

## A Presença dos Objetos: A Vespa

Sheila Dain <sup>1</sup>

“...o mundo é o que vemos, contudo, precisamos aprender a vê-lo”.<sup>2</sup>  
Merleau-Ponty

Os objetos que hoje nos rodeiam e constituem a realidade material são, em sua maioria, produtos da indústria e, em grande parte, resultados de um projeto racional de design. São tantos e estamos tão habituados com sua companhia que, frequentemente, nossa atitude diante deles é de indiferente distração. Escolhê-los como objeto de reflexão implicaria em tirá-los da invisibilidade resultante dessa indiferença e tentar perceber de que maneira o fenômeno de sua presença interfere na existência das pessoas, afetando as consciências e inscrevendo-se na cultura.

Encaro esse texto como um pequeno exercício de apreciação e reflexão fenomenológica a respeito de um desses objetos, a motoneta tipo Vespa, e, para tanto, parto do cruzamento de diversos fatores: a grande empatia que sinto como observadora de sua circulação pela cidade; relatos de usuários nos sites de seu imenso fã-clube; a minha experiência direta como carona; sua presença marcante em alguns filmes e, também, do conhecimento do seu papel na história, desde quando surge no mundo, onde extrapola, rapidamente, os limites de sua objetividade e passa a integrar o universo subjetivo.

A Vespa, sem dúvida, faz parte do grande inventário de “coisas” geradas pelo sistema racional de produção em série, que, entretanto, entregues ao uso cotidiano, promovem mudanças de ordem prática, perceptiva, sensível, afetiva e de significados, escapando, assim, da previsibilidade inerente à idéia de projeto.

\*

O ato de projetar é, segundo Argan<sup>3</sup>, o momento prático de uma concepção teleológica que estaria associada à idéia evolutiva da história que envolve o progressivo aperfeiçoamento da sociedade. O desenho industrial da primeira metade do século XX, de caráter funcionalista, insere-se nessa tradição e desenvolve-se no sentido de dar uma resposta – não só tecnológica e estética, mas também ideológica – à crescente produção industrial de todo e qualquer objeto da vida cotidiana. Ao projetar-se um objeto, estar-se-ia projetando uma existência social baseada na racionalidade, que, ainda segundo Argan, deveria “enquadrar as grandes e as pequenas ações da vida: a cidade em que se vive, a casa em que se mora, a mobília e os utensílios que se empregam, e a roupa que se veste.”<sup>4</sup> Assim projetado, segundo uma beleza lógica e moral, o mundo seria mais democrático e justo.

A realidade pós-bomba atômica vai explodir essa noção de projeto que constrói, organiza e dá forma ao futuro de uma sociedade ideal. Na Itália vencida, por exemplo, era necessário criar objetos que pudessem ser utilizados imediatamente

pelas pessoas carentes daquela sociedade real. Naquele momento, era absolutamente necessário priorizar o aqui, o agora e o possível.

A Vespa, invenção que veio dar novo significado a essa palavra, surge em 1946, na urgência desse imediato pós-guerra, e parece ser uma resposta italiana tardia aos apelos de Gropius e Le Corbusier para que os fantásticos e novos conhecimentos tecnológicos fossem utilizados na fabricação de objetos para a vida, e não no desenvolvimento do poderio bélico dos países.

Com a fábrica de aviões de guerra Piaggio completamente destruída pelas bombas, seu proprietário, Enrico Piaggio, inspirou-se nos scooters – espécie de patinetes motorizados utilizados pelos americanos em ações de sabotagem na Segunda Guerra Mundial – para fabricar um meio de transporte ágil e acessível à população empobrecida do país derrotado.

A princípio, a Vespa era barulhenta, meio desajeitada e invasora, mas simpática. “Viu-se logo que era mais parente dos gadgets domésticos do que dos retumbantes automóveis”, diz Argan<sup>5</sup>. Esta apreciação é confirmada pelo carinhoso apelido “Paperino”, nome italiano do Pato Donald, com que os operários da fábrica batizaram o primeiro modelo, em função da aparência inicial do protótipo. Mas foi o modelo seguinte, o MP6, encomendado por Piaggio ao ex-designer aeronáutico Corradino D'Ascanio, que acabou, não em função da forma, mas, sim, do ruído que provocava, ganhando o nome do inseto e alcançando um enorme e imediato sucesso. Assim, a própria origem do nome “Vespa” vem da percepção sensorial de sua presença no mundo.

Diferentemente da motocicleta, a motoneta parece, inclusive, questionar o agressivo ideal masculino da “beleza da velocidade” proposto pelos Futuristas, no início do século XX. Enquanto a motocicleta é dirigida como quem monta um cavalo, a Vespa permite que possamos dirigi-la sentados, elegantemente, com as pernas protegidas e voltadas para a frente. Os primeiros cartazes publicitários reforçavam essa característica, pois apresentavam a Vespa sendo confortavelmente pilotada por uma mulher de saia.

Apesar de não ter sido projetada dentro da ideologia desejada pelos designers funcionalistas, a Vespa, ao criar condições para que os habitantes das periferias tivessem acesso aos centros urbanos, acabou influenciando profundamente a sociedade italiana. De certo modo, após a queda do Fascismo, a motoneta conseguiu cumprir um papel democratizante, pois diminuiu a diferença entre as classes e, ao mesmo tempo, contribuiu para a construção de uma imagem rejuvenescida da Itália.

\*

Extrapolando sua origem de simples e acessível meio de transporte, a Vespa virou um conceito, um ícone internacional que representou os desejos de liberdade e transgressão das gerações dos anos 50 e 60, e continua, hoje, muito querida e presente.

Compreender porque ocorreu essa mudança – do uso cotidiano para o ícone, da coisa para a imagem – é a questão que me intriga e me move a refletir. Minha tese é que esse objeto, claramente utilitário, teve um papel atuante e influenciou – diretamente pelo uso – no surgimento de um corpo novo, mais livre, que ocupou primeiro as grandes cidades e seus arredores, e depois se espalhou pelos diversos países, mudando definitivamente comportamentos e visões de mundo.

De alguma maneira, a Vespa ensinou os jovens, homens e mulheres, a sentir no próprio corpo um pouco da liberdade que eles tanto ansiavam. Esse aprendizado está associado ao prazer proporcionado pela nova possibilidade de se estar ao ar livre e em trânsito, numa relação direta com o ambiente, sentindo na pele todas as informações do vento e do clima. Por outro lado, a comparativa facilidade de pilotá-la, agregada às suas características de potência, escala e mobilidade, permitiram uma apropriação do espaço urbano numa dimensão inédita. De fato, a motoneta é um meio de transporte que se ambientou perfeitamente à vida urbana, e mostrou-se capaz de acessar os mais improváveis recantos.

Sua estatura e flexibilidade favoreceu, ainda, o aspecto gregário presente nos diversos movimentos de juventude dos anos 60. Não é à toa, portanto, que ela tenha ajudado a exprimir tão bem o espírito daquela época, que viu nascer uma nova idéia de juventude onde o desejo de liberdade e de transgressão independia da ideologia. Assim é que a Vespa serviu tanto à causa dos estudantes franceses, em 1968, quanto à ausência de causa dos playboys do Sul da Itália. Na mesma época, no Rio de Janeiro, outra motoneta similar, a Lambretta, iria tornar-se o meio de transporte símbolo da “juventude transviada” carioca.

\*

A Vespa é uma estrela e um ícone, não só da Itália, mas do Design do Século XX, pelo que significa e, também, pela excelência de seu design. Seu chassi aerodinâmico, com formas arredondadas de aço prensado, mantém essas características desde o elegante projeto de d’Ascanio, em 1946. Além disso, o fato de ser um veículo leve, com aspecto lúdico e fácil de dirigir, garantiu-lhe uma legião de admiradores pelo mundo. Como celebridade, faz parte do acervo de museus como o Centro Pompidou e o MoMA de NY, e é protagonista de inúmeros filmes.

De todas as películas em que a Vespa aparece com destaque, a mais importante é, sem sombra de dúvida, *La dolce vita*, clássico de Federico Fellini, lançado em 1960, onde a motoneta é, para os paparazzi – termo que se popularizou a partir desse filme — um instrumento de trabalho tão importante quanto as câmeras fotográficas, já que o trabalho deles consiste em perseguir as celebridades do momento no caótico trânsito de Roma. Contrastando com os carros luxuosos da elite, a Vespa aparece como símbolo de transporte popular, por excelência. Chama a atenção, também, as cenas onde a motoneta aparece no fundo da tela, como um ponto de fuga da perspectiva da paisagem, dando sensação de que qualquer enquadramento de Roma, naquela época, já incluía, inevitavelmente, uma Vespa.

Sete anos antes de *La dolce vita*, William Wiler dirigiu o filme *Roman Holiday*, uma comédia leve, com muitas cenas externas, na qual a Vespa surge como ícone da cidade de Roma e também da liberdade. O principal encanto do filme – que no Brasil recebeu o nome de *A princesa e o plebeu* – talvez seja mesmo o de mostrar, com olhos de turista americano, um pouco da Roma daquela época, na qual a Vespa já é parte imprescindível do cenário. Praças, ruelas e becos, são atravessadas, a todo momento, pelas motonetas que, às vezes, transportam famílias inteiras. E é na carona de uma Vespa que o plebeu, “Gregory Peck”, leva a princesa, “Audrey Hepburn”, para satisfazer o seu desejo de estar nas ruas e misturar-se, livremente, à multidão. Na seqüência, há uma cena bastante significativa: o galã estaciona a motoneta e a princesa, aproveitando uma distração dele, põe a máquina para funcionar e sai dirigindo, sorridente, encantada com a sensação de liberdade proporcionada pela descoberta dos gestos novos, da postura de seu corpo, do aprendizado de equilíbrio e

de espaço exigidos pelo uso do objeto. A Vespa não mete medo nem a ela nem aos inúmeros pedestres que estão por perto. Ninguém se fere. A vespa não é perigosa.

Mais recentemente, o cineasta italiano Nanni Moretti também utilizou a motoneta, intensivamente, num dos episódios do seu filme *Caro diário*, que, bem a propósito, se chama *Na Vespa*, e mais parece uma dupla declaração de amor: a Roma e à própria motoneta.

“A coisa que eu mais gosto de fazer...” – essa confiança dá início ao episódio, com o protagonista (o próprio Moretti) circulando, sem pressa, pela cidade e arredores, sempre montado placidamente em sua motoneta – que parece se deslocar ao som das músicas-de-fundo –, apreciando e deixando apreciar a paisagem, e tecendo comentários incidentais a respeito das casas, dos bairros, das ruas e dos cheiros. Durante todo o episódio, o trio constituído pela cidade, pelo protagonista e pela motoneta, forma um todo harmônico e integrado, que parece ilustrar, perfeitamente, a observação de Argan, de que a Vespa “podia ser apenas um meio novo e prático de transporte, mas foi uma maneira de reinterpretar a cidade.”<sup>6</sup>

## **Bibliografia**

ARGAN, Giulio Carlo. *A Era do Funcionalismo*. In: *Arte Moderna*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

ARGAN, Giulio Carlo. *O Design dos italianos e A crise do Design*. In: *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1984.

MERLEAU-PONTY, M. *O Visível e o invisível*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2005.

MERLEAU-PONTY, M. *O olho e o espírito*. In: *Merleau-Ponty*. São Paulo: Abril Cultural. Coleção Os Pensadores, 1984.

TAMBINI, Michael. *O Design do século*. São Paulo: Editora Ática, 1997.

### Filmes:

*A princesa e o Plebeu (Roman Holiday)*. Dir.: William Wyler, 1953. EUA.

*Caro Diário*. Dir.: Nanni Moretti, 1993. Itália.

*La Dolce Vita*. Dir.: Federico Fellini, 1960. Itália.

-----

### Notas

1 Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFRJ; mestra e doutoranda em Design pela PUC-Rio; professora adjunta do Departamento de Artes e Design e do Curso de Arquitetura, ambos na PUC-Rio

2. MERLEAU-PONTY, M. *O Visível e o invisível*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2005. p. 16.

3. ARGAN, Giulio Carlo. *A crise do Design*. In: *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1984. p. 251

4. ARGAN, Giulio Carlo. *A Era do Funcionalismo*. In: *Arte Moderna*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992. p. 270

5. ARGAN, Giulio Carlo. *O Design dos italianos*. In: *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1984. p. 278

6. Idem. p. 279