

El espacio exterior y las ciudades: respuestas afroamericanas a la Nasa¹

Lynn Spiegel²

Resumen

Este artículo propone interpretar el programa espacial estadounidense de las décadas del '50 y '60 a la luz de las tensiones y conflictos raciales de la época, expresados con mayor fuerza en el espacio urbano. La carrera espacial, la política de contrataciones, promociones y comunicaciones de la NASA y los esfuerzos por desarrollar la tecnología para poner un hombre en la luna son examinados en cuanto representaciones de las relaciones sociales y raciales características, en el contexto de un deterioro de los centros urbanos y una suburbanización acelerada, que transforman el paisaje urbano e introducen nuevos problemas sociales.

Palabras clave: segregación, racismo, carrera espacial, medios de comunicación.

Abstract

This article proposes an understanding of the US space program of the 1950s and 1960s in relation to the racial tensions and conflicts of the time, expressed more apparently in the urban space. The space race; NASA hiring, promotions and communications policy, and the efforts to put a man on the moon are examined as representations of social and racial relationships, in the context of decaying inner cities and an increasing suburbanization, which in turn transformed urban landscape and introduced new social problems.

Keywords: segregation, racism, space race, mass media.

¹ "Outer space and inner cities: African American responses to NASA" (extracto). Publicado originalmente en Spiegel, L. (2001), *Welcome to the dreamhouse: popular media and postwar suburbs*, Duke University Press. Revista Bifurcaciones agradece a la autora la generosa cesión de derechos que ha permitido esta traducción y publicación. Traducido por Alejandra Villarroel y Diego Campos.

² Northwestern University. E-mail: lspigel@northwestern.edu

1. Introducción

En 1962, una niña llamada Rose Viega le escribió al presidente Kennedy, diciendo que quería ofrecerse de voluntaria para ser astronauta, de modo que su padre, que se encontraba sin dinero, "tuviera algo de qué enorgullecerse". Ella relacionó su deseo de viajar al espacio con los problemas que su familia sufría en la tierra. "Verá", escribió, "no podemos encontrar un lugar donde vivir por causa de nuestro color. Estamos apretados en un apartamento de dos habitaciones, con una vieja amiga de nosotros. Somos seis, mis padres y mi hermano duermen en el suelo, mientras que mi hermana, la anciana y yo dormimos en la cama. No me gusta dormir con comodidad mientras mis padres sufren sobre el duro suelo. Llamamos al número del apartamento y nos dijeron que lo fuéramos a ver. Pero cuando llegamos y nos ven, tienen una excusa y dicen que ya está arrendado, o cosas así. Creo que es una pena que la gente se trate de esa manera" (Viega, 1962).

Hoy, la carta de Rose Viega se encuentra amontonada entre otros documentos en los archivos de la Casa Blanca, en la Biblioteca Kennedy en Boston, Massachusetts. Sólo podemos adivinar lo que le sucedió a Rose y su familia. Pero la carta constituye un testimonio de la forma en que la carrera espacial ha estado relacionada históricamente con la discriminación en las políticas de vivienda, acá en la tierra.

La carta de Rose Viega se entiende mejor cuando se considera como parte de una contra-narrativa a la mitología dominante de los viajes espaciales en los '60. Aunque Rose mantiene una esperanza utópica que el espacio la liberará de los apremios terrestres, su deseo es fundamentalmente diferente de los deseos de una Nueva Frontera,

articulados tanto por la administración Kennedy como por los lugares de la cultura popular blanca. En este ensayo, quiero explorar esta contra-narrativa observando la manera en que la gente de color representaba la carrera espacial en los '60.

A este respecto, las voces más audibles fueron las de los afroamericanos que hablaban de la carrera espacial en la prensa negra, especialmente en la revista de circulación nacional *Ebony*, dirigida especialmente a la clase media negra. Tras el lanzamiento soviético del Sputnik en 1957, y el establecimiento de la Administración Nacional de Aeronáutica y el Espacio (NASA) en 1958, *Ebony* siguió la carrera espacial con interés. Pero la cobertura de la carrera espacial cambió en el curso de los '60 -desde un cauto optimismo a una crítica aguda a la agenda de la NASA. Para mediados de la década, *Ebony* se refería típicamente a los viajes espaciales desde el género de crítica de los “problemas sociales”, más que desde las narrativas de aventura y conquista destinadas a los blancos.

Los diarios urbanos de todo el país cubrieron también la agenda espacial nacional, aunque estos relatos ofrecen algunas diferencias locales que sugieren que el diálogo negro sobre el espacio exterior estaba lejos de ser monolítico. Por ejemplo, mientras el *Chicago Daily Defender* cubría las misiones de la NASA con entusiasmo, el *New York Amsterdam News* y el *Los Angeles Sentinel* (que por lo demás cubrían eventos mundiales) casi no incluyeron noticias de los viajes espaciales (Wolseley, 1971). Cuando estos diarios sí reportaron sobre la carrera espacial, lo hicieron casi siempre en relación con las prácticas discriminatorias de la NASA. Sin embargo, a pesar de estas importantes diferencias, la prensa negra comprometió de manera colectiva

perspectivas sobre la carrera espacial, formuladas a través de una preocupación unificada por temas relacionados con los derechos civiles.

Aunque muchos blancos eran críticos del proyecto espacial, encuestas nacionales demostraban significativas diferencias raciales. De acuerdo con Nye (1997), entre 1967 y 1967 los partidarios más determinados del Apolo tendían a ser hombres jóvenes caucásicos, opulentos y bien educados. Mientras, “la oposición más fuerte se extendía entre la comunidad negra, donde menos de una de cuatro personas apoyaba el gasto de cuatro billones de dólares anuales para el programa Apolo”. Esta oposición no constituía un rechazo de la ciencia o de la exploración espacial en sí. En lugar de esto, la crítica afroamericana a la NASA se articulaba dentro del contexto más amplio de la protesta racial. Como en el caso de Rose Viega, la prensa afroamericana vinculaba su crítica a una más amplia de las políticas gubernamentales relativas a todos los tipos de espacio -no sólo el espacio exterior, sino también la naturaleza cambiante del espacio comunitario y la distribución de la propiedad en el periodo de la postguerra. Como he argumentado previamente, los principales medios de comunicación destinados a los blancos presentaban habitualmente la carrera espacial en el contexto de la vida familiar (Spigel, 1997). En *Life* y *Look*, los héroes astronautas eran representados como padres suburbanos ideales, y sus esposas como perfectas amas de casa. Y aunque las películas de ciencia ficción de Hollywood y los programas de televisión presentaban a veces historias que hablaban de prejuicio y colonialismo, estos medios se referían de manera alegórica a la raza, usando habitualmente la figura del extraterrestre. Por el contrario, las respuestas afroamericanas a la carrera espacial (fueran positivas o

negativas) estaban a menudo vinculadas de manera explícita a una crítica a la segregación suburbana y la situación de los negros en los centros urbanos.

En realidad, la prensa negra hablaba de la carrera espacial en el contexto de prácticas institucionalizadas a través de las cuales el espacio social estaba siendo nuevamente mapeado y subdividido. Estas prácticas incluían el “trazado de líneas rojas” por parte de la Administración Federal de Vivienda (FHA), y políticas de construcción que permitían la creación de comunidades suburbanas blancas que excluían sistemáticamente a la gente de color. Alimentada por políticas discriminatorias bancarias e inmobiliarias, y por el racismo cultural de los propietarios blancos, la FHA fue en gran parte responsable de la desigual distribución de las razas en el espacio urbano y suburbano. Incluso, las leyes y políticas que se referían a la discriminación en la política de vivienda eran habitualmente ignoradas (o eran interpretadas por los blancos en formas que exacerbaban la segregación). Por ejemplo, en 1948 la decisión de la Corte Suprema en *Shelley vs. Kramer* revocó los “convenios restrictivos” que constituían un método común y legal de prohibir la ocupación negra en vecindarios blancos. La FHA resistió el edicto de la Corte Suprema durante dos años, y cuando finalmente anunció que acabaría con estos convenios restrictivos, el anuncio sirvió irónicamente para “alertar a los desarrolladores y animar a muchos a apresurar sus solicitudes de propiedad bajo estos convenios antes de la fecha límite anunciada” (Hirsch, 1993).

Aunque el Acta de Derechos Civiles de 1964 y el Acta de Vivienda Justa de 1968 tenían por objetivo prohibir la discriminación en las políticas de vivienda, incluso esta legislación era muy difícil de fiscalizar. Como

Hirsch (1993) explica, la política de vivienda se encuentra en manos de numerosos tomadores de decisiones privados (agentes inmobiliarios, prestamistas, compradores y vendedores), que no pueden ser escrutados con facilidad por comités del gobierno central. Adicionalmente, “políticas en competencia, anteriores y contradictorias” habían acelerado la segregación a tal punto que las leyes de derechos civiles habían tenido escaso efecto en la separación de las razas. Y finalmente, la legislación de derechos civiles no podía revertir pautas de comportamiento que estaban siendo fomentadas por una historia anterior de segregación en las políticas de vivienda. Según Hirsch, mucho después de aprobada el Acta de Vivienda Justa, gente de todas las razas ha tendido a “orientar su búsqueda de vivienda dentro de áreas limitadas [...] Su ubicación actual es el factor más crítico al momento de determinar la nueva ubicación” (Hirsch, 1993).

La FHA no sólo incentivó la segregación suburbana; como advierte Jackson (1998), la orientación suburbana de ésta “ayudó también a disponer a la industria de la construcción en contra del mercado inmobiliario de las minorías y de los centros urbanos [...] Áreas completas de las ciudades fueron declaradas inelegibles para préstamos”. Mientras tanto, el re-desarrollo urbano y los proyectos de renovación sólo intensificaron las desigualdades raciales y de clase, permitiendo la creación de lo que Hirsch (1998) ha denominado el “segundo gueto”. Aunque a menudo era promovida a través de la retórica de las ideas liberales para una mejor política de vivienda, la renovación urbana era en gran parte motivada por empresarios privados con interés en limpiar “barrios malos” y atraer a los blancos de regreso a la ciudad. Consecuentemente, aunque las prácticas y objetivos de la

renovación urbana diferían de ciudad en ciudad (e incluso dentro de las mismas ciudades), los proyectos de vivienda que se levantaban por todo el país desplazaban a los pobres y las personas de color de sus barrios, imponían la segregación de raza y de clase, y a menudo resultaban en viviendas de baja calidad. Más del sesenta por ciento de aquellos desplazados por la renovación urbana fueron afroamericanos (Lipsitz, 1998).

La segregación espacial apoyada por estas políticas estaba asociada al tipo de racismo evidente que los negros enfrentaban cuando intentaban viajar, aunque fuera dentro de la ciudad. Boicots a los buses, *freedom riders* y marchas de protesta desafiaron las prácticas Jim Crow de transporte público durante el periodo. Sin embargo, al mismo tiempo que estos desafíos tenían lugar, los sistemas de autopistas interestatales que comenzaron a emerger en 1956 -subsidiados federalmente- privilegiaron a los suburbanitas blancos, al hacerles entrega de rutas de acceso a los centros urbanos de los cuales habían escapado. En el proceso, muchas de las autopistas deterioraron aun más el espacio urbano, cortando “amplias vías a través de vecindarios de bajos ingresos y de personas de color”, arruinando de esta manera lo que alguna vez fueran barrios y negocios estables en los centros urbanos (Bullard y Johnson, 1997). En conjunción con la discriminación en la política de vivienda y renovación urbana, el nuevo sistema de autopistas contribuyó a lo que Lipsitz (1998) denomina “una inversión posesiva en ‘blanquitud’”, que le permitió a la raza mantener su poder. Al menos en la prensa afroamericana, la agenda nacional para los viajes espaciales era contrastada con estas y otras prácticas sancionadas por el gobierno, que promovían el acceso desigual a los espacios de la vida cotidiana.

En este ensayo, quiero demostrar cómo el racismo de la ciencia espacial iba mano a mano con el racismo de la política de vivienda, la planificación comunitaria y el transporte, aquí en la tierra. Estas varias formas de racismo deben ser vistas como integrales a las formas en las cuales los blancos mantenían y reproducían su hegemonía cultural en las décadas posteriores a la segunda guerra mundial. Fuera en las mundanas calles suburbanas, o por medio del viaje fantástico a la luna, los blancos aseguraron su poder a través de la colonización y control del espacio. En otras palabras, no fue sólo que los blancos dominaran las *geografías físicas* a través de leyes racistas de zonificación, políticas de transporte y otras prácticas de segregación, sino que también dominaron las *geografías imaginarias* culturales del universo en su conjunto. En efecto, en orden a mantener y reproducir su poder, un grupo debe ocupar no sólo un espacio físico, sino que debe además ocupar un espacio imaginario (el espacio de las historias, imágenes, fantasía) (Lefebvre, 1991; Soja, 1996). En el mundo moderno/postmoderno, esto se logra fundamentalmente a través del control de las instituciones y medios de comunicación. Pero es importante enfatizar que el control de la representación a través de los medios de comunicación no es el mismo que el control de las personas o de sus imaginaciones individuales y colectivas. A pesar de la “blanquitud” de la NASA y de los principales medios de comunicación, personas como Rose Viega eran aún capaces de imaginar los viajes espaciales como algo que podía mejorar sus vidas en la tierra. En los relatos que siguen, entonces, se explora cómo la NASA se transformó en sujeto de ataque crítico en la prensa negra, pero también se muestra cómo en ocasiones el espacio exterior planteaba posibilidades utópicas para el orgullo y progreso raciales. Efectivamente,

las contra-narrativas forjadas por los afroamericanos no eran sólo críticas negativas del racismo, sino esperanzadas reelaboraciones de los mitos prevalecientes acerca de los viajes espaciales y el viaje del hombre blanco a la luna.

2. Derechos civiles en el espacio

Como ha sugerido bell hooks (1992), viajar siempre ha significado algo diferente para la comunidad negra y para la blanca, porque las migraciones negras, e incluso los modos cotidianos de transporte han sido acompañados habitualmente por actos de terrorismo blanco. En el periodo del movimiento de los derechos civiles, es probable que los estadounidenses negros hayan asociado viajar con el terrorismo encontrado por Rosa Parks y tantos otros en el sistema de buses en el Sur. Como afirma Kelly (1994) en su estudio de Birmingham, incluso antes, durante la segunda guerra mundial, el bus se había transformado en un “teatro” público en el cual la clase trabajadora y los pobres (tanto hombres como mujeres) ejecutaban militantemente su resistencia al racismo blanco, a través de actos que habitualmente encontraban violencia o arresto. Así también, para comienzos de los '60 el bus servía como una suerte de escenario nacional para los *freedom riders*, que demostraban su derecho a los viajes interestatales -a menudo arriesgando la vida.

Dentro de este contexto de transporte cotidiano y ejecución de actos de resistencia, el teatro más fantástico de los viajes espaciales asumió significados específicos para la búsqueda afroamericana de justicia social. Al tiempo que la cobertura de la Expo³ destacaba la discriminación que los

negros experimentaban cuando viajaban a aquel espectacular evento de la era espacial, otros artículos asociaban las luchas de los derechos civiles con los prospectos que los viajes espaciales tenían para la raza.

De hecho, cuando se consideran desde la perspectiva de estas luchas, incluso los anuncios y la retórica promocional resuenan con significados específicos a las experiencias afroamericanas. Un buen ejemplo lo constituye un aviso de 1962 para la compañía de buses Greyhound, que apareció en *Ebony* sólo un año después de que los *freedom riders* (que habían mantenido una rígida política de no-violencia) fueran atacados en tales buses. (El caso más extremo fue la quema de un bus por segregacionistas blancos en Anniston, Alabama.) Sin duda intentando mitigar los temores, convenciendo a los consumidores de la naturaleza progresista de la compañía, Greyhound publicitó sus buses utilizando la iconografía de los viajes espaciales. La publicidad presentaba una gran fotografía de la luna y un texto que decía: “¿Quién va a la luna cinco veces al día? Nadie... Pero Greyhound viaja igual de lejos aquí en la tierra”. Un foto pequeña al pie de la página mostraba a un hombre y una mujer negros sentado cómodamente en el bus, con el lema de la compañía, “Déjenos la conducción a nosotros”, impresa junto a ellos (*Ebony*, noviembre de 1962). Así, Greyhound asociaba el progreso tecnológico de los viajes espaciales con el buen tratamiento que los negros recibirían en sus buses.

En general, la prensa se refería a la carrera espacial dentro del contexto de las luchas de los derechos civiles en el transporte, vivienda, educación y otros. A este respecto, el titular del *Defender* del 22 de marzo de 1965 decía:

en Seattle, Washington entre abril y octubre de 1962 (n. del E.).

³ La autora se refiere casi con seguridad a la “Century 21 Exposition”, feria mundial realizada

“Todos los sistemas listos / De King a Montgomery / De Ranger a la Luna” (*Chicago Daily Defender*, 22 de marzo de 1965).

Mientras este titular relacionaba las marchas de protesta con la fuerza de aceleración de un lanzamiento de cohetes, la mayor parte del tiempo las relaciones establecidas parecían menos guiadas por intenciones editoriales que por el hecho de que los derechos civiles y los viajes espaciales constituían eventos noticiosos irresistibles que garantizaban un lugar en las portadas. A este respecto, la diagramación del *Defender* yuxtaponía noticias sobre la carrera espacial con historias acerca de boicots a buses, marchas de protesta y manifestaciones. Por ejemplo, en junio de 1965 la noticia de portada del *Defender* comenzaba con el título “La bienvenida más grande de la historia: Chicago recibe hoy a los astronautas”, mientras que la mitad inferior de la página afirmaba: “Dr. King abucheado en Nueva York”.

Intencionada o no, la disposición gráfica de las ambas noticias pedía a los lectores pensar acerca de ambos eventos como si estuvieran relacionados. Como sugiere el reportaje, los astronautas blancos disfrutaban de una movilidad geográfica ilimitada, y su viaje a Chicago es recibido con fanfarrias (la ciudad montó un desfile de bienvenida para los astronautas, conocido como los Gemelos Gemini), pero en sus viajes a las ciudades estadounidenses el héroe negro del movimiento de los derechos civiles es recibido con protestas y amenazas de violencia.

La yuxtaposición entre estas dos historias resuena con mayores connotaciones raciales toda vez que el desfile de los astronautas de Chicago constituyó en sí una lucha de derechos civiles sobre el uso del espacio urbano. Mientras el *Defender* advertía que la

multitud en el desfile estaba “repleta de niños suburbanos”, también se reportó que la gente del centro de la ciudad estaba menos ansiosa de ver pasar a los Gemelos Gemini. Habiendo oído de los planes de la ciudad para organizar el desfile de los astronautas, grupos de derechos civiles (que habían protestado previamente en contra de prácticas injustas en las políticas de vivienda, empleo y educación) planearon montar una contra-marcha. De acuerdo con el *Defender*, esta contra-marcha “posiblemente habría causado un conflicto con el desfile de los astronautas”. En respuesta, el alcalde Daley amenazó con violencia policial para detener la marcha. Aunque hubo alguna disputa dentro del movimiento de derechos civiles acerca de proceder o no con el plan, al final la contra-marcha no tuvo lugar. El líder de los derechos civiles Dick Gregory hizo una declaración pública, afirmando: “No queremos utilizar a nuestros héroes nacionales para hacer propaganda a nuestros propios esfuerzos por liberar a la ciudad de la segregación [...] No tenemos la intención de bloquear, en ningún momento, la ruta de los astronautas. Estados Unidos es más grande que nuestros problemas. Tenemos una importante misión. Pero ciertamente no deseamos avergonzar a estos héroes nacionales”. Parece poco probable que la afirmación de Gregory haya sido producto de su ferviente respeto por la NASA. En realidad, se había referido al proyecto espacial con amargo sarcasmo en su acto cómico, bromeando acerca de cómo la NASA excluía a los negros de sus filas de oficiales. En lugar de ello, al hacer esta declaración, parece probable que Gregory haya sentido que no sería sensato asociar a los derechos civiles con sentimientos antipatrióticos -y él estaba especialmente preocupado acerca de vincular la protesta de los negros con la violencia con que amenazaba el alcalde Daley. En lugar de la contra-marcha, Gregory y otros líderes

planearon una serie de “fin de semana de acciones de protesta”, y anunciaron que las manifestaciones se reanudarían el día siguiente al desfile (*Chicago Daily Defender*, 15 de junio de 1965).

La actitud del *Defender* hacia el proyecto espacial hacía la situación aún más compleja. Aunque el diario cubrió el incidente de la contra-marcha, lo hizo sin embargo dentro de una nota que claramente apoyaba el desfile de bienvenida para los astronautas. Titulada “El ‘día A’ de Chicago: ¡un gran éxito!”, la nota presentaba dos grandes fotografías del desfile, que mostraban a los lectores la fanfarria y el entusiasmo. En realidad, el *Defender* siguió apoyando relativamente a la NASA durante la década. Pero, como en el caso del incidente de la contra-marcha de Chicago, este apoyo debía ser entendido dentro del contexto mayor de las protestas raciales. En otras palabras, aunque la prensa negra no estaba necesariamente en contra de la ciencia espacial o de la NASA, sí se refería a los viajes espaciales desde de las preocupaciones específicas de la lucha por los derechos civiles. Mientras que los medios de comunicación de corriente principal, dirigidos a los blancos, asociaban continuamente el espacio exterior con astronautas-hombres de familia, y con lo que el *Defender* llamaba sus “radiantes esposas”, la prensa negra concebía crecientemente la carrera espacial en relación a su desigual acceso al Sueño Americano. En realidad, al mismo tiempo que revistas como *Life* y *Look* representaban el espacio exterior como la frontera final para los estilos de vida suburbanos, la prensa negra exponía la ciencia espacial y los suburbios como formas interconectadas de racismo institucionalizado.

Estas interconexiones fueron especialmente pronunciadas en la cobertura de *Ebony* del

auge y caída del candidato a astronauta Edward J. Dwight Jr. En 1963, cuando *Ebony* reportó por primera vez sobre “el primer negro candidato a astronauta”, presentó a Dwight de manera muy similar a la forma en que *Life* y *Look* lo hacían con los astronautas blancos del Mercury. El artículo usaba escenas de vida familiar suburbana, llamando a Dwight “un hombre de familia” y mostrándolo en casa anudado los tirantes del delantal de su esposa y leyendo a sus hijos (*Ebony*, julio de 1963). Pero cuando en 1965 la NASA lo dejó fuera del programa espacial, *Ebony* lo reportó enfatizando el hecho de que Dwight estaba además en medio de un divorcio. De esta manera, la familia afroamericana quebrantada se relacionaba en último término con la incapacidad del hombre negro para servir como símbolo de los heroicos viajes espaciales. Pero a diferencia de la mayoría blanca, que a menudo denominaba “irresponsables” a los negros proveedores, y los culpaba por la alta incidencia de familias deshechas, *Ebony* relacionó el divorcio de Dwight tanto con la actitud “anti-negros” y el ostracismo social que su familia enfrentaba en la base de California, como con la discriminación residencial que experimentaba en los suburbios: “En un esfuerzo por darle un hogar a su esposa y su familia, intentó arrendar una casa de buen tamaño cerca de la base aérea Wright-Patterson, en lugar de establecerse en uno de los proyectos residenciales de tipo ‘barracas’ destinados al personal militar. A pesar de su uniforme de la Fuerza Aérea y de las barras plateadas de capitán, enfrentó los mismos problemas que otros negros buscando casa en barrios blancos. Finalmente, un vecino católico que había visto su fotografía en la portada de una publicación de la iglesia le ofreció arrendarle una casa en Huber Heights, un suburbio de Dayton. Poco después que se mudaron, comenzó el acoso [...] Gritos de ‘¡Negros

váyanse a casa!’ recibían a la familia casi a diario [...] Poco después, el matrimonio de Dwight se estrelló en las rocas” (*Ebony*, junio de 1965).

Esta noticia, entonces, invierte el mito de la familia ideal, blanca y suburbana, de la era espacial, tan central a las imágenes de la carrera espacial en los ambientes blancos. En lugar de la casa suburbana soñada, representa una fallida familia negra cuya caída es causada por la discriminación en el programa espacial y en el suburbio. Ciertamente, este mensaje parece haber resonado con la experiencia de los lectores de *Ebony*. En el número de agosto de 1965 (que llevaba el título de “El problema blanco en Estados Unidos”), varios lectores escribieron cartas narrando la “desmoralización” y las “dificultades” que ellos también enfrentaban en las fuerzas armadas (*Ebony*, agosto de 1965). El artículo hizo noticia también en los diarios urbanos. Aunque el *New York Amsterdam News* y el *Los Angeles Sentinel* casi nunca cubrían noticias de los viajes espaciales, la historia de Dwight fue noticia de portada en ambos diarios. Tanto el “Astronauta negro golpeado por el prejuicio racial” del *Amsterdam News*, como el “Prejuicio expulsa al primer astronauta negro” del *Sentinel*, se referían a la denuncia de *Ebony*, adoptando la ácida crítica de la revista al tratamiento injusto padecido por Dwight, y el *Amsterdam News* habló explícitamente de la “discriminación social” que Dwight padecía en su “vida doméstica” (*New Amsterdam News*, 5 de junio de 1965; *Los Angeles Sentinel*, 3/6 de junio de 1965).

Unos meses después del incidente de Dwight, *Ebony* publicó un artículo titulado “Vivienda -el tema más candente en el Norte”, el cual constituía una advertencia para la era espacial. El primer párrafo contaba la historia de un oficial militar negro que trabajaba en una importante base de

misiles en el Medio Oeste. “Porque vivía tan lejos de su trabajo, se levantaba al amanecer y conducía muchas millas para reportarse a tiempo [...] Cuando alguien le sugirió que se mudara un poco más cerca de la base, el oficial explicó que era incapaz de obtener alojamiento en la comunidad blanca circundante”. *Ebony* agregó más tarde, cuando esta noticia se difundió, que “a lo largo de todo el país los estadounidenses descubrieron que el prejuicio racial [...] posiblemente podía sabotear la atención del país ante un ataque nuclear”. Luego, el artículo describía a grandes rasgos las prácticas discriminatorias en los suburbios, especialmente la manera en que la renovación urbana había devastado los barrios afroamericanos. Claramente escéptico ante la legislación actual, afirmaba el artículo, “John F. Kennedy arrasó con el voto negro con promesas de vastas reformas, entre ellas una orden prohibiendo la discriminación en las políticas de vivienda”. Pero, “tres años más tarde, no ha habido ninguna avalancha” en la propiedad de la vivienda entre los negros. Además, la revista usó el ejemplo del oficial en la base de misiles para sugerir que aunque los negros fueran capaces de comprar casas en los suburbios, a menudo no querían vivir en los “monótonos” barrios blancos con casas y centros comerciales “similares”. Lo que de verdad estaba en juego, de acuerdo con *Ebony*, era la devastación de la vida de la comunidad negra, especialmente fomentada por los proyectos de renovación urbana en los centros de las ciudades. La fotografía principal mostraba el proyecto Robert R. Taylor Homes de Chicago, el conjunto de vivienda social más grande del mundo, con una tasa de ocupación negra del 99 por ciento, que *Ebony* llamó “un símbolo de la segregación residencial en Estados Unidos” (*Ebony*, agosto de 1965).

En general, para mediados de la década *Ebony* relacionaba crecientemente la carrera espacial con viviendas de bajo estándar en centros urbanos y pueblos rurales, así como con varias formas de discriminación residencial que los negros enfrentaban. A pesar de los intentos de la administración Johnson por promover el proyecto espacial como coextensivo con la lucha contra la pobreza y la intolerancia en la Gran Sociedad, los críticos afroamericanos a menudo establecían una relación directa entre racismo en la NASA y políticas gubernamentales de vivienda racistas. Criticaban al Congreso por destinar los dólares de los contribuyentes al espacio, rehusando al mismo tiempo financiar la construcción de casas en pueblos y ciudades.

En marzo de 1965, *Ebony* reportó sobre las explosiones experimentales para el cohete lunar tripulado que estaban teniendo lugar en el norte de Alabama. El mismo artículo contaba también la historia del pueblo cercano de Triana: “A sólo cinco millas del Centro de Vuelo Espacial George C. Marshall, Triana pertenece más al Sur de antes de la guerra que a la era de los astronautas. Está lejos de la era espacial -una colección de granjas desvencijadas esparcidas aleatoriamente alrededor de dos iglesias y un restorán. El municipio es una choza remozada, abrigada por un hornillo de carbón, y lo más próximo a la recreación que hay en Triana es la oportunidad de compartir unos pocos peces-gato del perezoso río Tennessee. A diez minutos de distancia los científicos están planeando formas de conquistar el universo. Triana ni siquiera tiene un sistema de agua propio [...] El centro espacial Marshall está cerca, pero los trabajos no calificados son escasos. Hoy los habitantes de Triana (cerca de 250, la mayoría de ellos negros) ganan un promedio de

menos de tres mil dólares al año” (*Ebony*, marzo de 1965).

La nota continuaba discutiendo la manera en que el nuevo alcalde del pueblo (que era un programador y analista en el centro espacial) estaba tratando de dar vuelta las cosas. Aunque el artículo proponía que la presencia del centro espacial podía de hecho ayudar a levantar el estándar de vida en Triana, también reportaba que los esfuerzos del alcalde por incorporar a Triana a la era espacial encontraban un “obstáculo familiar en Alabama -el racismo”. Respondiendo a esta nota en un número posterior, Werner von Braun, director del Centro de Vuelo Espacial Marshall (y el principal científico alemán de cohetes) felicitaba a los editores por el “perceptivo artículo”, al cual se refería positivamente. Admitiendo que la gente de Triana “vive en la sombra de la plataforma de pruebas para el cohete lunar Saturn V”, concluía sin embargo que la presencia de la NASA en el área era un “gran salto adelante”. “La pequeña Triana”, continuaba, “puede oír y sentir el impacto de la Era Espacial de primera mano”. Así, ignorando por completo el retrato de pobreza que *Ebony* había pintado previamente, von Braun concluía: “¡La exploración espacial nos está haciendo revisar nuestro pensamiento [...] para mejor, espero!” (*Ebony*, mayo de 1965).

Mientras tanto, ese mismo año el *Defender* describía el racismo en el cercano pueblo de Huntsville, hogar del Centro de Vuelo Espacial Marshall. Aun cuando el *Defender* seguía optimista acerca de la ciencia espacial, también reportaba acerca de las discrepancias entre los altísimos gastos del proyecto espacial y el estado de las viviendas en el pueblo. Titulado “Huntsville: famoso por el espacio, avergonzado por la raza”, el artículo comenzaba: “Huntsville, la capital espacial de Estados Unidos, aún debe

ponerse al día con la era espacial en sus esfuerzos por resolver los problemas de vivienda, educacionales y de empleo de los negros”. La noticia era especialmente oportuna porque apareció sólo unos pocos días antes que el gobernador George Wallace y el estado de Alabama acogieran un bus en una gira de “construcción de imagen”, con cerca de cincuenta periodistas de todo el país, en una visita por el estado. Diseñada para contrarrestar lo que Wallace afirmaba era una visión distorsionada de Alabama de los medios de comunicación nacionales, la gira le mostraba a los periodistas las “calles arboladas” de Huntsville, “con viejas casas cubriendo infinitas manzanas”. Denunciando la no demasiada sutil campaña de tergiversación de Wallace, la noticia del *Defender* ofrecía a los lectores una visión bastante diferente de las calles de Huntsville. La noticia seguía los esfuerzos de la señora de John Cashin, director del Comité de Servicios Comunitarios, quien (junto con su hija de cuatro años) había sido arrestada tratando de desegregar los mesones de almuerzo en las tiendas Walgreen. “Plenamente capaz de construir o de comprar una propiedad de hasta cincuenta mil dólares [...] la señora Cashin y su esposo dentista se ven enfrentados a la situación de tener que comprar en la vecindad de propiedades deterioradas. ‘Sabes, sólo hay una calle para negros que no está en una barriada’, dice”. El artículo reportaba además que “sólo un uno por ciento de los negros del pueblo estaban empleados por la NASA, y un cincuenta por ciento de ese número tenían trabajos de baja calificación”. Todo esto daba lugar a una consideración más general de la situación urbana, al tiempo que el *Defender* afirmaba que en Huntsville “la renovación urbana despeja las barriadas pero disminuye la cantidad de viviendas adecuadas disponibles para los negros. Huntsville, como muchas otras ciudades, no construye viviendas para

los arrendatarios desalojados” (*Chicago Daily Defender*, 10 de junio de 1965).

Es interesante comparar el artículo del *Defender* con un estudio de Huntsville publicado en 1962 por la revista de negocios *Fortune*, que presentaba una imagen bastante distinta del conflicto central del pueblo. El estudio discutía la rápida transición de Huntsville, desde un pueblo de plantación del siglo diecinueve a una ciudad en expansión llena de desarrollos inmobiliarios, arquitectura de temática espacial y un influjo de trabajadores en la NASA y otras industrias relacionadas. Según *Fortune*, la transición posibilitada por la presencia del Centro de Vuelo Espacial Marshall había dividido a Huntsville en dos. Los “viejos habitantes” vivían en casas gigantescas y dominaban en la municipalidad. Los recién llegados, científicos espaciales y sus esposas, se consideraban ejemplos de progresismo y pedían mejores escuelas, más eventos culturales y una “tranquila atmósfera mundana”. Así, representando a Huntsville como un pueblo dividido por las “facciones en disputa” de los viejos sureños y los “cerebritos” recién llegados, los editores de *Fortune* no mencionaban ni siquiera una vez a la población negra, la discriminación en las políticas de vivienda o la devastación aparejada a la renovación urbana. De hecho, la única vez que *Fortune* mencionaba a la población negra era en su descripción del pasado decimonónico del pueblo (O’Neil, 1962). En contraste, el artículo del *Defender* sobre Huntsville claramente desmitificaba el discurso sobre la renovación urbana promovido por publicaciones de negocios como *Fortune*.

En general, al relacionar los viajes espaciales con la discriminación en las políticas de vivienda, la prensa negra bajó a la tierra los discursos técnicos y aparentemente racionales

de la ciencia y la planificación urbana, donde podían ser inspeccionados en busca de sus mitos fundacionales, más irracionales y claramente sesgados. Ya en 1962, una editorial en *Ebony* hizo exactamente eso, explorando cómo el “mito de supremacía” blanco había afectado las vidas de hombres negros y mujeres de todos los colores. El artículo es una estratégica llamada a las armas, que vincula el sexismo de la NASA con el racismo experimentado por los negros de todas las condiciones, especialmente en los centros urbanos. Titled “En el mismo bote”, la editorial fue escrita poco después de las audiencias congresales llevadas a cabo por la Casa de las Ciencias y el Comité Astronáutico, sobre el tema de la participación (o falta de la misma) de las mujeres en el programa espacial. De acuerdo con el editor, en las audiencias “las respuestas masculinas a las protestas femeninas en contra de los viajes a la luna ‘sólo para hombres’, sonaban como una repetición de las respuestas blancas a las protestas negras en contra de los servicios y otras instalaciones ‘sólo para blancos’, aquí en el planeta”. El artículo continuaba relacionando el sesgo blanco masculino de la NASA con los “temores masculinos” más amplios acerca de las mujeres y los hombres negros apoderándose de su territorio. “Los miedos gemelos -la invasión femenina de un mundo de hombres, y la dominación de las grandes ciudades del país por los negros - reflejan la inseguridad del hombre cuya única pretensión de superioridad está basada en mitos [...] La tasa de delincuencia de los negros en los préstamos hipotecarios es usualmente más baja que le promedio nacional, y ellos mejoran las propiedades adquiridas en los buenos vecindarios, en lugar de devaluarlas”. Relacionando el sexismo de la NASA con el racismo de la vivienda y los centros urbanos, la revista terminaba llamando a una coalición entre hombres

negros y mujeres en general: “Hoy, las asociaciones de padres y maestros no son suficientes para desafiar a la mujer moderna, y tampoco la integración simbólica satisfará a los negros jóvenes. La mujer, lejos de estar libre de la discriminación sexual, debe ser la última en negar las cuatro libertades a otra minoría -como lo hace en muchas instancias importantes. Ellas, con su infinita capacidad para hacer cosas, y los negros, con su histórica capacidad para que les hicieran cosas a ellos, forman un poder que el hombre “superior” no puede ignorar más. Si es sensato, extenderá su plataforma de lanzamiento y agregará dos asientos más a su nave espacial, porque sus ‘inferiores’ no están de humor para ser dejados atrás” (*Ebony*, octubre de 1962).

Así, aunque el artículo considera primero actos reales de sexismo en la NASA y actos reales de racismo en diferentes ámbitos de la vida en Estados Unidos, termina utilizando la nave espacial como metáfora a través de la cual imaginar un nuevo movimiento político que combatiría la supremacía masculina blanca convenciendo (presumiblemente) a las madres blancas de las asociaciones de padres y maestros que era en su interés abandonar el racismo y estrechar lazos con el movimiento de los derechos civiles. En tanto una de las primeras denuncias explícitas de la NASA -y la única que conecta explícitamente el sexismo y el racismo de esa manera-, el ensayo era ciertamente enigmático para su tiempo. Sin embargo, sentó las bases para un discurso de protesta más sostenido en los años que vendrían. Esa protesta fue particularmente pronunciada durante las misiones Apolo, y especialmente durante el histórico vuelo a la luna del Apolo 11.

Referencias

- Bullard, R. y G. Johnson (1997). Just transportation. En Bullard, R. y G. Johnson (eds.), *Just transportation: dismantling race and class barriers to mobility*. New Society.
- Hirsch, A. (1993). With or without Jim Crow: black residential segregation in the United States. En Hirsch, A. y R. Mohl (eds.), *Urban policy in twentieth century America*. Rutgers University Press.
- _____ (1998). *Making the second ghetto: race and housing in Chicago, 1940-1960*. University of Chicago Press.
- hooks, b. (1992). *Black looks: race and representation*. South End Press.
- Jackson, K. (1998). *Crabgrass frontier: the suburbanization of the United States*. Oxford University Press.
- Kelly, R. (1994). *Race rebels: culture, politics, and the black working class*. Free Press.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Blackwell.
- Lipsitz, G. (1998). *The possessive investment in whiteness: how white people profit from identity politics*. Temple University Press.
- Nye, D. (1997). *Narrative spaces: technology and the construction of American culture*. Columbia University Press.
- O'Neil, P. (1962). The anachronistic town of Huntsville. En Fortune (eds.), *The space industry: America's newest giant*. Prentice-Hall.
- Soja, E. (1996). *Third space: journey to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Blackwell.
- Spigel, L. (1997). White flight. En Spigel, L. y M. Curtin (eds.), *The revolution wasn't televised: sixties television and social conflict*. Routledge.
- Viega, R. (1962). Letter to president Kennedy, 28 de marzo. En *Archivos de la Casa Blanca*, Biblioteca J. F. Kennedy, Boston.
- Wolseley, R. (1971). *The black press*. Iowa State University Press.