedas cerámicas a la catalana, probable reflujo del tradicional efecto de influencias del centro a las periferias y seguramente consecuencia de las visitas uruguayas del austríaco.

Las ideas de *suburbio tecno* que Neutra investigó en sus primeros años californianos – que imantaría toda una tradición de racionalistas forjados por las ideas del vienés, desde Rapson a Ellwood, Soriano y hasta Paul Rudolph- lo acercó al proyecto de las *Case Study Houses* y hasta le dio la esquiva tapa del semanario *Time*, que el 15 de Agosto de 1949 insertó en cubierta su cara de asoleado californiano de blanca melena flotante y el preciso rótulo de su perfil profesional: *What will the neighbors think?*, pregunta que anticipaba el reconocimiento político-periódístico profético ya que sería Neutra quién *pensaba* – para las emergentes capas medias del *boom* posbélico- la colonización tecnológica de los suburbios, mediante la movilidad del auto y la parafernalia de *gadgets* que las antiguas empresas armamentísticas (como *General Electric*) ahora ofrecerían para los paisajes del *confort* doméstico en su necesaria reconversión productiva.

El proyecto CSH, del editor de la revista *Art&Architecture* John Entenza, implicó el desarrollo entre 1945 y 1966, de 36 viviendas –algunas no construídas- de las que Neutra realizó las CSH6 (*Omega House*) y CSH13 (*Alpha House*) en los primeros dos años de la experiencia, como una suerte de investigación teórica y en el 48 Neutra finalmente iba a

construir una CSH, la 20, llamada *Bailey House*, en Pacific Palisades, no lejos de otra CSH, la casa de los Eames, amigos y compañeros de ruta.

El impacto de Neutra fue fuerte en América Latina y no solo en el sur que visitó varias veces (así como su embajada pakistani quizá elabore motivos de Bonet, la cuasi fallida Casa Oks de éste, también supondría referencias al neutrino) sino también en México – con concomitancias en las obras domésticas de Augusto Alvarez y Juan Sordo Madaleno -, en Brasil – con resonancias en obras de Bratke, el Libeskind polaco-paulistano y hasta en Vilanova y en Venezuela, donde construye la Casa González Gorrondona, en Caracas en 1963.

Si la obra madura de Neutra es un canto a la opulencia suburbana – hoy sería un absoluto *must* de las arquitecturas de barrios cerrados- sus escritos también marcaron un espíritu de modernidad crítica, como el texto de 1954 *Survival through Design* (traducido por Nueva Visión en Buenos Aires, 1973, como *Realismo Biológico. Un nuevo renacimiento humanístico de la Arquitectura*): allí aparece la cuestión del paisaje y sus transformaciones regresivas y se insinúa con fuerza el tema de la crisis ecológica, nada menos que medio siglo antes de su protagonismo actual, en muestra cabal de una ideología crítica, nada neutra.

Porqué el exitoso Craig Ellwood vivía en la ruinosa villa italiana cercana a Ambra, donde pasó los últimos veinte años de su vida después de su retiro a los 55 de edad? Por lo mismo que Mies: no consideraba habitable su propia arquitectura con su exceso de transparencia y exposición, la ausencia de profundidad o exacerbación de lo superficial como apología de desmaterialidad, la incapacidad de dejar huellas como tempranamente definía Benjamin a la única cualidad verdaderamente innovativa de la modernidad junto a la cancelación del aura y el montaje de la reproducibilidad técnica.

El texano Jon Nelson Burke migró del desierto con sus padres (barbero ambulante+ama de casa) siguiendo la ruta 66 hasta Los Angeles y allí se ocupó de hacer la guerra – en un B26- y abrir luego una compañía constructora con tres amigos a la que se la llamó “Craig Ellwood”, tomado del rótulo de una licorería que estaba justo enfrente. Diez años más tarde Burke hizo el trámite legal para cambiar su nombre.

Sin formación explícita de arquitecto – cursó varios años de escuela nocturna en temas de ingeniería estructural – otorgaba un peso determinante a la estructura aunque su trabajo empresario lo especializaba en cómputos y presupuestos: hizo de tal forma, sobre todo casas muy precisas y muy caras.

Contra lo que se cree, Ellwood no manifestaba mayor aprecio por la arquitectura de Mies, entendiendo que su saber constructivo era más audaz y menos clásico que el del alemán. Sí admitía en cambio la influencia de Charles Eames, cuya propia casa de Pacific Palisades, inaugurada en 1945, consideraba su referencia principal así como adscribía al método riguroso emanado del naciente *industrial design* que el matrimonio Eames prohijaba casi con la misma envidia con que coleccionaban estampas japonesas. Ellwood, por otra parte, fue el computista de la casa Eames, a la sazón pensada como la Case Study 8 del conjunto de una veintena de viviendas que el editor de *Arts&Architecture*, John Entenza, promovió desde los años 40 serie en la cual Ellwood se hizo cargo de la CS16, la Saltzman House, de 1952.

No siendo arquitecto, en la jerga de las revistas populares –a Ellwood por ejemplo, llegó a publicarlo *Life*– supo llamárselo *Mies van der Rohe*, por su pasión por la indumentaria y diría también, por su idea de una arquitectura de pieles. Fuera del supuesto misticismo de su ascético retiro italiano también el mismo hace parte de un esquema de gusto refinado, algo que a veces divergía del control casi clásico del proyecto miesiano. Ellwood podía otorgar un plus de romanticismo a sus esqueletos de acero soldado y planos modulados a la manera de van der Rohe, en la exuberancia de los contornos vegetales, en la multiplicación de detalles casi *camp* como rejas curvas o solados de piedra bola.

La casa Hunt (1955), montada sobre el risco de la playa cerca de Los Angeles o la anterior casa Zack (1951, ilustración 6) al límite de la inmaterialidad, son a la vez estrictas y emocionales, abstractas y sensitivas, casi como si el *self made man* texano que se erigió como exponente del mito americano creyera que ninguna estética contemporánea debiera ser pensada fuera de la matriz común de lo sublime. A su manera, por ejemplo, en los aguzados armazones del South Bay Bank, Ellwood podría formar parte de una posible épica ligada al *american gothic*, es decir, una vía conjunta para fundir misticismo estructuralista tomista con experimentación tecnológica y la Zack parece servir para una vida minimalista zen.



Su arquitectura, lejana de pretensión intelectual pero partícipe de la construcción del sueño americano terminó situándose muy geográfica y conceptualmente cerca del cine hollywoodense, esa otra gran apuesta de novedad técnica y épica que para algunos re-presenta lo moderno y para otros, lo liquida.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Giedeon, S., *La Mecanización toma el mando*, Gili, Barcelona, 1976 (1948).

Rosemberg, F., *Geopolítica y subjetividad en Los siete locos y Los lanzallamas*, ensayo en *Ciberletras*, 3, 2000, CUNY, Nueva York.

Sarlo, B., *Una modernidad periférica. Buenos Aires 1920-1930*, Nueva Visión, Buenos Aires, 1988.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

¹Este ensayo es un avance del proyecto de investigación denominado *Imaginario Técnico del Proyecto. USA-América del Sud:1945-60* que su autor dirige en CAEAU, UAI, Buenos Aires-Rosario.

²*Popular Mechanics* es una revista publicada desde 1902, cuando se fundó en Chicago y donde rápidamente alcanzó una tirada de 200000 copias, alcanzando el millón al fin de la II Guerra Mundial. Entre 1947 y 2010 se editó, desde México, una versión latinoamericana primero llamada *Mecánica Popular* y luego con el título americano. Actualmente continúa su edición en USA – perteneciendo al Grupo Hearst- y existen versiones asiáticas y africanas.

³*Popular Science* es anterior a PM, ya que se edita desde 1872, siendo una de las pocas revistas existentes de semejante longevidad. Se interesó en difundir aplicaciones prácticas del cambio tecnológico y publicó artículos de Edison o Bell. En 1940 tiraba casi medio millón de copias y según pasó el tiempo tuvo diversos ejes de interés: en los 50 por ejemplo se dedicó a explicar como inventar cosas en casa, desde cohetes a *lasers*, en los 70 derivó a las energía solar y alternativas y en los 80 a la informática. Tiene una versión española desde 2008 y ahora alberga una sección llamada *PPX*, que efectúa predicciones de inventos por venir.

⁴*The Family Handyman* – algo así como *La familia artesana-* empezó a publicarse en 1951 y se atribuyen ser pioneros en la temática DIY (*do-it-yourself*, hágalo usted mismo). La publicación que después de varias manos cayó al grupo *Reader's Digest*, se ocupa hasta hoy de atender la variopinta franja de artesanos domésticos. En Argentina, antes que esta publicación, surgió la revista *Hobby*, editada entre 1936 y 1975, que brindó 429 números y muchos libros temáticos sobre habilidades artesanales, desde la encuadernación hasta como construir un torno doméstico.

⁵*American Woodworker* es una revista dedicada a los trabajos artesanales en madera y se edita desde 1983, con 166 números impresos. Esta clase de revista tuvo y tiene muchas variantes – otra conocida se llama *Wood*, publicada desde 1984- ya que se empalma con la tradición de autoconstrucción del *balloon-frame* maderero y una parte sustantiva del DIY.