

O "Fusca" - A origem de um mito.

Tive o privilégio de acompanhar, e parcialmente colaborar com, o historiador da técnica automobilística Griffith Borgeson na elaboração de um trabalho sobre a história do "Volkswagen". O trabalho será publicado dentro em breve nos Estados Unidos sob o título "In the name of the people", (em nome do povo). Foi experiência empolgante: tive a oportunidade de observar como pesquisa disciplinada de documentação espalhada pelo mundo afora vai revelando, passo por passo, o mecanismo estabelecido de mitos. O caso do "Volkswagen" é especialmente revelador, por tratar-se de mito recente e poderoso. Os elementos do mito, (os "mitemas"), que Borgeson conseguiu recolher para deles reconstituir o mosaico são estes:

O "Käfer", (barata), este veículo característico que foi fabricado pela Indústria Volkswagen principalmente nos anos 50, é considerado atualmente como sendo desenvolvimento em direção errada, uma das numerosas "ruas sem saída" da experimentação técnica. Uma entre as suas vantagens indiscutíveis, a sua robustez, faz com que continue a ser produzido nos países em desenvolvimento, principalmente no Brasil e no México, mas na Europa e nos Estados Unidos está caindo em desuso. As suas características principais são: eixo oscilante, chassis com tubo central, motor com cilindros opostos refrigerados com ar e colocado na trazeira do carro, e carroceria em forma de gota. Tais características deixaram de ser satisfatórias atualmente.

Segundo o mito tais características se originaram espontaneamente na mente de um construtor genial, Porsche, designado por Hitler "construtor imperial, o maior dos engenheiros automobilísticos da Alemanha". Na realidade foram elaboradas e postas em produção por vários engenheiros austriacos e tchecos, (judeus e não-judeus), ao longo dos anos 1910 e 1920. Por certo: Porsche também tem contribuído para a elaboração do veículo, mas a sua contribuição não foi decisiva. Os protagonistas da agonia do Volkswagen são Rumpler, (vienense), Ledwinka, (vienense de origem tcheca), Ganz, (nascido em Budapest, o verdadeiro "inventor" do carro), Porsche, (nascido na Bohemia), e Hitler. Rumpler inventou a "gota", Ledwinka inventou o motor e construiu um <sup>chassis e derivou este modelo</sup> ~~carro~~ muito semelhante ao "Käfer" na fábrica tcheca Tatra, (o T 11), em 1922. Ganz inventou o "Käfer" tal qual o conhecemos e chamou-o de "Volkswagen" em 1928, mas <sup>afundou</sup> não foi encarregado da produção por ser judeu. Porsche elaborou o carro por ordem do Terceiro Reich com leves adaptações às exigências do Führer. Hitler inventou o mito.

Sem entrar nos detalhes da histórica técnica do carro, (os quais são fascinantes como o é toda a história reconstituída), e insistindo somente sobre o lado mítico do acontecimento, eis o esboço da tragédia a partir de 1933 ano no qual os nazistas se apoderaram da Alemanha:

Hitler, que sempre tem sido entusiasta de automóveis sem jamais ter aprendido a dirigir carro, inaugurou exposição automobilística em Berlim em janeiro 1934. Lá tomou conhecimento da situação da produção de automóveis

na Alemanha e no mundo. Distó resultou reunião no Hotel Kaiserhof em maio 1934, da qual participaram Hitler, Porsche, Dr. Ley, (o encarregado da organização "Kraft durch Freude", (potência graças ao prazer), e outras pessoas. As minutas que Hitler rabiscou em tal ocasião foram redescobertas. Trata-se de cinco folhas de papel de bloco, com os seguintes dizeres: I: Volkswagen. Motorização. Luxo ou transporte. Qualidade e preço. Racionalidade ---. II: Em vez de comida, cultura. Volkswagen e os demais produtores. Não ---. Um unico Volkswagen. III: Condições fundamentais. Maior fábrica de automóveis da Alemanha. Habitação comunitária para operários -exemplar. IV: Homens - Werlin, Loverrenz, Porsche, Dr. Ley KDF. V: Pedra fundamental. Em nome do Povo. Pelo Povo. Para o Povo.

Antes de analisar a ideologia que transparece por tais apontamentos é preciso considerar o resultado da reunião fatídica. Hitler exigiu que se constroa um carro nas linhas das propostas por Ganz pelo preço de venda de RM 1.000.-, (§ 250.-), proposta tida por louca. Exigiu também que toda industria automobilística alemã colabore no projeto. A terceira exigência foi a da construção de fábrica gigantesca modelar nos moldes da produção americana. O capital deveria provir parcialmente dos futuros consumidores do carro. Quando verificou a inviabilidade técnica, política, social e econômica das propostas, passou a aplicar os métodos do estado totalitário afim de realizá-las: pressão, ameaça, repressão, e propaganda mitificante. O resultado foi a produção <sup>apenas</sup> de alguns prototipos, cujo preço de venda seria em torno de RM 2.200.-, a construção de fábrica embrionária em Wolfsburg em 1938, a aquisição obrigatória de ações de tal fábrica por parte de milhões de alemães, a construção de carros militares "Kübel", (latas), durante a guerra, e a fundação da Industria Volkswagen alguns anos depois da derrota de Hitler.

Quem lê o relato de tal fracasso pode considerar que se trata de catástrofe infima se comparada com os desastres que a visão hitleriana impoz à Alemanha e ao mundo. Mas tal interpretação seria errada. O projeto do Volkswagen tem todos os elementos que caracterizam os projetos hitlerianos mais grandiosos: a criação de raça de super-homens, a eliminação dos judeus, o estabelecimento de ordem hierárquica mundial com os alemães no topo, a divisão da Asia entre Japão e Alemanha, a transformação da Russia e dos Estados Unidos em reserva agro-pecuária dos "arianos", a transformação da Africa e America do Sul em região de escravos produzindo matérias primas. E mais: o projeto do Volkswagen tem todos os elementos que caracterizam todo e qualquer projeto fundado sobre ideologia, seja projeto passado, presente ou futuro.

A análise das cinco folhas de papel, e das declarações correlatas que Hitler e seus propagandistas fizeram, permite a reconstrução da ideologia responsável pelo projeto. Trata-se de visão tecnocrática e pseudo-socialista da sociedade. Povo poderoso é povo motorizado. Em tal povo

todos devem ter carro, e devem ter todos o mesmo tipo de carro. O carro deve deixar de ser luxo, ~~e ser~~ meio de transporte. Tal transporte não se destina a fins utilitários, mas a proporcionar prazer que cria potência. A produção de carros deve ser massiva, e os operários de tal produção devem ser co-proprietários da fábrica, e devem viver em habitações coletivas. O propósito é o de criar "cultura de carro" que desvie a atenção dos problemas economicos mais prementes.

'E fácil descobrir-se, em tal ideologia, elementos marxistas e freudianos mal digeridos, (por exemplo a desapropriação dos meios de produção imposta de cima, sem prévia luta de classes, ou o principio do prazer por mecanização, sem prévia sublimação das forças libidinosas). E é igualmente fácil dizer-se que se trata de típica ideologia pequeno-burguesa, fundada sobre dados técnicos e sociologicos mal digeridos. Mas não é isto que conta para a captação do fenomeno, e não é isto que torna o fenomeno tão significativo para a situação na qual estamos atualmente. O que conta é a qualidade mitica do projeto, a qual se deve ao sabor mitico no qual se localiza a ideologia.

Hitler tinha a visão grandiosa de um "carro do povo". "Carro" no sentido de materialização do espirito técnico que vence a natureza. E "povo" no sentido do termo alemão "Volk", isto é: massa popular, comunidade racial, grupo unido em luta contra elementos estranhos e estrangeiros. O "carro do povo" era, para ele, a vitoria do espirito alemão, ariano, sobre a natureza, o que inclui todos os demais povos. O "Volkswagen" era a prova manifesta da superioridade dos arianos. Em tal contexto mitico todas as mentiras, todas as violências, tôdas as loucuras do nazismo, e também todo o seu clima de Kitsch, se explicam espontâneamente. Os idealizadores do "Volkswagen" devem ser espontâneamente eliminados, na medida na qual não são alemães arianos, porque o mito assim o exige. A construção do "Volkswagen" deve desprezar todos os problemas técnicos, economicos e sociais que lhe barram caminho, porque o mito é mais forte que a realidade. Toda violência contra a realidade se justifica face ao mito. E não são admitidos critérios estéticos com relação ao "Volkswagen" que não confirmam sua "beleza": o carro é miticamente belo.

Os mitos nazistas do carro, da raça, da supremacia alemã, foram sufocados em sangue e fogo. Mas outros mitos, fabricados com elementos e técnicas semelhantes, persistem. O que urge é desmitizar tais mitos, para abrir espaço à razão, aos valores iluminados pela razão, e aos mitos autenticos que nos motivam nas profundidades. Por isto a análise da origem do "Volkswagen" é importante na atualidade.