



O Brasil na estrada

Estudo revela aproximações e diferenças entre o *road movie* norte-americano e os filmes do gênero feitos aqui

Márcio Ferrari



Gênero habitualmente associado à filmografia norte-americana, já a partir do nome em inglês, o *road movie* prolifera também em outras cinematografias, entre elas a brasileira. Um nicho particularmente interessante se desenvolveu por aqui no período entre os anos 1960 e final dos 1970, com filmes como *Iracema, uma transa amazônica* (1976), de Jorge Bodanzky e Orlando Senna; *Bye, bye Brasil* (1980), de Cacá Diegues; e ecos posteriores em *Central do Brasil* (1998), de Walter Salles; e *Cinema, aspirina e urubus* (2005), de Marcelo Gomes, entre outros. São histórias de deslocamento que o pesquisador Samuel Paiva analisou em seu projeto *O filme de estrada no cinema de ficção do Brasil (1960-1980)*, desenvolvido no Centro de Educação e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) entre 2012 e 2014.

O termo foi cunhado num ambiente de contracultura nos Estados Unidos, refletido em filmes emblemáticos como *Bonnie e Clyde – Uma rajada de balas* (*Bonnie and Clyde*, 1967), de Arthur

Penn, e *Sem destino* (*Easy Rider*, 1969), de Dennis Hopper, numa época marcada tanto pelos efeitos do pós-Segunda Guerra Mundial quanto da Guerra do Vietnã, então em curso. No Brasil, um dos momentos mais emblemáticos do gênero se deu durante a vigência da ditadura militar. Em ambos os casos, a presença da estrada se torna mais comum nas telas de cinema em parte como consequência da superação da fase dos estúdios, que marcou a produção industrial cinematográfica até meados do século XX (mais precisamente, no Brasil o que houve foram tentativas de industrialização, sendo as mais conhecidas as representadas pelos estúdios Atlântida, no Rio, e Vera Cruz, em São Paulo). O surgimento de equipamentos mais ágeis e o advento do cinema de rua, entre outros movimentos estéticos em vários países, disseminaram o uso de movimentos de câmera e o aproveitamento da luz natural.

Samuel Paiva considera importante notar, no entanto, que nos dois países se encontram exemplos muito anteriores de filmes com caracterís-

José Wilker em *Bye, bye Brasil* (1980): Brasil profundo, mas mecanizado, com distâncias encurtadas pela TV

ticas semelhantes àquelas consideradas canônicas no *road movie*. No Brasil há exemplos tão distantes quanto os registros cinematográficos das expedições chefiadas pelo marechal Cândido Rondon, realizados pelo major Luiz Thomaz Reis nos anos 1910. Para o pesquisador, citando o teórico norte-americano Rick Altman, “os gêneros não têm 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”.

DIÁLOGOS

Essa abordagem da questão do gênero cinematográfico remeteu o pesquisador à metodologia historiográfica proposta pelo pesquisador e crítico Jean-Claude Bernardet no livro *Historiografia clássica do cinema brasileiro* (1995), em que é feita uma crítica à tradição nacionalista e sociológica de análise fílmica no país e se propõe o estabelecimento de “linhas de coerência” entre filmes de nacionalidades, épocas e contextos diversos.

Embora em situações históricas bem distintas (nos Estados Unidos, o eco das guerras, e no Brasil o regime autoritário), é possível, para Paiva, criar diálogos entre as duas produções de filmes de estrada. Para o crítico norte-americano Timothy Corrigan, o *road movie* dos anos 1960 fala de uma “volta para casa” relacionada tanto ao retorno do soldado quanto à tradição da literatura *beatnik*, que tem entre os seus temas centrais os conflitos de geração e a diáspora fami-



No Brasil, o filme de estrada foi marcado pela contracultura, com conotações específicas

liar. Há a presença central do carro, que funciona ao mesmo tempo como um símbolo da cultura de consumo, usado para questionar os valores ideológicos dessa mesma cultura, e como uma máquina de destruição, no que guarda relações com as armas. Os deslocamentos espaciais estão impregnados de “uma busca que não se sabe exatamente do que é”.

“No Brasil, o filme de estrada do período também é marcado pela contracultura, mas tem conotações específicas”, diz Paiva. Um filme como *Iracema, uma transa amazônica*, proibido pela censura entre 1976 e 1980 (mas exibido no exterior), é carregado de sentidos políticos. A história mostra o encontro do caminhoneiro Tião Brasil Grande (Paulo César Peréio) e uma prostituta de 15 anos, Iracema (a atriz não profissional Edna de Cássia). A estrada é a Transamazônica, símbolo do desenvolvimentismo da ditadura e, para o olhar crítico do filme, da destruição ecológica. “A degradação de Iracema ao se prostituir tão jovem é a chave para compreender um país que está sendo violentado e destruído”, diz o pesquisador.

Um forte aspecto da produção brasileira de filmes de estrada, presente em *Iracema*, é o de viagens que significam um descobrimento ou redescobrimto do Brasil, característica que marca também o projeto político e estético do Cinema Novo. Filmes inaugurais do movimento, como *Vida secas* (Nelson Pereira dos Santos, 1963) e *Deus e o diabo na terra do sol* (Glauber Rocha, 1964), mesmo sem estradas, são histórias de personagens em deslocamento em que surgem “personificações do Estado opressor”. Às imagens



1 Peréio e Edna de Cássia (dir.) em *Iracema* (1976)

2 Fernanda Montenegro e Vinícius de Oliveira em *Central do Brasil* (1998)

3 Peter Ketnath (motorista) e Francisco Figueiredo em *Cinema, aspirina e urubus* (2005)



2

desse sertão arcaico, *Bye, bye Brasil*, feito mais de uma década depois por um dos diretores do Cinema Novo, Cacá Diegues, contrapõe “uma espécie de reflexão da crise do movimento cinemanovista”. O país que se desvela no filme é ainda o Brasil profundo, mas mecanizado, com distâncias encurtadas pela televisão e em convivência com a cultura norte-americana. Numa produção bem mais recente, *Cinema, aspirinas e urubus*, os viajantes são um brasileiro e um alemão que veem na companhia um do outro uma proteção contra um sertão ameaçador. O mundo externo se personifica, numa espécie de revisão da exclusividade nacional no gênero.

REVOLUÇÃO E CONCILIAÇÃO

Em chave aparentada, Paiva toma do pesquisador e crítico Ismail Xavier a expressão “sertão-mar”, criada para se referir ao cinema de Glauber Rocha e sua estética da fome. Também nesse caso, a trajetória emblemática é a dos personagens centrais de *Deus e o diabo na terra do sol*, que se traduz numa jornada de conscientização rumo, possivelmente, a uma revolução. Nessa trajetória transformadora, o sertão é o ponto de partida e o mar, a libertação. Em *Bye, bye Brasil*, no entanto, a água do mar está poluída e a viagem se encaminha para o interior. Em *Central do Brasil*, a trajetória do menino em busca do pai começa à beira-mar,

no Rio, e vai até o interior do Nordeste. Ele não encontra o pai, mas conhece os irmãos. “No lugar de revolução, surge conciliação”, diz Paiva. “O reencontro é com um princípio ético, a fraternidade.”

A ausência do pai e a crise da figura masculina, que movem *Central do Brasil*, são traços do *road movie* norte-americano que ressoam na produção brasileira. Em *Mar de rosas* (1979), de Ana Carolina, a protagonista é uma mulher (Norma Bengell) que mata o marido durante uma viagem de carro com a filha. E, oscilando entre a ausência e a presença autoritária do pai, a crise da figura patriarcal é tematizada em muitos dos filmes de estrada mais recentes, como *Árido movie* (2005), de Lírio Ferreira, e *À beira do caminho* (2012), de Breno Silveira.

Paiva encontra ainda reflexões sobre o *road movie* nos textos escritos pelo cineasta Rogério Sganzerla para o jornal *O Estado de S. Paulo* nos anos 1960. O pesquisador lembra que os filmes que ele faria, a começar por *O bandido da luz vermelha* (1968), estão repletos de “deambulações e perambulações automotivas”. Impressionado com o surgimento de um “cinema físico” no interior da *Nouvelle Vague* francesa e de momentos da produção brasileira como a cena de *Os cafajestes* (Ruy Guerra, 1962) em que a personagem de Norma Bengell, nua, é cercada na praia por um carro dirigido pelos personagens-título em contínuos

movimentos circulares, Sganzerla escreveu um artigo intitulado “Cineastas do corpo”. Nele, o então crítico dizia que esses cineastas observam “a destruição dos homens pelos agentes externos, os meios criados pela nossa civilização (o avião; o automóvel; a metralhadora; o cinema, responsável pela morte dos personagens de [Jean-Luc] Godard)”.

Destruição leva a pensar num aspecto que Paiva destaca nos *road movies* do período 1960-1980: a presença da ideia de distopia. Tanto em *Bonnie and Clyde* como em *Easy rider* os personagens acabam destruídos. Nos filmes brasileiros, o pesquisador vê na estrada a manifestação de uma “incerteza em relação ao que se pode construir em termos de futuro”. Tomando emprestados conceitos do sociólogo polonês Zygmunt Bauman, Paiva considera o *road movie* expressão da crise da modernidade sólida (em que o movimento supera o espaço), anterior à modernidade líquida (a época atual, das tecnologias que fazem o tempo se sobrepor ao espaço). Esses filmes manifestariam uma “espécie de nostalgia da modernidade sólida” – isto é, do tempo dos trens e do próprio cinema. ■

Projeto

O filme de estrada no cinema de ficção do Brasil (1960-1980) (nº 2010/05715-0); Modalidade Auxílio à Pesquisa – Regular; Pesquisador responsável Samuel Paiva (CECH-UFSCar); Investimento R\$ 20.828,84.