

motor averiado o un brazo quebrado, la función cesa de operar, deja de servir y, por lo mismo, su condición discapacitada e incompleta lo vuelve feo, y tanto más horrible cuanto más feo.

Por lo tanto, no es, no debería ser, ésta la inutilidad a la que aspira una buena obra de arquitectura. No a la inutilidad defectuosa, carente y minusválida, sino a una inutilidad (o utilidad-otra) aditiva esencialmente integrada y exponencialmente trascendente. O, al menos, mínimamente consecuente con la utilidad primera de la obra. Dicho brevemente: si se aceptaba una decoración Art Nouveau en el mango de un tenedor, éste no debería tener un bajorrelieve tan pronunciado como para impedir asirlo con la mano.

Por otro lado, en el extremo opuesto, un objeto de utilidad perfecta supondría la desaparición del propio objeto. Como en el calce cómodo de un zapato viejo, que por estar gastado por el uso se vuelve perfecto, casi imperceptible, al contacto con el pie. ¿Se podría pensar en algo así como una inutilidad perfecta? ¿Acaso la incomodidad sea una manera expresa de hacer que las cosas se noten, que estén aún más presentes? Tal como ocurre con las neoplásticas sillas de madera de Rietveld. En todo caso, de acuerdo con el lúcido aforismo de Nietzsche, lo considerado como perfecto no puede hacerse, con el cual precisamente se refiere al arte.

En 1930, plena era de máquina, mientras Le Corbusier terminaba de elaborar sus teorías sobre el purismo y la racionalidad y de construir una de sus paradigmáticas máquinas de habitar, Bruno Munari gastaba su tiempo haciendo máquinas inútiles de cartón.

Con todo, todavía parece necesario preguntarse sobre la real inutilidad de las máquinas de Munari. En rigor, ¿de qué sirve hacer unos recortes de cartón que se mueven con el viento? Al lado de los contenidos ideológicos y humanitarios que proclama el *Guernica* de Picasso, para tomar un ejemplo extremo, las máquinas de Munari parecen obras vacías, que no sirven para nada. Pero, a diferencia del *Guernica*, el contenido de estas obras es la presentación de su propia forma, de una forma que además es inestable por su constante movimiento, y no la representación de otros significados asociados a dichas formas. Sin embargo, también se podría suponer que, en estos casos de obras extremadamente precarias y silenciosas, esencialmente abstractas, ciertamente la inutilidad se roza con el absurdo. Pessoa, por ejemplo, decía que había que comprar libros para no leerlos. Es decir, contradecir el destino esencial de la propia cosa se presenta como una garantía de la inutilidad de ocuparla, o incluso de tenerla. Se desvirtúa el sentido de la obra cuando se desvirtúa su destino, su fin. En esta dirección pareciera que la inutilidad de las máquinas de Munari no es tan así. Lo que ha sido propuesto como primera utilidad no ha sido más que mover unos cartones con el viento, lo cual claramente funciona. La siguiente utilidad que Munari supuso para sus obras ha sido la de que alguien pudiera ver cómo se movían esos cartones, y, gracias a su amable gesto de regalar las obras entre sus amigos, esta aspiración también funciona. O sea, las obras son útiles en cuanto a una utilidad propuesta. A una utilidad que se toma a sí misma como referencia, que se asume como valor.

El padre Couturier, buen amigo de Le Corbusier y responsable de dos de sus grandes obras de arquitectura, decía: se hace lo que se puede, pero se escoge lo que se quiere. Algún tiempo ya había pasado desde que Le Corbusier proclamara vencer el azar inventando un sofisticado sistema de medidas y reglas para resolver sus ecuaciones puristas. A esa altura, lo que podía hacer Le Corbusier, lo que quería escoger, era seguir pintando cuadros inútiles y firmarlos con su nuevo nombre de fantasía.

“La primera noche de septiembre observé a un hombre que sostenía una aspiradora sobre su cabeza e intentaba aspirar las estrellas. Era un trabajo inútil. No tenía la máquina enchufada.”

John Hejduk, *Víctimas*, 1986.

A principios de los años treinta, Bruno Munari se entretuvo haciendo variaciones de una pequeña obra que llamaba la máquina inútil. Estas obras estaban compuestas por unos finos recortes de cartón pintado por las dos caras, según él para pintar el revés de los cuadros, con unas delicadas varillas de madera, unos trozos de hilo de seda y una bola de vidrio soplado que le servía de contrapeso. Cada pieza estaba rigurosamente proporcionada a las otras, según él, como una manera de amarrarlas con un andamiaje geométrico simple.

Sus amigos recibían estas máquinas inútiles de regalo. Se lo agradecían, claro, pero no se las tomaban muy en serio pues habitualmente las dejaban como decoración en las habitaciones de sus hijos. Después de todo, ¿cuánto más podía ser la aspiración de unos sencillos móviles de cartón pintado al lado de un bronce de Marini? Algunos amigos un tanto más atrevidos le hicieron ver a Munari la inevitable y siempre odiosa comparación de sus máquinas con las construcciones móviles de Calder. Pero Munari nunca quiso ostentar. Sólo dijo que lo de Calder venía de Man Ray y que lo suyo era muy distinto. Lo suyo eran construcciones geométricas que giraban sobre sí mismas, de ahí los hilos de seda, y que en cambio lo de Calder no eran más que estructuras arbóreas de carácter vegetal.

Al parecer no resulta tan ocioso detenerse en la diferencia material de ambos trabajos. Si en los de Calder las piezas son láminas y varillas de metal pintado, en las máquinas inútiles Munari utiliza materiales más precarios, más desechables, que tienen algo de la trivialidad de unos trabajos escolares, decididamente económicos y de fácil factura. De hecho, por su composición material, son obras que podrían ser fabricadas por cualquiera. Su construcción no necesita de un conocimiento técnico especializado ni de una factura refinada, así como tampoco es una tarea que demande más de una hora de trabajo.

Lo cierto es que en los dos casos la aguda intención del autor, que fue abiertamente declarada por ambos, propone pasar de las dos dimensiones del cuadro tradicional a las tres dimensiones de una escultura de planos suspendidos en el espacio para luego pasar a la cuarta dimensión, la dimensión temporal, que se consigue por el movimiento de tales piezas. Como en cualquier colgante móvil sobre una cuna, los planos de colores sólo están ahí para dar vueltas en el aire. Para capturar hasta los más leves soplos del viento. Se podría decir que son sensibles a los cambios de presión en el aire. Recurso para nada modesto si se considera que son unos sencillos y corrientes recortes de cartón amarrados con hilo los que llevan al extremo, por su liviana fragilidad, la sensibilidad de tales máquinas.

Y aquí aparece lo fascinante, al menos para mí, de una construcción inútil: la idea de una construcción que, aun siendo una máquina, un artefacto de movimiento mecánico y aparente productividad, no sirva para nada estrictamente utilitario. ¿No es acaso dar justo en el clavo que sostiene a la mayoría de las obras de arte del siglo veinte? En esto, aparte de la connotación de artefacto que a veces se le atribuye, una máquina inútil se parece mucho a algunas célebres defi-



Bruno Munari, *Macchina inutile*, 1951
[Museo del Novecento, Florencia.]

Bruno Munari, *Macchina inutile*, 1956
[Colección privada, Brescia.]

niciones de la arquitectura, pienso en Palladio, Soane o Ruskin; la arquitectura es aquello que se le agrega a la estructura; la arquitectura es un mero accesorio que roza la suntuosidad decorativa; es un asunto de terminaciones, de gusto, de estética facial, de diseño y estilo, y, por lo mismo, de absoluta inutilidad. La finalidad sin fin, que es como Kant define la estética.

Cualquier arquitecto medianamente comprometido podría sentir tales definiciones como un insulto. Y no es para menos, sobre todo teniendo en cuenta que se ha vuelto conseguir encargos en un mercado estrecho y colapsado por una sobrepoblación de colegas. Pero si nos alejamos de la contingencia, tal vez no sea un error entender la producción de obras de arquitectura como un serio y delicado esfuerzo por hacer máquinas inútiles. Serio, porque hacer un trabajo de arquitectura es (o debería ser) lo suficientemente profesional y riguroso como para que no se note la inutilidad de las decisiones que se toman. Y delicado, porque siempre es (o parece ser) más fácil que las decisiones útiles, las justificaciones lógicas que son una respuesta a un requerimiento concreto, exageren su protagonismo y no dejen espacio para una considerable dosis de decisiones inútiles. (...)

Si la utilidad se emparenta con la arquitectura racional, la inutilidad podrá ser asociada con una arquitectura irracional. La primera, como en los primeros esfuerzos modernos, es lógica, cartesiana, abstracta y universal; la segunda es arbitraria, indefinida y tan confusa como realista. Tal vez no hay por qué polarizar las cosas. Tampoco quedarse en un estricto punto medio. Hace un buen rato, justo treinta años, que sabemos que hay complejidad y contradicción en la arquitectura.

Por lo tanto, la inutilidad de la obra es un valor relativo que se pondera en relación a determinados parámetros de referencia. ¿Para qué se pintaron los vidrios de Ronchamp? ¿Por qué era tan necesario bajar los ventanales de la casa Tugendhat? ¿Por qué Lewerentz llevó hacia afuera los marcos de las ventanas? ¿Por qué se recorta en el escritorio el abatimiento de una ventana en la casa Kaufmann? Tal vez lo inútil de la arquitectura no es sólo aquello que no es estrictamente funcional, que no es utilitario, sino aquello que sirve para algo que aún no se había dicho, o que

ni siquiera se había imaginado, mientras se ideaba la obra. La inutilidad, por lo tanto, tendría más que ver con una cierta manera de hacer las cosas, con la interpretación más o menos sensible de un programa más o menos concreto. Una interpretación que generalmente cristaliza en uno que otro fragmento, un destello de gracia, y no en la estructura general de la obra. Esto último pecaría de exceso, luego, no sería ni serio ni delicado. (...)

A esta altura tal vez podríamos comenzar a considerar la idea de referirnos a algunas cosas inútiles como cosas de utilidad-otra. Sin que todavía sea necesario saber cuál es esa otra utilidad, sino simplemente como una manera de ampliar el panorama de la definición. Con esta concesión literaria se nos aliviaría la carga para un posible intento por definir aquello otro que hace la diferencia ente una obra de arquitectura y una obra de calidad arquitectónica, o, como se acostumbra a citar en los círculos académicos, aquello que distingue una simple construcción de una obra de Arquitectura (así, con mayúscula).

Se podría considerar que la inutilidad, en cuanto utilidad-otra, se corresponde con la trascendencia, con la intensificación, de la realidad en que se dispone la obra. Que se convierte en una utilidad que tiene que ver con los valores asociados; pureza, nobleza, segundad, por ejemplo. Valores positivos, si se quiere, que se alejan de la mera función básica de la obra. Como un muro que, una vez resuelta su resistencia estructural y su masa de cerramiento, se termina con papeles adhesivos y cortinajes que refinan su apariencia. Refinación que a su vez podría desatarse hasta llegar a la categoría del lujo: aquella demasía en el adorno, pompa o regalo. Nada nuevo decir que aquello que convierte la construcción en arquitectura es un regalo. Pero sin duda perturba oír que la calidad arquitectónica es un lujo.

Según las empresas automotrices, los elevalunas eléctricos, el cierre centralizado de puertas y el aire acondicionado son las características mínimas que debe tener un auto para que pueda ser considerado en la categoría de auto de lujo. Una línea que se desdibuja con el tiempo si se considera que hace cuarenta años ni el auto más lujoso tenía elevalunas eléctricos y que dentro de diez años habrá muy pocos que no lo tengan.

Esto es tan aplicable a los equipos computacionales como a las obras de arquitectura, tal como declara Le Corbusier en *Vers une Architecture* (un libro de 1923 donde compara un Delage Grand Sport de 1921 con el Partenón del año 434 aC, que curiosamente califica como la *machine à émouvoir*), o como reitera Banham en *Theory and Design in the First Machine Age* (un libro de 1960 donde compara la carrocería del Adler Cabriolet diseñada en 1930 por Walter Gropius con los automóviles aerodinámicos y la Unidad Dymaxion diseñada por Buckminster Fuller entre 1930 y 1933).

Ese valor agregado, vulgarmente conocido como la gracia "artística" de la obra de arquitectura, no deja de tener resonancia en una supuesta esencialidad inútil de la obra de arte, al menos de aquellas herederas de la obra de Duchamp, Tzara e incluso Mondrian. El propio Loos, no por nada amigo y responsable de una casa de Tzara en París, señala que la obra de arte se sitúa en el mundo sin que exista exigencia alguna que la obligue a nacer. Sin exigencia se podrá leer como sin necesidad, sin utilidad imperiosa. Que es precisamente lo que Loos, en el mismo texto, concluye al sentenciar que todo lo que tiene una finalidad hay que excluirlo del imperio del arte.

Si atendemos aquella creencia que amarra utilidad y belleza (un motor es bello porque funciona bien, según las observaciones que los autores hicieron sobre los automóviles antes citados), se podría entender la inutilidad como sinónimo de fealdad. Es decir, aquello que no sirve es feo, es despreciable. Lo inútil, visto así, se presenta como un estado defectuoso de algo útil. Como un