

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTES E COMUNICAÇÃO SOCIAL
DEPARTAMENTO DE CINEMA E VÍDEO
CURSO DE CINEMA E AUDIOVISUAL

Matheus Peçanha Navarro Oliveira

Eu não sou eu: filmes de estrada contemporâneos

Niterói, novembro de 2014

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTES E COMUNICAÇÃO SOCIAL
DEPARTAMENTO DE CINEMA E VÍDEO
CURSO DE CINEMA E AUDIOVISUAL

Matheus Peçanha Navarro Oliveira

Eu não sou eu: filmes de estrada contemporâneos

Monografia apresentada ao curso de
Cinema e Audiovisual da Universidade
Federal Fluminense como requisito para a
conclusão do curso.

Orientadora: Prof^a Dra^a Eliany Salvatierra
Machado

Niterói, novembro de 2014

AGRADECIMENTOS

A Aline Mazzarella, Ana Lúcia Enne, Antônio Moreno, Alex Patez, Carlos Furlani, Clara Guimarães, Dani Lauria, Daniel Nolasco, Danilo Dias, Dolores Navarro, Dagmar Peçanha (*in memoriam*), Eliane Peçanha, Elianne Ivo, Felipe Fernandes, Felipe Ferreira, Felipe Muanis, Felipe Quintelas, Fernando Morais, Giovani Barros, Helvécio Raimundo, Jessica Koper, Joane Navarro, João Helvécio, João Paulo Peçanha, Josepha Navarro, Jerry Gilli, Laura Pez Pol, Leyd Moraes, Lihemm Farah, Lívia Goulart, Luciano Carneiro, Mariana Baltar, Mariana Ramos, Maurício de Bragança, Mayara Del Bem, Miguel Valle del Kas, Mônica D'angelo, Mônica Thompson, Noemi Martel, Paula Martel, Paulo Vinícius Luciano, Renata Spitz, Rodrigo Morelato, Ronan Rangel, Tainá Amorim, Thamara Pereira, Thiago Carvalho, Thiago Franco, Thiago Piccinini, Thiago Yamachita e Tunico Amâncio, pelo que fui.

A todos os amigos *viajeros* que cruzaram minha vida nestes anos, pelo que tenho sido.

A Eliany Salvatierra, que me ensinou que filmes são matéria viva.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo realizar uma aproximação a filmes de longa-metragem contemporâneos que possuem a estrada como elemento central de suas narrativas e estéticas. O objetivo é realizar uma primeira leitura de tais obras por meio de uma perspectiva internacionalizante, transnacional e trans-histórica, analisando as relações entre os sujeitos representados por estes filmes e conceitos como pertencimento, cidade, memória e identidade. A ideia é expandir uma visão generalizada sobre o filme de estrada pautada pela análise fílmica genérica, que tende a pensá-lo a partir das categorias instituídas por certa historiografia canônica, em particular a norte-americana, como sua relação com o *western* e com a geração *beat*.

Palavras-chave: filme de estrada, narrativa, cinema contemporâneo.

ABSTRACT

This study aims to analyze a group of contemporary feature films that have the road as a central element of its narrative and aesthetic. The aim is to conduct a first reading of such works through an internationalist, transnational and trans-historical perspective, analyzing the relationship between the subjects represented by these films and concepts such as belonging, city, memory and identity. The idea is to expand a general view of the road movie, marked by the generic film analysis, which tends to think these films by a canonical historiography perspective, particularly the North-American, as its relation with the western and with the beat generation.

Key words: road movie, narrative, contemporary cinema.

SUMÁRIO

PRÓLOGO.....	PG. 05
INTRODUÇÃO.....	PG. 06
CAPÍTULO 1 – A NATUREZA DA ESTRADA	
1.1 – O gênero filme de estrada.....	PG. 08
1.2 – Perspectiva trans-histórica da estrada no cinema.....	PG. 11
1.3 – Filmar a experiência.....	PG. 19
CAPÍTULO 2 – A ESTRADA FILMADA.....	PG. 26
CAPÍTULO 3 – APONTAMENTOS FINAIS.....	PG. 36
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	PG. 39
REFERÊNCIAS FILMOGRÁFICAS.....	PG. 41

Em qualquer livro de técnica fotográfica se pode ver a imagem de uma paisagem noturna em que brilha a lua cheia e cujo texto explicativo nos revela o segredo dessa escuridão a pleno sol, mas a natureza do banho sensitivo com que está coberta minha retina não é bem conhecida pelo leitor, apenas a intuo eu, de modo que não se pode fazer correções sobre a placa para averiguar o momento real em que foi tirada. Se mostro uma foto noturna, acreditem nela ou a reinventem, pouco importa, que se não conhecem pessoalmente a paisagem fotográfica pelas minhas notas, dificilmente conhecerão outra verdade que as que eu conto aqui. Os deixo agora comigo mesmo, o que fui...¹ (GUEVARA, 2004, p. 26)

PRÓLOGO

Em janeiro de 1950 Ernesto Guevara de la Serna aos 21 anos realizou sua primeira viagem pela Argentina. Dois anos depois, junto de seu amigo Alberto Granado, empreendeu sua primeira grande viagem pela América, cruzando países e o continente desde Buenos Aires em cima da motocicleta *La Poderosa II*. Escreveu, em seu retorno, em suas notas de viagem – nas quais foram adaptadas o filme *Diários de Motocicleta* (2004) de Walter Salles – que “o personagem que escreveu estas notas morreu ao pisar de novo terra argentina (...), “eu”, não sou eu; pelo menos não sou o mesmo eu interior. Esse vagar sem rumo por nossa “Maiúscula América” me mudou mais do que pude acreditar.”² (GUEVARA, 2004, pp. 25-26). Ao deixar Buenos Aires, era Ernesto. Ao retornar, era Che. Morte e renascimento. Fixidez e movimento.

INTRODUÇÃO

¹ Tradução do autor. No original: “En cualquier libro de técnica fotográfica se puede ver la imagen de un paisaje nocturno en el que brilla la luna llena y cuyo texto explicativo nos revela el secreto de esa oscuridad a pleno sol, pero la naturaleza del baño sensitivo con que está cubierta mi retina no es bien conocida por el lector, apenas la intuyo yo, de modo que no se pueden hacer correcciones sobre la placa para averiguar el momento real que fue sacada. Si presento un nocturno créanlo o revienten, poco importa, que si no conocen personalmente el paisaje fotográfico por mis notas, difícilmente conocerán otra verdad que la que les cuento aquí. Los dejo ahora conmigo mismo; el que fui...”

² Tradução do autor. No original: “El personaje que escribió estas notas murió al pisar de nuevo tierra Argentina (...) “yo”, no soy yo; por lo menos no soy el mismo yo interior. Ese vagar sin rumbo por nuestra “Mayúscula América” me ha cambiado más de lo que creí.”

A estrada apresenta-se dentro da produção contemporânea cinematográfica como uma figura extremamente recorrente, seja por meio de sua presença física retratada em quadro, seja por meio de uma representação metafórica que a articula a certa relação subjetiva à vida dos personagens que habitam a tela.

O presente trabalho propõe-se a realizar uma aproximação a filmes de longa-metragem majoritariamente brasileiros que por variados motivos possuem a estrada como elemento central de suas narrativas e estéticas. O objetivo é realizar uma primeira leitura de tais obras por meio da relação entre os sujeitos representados por estes filmes e conceitos como pertencimento, cidade, memória e identidade. A ideia é expandir uma visão generalizada sobre o filme de estrada pautada pela análise fílmica genérica, que tende a pensá-lo a partir das categorias instituídas por certa historiografia canônica, em particular em sua relação com o *western* e com a geração *beat* – em suma, uma análise que parte das categorias do cinema norte-americano hegemônico, colocando este como foco central para o entendimento de cinematografias geralmente consideradas como periféricas, como é o caso da latino-americana.

A ideia não é o de negar a força que o gênero cinematográfico representa dentro das criações fílmicas ao longo de todo o globo, mas sim de pensá-lo contemporaneamente como uma das categorias de análise possíveis dentro de uma produção transnacional, onde também seja possível a proposição de novas categorias que pensem a criação fílmica como fruto de processos subjetivos, técnicos, estéticos e políticos, e não somente como reprodutora de códigos dominantes.

Neste sentido, partimos da ideia de André Bazin (2014) do cinema como exploração, pensando a produção contemporânea como herdeira de uma tradição presente desde o primeiro cinema, onde o mesmo se apresenta não só como objeto fílmico, mas também como prática fílmica. Há uma relação tecnológica direta entre este primeiro cinema e o momento de criação fílmica atual: os dois casos representam momentos históricos de re-estabilização de padrões técnicos de criação dentro do campo cinematográfico. Além disso, podemos pensar na relação entre o momento desbravador dos fins do século XIX e o atual estágio de transnacionalização da cultura, onde as redes tecnológicas propõem novas formas de proximidade entre sujeito e mundo.

Fazem parte desta análise filmes como *Terra Estrangeira* (1995, direção de Walter Salles e Daniela Thomas), *Central do Brasil* (1998, direção de Walter Salles), *Diários de Motocicleta* (2004, direção de Walter Salles), *O céu de Suely* (2008, direção de Karim Ainouz), *Os famosos e os duendes da morte* (2009, direção de Esmir Filho), *Viajo porque preciso, volto*

porque te amo (2009, direção de Karim Ainouz e Marcelo Gomes), *Estradeiros* (2011, direção de Renata Pinheiro e Sérgio Oliveira) e *Além da estrada* (2010, direção de Charly Braun);

Para entender estas relações, utilizamos, além de Bazin, principalmente o trabalho de cinco pensadores: Samuel Paiva (2008), que investiga as relações entre filme de estrada e gênero, propondo novas categorias de análise além da questão do nacional; Andréa França (2002), que aborda o cinema pela perspectiva da internacionalização; Marc Augé (1994), que pensa o sujeito contemporâneo como habitante de não-lugares antropológicos; Beatriz Sarlo, para quem a criação cultural está inserida dentro de uma lógica contemporânea ainda pautada pelo projeto da cidade moderna (2013) e que vê a memória como campo de luta e afirmação identitária (2005); e Maurício de Bragança (2011), que propõe um pensamento em que aproxima a criação cultural da prática cartográfica, dentro de uma ideia de criação de novas geografias subjetivas.

Para Paiva, “os filmes de estrada estão relacionados a dimensões intrínsecas do ser humano, como o nomadismo, a capacidade e o interesse na locomoção por razões ou necessidades distintas.” (PAIVA, 2010, p. 1) Mais do que acreditar na ideia da necessidade de locomoção do homem como algo puramente intrínseco, acredito que esta relação entre homem e vida em movimento é vivenciada em diferentes momentos da história da humanidade, pensando sua relação com a natureza, com a vida em coletivo e, em um momento moderno, na noção de indivíduo em uma necessidade física e existencial de adaptação ao mundo – onde o questionamento dos Estados Nações, e por conseguinte uma crise do sujeito e de suas identidades se refletiriam com muita força.

CAPÍTULO 1 – A NATUREZA DA ESTRADA

1.1 O gênero filme de estrada

Em seu trabalho *Gênese do gênero road movie*, Samuel Paiva (2011) propõe uma genealogia do que, em tradução literal, conhecemos no Brasil como “filme de estrada”. Para este autor, a origem do *road movie* poderia ser entendida, dentro do campo dos estudos dos gêneros cinematográficos, seguindo algumas perspectivas: em primeiro lugar, está o advento da modernidade e o desenvolvimento tecnológico, que estão intimamente ligados ao surgimento do cinema e da força da representação dos meios de transporte (trens, navios, carros, etc.) em certa produção fílmica; em segundo lugar, a relação direta com o *western*, sua perspectiva mitológica e a capacidade de apropriação pelo cinema dos espaços por ele retratados; e em terceiro lugar, a influência e popularização da geração *beat*, que possibilitaria ao *road movie* passar de um caráter adjetivo (isto é, sempre associado a outro gênero cinematográfico) a um caráter substantivo (primeiro, definidor).

O pensamento de Paiva representa, junto com outros pensadores contemporâneos, um desejo de pensar o gênero cinematográfico por uma perspectiva transcultural – “a ideia de uma transformação mútua de culturas, no contato entre elas” (PAIVA, 2008, p. 3) em que o mesmo é visto não mais por uma perspectiva eurocêntrica, mas que encara as trocas culturais, os hibridismos e o contato entre diversas culturas como elemento criador e recriador. Esta leitura contemporânea indica uma necessidade de se pensar a criação fílmica pautada na correlação transnacional da cultura, entendendo que a centralidade e ocidentalização de determinada possibilidade analítica configura-se, por si só, como objeto de opressão de outras possibilidades de leituras do mundo.

Ao pensar uma genealogia do filme de estrada, Walter Salles comenta a posição de Win Wenders, para quem

A origem dos filmes de estrada se encontrava ainda mais atrás na história – nas nossas raízes nômades, na necessidade que o homem sempre teve de deixar um testemunho da sua passagem pela terra. Aceita esta visão, as pinturas rupestres de Lascaux e Altamira seriam os primeiros relatos da vida em movimento. As primeiras narrativas sobre a estrada, em suma. (SALLES, 2007)

Aqui a natureza se mostra mais forte que a organização humana. A necessidade de se locomover estaria na necessidade de adaptação deste homem, e as narrativas seriam a forma de prolongar sua existência – uma tentativa de driblar a morte.

Para Paiva, um primeiro problema, inerente ao pensamento de uma genealogia por si só definidora, residiria na própria tradução da expressão *road movie* para o português.

A própria expressão "road movie" constitui um dentre os vocábulos de origem inglesa que, diante da possibilidade de tradução para o português, resiste veementemente, a exemplo do que acontece com tantos outros anglicismos incorporados no campo cultural da língua portuguesa. Essa dificuldade de tradução pode ser pensada justamente como um sintoma de uma série de implicações colocadas no âmbito das relações transculturais. (PAIVA, 2008, p. 3)

Mesmo que a expressão *road movie* esteja atrelada a certa historiografia clássica do cinema, sua utilização e popularização para além do contexto norte-americano demonstra a força de reinvenção e reapropriação dos códigos dos gêneros cinematográficos por diferentes culturas ao longo do globo.

Esta constatação porém não é recente. André Bazin já na década de 1950 em *Western ou o cinema americano por excelência*, afirmava que os “atributos formais, pelos quais o *western* é normalmente reconhecido, são apenas os signos e símbolos de sua realidade profunda, que é o mito”. (BAZIN, 2014, p. 239) Dentro desta perspectiva, Bazin irá identificar os mitos da mulher e do cavalo, por exemplo, como elementos não só definidores do gênero *western*, mas como referentes diretos a uma ideia de civilização comum a diversas culturas, o que nos ajudaria a entender o sucesso de tais códigos em recantos tão distintos. Como definiria o crítico francês, “a marcha para o oeste é nossa Odisseia.” (BAZIN, 2014, p. 246) O oeste se transforma em estrada. O cavalo se transforma em carro. Símbolos que se modificam mas que mantêm significados mitológicos semelhantes.

O trabalho aqui proposto parte de um entendimento do gênero não como elemento definidor para a análise fílmica, mas sim como centro aglutinador de contradições simbólicas, construídas a partir de uma série de reiteraões e elementos identificáveis. Como nos lembra Paiva, ao analisar Rick Altman,

(...) os gêneros não tem identidades e fronteiras estáveis. São frequentemente híbridos, trans-históricos, não seguem evoluções predizíveis, ainda que sua natureza repetitiva muitas vezes possa nos levar a pensar dessa maneira. Os gêneros propõem recorrentemente intertextualidades. Funcionam com uma lógica simbólica simples, capaz de abranger diferentes sujeitos em contextos distintos. Podem ter funções rituais ou ideológicas, envolvendo-se com as sociedades, as culturas e seus valores. (PAIVA, 2010, pp. 38-39)

O objetivo deste trabalho reside exatamente em uma primeira aproximação à um entendimento do filme de estrada contemporâneo por uma perspectiva transcultural, que mira

as produções em seu caráter internacionalizante, onde as fronteiras entre América-latina e mundo, interior e cidade, se encontram cada vez mais borradas.

Aqui compartilhamos da visão de Andréa França (2003), que utiliza o termo internacionalização do cinema, em lugar de “globalização”. Para a autora, “este último está muito associado à economia e mercado mundial, de modo que poderia sugerir um sentido simbólico para os filmes, como se estes fossem referentes a um estado de coisas contemporâneo, a uma realidade que lhes é exterior.” (FRANÇA, 2003, p. 13)

Pensar um cinema internacionalizante é pensar a produção fílmica aqui analisada como possibilidades de criação para além da questão do nacional, muitas vezes, inclusive, questionando esta noção. Apesar de grande parte dos trabalhos que analisamos serem oficialmente brasileiros – com exceção de *Diários de motocicleta*, que conta, contudo, com um diretor brasileiro – pensamos estes filmes por meio de uma perspectiva mais ampla. É notável, por exemplo, considerarmos obras como *Além da Estrada*, produção brasileira protagonizado por um personagem argentino e passado integralmente no Uruguai, ou mesmo *Praia do Futuro*, coprodução Brasil-Alemanha passado em Fortaleza e em Berlim, e grande parte falado em alemão. Propomos pensar estes filmes e territórios para além das convenções do nacional, diferente das definições legais que consideram a nacionalidade de um filme a partir de seu desenho de produção e questões legislativas envolvendo as regulações internas dos países envolvidos (acordos de coprodução bilaterais, multilaterais, etc.)

Embora isto se apresente como um desafio analítico, é onde reside grande parte de nosso interesse. A leitura aqui proposta não tem como objetivo elencar uma série de características que busquem definir o filme de estrada. Tampouco traçar sua genealogia. Pelo contrário, a análise aqui proposta sugere entender o filme de estrada como criação fruto da contradição entre noções contemporâneas de sujeito e espaço, atrelado aos conceitos de pertencimento, cidade, memória e identidade. Desta forma, a definição de filme de estrada aqui utilizada baseia-se em um parâmetro abrangente: qualifica-se toda aquela produção em que a figura da estrada ocupa papel de centralidade dentro de sua narrativa e/ou estética. Assim, nos afastamos de uma leitura canônica do gênero, entendendo o mesmo não como centro receptáculo de códigos, e sim como inventor e desestabilizador de possibilidades de representação do sujeito contemporâneo, por meio de processos históricos de simbolização imagética e sonora.

Como nos lembra França, “”Inter” é o que se dá como espaço intermediário, de contaminação, de concomitância, de fronteira, isto é, aquilo que é um *entre dois*” (FRANÇA, 2002, p. 66) Neste sentido, narrativas de estrada no cinema contemporâneo estariam necessariamente transpassadas por este conceito: mesmo em filmes em que a jornada não se dá

de forma física mas sim subjetiva (como *Os famosos e os duendes da morte* e *O céu de Suely*) a estrada é elemento essencial para a construção de uma dramaturgia pautada na ideia de trajetória, de idas e vindas (ou possibilidades de), sendo o *inter* o espaço ocupado por estes personagens e seus dramas um reflexo deste lugar que é ao mesmo tempo único e plural.

1.2 Perspectiva trans-histórica da estrada no cinema

Desde o início da organização humana em forma coletiva, a natureza sempre foi o fator determinante para a permanência de um povo em determinado lugar. O ciclo das chuvas, a seca, a necessidade de plantio e a caça a animais seriam instrumentos, ao longo da história, de criação de vínculos físicos-espaciais, que apontariam para necessidades de adaptação e o desenvolvimento de tecnologias que resultariam cada vez mais na possibilidade de se fixar.

As diversas formações culturais dos povos criariam distintas formas de pertencimento no mundo, mais ou menos articuladas aos poderes da natureza, que, dependendo do lugar onde habitariam, criariam uma maior ou menor necessidade de se configurarem como povos de caráter nômade. A natureza por sua vez continuaria ao longo da história a desestabilizar qualquer possibilidade de fixação criada pelo homem, dada sua capacidade de transformação do ambiente e da impossibilidade de se prever com precisão, mesmo em tempos mais recentes, sua força e o alcance de suas ações.

Embora o nomadismo sempre tenha feito parte da história do homem, o advento da modernidade e a mais contundente delimitação de fronteiras por meio da criação dos Estados Nações rearticulariam a relação entre homem e espaço. O domínio aparente sobre a natureza, dado por meio do desenvolvimento científico, resultaria em longo prazo, de forma prática e também virtual, na perda aparente da necessidade destas novas sociedades configuradas de se locomover em busca de seu alimento e de seus pertencimentos enquanto povo, uma vez que reforçada as identidades regionais.

. De fato a ideia de igualdade e de fixação estavam presentes desde a constituição da polis grega. O período moderno, porém, recriaria a própria noção de igualdade, uma vez atrelada ao surgimento do sujeito. Não mais bastariam as organizações sociais civilizatórias até então constituídas, apoiadas nos elementos mitológicos, que constituíam a filosofia de nossa existência ocidental. Uma vez que o homem passaria a ser entendido como a medida de todas as coisas, não haveria mais limites frente a natureza selvagem que pudessem interromper o projeto moderno de liberdade, igualdade e fraternidade. O horizonte já não se encontrava tão

distante, pois fora desbravado. A natureza fora domesticada, e o nomadismo se transformaria em evento específico de povos “menos civilizados” ou presente apenas em períodos entre guerras.

Com a tecnologia, a adaptação física se tornaria quase definitiva. À ideologia, caberia o papel de garantir a ideia de união de um povo, resultando em aglomerações definidas por meio das fronteiras. A cultura, por sua vez, continuaria se desenvolvendo de forma anárquica, não respeitando tais fronteiras e garantindo a mescla de relações e sensibilidades de povos distintos, que resultaria muitas vezes em instrumento de perseguição política, articulada a uma busca moderna de pureza por meio da noção em si delimitadora de Estado Nação.

Andréa França em seu texto *Paisagens fronteiriças no cinema contemporâneo* trabalha o conceito de “comunidade de sentimento” (APPAADURAI, 1998 apud FRANÇA, 2002) para desenvolver um pensamento analítico sobre um grupo de filmes contemporâneos que trabalham a questão do sujeito frente a ideia de fronteira:

(...) trata-se de uma “comunidade” que se desvia da história, do fenômeno histórico do nacionalismo moderno, para funcionar, mais amplamente, como devir coletivo que permite a experimentação de algo que escapa a um estado de coisas demarcado pela terra física e geográfica. Essas comunidades de sentimento, sejam elas religiosas, étnicas, políticas, formulam-se privilegiando os deslocamentos e as itinerâncias, remodeladores incessantes das fronteiras, também elas imaginadas. (FRANÇA, 2002, pp. 64-65)

Para a autora, o cinema contemporâneo, uma vez que configura-se como criação da cultura, servirá como elemento questionador da ideia de nação, criando para si fronteiras e bordas próprias, mediadas pelas relações políticas, sociais e sentimentais de seus realizadores, de seus personagens e de seus públicos. Isto possibilitaria, por exemplo, pensar filmes que mesmo geograficamente distantes, encontram-se muito próximos dentro de uma ideia de comunidade de sentimentos. O que os une não é o fato de em qual país os mesmos foram produzidos, mas sim quais sentimentos de mundo os mesmos compartilham, estejam aonde estiver.

Dentro deste panorama, podemos pensar a figura da estrada não mais como um símbolo mitológico conforme proposto na leitura do gênero cinematográfico, em que seu significado seria intrínseco a uma ideia de civilização, mas sim como um símbolo internacionalizante, passível de representar distintas metáforas, e que é retomada por culturas variadas devido ao seu caráter trans-histórico. Isto nos permite pensar as diferentes gamas de significado que a estrada pode compor em obras criadas ao longo de todo o globo, sendo a “comunidade de

sentimentos” o que aproximaria realizadores e plateias de diferentes partes do mundo a partir de uma mesma imagem.

Pensando este panorama trans-histórico, a cidade se tornaria um projeto moderno por excelência, centro aglomerador dos pertencimentos de um povo, e lugar onde o desenvolvimento técnico e político garantiria a igualdade e a liberdade de seus cidadãos. A independência dos países americanos a partir do século XVIII e o advento do imperialismo moderno a partir do século XIX estariam historicamente articulados com uma produção artística e cultural do mundo ocidental de caráter desbravador, muitas vezes com a influência do desenvolvimento da antropologia e mesmo das ciências biológicas. Neste largo período assinalam-se criações como relatos de viagens, documentários visuais que levavam aos quatro cantos do mundo imagens grandiosas, em um início de relativização das distancias, que marcaria o mundo contemporâneo.

O desenvolvimento científico que reverberaria nas criações do primeiro cinema, atesta uma relação direta entre este novo espaço, virtual e em movimento, que une o longe ao distante, e uma nova dinâmica da criação artística que culminaria na “invenção do cinema”. De filmes como *Viagem a lua* de George Méliés (1902) a *A chegada de um trem na estação* dos irmãos Lumière (1895), a aparente diminuição da distância dos espaços reais seria identificada como um dos mais fortes símbolos do imaginário moderno. A Lua já não era distante, está projetada na tela, ainda que encenada. Os índios tropicais poderiam a partir de agora habitar as telas de cinema geladas do norte europeu. O cinema criaria a imagem fantasmagórica do outro, hora como exótico, hora como campo possível de desbravamento.

André Bazin chama a atenção ao fato de que o surgimento do cinema nos fins do século XIX estaria ligado ao mito do cinema total, isto é, uma ideia de recriação realística da vida como a percebemos (BAZIN, 2014, pp. 35–40). O autor retoma o mito de Ícaro, indicando que o desejo de voar era intrínseco a cada homem, desde que ele contemplou o pássaro pela primeira vez. Nesta perspectiva, não seria apenas o desenvolvimento científico o responsável pelo surgimento das imagens em movimento, acrescidas posteriormente de som e cor; por se tratar de um mito, esta ideia já habitaria nosso imaginário civilizatório - uma necessidade de reinvenção e representação da vida, sendo o cinema (por meio do desenvolvimento tecnológico) o aparato historicamente utilizado para fixar a vida em matéria.

O mito diretor da invenção do cinema é, portanto, a realização daquele que domina confusamente todas as técnicas de reprodução mecânica da realidade que apareceram no século XIX, da fotografia ao fonógrafo. É o mito do realismo integral, de uma recriação do mundo à sua imagem, uma imagem sobre a qual não pesaria a hipoteca da liberdade de interpretação do artista, nem a irreversibilidade do tempo. Se em sua

origem o cinema não teve todos os atributos do cinema total de amanhã, foi, portanto, a contragosto e, unicamente, porque suas fadas madrinhas eram tecnicamente impotentes para dotá-los de tais atributos, embora fossem o que desejassem. (BAZIN, 2014, p. 39)

Neste panorama, o desenvolvimento do cinema estaria atrelado, necessariamente, ao desenvolvimento tecnológico. Partindo do conceito de cinema total de Bazin, podemos entender não só a representação cinematográfica como um desbravamento da tecnologia, mas também a tecnologia com um desbravamento do cinema. Este embate entre arte e técnica está muito associado a uma ideia trans-histórica do cinema, que não identifica um elemento em detrimento de outro, nem acredita em uma linearidade de construção pautado por uma ideia evolucionista, mas sim em todos os elementos como resultantes de choques e processos de destruição e recriação. É esta característica que nos permite entender a figura da estrada no cinema contemporâneo como um desdobramento de contradições que encontram ecos desde os mitos da Odisséia de Homero, passando pelo desdobramento moderno ocidental, pela popularização do *western*, pela criação da geração *beat* e pela ideia de nomadismo e internacionalização típicos da produção cinematográfica pós década de 1990 – não necessariamente nesta ordem.

No início do século XX, seria recorrente a utilização de imagens extremamente representativas da ideia da modernidade, como os meios de transporte (trens, bondes, carros e barcos) – explícita na sequência inicial de *Nanook, o Esquimó* (1922) de Robert Flaherty, onde um travelling nos mostra as geleiras, acompanhando o movimento do barco. Estes elementos povoariam a tela do cinema não apenas porque existiam no mundo real. O momento histórico, a relação de Flaherty com o filme etnográfico, e a própria história de criação do filme em si seriam os responsáveis pelo surgimento deste travelling. Considerando a história da linguagem cinematográfica, é provável que à época da filmagem de *Nanook*, Flaherty não tivesse grandes pretensões com sua sequência inicial. Porém, percebemos o quão sintomática ela é uma vez que consideramos que os próprios desdobramentos da linguagem estão atrelados, diretamente, às mudanças sociais, ao desenvolvimento técnico-científico e a um sentimento de mundo do qual o cinema faz parte diretamente. Para Flaherty, talvez ligar a câmera sobre um barco tenha sido uma ação corriqueira. Os motivos que levaram Flaherty a filmar em um barco, posicionando a câmera na altura do olhar, acompanhando seu movimento sobre o mar são fruto de um processo trans-histórico.

A estrada também passaria a ter papel simbólico e estrutural dentro do projeto de modernidade, ainda que em um primeiro momento representada de forma coadjuvante (atrelada a ideia da viagem de exploração, como em filmes etnográficos, cinejornais e *travelogues*). Ao mesmo tempo em que possibilitava a interligação de diversas localidades, garantindo o

desenvolvimento econômico-tecnológico e possibilitando as trocas comerciais que definiria o capitalismo moderno, a estrada representava o horizonte e a ideia de eterno caminho em busca da perfeição, na qual o homem moderno se baseava. A ideia da vida como uma eterna estrada, onde se almeja chegar à perfeição e ao pleno desenvolvimento econômico seria uma das mais fortes imagens criadas por este homem moderno, articulada a figura do automóvel e de outros meios de transporte, que lhe garantiriam o domínio da distância e a possibilidade de interligar-se aos seus outros, ainda que de forma virtual.

O advento da contemporaneidade, por sua vez, nos tem mostrado a deficiência do projeto civilizatório moderno – pautado na busca pela perfeição, no homem como centro de todas as coisas, na cidade como lugar possível de se vivenciar as igualdades sociais – e como as antigas relações entre homem e natureza se articulam. O desenvolvimento da ciência e das tecnologias não representaram uma resolução de problemas de caráter existencial, pautados no cotidiano e na vida com o outro – seja em relação ao próprio indivíduo ou ao coletivo. A natureza por sua vez, passou a ser lida em sua forma absolutamente racionalista – se perdem as relações com o mágico, e todas as possibilidades de pertencimento daí derivada, em detrimento de uma leitura de mundo categórica, objetiva e que transforma qualquer possibilidade em capital.

A ideia de progresso, que implicava que o depois pudesse ser explicado em função do antes, enalhou, de certo modo, nos recifes do século XX, ao sair das esperanças ou das ilusões que acompanharam a travessia do mar aberto no século XIX. Esse questionamento, a bem dizer, refere-se a várias ocorrências distintas entre si: as atrocidades das guerras mundiais, dos totalitarismos e das políticas de genocídio, que não atestam – e isso é o mínimo que se pode dizer – um progresso moral da humanidade; o fim das grandes narrativas, dos grandes sistemas de interpretação que pretendiam dar conta da evolução de conjunto da humanidade, e que não conseguiram, assim como extraviavam ou se apagavam os sistemas políticos que se inspiravam oficialmente em alguns deles (...) (AUGÉ, 1994, p. 28)

Esta relação entre a modernidade enquanto projeto e natureza, onde a segunda atua em função da primeira, sendo controlada por meio do desenvolvimento técnico científico, recriará a noção do homem contemporâneo do tempo. Se por um lado o indivíduo possui a sensação de já ter vivido tudo, já que habita um mundo hiper-mediatizado, onde o excesso de informações lhe dá a sensação de viver uma vida que não é sua – ou seja, uma vida virtual –, e que diminui cada vez mais as distâncias físicas ao longo do globo, por outro tem a sensação de viver sempre em função do devir. O que vive, de fato, não mais importa – importa aquilo que ainda não viveu e o que poderá viver.

A cidade contemporânea, por sua vez, esboça o fracasso do projeto moderno ao não contemplar em toda sua amplitude os ideários de organização, controle, iluminação e bem estar

de seu povo. Em contraponto, se estabelece uma relação nítida de abundância e pobreza marcada pelo crescimento acelerado sobretudo das cidades contemporâneas latino-americanas em tempos atuais. O que vemos é uma sociedade pautada no consumo, onde a experiência passa a ser um de seus bens mais valiosos.

Beatriz Sarlo (2013) pensa a cidade contemporânea a partir do desaparecimento de seus centros e o surgimento dos *shoppings centers*. As cidades modernas partem de uma ideia de planificação da vida cotidiana: dentro de sua visão, seria possível prever as demandas reais da população habitante e assim moldar uma cidade perfeita. A ideia da criação de uma cidade planejada parte de um princípio em que a vida torna-se um projeto ideal, futuro, onde o homem poderia usufruir do bem estar garantido pelo avanço técnico e científico. O fracasso destas cidades residiria exatamente na incapacidade de se abrigar todas as contradições presentes na vida cotidiana, que vão desde os efeitos da natureza às práticas do capitalismo gerador de desigualdades sociais.

O que se percebeu, ao longo das últimas décadas foi uma diminuição cada vez maior do espaço público, compartilhado, em detrimento do espaço privado, em um movimento global ancorado pelos preceitos do neoliberalismo. É neste contexto que Sarlo irá pensar o advento do *Shopping Center*: se a cidade enquanto projeto fracassou, o mercado construiu os *shoppings*, projetos de cidade moderna dentro da cidade contemporânea, controlados pelas leis mercantis, onde a natureza pareceria controlada (ao negar por exemplo, as relações de contraste ocasionadas pela relação noite/dia – no *shopping* sempre é dia) e onde mesmo todas as camadas sociais podem encontrar algum pertencimento – sendo este algum proporcional às suas capacidades de consumo. A autora lembra que “onde as instituições e a esfera pública já não podem construir marcos que se pretendam eternos, erige-se um monumento baseado justamente na velocidade do fluxo mercantil”. (SARLO, 2013, p. 33)

Estas ideias de Sarlo nos ajudam a pensar um panorama da vida do habitante das grandes cidades como parte de um processo de transformação da modernidade no contemporâneo, em que colidem as ideias de pertencimento e espaço.

O *shopping* é um artefato perfeitamente adequado à hipótese do nomadismo contemporâneo: qualquer pessoa que tenha usado um *shopping* uma vez pode usar qualquer outro, em outra cidade, mesmo estrangeira, da qual não conheça sequer a língua e os costumes. As massas temporariamente nômades, que se movem segundo os fluxos do turismo, encontram no *shopping* a doçura do lar, onde se apagam os contratempos da diferença e do mal-entendido. (SARLO, 2013, pp. 30 – 31).

Beatriz Sarlo afirma que “somos sonhados por ícones da cultura” (SARLO, 2013, p. 37). Desta forma, a fuga da grande cidade (ou da *sua* cidade) reflete não só um desejo oposto

ao fracasso da cidade moderna como também um imaginário passível de ser consumido – o audiovisual enquanto linguagem e campo simbólico desempenha papel primordial nesse cenário, uma vez que é criação da cultura que sonha pelos indivíduos ideais identitários seja no campo da representação seja no campo da idealização da experiência.

A estrada (o longe, o distante), neste panorama, pode representar tanto a figura moderna do avanço científico e da projeção do indivíduo, como um desdobramento contemporâneo da ideia do consumo que representa o local ideal da aventura, da identidade ideal e do drama (em contraposição à desdramatização do cotidiano). Daí a associação constante da imagem da estrada – a viagem – ao turismo, que pode ser entendido como a mercantilização da experiência do movimento.

O mal estar em relação à vida presente, geralmente situado nas grandes cidades, pode ainda ser pensado por meio de uma busca de pertencimentos novos ou esquecidos, de criações e recriações de laços afetivos perdidos ao longo da história de vida de cada sujeito. Neste sentido, sendo a estrada elemento unificador da narrativa do filme de estrada, percebemos que a criação da jornada é pautada pela ocupação sucessiva de seus personagens em lugares de não-pertencimento, como forma de desestabilizar sua própria ideia de identidade, criando assim a dramaturgia. Uma vez que o eu encontra-se em crise, é necessário sair em sua busca, seja para reencontrá-lo, seja para construir um novo, ancorado a uma ideia de identidades fluidas, variáveis.

Relacionamos aqui, a ideia destes lugares de não-pertencimento ao conceito de Marc Augé (2004) de não-lugares:

Se um lugar pode se definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar. A hipótese aqui defendida é a que a supermodernidade é produtora de não-lugares, isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos e que, contrariamente à modernidade baudelairiana, não integram os lugares antigos: estes, repertoriados, classificados e promovidos a “lugares de memória”, ocupam aí um lugar circunscrito e específico. (...) um mundo assim prometido à individualidade solitária, à passagem, ao provisório e ao efêmero, propõe ao antropólogo, como aos outros, um objeto novo cujas dimensões inéditas convém calcular antes de se perguntar a que olhar ele está sujeito. (AUGÉ, 1994, pp. 82-83)

O não-lugar antropológico de que fala Augé nos parece apropriado para pensar uma relação entre filme de estrada e pertencimento. A estrada seria um não-lugar por excelência: espaço de passagem e transitoriedade, não permite sua fixação pois não condensa concepções que permitam a criação da relação antropológica – identitária, relacional e histórica. A

indiferença em relação a estrada se dá pois o que ela representa é a paisagem – não existe enquanto terra, enquanto lar, e sim enquanto horizonte. É caminho, rota, futuro, e não relação.

Ao mesmo tempo, a cidade é povoada de não-lugares, que vão desde os shoppings centers aos aeroportos, passando pelas rodoviárias e por espaços públicos de transitoriedade. Configuram-se como vias de fluxo mercantis, pois guiadas pelas relações de consumo, uma vez ignorado o aspecto relacional dos mesmos.

A ideia de não-lugar, porém, é transitória e depende da experiência do indivíduo com tais lugares. Desta forma, podemos pensar que a própria estrada pode configurar-se como um lugar antropológico – que aqui chamaremos de lugar de pertencimento – uma vez construídas relações de sentido entre aqueles que por ela passam e/ou habitam. Mas como estas relações são construídas?

O espaço como prática *dos* lugares e não do lugar procede, na verdade, de um duplo deslocamento: do viajante, é claro, mas também, paralelamente, das paisagens, das quais ele nunca tem senão visões parciais, “instantâneos”, somados confusamente em sua memória e, literalmente, recompostos no relato que ele faz delas ou no encadeamento dos slides com os quais, na volta, ele impõe o comentário a seu círculo. (AUGÉ, 1994, p. 81)

Durante a jornada, a memória é um usual instrumento de busca de uma aceitação pessoal de sua própria vida, e de recriação de laços afetivos. A sucessão de não-lugares encontrada ao longo da jornada funciona como elemento dramático, que desperta, seja de forma consciente ou inconsciente, sensibilidades e experiências de vida adormecidas, chegando em casos específicos, em um momento de catarse ao final da jornada, embora as possibilidades de se continuar caminhando sejam infinitas.

Beatriz Sarlo (2005) nos chama a atenção ao fato da memória ser constituída por relações presentes com os espaços que nos rodeiam. Assim como os conceitos de lugar e não-lugar não são fixos, mudando ao longo da trajetória de cada indivíduo, o mesmo acontece com a memória, que opera por uma rede relacional entre o simbólico e o sinestésico.

Propor-se não recordar é como propor-se a não perceber um cheiro, porque a lembrança, como o cheiro, toma de assalto, inclusive quando não é convocada. Chegada não se sabe de onde, a lembrança não permite que a desloque; pelo contrário; obriga a uma perseguição, já que nunca está completa. A lembrança insiste porque, em um ponto, é soberana e incontrolável (...) O passado, para dizer de algum modo, se faz presente. E a lembrança necessita do presente porque, como assinalou Deleuze a respeito de Bergson, o tempo próprio da lembrança é o presente: ou seja, o único tempo apropriado para se lembrar, e também, o tempo o qual a lembrança se apodera, fazendo-o própria.³ (SARLO, 2005, p. 10)

³ Tradução do autor. No original: “Proponerse no recordar es como proponerse no percibir un olor, porque el recuerdo, como el olor, asalta, incluso cuando no es convocado. Llegado no se sabe dónde, el recuerdo no permite

Memória e pertencimento caminham juntos e se modificam ao decorrer da viagem. Um é responsável por ativar diretamente o outro: uma lembrança permite recriar um laço afetivo, que ao mesmo tempo, retoma outra lembrança, em um movimento de mergulho na história de vida de cada indivíduo, mediado pelas relações travadas ao longo da jornada.

O cinema apropria-se da memória enquanto criação subjetiva presente, configurando a estrada como elemento possibilitador de novas metáforas do eu. Andréa França nos lembra que “o cinema é também abertura em direção ao passado, podendo ser uma forma de resistência, de maneira a não aparecer meramente sobre o fundo de seus condicionamentos por fatores históricos-sociais”. (FRANÇA, 2002, p. 64) Cada nova imagem surgida na tela, assim como cada nova experiência vivida pelos personagens é ao mesmo tempo reflexo de crises e possibilidade de reinvenção da vida.

1.3 Filmar a experiência

Se a e figura da estrada é capaz de condensar diversas contradições do sujeito contemporâneo, principalmente no que diz respeito às relações traçadas entre modernidade, pertencimento e memória, sua representação no campo cinematográfico compreende dois movimentos: um primeiro formal, que diz respeito aos métodos de incorporação ao filme em si; um segundo, político, que observa o objeto fílmico como fruto de processos trans-históricos onde o modo de produção afeta diretamente seu desenho final, conforme disposto ao público. Esta leitura parte de uma necessidade de se entender a análise fílmica não apenas como um olhar a um objeto solto rodeado por si mesmo, hermético, independente de sua própria história, mas sim como um conglomerado de relações trans-históricas, onde o que vemos na tela é fruto uma série de elementos. Cinema é processo. Ou como diria Bazin, “o filme não é constituído apenas por aquilo que vemos”. (BAZIN, 2014, p. 55)

O autor francês, ao pensar narrativas de viagem em seu texto *O Cinema e a exploração* (2014), já jogava luz a necessidade de se pensar um filme não apenas a partir daquilo que a princípio vemos na tela. Entendendo a importância do espectador dentro da relação construída

que se lo desplace; por el contrario, obliga a una persecución, ya que nunca está completo. El recuerdo insiste porque, en un punto, es soberano e incontrolable (...) El pasado, para decirlo de algún modo, se hace presente. Y el recuerdo necesita del presente porque, como señalo Deleuze a propósito de Bergson, el tiempo propio del recuerdo es el presente: es decir, el único tiempo apropiado para recordar, y también, el tiempo de cual el recuerdo se apodera, haciéndolo propio.”

entre sujeito e filme, além do próprio contexto de criação do filme em si (ou seja, condições materiais e históricas que levaram a sua produção) Bazin sugere que o cinema teria um papel de destaque em uma relação filme e mundo, onde o primeiro não está descolado do segundo e onde as relações construídas com os sistemas de produção são igualmente relevantes e devem ser consideradas no processo analítico.

Daí o filme não ser mais o único, e sem dúvida nem sequer o único documento que traz para o público as realidades da expedição. (...) E isso pela justa razão, fora as econômicas de que ele não pode, com efeito, dar conta dos objetivos da exploração, nem tampouco de seus principais aspectos materiais. Aliás, o filme é antes concebido como uma conferência ilustrada, na qual a presença do conferencista-testemunha completa e autentica perpetuamente a imagem. (BAZIN, 2014, p. 50)

Pensando em narrativas de viagem, é notável a importância que a própria viagem possui dentro do processo de construção fílmica. Ao mesmo tempo em que os filmes em si problematizam uma certa crise do sujeito, eles refletem modelos de realização fílmica que no caso dos filmes de estrada aqui analisados, podem ser entendidos como uma forma direta de construção pertencimentos por parte de seus realizadores. Esta aproximação entre o fazer cinematográfico da vida aproxima não só o filme de estrada contemporâneo ao documentário como às artes performáticas. Filmar na estrada seria um desafio em si; as narrativas construídas seriam um reflexo, maior ou menor, dependendo de cada projeto, das contradições da experiência da estrada. É o que comenta por exemplo, Walter Salles, sobre as filmagens de *Diários de Motocicleta* (2014):

(...) o road movie deve ser transformado pelos encontros que ocorrerão inevitavelmente às margens da estrada. A improvisação se torna, assim, não só natural como também necessária. Nas filmagens de *Diários de Motocicleta*, tentamos constantemente incorporar o que a realidade nos trazia, mesclando os atores com as pessoas que encontrávamos em cada uma das localidades que atravessávamos. Os momentos mais prazerosos que guardo da filmagem são justamente os que não foram antecipados. (SALLES, 2007)

Entendendo o processo de criação fílmica como um conglomerado de relações e contradições travadas entre realizadores, espectadores e a vida, onde o objeto fílmico é apenas mais um dos elementos possíveis de leitura, penso no poder de apropriação e criação de mundos que o cinema possui; trata-se de característica determinante dentro das relações de poder midiática, muito atrelada a uma ideia de realismo já comentada conforme o entendimento de Bazin do mito do cinema total.

Aqui trago à discussão o pensamento de Maurício de Bragança (2011) e o conceito de cartografias midiáticas que nos ajuda a pensar no papel do audiovisual como um possível

formador de fronteiras imaginadas e subjetivas. Se o cinema possui a capacidade de criação de múltiplas narrativas a partir de seus diversos objetos, sendo o filme de estrada uma das possibilidades de criação de destaque dentro do contexto contemporâneo, ocasionado a partir da relação entre práxis e experiência fílmica, ele também é responsável pela criação de infinitas virtualidades que entram nos jogos de poder das representações midiáticas. Para Bragança, “as mídias se apresentam como um espaço privilegiado de articulação dos embates em torno dos novos processos cartográficos de delimitações de fronteiras”. (BRAGANÇA, 2011, p. 4).

O autor irá identificar a prática audiovisual de forma semelhante à cartográfica: o filme teria poder parecido ao do mapa, ao criar, de forma virtual, diversas significações sobre o símbolo ao qual representa. Bragança está pensando o contexto latino-americano, sobre o qual problematiza a questão das fronteiras devido aos processos históricos, culturais e midiáticos que tendem a embaralhá-las.

Esta cartografia que redefine fronteiras e atualiza o discurso da diferença a partir da mudança de paradigmas, desautoriza a simetria estabelecida pela dicotomia centro/periferia, colocando sob suspeitas as narrativas do nacional. Este movimento, marcado pelas diásporas e migrações que corromperam a coesão de um poder tradicional, também desvelou a frágil estabilidade destes mapas, indicando novos itinerários culturais disseminadores de outras cartografias do poder. (BRAGANÇA, 2011, p. 5)

Podemos pensar, desta forma, o papel do realizador do filme de estrada como o de um cartógrafo e o do filme como o de um mapa. Estes realizadores traçam e desenham mundos próprios, atrelados a uma ideia de totalidade do poder do cinema (um mundo com suas próprias regras e dinâmicas) mais ou menos comprometidos a um realismo de representação, sempre atravessados pelo contexto social, político e tecnológico. Ao mesmo tempo os filmes (ou mapas) nada mais são do que criações subjetivas, simbólicas, que se constituem por meio da relação daqueles que o miram com o objeto em si, sempre pautada por um contexto cultural.

Porém, como nos lembra Bragança ao pensar a cultura contemporânea a partir de Suely Rolnik, “diferentemente do mapa, a cartografia, para os geógrafos, é um movimento que acompanha as transformações da paisagem, ou seja, não apresenta o elemento estático que compõe o mapa.” (ROLNIK, 1998 apud BRAGANÇA, 2011). Dentro de nossa leitura, partimos da ideia não de um mapa/filme estático, mas sim aberto – desde o momento de sua criação, quando ainda é jornada à sua exibição, quando continua a modificar-se a partir das experiências travadas com aqueles que o veem. O filme de estrada é movimento tanto para

aquele que o produz, quanto para àquele que o assiste, principalmente se considerarmos as relações constituídas pelos seus meios narrativos e estéticos (a metáfora da estrada), e o papel da memória dentro de uma perspectiva espectral – ou seja, a capacidade de um filme de ativar memórias sensitivas dos que o miram.

A ideia de cartografia midiática nos ajuda a entender ainda outras perspectivas do filme de estrada contemporâneo, que trazem para o campo da dramatização a crise dos sujeitos por meio da perda do referencial identitário. Como assinala Bragança, “esta cartografia que redefine fronteiras e atualiza o discurso da diferença a partir da mudança de paradigmas, desautoriza a simetria estabelecida pela dicotomia centro/periferia, colocando sob suspeitas as narrativas do nacional.” (BRAGANÇA, 2011, p. 5)

Sugerimos que estas cartografias formuladas a partir dos filmes de estrada não questionam apenas as narrativas do nacional, mas também outras narrativas totalizantes, apresentando novas possibilidades de existência, para além da nação, da vida nos grandes centros, da família, etc. Filmes que apontam para uma preocupação na ideia de reconstrução do eu e de formação em fluxo e a longo prazo de novos discursos que não àqueles hegemônicos. É o que podemos perceber em filmes como *Estradeiros* (a construção do modelo de vida fora dos padrões burgueses) e *Praia do Futuro* (a perda do referencial do núcleo familiar como libertação de si próprio).

CAPÍTULO 2 – A ESTRADA FILMADA

Em determinado momento de *Os famosos e os duendes da morte*, o protagonista do filme conversa com um amigo por meio do computador; digita: “longe é o lugar onde a gente pode viver de verdade”. Preso à uma pequena vila do interior do sul do Brasil, sonha com o longe, metaforizado pela imagem da ponte e da estrada. Não há a possibilidade de felicidade no local de nascimento; a hipermediatização da experiência transforma nossos cotidianos em verdadeiros fracassos, reforçando laços imaginários de identidade que só são possíveis de serem vivenciados em sua plenitude no distante. Aqui penso a ideia de lugar ancorada ao conceito de lugar antropológico de Marc Augé:

Estes lugares têm pelo menos três características comuns. Eles se pretendem (pretendem-nos) identitários, relacionais e históricos. O projeto da casa, as regras da residência, os guardiões da aldeia, os altares, as praças públicas, o recorte das terras corresponde para cada um a um conjunto de possibilidades, prescrições e proibições cujo conteúdo é, ao mesmo tempo, espacial e social. Nascer é nascer num lugar, ser designado à residência. (AUGÉ, 1994, p. 52)

A própria identidade é tensionada: ela é reafirmada como objeto de diferenciação, e idealizada além-mar, já que a própria casa deixa de ser um lugar antropológico. O que sobra são os as memórias dos antigos amigos, representada pela ponte que a cada ano leva novas vidas de uma juventude sofrida, descontente com o estar no mundo; ou a estrada localizada logo após esta ponte – a perspectiva de uma nova vida no longe, transfigurada nas promessas dos amigos virtuais, mas que são tão reais quanto a imagem de Bob Dylan que surge nos sonhos do protagonista.

Tudo em *Os famosos e os duendes da morte* parece ser horizonte: além da ponte e da estrada, personagens estão conectados pela vias digitais da web com uma vida que apesar de distante lhes é muito próxima – amigos que são mesmo virtuais são mais importantes que os ditos reais, de carne e osso; a linha de trem, que corta a cidade e que parece há anos abandonada, lugar que outrora de passagem se transforma em local de pertencimento aos jovens da cidade, de fruição da amizade nas noites silenciosas em que homens adultos foram dormir e que permite, sob efeito da maconha, transcender o plano do real e ir de encontro às estrelas.

O protagonista não tem nome. Tampouco o filme pretende taxá-lo como algum retrato geracional. Trata-se de uma jornada de aceitação – ou não – do lugar onde se vive, da busca por

um sentimento sincero, honesto, que pode estar na pequena cidade do interior do Rio Grande do Sul, no longe, no esotérico ou mesmo na morte. Um processo ocasionado pela perda de um amor juvenil, onde encontrar seu lugar no mundo passa ao mesmo tempo pela busca das memórias do passado (representadas por Julian), na aceitação e reencontro com a família (a mãe) e no vagar sem rumo – representado sintomaticamente pela sequência final, onde não há gozo, nem catarse, apenas o desaparecimento em direção ao horizonte, em meio a paisagem desfocada.

Um mesmo procedimento aponta dois caminhos: perder-se, para então reencontrar sua essência (em filmes como *Central do Brasil* e *Além da Estrada*); ou perder-se para destruí-la (em filmes como *Praia do futuro*, *Estradeiros* e *Viajo porque preciso volto porque te amo*). Em ambos o caminho passa pela jornada, pela busca e pela estrada.

É certo que o audiovisual contemporâneo, como criação de experiências sensíveis e ideologias de um povo, não sairia indiferente a ideia de uma crise do sujeito e de necessidades cada vez mais evidentes de uma busca de pertencimentos afetivos. Tento pensar o cinema, em especial, não como um reflexo da vida, mas também como uma possibilidade de criação de novas realidades, em um momento onde é difícil identificar o que de fato se constitui como real ou virtual. As narrativas audiovisuais, por meio de diferentes processos estéticos, em uma análise particular, se constituem não só como uma leitura do mundo, mas como uma vivência de mundo, pautada por um hiperrealismo cada vez mais presente, que desestabiliza as noções de real e imaginário, relato pessoal e ficcional, lugar onde os sujeitos recriam suas experiências sensíveis – não só se percebem como também se golpeiam, criando virtualidades infinitas.

Na sequência inicial de *Central do Brasil* vemos uma sucessão de relatos de pessoas que narram próximos à câmera cartas em tom de relato pessoal. A sequência mescla o tom documental carregado nos rostos e nos sotaques dos relatos de personagens comuns, a uma estética cinematográfica dada pelo enquadramento, pelo acompanhamento musical e pela montagem. A sequência apresenta a protagonista Dora, que trabalha na estação da Central do Brasil transcrevendo tais relatos em cartas a serem enviadas a diferentes destinatários de todo o país. O jogo aqui se dá no contraste que será construído ao longo do filme; enquanto para os primeiros personagens a estação representa um não-lugar por excelência, um lugar de passagem e transitoriedade, para Dora trata-se de um lugar de pertencimento – aquele onde ela trabalha, onde ela se encontra todos os dias, em que conhece os funcionários e suas esquinas mais caóticas. Como nos lembra Marc Augé,

Itinerários, cruzamentos e centros não são, contudo, noções absolutamente independentes. Elas coincidem parcialmente. Um itinerário pode passar por diferentes pontos notáveis que constituem locais de ajuntamento; certos mercados constituem pontos fixos num itinerário que eles sinalizam; se o mercado é, por si só, um centro de atração, a praça onde ele está pode abrigar um monumento (o altar de um deus, o palácio de um soberano), que figura o centro de um outro espaço social. (AUGÉ. 1994, p. 56)

O que para um pode ser um centro, para outro é apenas mais um ponto de seu itinerário. Ao mesmo tempo, este mesmo lugar é aquele de onde a personagem terá de se afastar para reconstruir a trajetória de sua vida, por meio da sucessão de desencontros acompanhada do garoto Josué. Ou seja, a ideia de lugar se transforma ao longo da jornada: de centro passa a ser ponto de partida, e logo ao final do filme, de ponto de encontro a ponto de retorno.

Este embaralhamento das definições de lugar e não-lugar são especialmente interessantes em filmes de estrada contemporâneos pois a distinção do significado atribuído a cada um destes lugares por cada personagem que cruza a narrativa permite o desenvolvimento da trama, por meio de uma sucessão de conflitos. Quando Dora finalmente chega à casa do pai de Josué, que não está mais lá, há uma construção contraditória: aquela casa que deveria ser o lugar antropológico, de pertencimento de Josué, uma vez ligada à família, talvez não o seja como o garoto acreditava. Tão pouco o é para Dora, que decide voltar ao Rio de Janeiro, sem ao menos se despedir pessoalmente. Mas também o Rio de Janeiro já não é o lugar de Dora. O que percebemos é que para estes personagens seus lugares de pertencimento são aqueles criados no âmbito da memória por meio da jornada, que só se configuram quando olhados em retrocesso. Da impossibilidade de continuarem juntos, e portanto construírem um lugar próprio, nasce o drama: cada um terá de continuar sua busca pelo *seu lugar*, mas desta vez, sozinhos.

Josué, por sua vez, é um recorte de uma situação de mundo: uma vez perdido seu contato afetivo, representado pela mãe, passa a habitar o espaço da Central do Brasil, já que não consegue configurar novas relações de pertencimento na cidade do Rio de Janeiro. Vagando por este espaço é catapultado na vida de Dora, que momentos depois empreende uma viagem em busca da família do garoto.

O que é interessante perceber é que mesmo involuntária, a jornada de Dora e Josué configura uma viagem que lhes coloca em contato com suas próprias memórias, enquanto constroem uma nova relação afetiva, que encontra ecos no duro coração de Dora. Passando de um não lugar a outro, os dois personagens buscam este passado presente, enquanto constroem sua própria relação. Os lugares por ele habitados não constituem espaços de pertencimento. O

pertencimento só é alcançado ao final, quando, já criado o laço afetivo entre os dois personagens, Dora percebe que é hora de voltar ao Rio de Janeiro.

A relação criada entre os dois personagens ativa os elementos da história de vida de cada um. Desta forma, é por meio da viagem e passagem sucessiva por não lugares que a memória é formatada, culminando na ação final de Dora: cativada pelo garoto, a mulher que antes possuía um coração frio reencontra as lembranças de seu pai. A apatia é trocada pela revalorização do passado, personificada pela viagem com Josué e pela carta que a mulher escreve para o garoto, a primeira depois de muitos anos.

Dora também tem medo, porque sabe que a memória é um terreno pantanoso, onde o esquecimento depende menos da vontade do que das vivências cotidianas. Assim pede ao garoto que não a esqueça, e que um dia, quando se tornar caminhoneiro, que se lembre que ela foi a primeira pessoa que o deixou segurar em um volante. A foto dos dois, tirada em uma feira, trabalha como objeto de simbolização do momento, incorporada pelo código do melodrama. O objeto é o dispositivo da memória – no momento em que se olha a foto, as lembranças vêm à tona, assim como a viagem e o afeto construído. Dessa forma, o filme trabalha o drama em uma relação de construção e perda, entendendo que é a memória a responsável por nos ativar nossos pertencimentos afetivos.

A partir desta cena final, gostaria de retrabalhar o conceito de memória e relação com o sentimento provocado nos espectadores. Michael Pollak chama a atenção para a criação da memória coletiva ou pessoal segundo três critérios: acontecimentos, personagens e lugares (1992, pp. 02-03). Penso aqui que ambientes que evocam nossa subjetividade operam segundo estes três critérios: quando imagens e sons reapresentam estes ambientes pela criação audiovisual, por exemplo, e nos remetem a alguma memória ou lembrança, elas operam no sentido de situar algum acontecimento de nossa vida, ocorrida em algum lugar e em relação a alguma pessoa. Esta lembrança, assim como no caso de memórias coletivas herdadas, pode nem ao menos ter acontecido em nossas vidas. Mas sendo o campo da memória um espaço onde características se cruzam, elementos que estão situados em locais passados podem se cruzar e criar não apenas uma situação, mas um sentimento. Daí, uma imagem de uma casa de praia, que possui uma cor amarelada, como em fotos antigas, pode trazer a seu interlocutor a memória de um lugar, de pessoas que ali com ele conviveram e mesmo de acontecimentos compartilhados. A criação de nossa memória em relação aos ambientes está intimamente ligada ao fato da memória se tratar de um elemento instável, e como já nos lembrava Beatriz Sarlo, “o

retorno do passado nem sempre é um momento libertador da lembrança, mas um advento, uma captura do presente.”⁴ (SARLO, 2005, p. 09).

Procedimento parecido ao da sequência inicial de *Central do Brasil*, pautado no contraste, ocorre ao final de *Diários de motocicleta*: após narrar as desventuras de Ernesto Guevara e Alberto Granado pelo continente sul-americano, os amigos se despedem, cada um seguindo lados distintos. O filme insere uma narração de Ernesto, reescrita a partir de seus diários em que afirma que “eu não sou eu, pelo menos não sou o mesmo eu interior”. Inicia-se então uma sequência de planos em preto e branco de caráter documental, em que pessoas comuns (de fisionomia claramente latino-americanas) encaram a câmera. Para os protagonistas, a trajetória representa a construção de uma nova identidade, latino-americana, agregadora; os não-lugares percorridos por eles passam a se tornar lugares de pertencimento, uma vez construídos significados identitários e ideológicos. Em ambos os casos a jornada atua de forma a ressignificar os lugares, o que só é possível quando visto em retrospecto e em conjunto.

Portanto, não é de se espantar que seja entre os “viajantes” solitários do século passado, não os viajantes profissionais ou os cientistas, mas os viajantes acidentais, de pretexto ou de ocasião, que estejamos aptos a encontrar a evocação profética de espaço, onde nem a identidade, nem a relação, nem a história fazem realmente sentido, onde a solidão é sentida como superação ou esvaziamento da individualidade, onde só o movimento das imagens deixa entrever, por instantes, àquele que as olha fugir, a hipótese de um passado e a possibilidade de um futuro. (AUGÉ. 1994, pp. 81-82)

É como se ao perder-se – ou seja, perder todos os seus referenciais identitários, levando uma ideia de crise do sujeito às últimas consequências – é o que personagens realmente pudessem se encontrar, variando, como já dito, a depender do filme; ora encontrar a algo que pensa-se ser sua essência – pensa, pois a essência, assim como a memória é presente e transitória –, ora encontrando-se com um novo eu, completamente diferente daquilo que fora.

Estes filmes nos demonstram que se a ideia da construção da identidade em relação aos locais habitados é central em filmes de estrada, ela também é dramaticamente ligada a uma ideia de impossibilidade da vivência plena, o que cria o conflito que alimenta a narrativa. Em muitas destas produções, a construção fílmica opera no sentido de se criar de forma virtual uma realidade que não é possível vivenciar no mundo contemporâneo. A sucessão de não lugares é

⁴ Tradução do autor. No original: “El regreso del pasado no es siempre un momento liberador del recuerdo, sino un advenimiento, una captura del presente.”

cada vez mais tônica dominante, principalmente se pensarmos que a ideia do pertencimento e da construção do espaço relacional está vinculada a uma construção da memória.

Neste sentido, é interessante pensarmos certa criação fílmica no filme de estrada brasileiro contemporâneo muito relacionada a uma tradição de nossa criação no cinema documentário. Ora, se a jornada é uma possibilidade de criação de um universo próprio de pertencimento em movimento não alcançado na vida real (pois só existe no passado, na ressignificação de não lugares em lugares de pertencimento por meio dos processos da memória), podemos pensar a própria criação fílmica contemporânea como uma criação de uma virtualidade que não espelha o mundo, mas cria seus próprios mundos.

Aqui questiono a ideia da virtualidade em si, retomando a ideia central de Sarlo para quem “somos sonhados pelos ícones da cultura” (2013, p. 37). Entendemos o virtual como um segundo estágio acima da realidade tátil e física, criada a partir desta dita realidade. Porém, mudando a perspectiva e entendendo o virtual como um agente criador de novas realidades, podemos pensar que este virtual é quem cria nossas realidades, uma vez que entremeado de relações conceituais, filosóficas, sociológicas, econômicas e principalmente culturais, este virtual opera em um fluxo contínuo e muitas vezes independente de nossos desejos existentes puramente no campo do real. É o que nos permite por exemplo, pensar a internet não mais como uma virtualidade e sim como uma realidade em si, em um efeito *Matrix* (1999, dirigido por Andy e Lana Wachowski).

Esta relação com o documental pode ser percebida em filmes como *Viajo porque preciso, volto porque te amo, Estradeiros e Além da Estrada*. Estas produções apontam caminhos de criação que nos permite pensar a jornada e a estrada enquanto processo de criação de novas virtualidades de pertencimento. Em todos os casos, observamos que o que atravessa o filme vai além de elementos esteticamente arranjados em uma narrativa; eles possuem histórias pregressas, posteriores e principalmente, construídas ao longo de filmagens que envolvem a experiência da viagem, a história de vida de seus personagens e de seus realizadores – ideia já trabalhada por André Bazin em seu texto *O cinema e a exploração* (2014. pp. 47-56).

Se neste caso estamos falando de filmes notadamente autorais, onde as pretensões de construção deste lugar virtual são mais facilmente localizadas, percebemos que esta tônica acompanha de uma forma geral uma boa parcela da produção cinematográfica brasileira de filmes de estrada contemporâneos – e mesmo latino-americanos.

Uma vez inseridos dentro de uma lógica de produção muito distinta da dos grandes filmes de estúdio, a relação com o cinema documental é aparente nas escolhas de desenho de

produção destes filmes, onde a jornada dos realizadores se tornam parte da experiência fílmica em si, por meio da criação desta virtualidade que preenche a tela de cinema.

Em *Além da Estrada*, acompanhamos a saga de Santiago, um argentino que perdeu os pais e vai em busca das terras deixadas de herança em algum lugar do Uruguai. No meio do caminho conhece Juliette, uma jovem belga que volta a América do Sul em busca de um amor do passado. Ao final do filme, já nos créditos, somos apresentados a uma série de imagens de arquivo filmadas em super oito. Estas imagens remetem nitidamente às diversas localidades cruzadas pelo protagonista Santiago ao longo deste *road movie* pelo Uruguai. Não sabemos exatamente do que se tratam: seriam imagens de arquivo do próprio diretor? São imagens que remetem a infância do protagonista, que revisita os seus locais de pertencimento? O que observamos neste caso é um procedimento ainda mais interessante: a partir de uma primeira virtualidade (o filme) cria-se outra (as imagens de arquivo) e ainda outra (a relação entre as duas para fora do filme). Ou vice versa. Não é possível saber com certeza o que veio primeiro. O real desaparece à sombra da jornada.

Apesar dos dois personagens centrais terem objetivos muito bem traçados, seus conflitos internos e desejos de vida não condizem necessariamente com esta objetividade. Os dois pensam que sabem o que fazer quando alcançar o objetivo, mas necessitam mais da viagem para serem tirados de certa zona de conforto – representada pela cidade, no caso de Santiago, e pela Europa, no caso de Juliette –, onde a ausência é protagonista, e assim resolverem seus conflitos internos.

A perda de Santiago representa a perda daquilo que o define: seus pais. Ao mesmo tempo, a distância com que viveu em relação ao seu passado, afeta o personagem, que cai na estrada em busca de outro elemento que também o define, que são as histórias e memórias relacionados aos espaços de sua infância e adolescência. Santiago vaga, indo de encontro às pequenas paisagens que habitam sua memória, com lugares que mesmo que conheça, já não o reconhece. E no meio disso tudo, encontra Juliette, com que não só trava um relacionamento, mas principalmente, ressignifica os lugares que habitavam somente sua memória. Como em *Central do Brasil*, a viagem é o dispositivo dramático utilizado de forma a confrontar o personagem com seu passado, e uma vez o recriando no presente, encontra os elementos necessários para levar em frente o futuro.

Juliette possui uma função simplesmente acessória: ela não é a protagonista, e mesmo que sofra mudanças ao longo da jornada, principalmente ao reencontrar seu antigo namorado, desconstruindo sua visão idealizada que havia a trazido a América do Sul, dramaticamente ela

potencializa o desejo de Santiago por uma razão de viver, uma nova significação do mundo do rapaz até então só habitado por fragmentos e relações esquecidas.

Santiago não tem para onde voltar, tampouco Juliette. A estrada foi a saída encontrada pelos personagens para fugir de uma vida sem afeto. Este mesmo afeto habita as lembranças. São elas a primeira saída buscada pelos personagens a fim de criar um novo significado em suas vidas. O novo, que se relaciona de alguma forma com suas posturas ideológicas e com suas visões de mundo, mas que representa uma nova forma de se vivenciar o dia a dia é o objeto de desejo de Santiago e Juliette. E é por meio das lembranças de cada um que eles se unem: depois da longa jornada, o que foi criado entre eles já passa a habitar o campo da memória, criando-se assim o vínculo afetivo e potencializando o devir.

Tanto *Central do Brasil* quanto *Além da estrada* se baseiam em uma premissa recorrente em filmes de estrada contemporâneos: a ideia da essência. Os personagens destas obras encontram-se em crise interna, principalmente em relação às suas identidades e papéis no mundo frente às grandes metrópoles. Utilizam o trajeto da estrada, portanto, como forma de reencontro àquilo que talvez um dia foram. Este pensamento nos remonta à filosofia de Parmênides, para quem “pensar é dizer o que um ser é em sua identidade profunda e permanente”. (CHAUI, 2000, p. 138) Ainda sim, o que pensam ser nada mais é do que uma relação presente à imagem que os mesmos constroem de suas personalidades e identidades. Por mais que acreditem na ideia da essência, a mesma é moldada no hoje por meio de uma jornada transformadora.

A busca pela essência também parece ser o guia de *Terra Estrangeira*: após a morte da mãe, o jovem Paco decide seguir rumo a Europa com o objetivo de conhecer San Sebastián, no País Basco, terra de seus antepassados.

A busca desenfreada pela terra-mãe – San Sebastian é o lugar de nascimento e memória afetiva da mãe –, desde a saída da cidade de São Paulo, é também um movimento de exílio de si, de deslocamento na oposição entre as noções de estrangeiro e de terra natal: existe um descentramento nesta relação, pois quanto mais se deseja voltar para “casa”, mais os personagens se sentem sem-casa, estranhos, estrangeiros no mundo. A viagem do jovem pretende ser encontro com a origem basca de sua família, com um “solo comum” partilhado pelas narrativas afetivas da mãe, narrativas de pertencimento fundadoras de uma ancestralidade primordial. (FRANÇA. 2002, p. 69)

Diferente de *Central do Brasil* ou *Além da Estrada*, em que a jornada representa um momento de reencontro de seus protagonistas, *Terra Estrangeira* aponta para um caminho pessimista, onde a busca pela essência se transforma em um projeto romântico cujos fins são trágicos. Depois de uma sucessão de desencontros em terras portuguesas, Paco se vê refém a um esquema de transporte ilegal de mercadorias – o mesmo que o havia permitido chegar a

Europa. A inocência do garoto é confrontada à sua percepção tardia de sua condição de estrangeiro. Ao final, baleado, ruma com Alex em direção ao horizonte – tudo o que lhe restou foram as lembranças da mãe, a paisagem desoladora de um cemitério de navios e a melodia de *Vapor Barato*, que alça voo na voz de Alex, que em meio a música lhe promete levar para casa. O plano aéreo, que agora funde a voz de Alex à de Gal Costa, que se sobrepõem em meio a choques rítmicos, acompanha nada além do carro dos personagens cruzando uma estrada em direção a lugar algum. Ainda assim, podemos pensar que trata-se de uma libertação para Paco – se como disse Paulo Emílio a respeito do cinema brasileiro, “nada nos é estrangeiro, pois tudo o é” (GOMES, 1996), qual seria a verdadeira libertação de Paco se não o caminho para morte com a promessa de que está indo finalmente para casa?

Percebemos porém, que outros filmes como *O céu de Suely* e *Praia do Futuro* negam a ideia da estrada como busca por uma essência definidora. Alinhadas a um pensamento heraclítico, estruturam a trajetória de seus personagens partindo de uma ideia de transformação e renovação que passa pela negação de seus passados e construção de um novo eu. É por exemplo o que guia Hermila, em *O céu de Suely*. Chegando a sua cidade natal com um filho, vinda de São Paulo, ela aguarda o retorno de seu amado Matheus. Os dias passam, e Matheus não chega. Hermila não vê mais futuro. Não se sente presente em sua antiga-nova cidade, tampouco vê como perspectiva voltar a São Paulo. É quando decide rifar uma noite de amor e muda de nome: deixa de ser Hermila e se transforma em Suely. Ao longo do filme, perambula pelos limites da cidade, estradas que não apontam para um horizonte, elementos como a moto que não permitem chegar além de determinado local, já que o longe amedronta. E é esse longe que busca Suely – uma nova vida, um novo nome, um local onde somente ela pode chegar.

Heráclito de Éfeso considerava a Natureza (o mundo, a realidade) como um “fluxo perpétuo”, o escoamento contínuo dos seres em mudança perpétua. Dizia: “Não podemos banhar-nos duas vezes no mesmo rio, porque as águas nunca são as mesmas e nós nunca somos os mesmos”. Comparava o mundo à chama de uma vela que queima sem cessar, transformando a cera em fogo, o fogo em fumaça e a fumaça em ar. O dia se torna noite, o verão se torna outono, o novo fica velho, o quente esfria, o úmido seca, tudo se transforma no seu contrário.” (CHAUÍ, 2000, p. 138)

A ideia do nome em *O céu de Suely* muito se assemelha ao procedimento sugerido em *Diários de Motocicleta*: neste último, é após a viagem que Ernesto se torna El Che. Em uma leitura contemporânea, depois do corpo, nada é mais definidor de uma essência do eu do que o nome. É ele que define nossos laços de parentesco, de gênero, nossas relações étnicas e pertencimento em núcleos sociais. Tanto Hermila quanto Ernesto, após suas jornadas abrem mão de seus nomes originais, uma vez transpassados pela experiência da jornada. O que foram

adormece no passado. Seguem para novas vidas, novas perspectivas, novos horizontes, agora com novos nomes. O caminho possível para contornar a crise de identidade para estes personagens passa pelo processo de entendimento de que não há crise nenhuma. Como uma fênix, renascem.

Renascer, embora sem passar necessariamente pela mudança do nome, parece ser a atitude empreendida por Donato em *Praia do Futuro*. Após conhecer um amante, o alemão Konrad, o personagem, um salva vidas que trabalha na Praia do Futuro, em Fortaleza, decide abandonar seu lugar de nascimento e seguir para Berlin, na Alemanha. Lá ele fica, sem nunca retornar, deixando para trás a mãe e o irmão Ayrton, ainda uma criança. Anos depois, Ayrton, já adulto, vai a Berlin em busca do irmão. O reencontra. Ele já não era mais o mesmo. Ainda que as motivações reais que fizeram Donato partir de Fortaleza sejam obscuras, notamos a mudança empreendida pelo ex-salva vidas. Já mais velho, possui a barba e os cabelos longos. Fala alemão fluentemente. Permite-se perder-se por uma grande metrópole contemporânea.

Em *Praia do Futuro*, como em *Os Famosos e os Duendes da Morte*, a busca por si próprio parece consistir no distanciamento da esfera familiar – a cidade grande como o lugar possível, do desconhecido, onde se é de todos e de ninguém ao mesmo tempo. Filmes como *Terra Estrangeira* e *Além da Estrada* parecem sugerir o caminho contrário: uma vez que não há mais família, a busca por esta, representado pela jornada por meio dos lugares tanto físicos (ermos, distantes e no interior) quanto de memória – as terras uruguaias ou a cidade de San Sebastián – parecem ser o ponto final, a linha de chegada, jornada esta que nunca se conclui.

Porque vivemos uma época, também sob esse aspecto, paradoxal: no próprio momento em que a unidade do espaço terrestre se torna pensável e em que se reforçam as grandes redes multirraciais, amplifica-se o clamor dos particularismos. Daqueles que querem ficar sozinhos em casa ou daqueles que querem reencontrar uma pátria, como se o conservadorismo de uns e o messianismo dos outros estivessem condenados a falar a mesma linguagem – a da terra e das raízes. (AUGÉ, 1994, p. 37)

O corpo enquanto receptáculo de vivências e transformações também está presente em *Diários de Motocicleta* e *Estradeiros*, em ambos os casos representadas pela imagem dos olhos.

Na sequência final do filme de Walter Salles, Alberto Granado se despede de seu amigo Ernesto, que embarca em um avião. Avista ao longe seu amigo alçar voo. Em seguida há a sucessão de *inserts*, comentadas anteriormente, acompanhadas pela voz do agora Che. Ao término, cartelas nos informam do que sucedeu com a vida de cada personagem. É então que voltamos ao rosto de Alberto – o que vemos é um rosto velho, vivido, e surpreendentemente, o rosto do verdadeiro Alberto Granado. Mira o horizonte, o mesmo pôr do sol da sequência anterior. A câmera se aproxima. O *close up* parece sugerir que aqueles olhos que agora miram

o horizonte muitas coisas viram: viram a jornada verdadeira, cuja transformação mudou sua vida para sempre; o trágico destino do amigo Ernesto; as mudanças políticas sofridas pela América Latina desde àquela despedida. Parecem mirar a vida de cada latino americano que um dia cruzara sua vida, incluindo a do próprio Che. Corpos que se transformam, mutáveis, que transcendem. Ora, se nem mesmo o corpo resiste às transformações do tempo e da vida, porque nós mesmos deveríamos resistir? Porque negar a inevitabilidade das transformações que estamos sujeitos a cada dia? Por que negar que o tempo, como o rio heraclítico, nos afeta e nos *cambia*?

Em *Estradeiros* a figura dos olhos ocupa lugar de destaque ao longo da narrativa. O documentário acompanha a vida de grupos diversos de pessoas que vivem na estrada, incorporam elas aos seus cotidianos como forma de criação de novas possibilidades de existência pautadas num fluxo físico ininterrupto. Em diversos momentos, há a inserção de *close ups* de personagens variados, todos eles estradeiros, que olham diretamente para a câmera. Em uma espécie de *tableau*, parecem buscar significado parecido àquele da sequência final de *Diários*: os olhos como símbolo da transcendência do corpo, como receptáculo das memórias vividas, como um retrato da história de vida de cada um. São eles que guardam o que nada mais, nem mesmo os melhores computadores, conseguem guardar: as cenas de tudo aquilo já vivenciado, as mudanças, os dramas, os aflitos, os desesperos, as felicidades, as tristezas, em suma – a vida de cada um.

Estradeiros parece ainda propor uma cartografia de uma certa existência marginalizada, em uma construção fílmica processual por excelência: mapeia, ao longo de semanas, diversas possibilidades de vidas ditas alternativas – grupos nômades contemporâneos. Alternativas porque negam o modo de vida burguês, pautado no acúmulo de bens, na ideia do trabalho fixo e na constituição da família mononuclear. O filme, desta forma, assume uma postura política nítida ao trazer para o campo da representação a categorias usualmente marginalizadas, como artesãos, andarilhos e hippies contemporâneos. Também mistura referentes de nacional ao sobrepor diversas vozes por imagens distintas; português, inglês e espanhol se mesclam em sotaques variados, habitando paisagens diversas, que vão desde as praias do nordeste brasileiro aos desertos do norte da Argentina e do sul da Bolívia.

A regulação de novas fronteiras pode produzir sentido não mais seguindo o traçado dos discursos oficiais, mas ressaltando outras conexões e processos de adesão que passem por novas perspectivas discursivas sobre fronteira, como o sentimento de exclusão, o pertencimento ao espaço da periferia, ou mesmo a suspeita aos códigos autoritários do nacional. Assim, as mídias se apresentam como um espaço privilegiado de articulação dos embates em torno dos novos processos cartográficos de delimitação de fronteiras. (BRAGANÇA. 2011, p. 4)

Em certa parte do filme, determinado personagem diz: “somos os índios modernos”. A frase permite algumas leituras. A primeira é uma ideia generalista e preconceituosa que atribui aos povos de matriz indígena uma concepção pré-civilizatória (por não ser “moderna”, dentro de uma leitura evolucionista). A segunda, dentro desta mesma lógica, considera o nomadismo como atributo pré-civilizatório, porque atrelado unicamente às condições da natureza, definidoras das condições de fixação.

O filme se aprofunda no debate do pré-civilizatório em relação ao nomadismo, onde depois de exibir longos trechos de travellings que se desdobram por diversas paisagens, realizam a inserção de sequências em que em meio a antigas ruínas são realizadas projeções de imagens. Constrói-se uma relação direta com as pinturas rupestres de Lascaux, conforme citadas por Win Wenders; o filme parece sugerir que se o nomadismo resiste até hoje como prática de adaptação ao mundo por grupos tão distintos, é porque de fato fazem parte de uma essência humana. As ruínas seriam, desta forma, o único monumento possível de aceitação, porque ancestral, sobre-humano, mágico.

O monumento, como indica a etimologia latina da palavra, pretende ser a expressão tangível da permanência ou, pelo menos, da duração. É preciso haver altares aos deuses, palácios e tronos para os soberanos, para que não fiquem sujeitos às contingências temporais. Eles permitem, assim, pensar a continuidade das gerações. (AUGÉ, 1994, p. 58)

Embora discorde da ideia do nomadismo enquanto essência, é interessante assinalar os motivos que os personagens de *Estradeiros* apontam como justificativas à uma vida à deriva: a negação do trabalho produtivista; a perda dos vínculos com a natureza nas conformações sociais; a descrença na propriedade privada e na vida em grandes bolsões populacionais; a estrada como local, por excelência, de transcendência.

Em *Viajo porque preciso, volto porque te amo* a história de vida de José Renato é diluída em uma estrutura não só narrativamente como também imagetivamente fragmentada. O *road movie* se inicia com a contagem dos 30 dias de distância do personagem de sua amada, em uma viagem a trabalho. Embora este tempo seja linear, construído a partir da narração de José Renato, temos uma costura de diferentes lembranças, relatos e imagens, feita a partir daquilo que as une: o sentimento de saudade. Utilizando imagens de arquivo de viagens feito pelo sertão nordestino, ancorado a construção de um personagem em conflito como o próprio título já

define, o filme de Ainouz e Gomes aposta na estrada como o lugar de afastamento, de releitura da história de vida, de contato com a memória e por isso, de recriação de sentimentos.

Poderíamos pensar na viagem de Zé Renato como um mergulho dentro de suas memórias: enquanto a narração nos aproxima de um tempo diegético, onde o personagem vive, as imagens se constroem como um fluxo de consciência, apoiado por imagens de suas lembranças. Esteticamente os diretores utilizam imagens de arquivo, filmagens de câmera VHS, mini DVs e outras, apostando em uma pluralidade de texturas e tempos, em muitos momentos se aproximando do documental por meio da intervenção direta ou do congelamento no tempo de personagens reais, que existem no lugar por onde José Renato passa. A montagem por sua vez também cria uma ideia de fluxo de memória, já que esta possui diversas camadas, e o encontro com uma lembrança pode trazer à tona uma outra, até então escondida no fundo do subconsciente. Com o passar do filme, temos a impressão de estar entrando cada vez mais fundo nestas memórias do personagem, algo que se reflete na estrutura narrativa, que perde a sua linearidade a partir da metade do filme, e as narrações se misturam com imagens, vozes e sons dos lugares.

É interessante como esta desconstrução da estrutura acompanha o decorrer do tempo diegético do personagem. É como cada dia passado por José Renato fosse responsável por mergulhos mais profundos em sua própria história de vida, no questionamento de suas ações, no sofrimento pela ausência de sua amada. Até chegar o momento que tudo é apenas memória e música.

CAPÍTULO 3 – APONTAMENTOS FINAIS

Nos filmes de estrada analisados por este trabalho, percebemos que mais importante que se locomover é o porquê de se locomover, e como criar relações com estes lugares habitados – a construção do rastro. Os filmes de estrada estão historicamente e culturalmente situados em lugares e ideologias distintas da puramente do desbravamento territorialista. Se há um laço que os une, é a necessidade de criação de pertencimento de seus personagens e os lugares por onde estes passam e um reflexo destes personagens como a própria crise das identidades do sujeito contemporâneo. Se pensarmos na narrativa do cinema como um desdobramento das diversas ideologias modernas até chegar ao contemporâneo, podemos sugerir a crise de pertencimento com o lugar em que se habita como a própria crise do indivíduo em si, e a crise das relações entre este e as conformações políticas onde habita.

Já nos *road movies* a busca que provoca o deslocamento vincula-se a uma necessidade de liberação, seja do espaço familiar, seja do espaço do trabalho regular capaz de promover o bem-estar do indivíduo em sociedade segundo a lógica capitalista de acúmulo de propriedades materiais. (PAIVA, 2010, p. 6)

No contemporâneo, com a valorização cada vez maior do privado e na reordenação das noções de fronteira e de pertencimento, pensemos o gênero principalmente como filmes pautados em personagens que usam a metáfora do caminho (da jornada, da estrada, da rota, do retorno), seja física ou não, como forma de se localizar no mundo. Nesta ideia de localização e pertencimento, nasce a possibilidade da fuga. Se pudermos pensar uma característica do filme de estrada contemporâneo, é a sua total descrença com a atual situação de mundo, que leva seus personagens a fugirem de uma determinada posição e buscarem na estrada – no distante – novas possibilidades de pertencimento e de vivenciar a experiência humana. Não estranha, por tanto, que em muitos destes filmes, a relação entre indivíduo e nação será problematizada com muita força. Para Walter Salles, “os *road movies* mais interessantes são justamente aqueles em que a crise de identidade do protagonista da história reflete a crise de identidade de uma cultura, de um país.” (SALLES, 2007)

Se vivemos em um mundo repleto de não-lugares – como é o caso dos shoppings centers –, onde o pertencimento é difícil de ser alcançado e onde as relações de afeto se tornam cada vez mais complexas e esparsas, a jornada seria o instrumento narrativo utilizado por diversos filmes como a busca do indivíduo por este sentimento, que em alguns casos parece ter ficado

no passado (se perdido em meio ao embaralhamento das experiências hipermediatizadas do contemporâneo) e em outros parece sequer ter existido (desconstrução da essência identitária). Uma vez fora de seus lugares de convivência cotidiana, onde as noções de lugar e não-lugar se confundem (uma vez que é difícil identifica-los de forma “pura”, como uma balança que em cada momento pesa para um lado ou para o outro) o que estes personagens parecem buscar é a criação de uma nova sensibilidade, diferente daquele vivida no momento do início da jornada, um entrosamento afetivo-ideológico que parece somente habitar qualquer espaço que não aquele do agora – como o espaço da memória ou o do devir.

É neste sentido que a frase de Ernesto Che Guevara em suas *Notas de viagem* (2004) e reproduzidas ao final de *Diários de motocicleta* ganham tanta importância: eu não sou eu; pelo menos não o mesmo eu interior. Independente dos caminhos alcançados por cada personagem e nos discursos propostos por cada obra, o filme de estrada passa necessariamente pela ideia da mudança do sujeito – seja esta mudança percebida em níveis distintos, e de formas e com consequências também distintas. A ideia da mudança do eu está intimamente ligada a uma ideia de conflito, pautada pelo desenvolvimento das narrativas e estéticas de tais filmes de estrada.

Se o cinema é, por excelência, a arte das imagens em movimento acompanhadas de som, um pequeno panorama dos filmes de estrada contemporâneos (onde a ideia do movimento, seja físico ou virtual, trata-se de um de seus elementos definidores) nos permite pensar categorias tão distintas que vão desde a crise do sujeito contemporâneo passando pelas ideias de representação da memória, da cidade, do pertencimento e da identidade.

Todos os filmes aqui analisados possuem, ao longo de suas projeções, um plano síntese: um travelling que acompanha um personagem, uma paisagem ou ambos: o plano aéreo de *Terra Estrangeira*, em que o carro com Alex e Paco cortam o quadro em direção ao horizonte, ao som de *Vapor Barato*; o plano em que Hermila e João andam de moto em *O Céu de Suely* e a câmera em travelling lentamente os circunda, delimitando aquele espaço em movimento circular como seus mundos e muros particulares; o plano em que o menino Josué, após a partida de Dora corre pela rua recém construída do conjunto habitacional que vivem seus irmãos, em *Central do Brasil*; o plano em que Ernesto Guevara atravessa o rio a nado em *Diários de Motocicleta*; as sequências de planos laterais que mostram as mudanças de paisagens latino-americanas em *Estradeiros*; o plano em que o protagonista de *Os famosos e os duendes da morte* caminha por uma estrada de terra ao som de *Pigeon Suicide Squad* enquanto seu amigo Diego o circula com a bicicleta; o plano final de *Além da estrada*, em que a câmera segue em movimento apesar da impossibilidade dos protagonistas de fazerem o mesmo; o plano final de *Praia do Futuro* em

que Donato, Konrad e Ayrton pilotam por uma rodovia, enquanto se cruzam e desaparecem na névoa; e basicamente, a totalidade de *Viajo porque preciso volto porque te amo*.

Voltamos a *Nanook, o esquimó* de Flaherty. Uma câmera ligada, que filma o mar, acompanhando o movimento do barco. Um travelling que desbrava o horizonte. A certeza de que a mudança só é possível no movimento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- APPADURAI, Arjun. *Modernity at Large: cultural dimensions of globalization*. Minneapolis (Minn.): University of Minnesota Press, 1998.
- AUGÉ, Marc. *Os não lugares - uma antropologia da supermodernidade*. Campinas, SP: Papirus, 1994.
- BAZIN, André. *O que é o cinema*. São Paulo: Coasc Naify, 2014.
- BERNARDET, Jean Claude. *Viajo porque preciso, volto porque te amo*. Publicado em 14/05/2010. http://jcbernetdet.blog.uol.com.br/arch2010-05-09_2010-05-15.html. Acesso: 10 set. 2014.
- BRAGANÇA, Maurício de. *Cartografias latino-americanas: fronteiras midiáticas de um continente em construção*. Rio de Janeiro, Eco-Pós, vol. 14, nº 1, 2011, pp. 1-16.
- CHAUÍ, Marilena. *Convite à filosofia*. São Paulo: Editora Ática, 2000.
- FRANÇA, Andréa. *Terras e fronteiras no cinema político contemporâneo*. Rio de Janeiro: 7 Letras. 2003
- _____. *Paisagens fronteiriças no cinema contemporâneo*. In: Revista ALCEU – v.2 – n.4 – pp. 61 a 75. Rio de Janeiro: Editora PUC, 2002.
- GOMES, Paulo Emílio Sales. *Cinema: Trajetória no subdesenvolvimento*. São Paulo: Paz e Terra, 1996.
- GUEVARA, Ernesto Che. *Notas de viagem*. La Habana - Cuba: Aleida March, Centro de Estudios Che Guevara y Ocean Press y Ocean Sur, 2004.
- LOPES, Denilson. *No coração do mundo*. Rio de Janeiro: Rocco, 2012.
- MIGLIORIN, Cezar. *Documentário recente brasileiro e a política das imagens* In MIGLIORIN, Cezar (org.). *Ensaio no real: o documentário brasileiro hoje*. Rio de Janeiro: Azougue, 2010.
- PAIVA, Samuel. *Gênese do gênero road movie*. Significação – Revista de cultura audiovisual. São Paulo, nº 36, julho-dezembro 2011, pp. 35-53.
- _____. *A propósito do gênero road movie no Brasil: um romance, uma série de TV e um filme de estrada*. Revista Rumores, edição 6, v.1, setembro-dezembro 2009.
- _____. *Dimensões transculturais do gênero audiovisual – argumentos para uma pesquisa sobre o filme de estrada*. Trabalho apresentado ao Grupo de Trabalho "Cultura das Mídias", do XVII Encontro da Compós, na UNIP, São Paulo, SP, em junho de 2008.

POLLAK, Michael. *Memória, esquecimento, silêncio*. In Estudos Históricos, Rio de Janeiro, Vol. 2, no 3, 1989, p. 3-15.

_____. *Memória e identidade social*. In Estudos Históricos, Rio de Janeiro, Vol. 5, no 10, 1992, p. 200-212.

PRYSTHON, Angela. *Da alegoria continental às jornadas interiores: o road movie latinoamericano contemporâneo*. Ícone. Recife, v. 2, n. 9, p 113-124, dez. 2006.

ROLNIK, Suely. *Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo*. São Paulo: Estação Liberdade, 1989.

SALLES, Walter. *Anotações sobre Road Movies*. Publicado em Uol Cinema em 19/11/2007.

Disponível em: <http://cinema.uol.com.br/ultnot/2007/11/19/road_movie.jhtm>. Acesso em: 10 set. 2014.

SARLO, Beatriz. *Cenas da vida pós moderna*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2013.

_____. *Tiempo pasado: cultura de la memoria y primera persona*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina, 2005.

SOUZA, Gustavo. *O personagem no road movie documental brasileiro*. Trabalho apresentado ao Grupo de Trabalho Estudos de cinema, fotografia e audiovisual do XXII Encontro Anual da Compós na Universidade Federal da Bahia. Salvador, de 04 a 07 de junho de 2013.

STRECKER, Marcos. *Na Estrada – O cinema de Walter Salles*. São Paulo: Publifolha. 2010.

REFERÊNCIAS FILMOGRÁFICAS

Viagem a lua (1902, direção de George Méliès)

A chegada de um trem na estação (1885, direção de Auguste e Louis Lumière)

Nanook, o esquimó (1922, direção de Robert Flaherty)

Terra Estrangeira (1995, direção de Walter Salles e Daniela Thomas)

Central do Brasil (1998, direção de Walter Salles)

Diários de Motocicleta (2004, direção de Walter Salles)

O céu de Suely (2008, direção de Karim Ainouz)

Os famosos e os duendes da morte (2009, direção de Esmir Filho)

Viajo porque preciso, volto porque te amo (2009, direção de Karim Ainouz e Marcelo Gomes)

Estradeiros (2011, direção de Renata Pinheiro e Sérgio Oliveira)

Além da estrada (2010, direção de Charly Braun)

Praia do Futuro (2014, direção de Karim Ainouz)

Matrix (1999, direção de Andy e Lena Wachowski)



Universidade

Federal

Fluminense

Centro de Estudos Gerais

IACS - Instituto de Arte & Comunicação Social

Departamento de Cinema & Vídeo

Parecer de Projeto Experimental

Aluno	Matheus Pecanha Navarro Oliveira		
Curso	Cinema e Audiovisual	Mat	

Título
Matheus Pecanha Navarro Oliveira

Banca		
Orientadora Eliany S. Machado	Assinatura	
Prof. Ana L. Enne	Assinatura	
Prof. Mauricio Bragança	Assinatura	

Data de apresentação	11/12/2014
----------------------	------------

Parecer	
A banca reconhece que o texto está bem escrito, com um corpo de análise ampliado, que problematiza o gênero cinematográfico. Considera ainda que a monografia permite, estimula uma reflexão teórica que transcende a análise dos filmes, indicando questões importantes para a sociedade, cultura e os processos de construção de subjetividades	
Nota final	10

Assinaturas da banca	