

40º Encontro Anual da Anpocs

Seminário Temático 26: Reflexões e pesquisas recentes em arte e cultura nas sociedades contemporâneas

Filmes de estrada e América Latina: caminhos para uma estética e narrativa própria

Mariana Mól Gonçalves¹

¹ Mariana Mól Gonçalves é professora do curso de graduação em Cinema e Audiovisual do Instituto de Comunicação e Artes do Centro Universitário UNA. Doutora e mestre em Artes da Escola de Belas Artes da Universidade Federal de Minas Gerais. E-mail de contato: marianamol@gmail.com.

A humanidade tem como essência o movimento. O ser humano para sobreviver, se adaptar a climas e ambientes, caminhou, emigrou, se moveu por toda a superfície da Terra. Da mesma forma, o cinema, antes mesmo de sua história oficial, experimentou invenções óticas e espetáculos públicos que davam sensações de viagens no tempo e no espaço e, ainda, registrou universos exóticos, lugares distantes e, até mesmo, paisagens inimagináveis desde o final do século XIX.

Sair por aí, cruzar fronteiras, seguir por caminhos nunca vistos, conhecer novos destinos, ou seja, deslocar faz parte da natureza humana nômade. Desde os panoramas estacionários e animados e os *travelogues* do Primeiro Cinema², a viagem à lua proporcionada pela genialidade de Georges Méliès ou a chegada do trem à estação realizada por meio dos irmãos Auguste e Louis Lumière, paisagens, viagens e meios de transporte sempre estiveram emoldurados pela tela do cinema. O objetivo inicial (e, porque não dizer, atemporal) era maravilhar o espectador.

Filmes e automóveis são grandes invenções e paradigmas da vida moderna e, a partir do século XX, movimento e velocidade se tornam desejos e adjetivos empregados para relacionar as duas tecnologias. Talvez por isso, o aqui chamado “Filme de estrada” possa ser compreendido como um gênero recorrente – desde sua denominação como tal a partir do final dos anos 1960 – e, ao mesmo tempo, fascinante para o espectador que a cada nova obra recebe um convite para desbravar novas paisagens, “vivenciar” caminhos, encontrar-se com o outro e manter-se em movimento. Mesmo permanecendo ali, sentado, imóvel, o espectador do Filme de estrada pode se envolver totalmente na experiência da viagem ao desconhecido.

Se a ideia de mobilidade não é nova na história do cinema mundial, ela é reincidente na cinematografia latino-americana contemporânea. Na América Latina, desde a década de 1990 até os anos 2010, diversos filmes (entre ficção e documentário) enfatizam a viagem e têm marcas como a errância, a passagem e

² O Primeiro Cinema considera o período entre 1895 e 1908, de acordo com COSTA, Flávia Cesarino. **O primeiro cinema** – espetáculo, narração, domesticação. São Paulo: Scritta, 1995.

o deslocamento em suas histórias – tema de minha tese de doutorado “Filmes de estrada e América Latina: caminhos de uma estética e narrativa própria” (GONÇALVES, 2014)³ e o principal objeto deste artigo é apresentar os resultados finais da mesma. Na pesquisa, analisei nove longas-metragens ficcionais e inventariei mais de 50 outros produzidos entre os anos de 1990 e 2014 (ano final da pesquisa), que destacam a viagem e outras formas de deslocamento em suas histórias. Segundo Alessandra Brandão (2012), esse cinema está povoado de sujeitos “que erram e se (des)encontram, em filmes que nos *co-movem* e explodem em imagens des/reterritorializadas” (BRANDÃO, 2012, p. 75 – *grifo da autora*).



Viajo porque preciso, volto porque preciso
(Brasil, 2009)

Essas obras se utilizam dos preceitos das combinatórias narrativas do *road movie* como gênero, mas que, na América Latina, ganham novos contornos que perpassam a estética e a própria narrativa. O intuito do presente artigo é mostrar algumas considerações mapeadas dos elementos, características e particularidades do Filme de estrada latino-americano contemporâneo, a partir dos resultados da citada tese que teve como objeto análise os seguintes filmes referência dessa modalidade dramática: *Guantanamera* (Cuba/ Espanha/ Alemanha – 1995), de Tomás Gutiérrez Alea e Juan Carlos Tabío; *E sua mãe também* (*Y tu mamá también* – México – 2001), de Alfonso Cuarón; *Histórias mínimas* (*Historias mínimas* – Argentina/ Espanha – 2002), de Carlos Sorín; *El viaje hacia el mar* (Uruguai/ Argentina – 2003), de Guillermo Casanova; *Diários de motocicleta* (*The motorcycle diaries* – Alemanha/ Argentina/ Brasil/ Chile/ EUA/

³ Tese defendida na Escola de Belas Artes da UFMG, em dezembro de 2014. A pesquisa contou com apoio da Capes.

França/ Inglaterra/ México/ Peru – 2004), de Walter Salles; *Família rodante* (Argentina/ Brasil/ Espanha – 2004), de Pablo Trapero; *Cinema, aspirinas e urubus* (Brasil – 2005), de Marcelo Gomes; *Qué tan lejos* (Equador – 2006), de Tania Hermida; *Viajo porque preciso, volto porque te amo* (Brasil – 2009), de Marcelo Gomes e Karim Aïnouz.

A escolha destes longas-metragens intencionou abarcar o maior número de produções de países latino-americanos diferentes, no sentido de construir um painel do Filme de estrada na América Latina. Muitas vezes assistimos a filmes de continentes distantes, como Europa e Ásia, e a produção cinematográfica de nossos vizinhos latinos pouco conhecemos. Assim, a ideia de pesquisar esse gênero na América Latina não foi de uma simples conceituação ou a criação de uma gaveta específica para que os filmes fossem acomodados. Mais que chegar a uma resposta, desejava-se realizar um inventário de características, um trânsito de ideias.

Antes de nos atentarmos para as características na América Latina, cabe apresentar um breve relato do gênero que vamos tratar: o Filme de estrada.

Filme de estrada é uma tradução do inglês para o termo que designa o gênero cinematográfico estadunidense *Road movie*. Nesta modalidade dramática, a ação e os conflitos se desenvolvem durante uma viagem, uma jornada, ao longo de uma estrada, muitas vezes, transformando internamente os personagens envolvidos. Timothy Corrigan (1991) destaca que “road movies are, by definition, movies about cars, trucks, motorcycles, or some other motoring self-descendant of the nineteenth-century train”⁴ (CORRIGAN, 1991, p. 144).

Em *The road movie book*, Steve Cohan e Ina Rae Hark (1997) apontam como elementos indiciais do gênero a questão da liberação contra normas sociais hegemônicas, a projeção de uma mitologia americana do Oeste, em uma paisagem atravessada e delimitada pelas rodovias que simbolizam um potencial

⁴ “filmes de estrada são, por definição, filmes sobre carros, caminhões, motocicletas, ou algum outro descendente motorizado do trem do século XIX” [tradução nossa].

de aventura. A fronteira torna-se um espaço de transição tanto geográfica como também de enfrentamento dos limites entre natureza e cultura.

Segundo os autores, a estrada sempre foi um tema persistente da cultura norte-americana. O mito da estrada tem sua origem na ética das fronteiras de uma nação e, ao longo do século XX, os avanços tecnológicos trouxeram os filmes e a produção automobilística para as audiências em massa, ao mesmo tempo em que alcançaram o americano comum. Jean Baudrillard (1988) equacionou a cultura moderna como “space, speed, cinema, technology”⁵ (BAUDRILLARD, 1988, p. 100). Assim, o Filme de estrada seria seu emblema supremo.

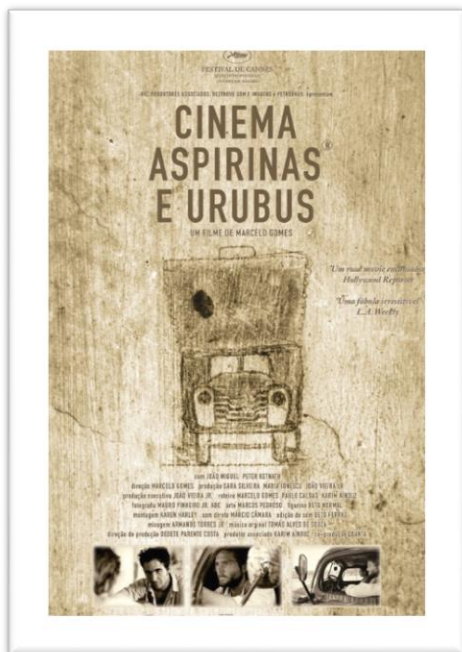
Walter Moser (2008) aponta que a combinação automóvel e cinema causou um profundo impacto no imaginário coletivo, no final do século XIX. E a relação de mobilidade (promovida pelo automóvel) e a representação desta mobilidade (promovida pelo cinema) geraram uma nova concepção de tempo e espaço.

No estudo da gênese do Filme de estrada, a literatura *Beat*⁶ é um consenso entre os pesquisadores. Por seu perfil contestador da cultura dominante, os *beats* – como são chamados os escritores e apreciadores do movimento – acabaram por influenciar tanto o gênero e fizeram surgir um novo tipo de personagem viajante: o rebelde, o *outsider*. Ao mesmo tempo, colocaram sob os holofotes um novo sentido para a viagem: o deslocamento sem destino ou direção certa e sem um objetivo maior. Destacaram o viajar por viajar.

On the road de Jack Kerouac (2009), principal influência literária estadunidense do Filme de estrada, é o trabalho mais formativo, precisamente porque ao mesmo tempo exalta e critica os EUA. O livro celebra o movimento puro e, para David Laderman (2002), é uma “narrativa mestre” para o *road movie*, especialmente aquele produzido no final dos anos 1960 e que apresenta o

⁵ “espaço, velocidade, cinema, tecnologia” [tradução nossa].

⁶ Nome que se deu ao movimento de jovens escritores e poetas norte-americanos que contestavam os valores, padrões e modo de vida da sociedade materialista dos Estados Unidos, no final dos anos 1950 e início dos 1960. Seus expoentes são Allen Ginsberg, William S. Burroughs e Kerouac, que cultuavam a vida nômade, a celebração da não conformidade, a criatividade espontânea e a fluidez do jazz. O movimento *beat* é considerado o embrião do movimento hippie e é, também, pertencente ao movimento da contracultura.



Cinema, aspirinas e urubus
(Brasil, 2007)

confronto modernidade/rebeldia. No livro, os personagens Jack e Neal só desejam acordar suas almas ao redescobrir as paisagens norte-americanas.

O *road movie* apresenta, então, um tipo de história em que o personagem se transforma, se desenvolve ou se aprimora no curso da viagem. Assim como a *Nouvelle Vague* francesa, o Cinema Novo brasileiro e o *Neur Deutscher Film* alemão, o Filme de estrada está ligado ao desenvolvimento do cinema moderno que busca romper com o cinema clássico. Se a estrutura narrativa clássica é composta por início,

desenvolvimento da história e fim, o Filme de estrada se caracteriza por exatamente não realizar o fechamento. A história continua na estrada, ou seja, os filmes tratam do buscar e do não chegar. “Road movies protagonists often choose perpetual movement even as the films discourse ends”⁷ (LADERMAN, 2002, p. 30).

Segundo o diretor Walter Salles (2007), no que diz respeito à arquitetura de uma história, os *road movies* não podem seguir a estrutura tradicional dos três atos que, segundo o cineasta, caracteriza a maioria dos roteiros tradicionais. “Para começar, *road movies* são raramente guiados por conflitos externos. Os conflitos que consomem os seus personagens são basicamente conflitos interiores” (SALLES, 2007). Para Salles, esses filmes se tornam, assim, mais interessantes porque a crise de identidade do protagonista acaba refletindo a crise de identidade de uma cultura, de um país.

Para Laderman (2002), um *road movie* pode ser identificado a partir da fórmula iconográfica: automóvel, *highway* (no português, estrada – pelo menos

⁷ “Protagonistas de Filmes de estrada frequentemente escolhem o movimento perpétuo, mesmo quando o discurso do filme termina” [tradução nossa].

em uma benevolente tradução comparativa) e paisagem. Basicamente falando, o *road movie* seria sobre *dirigir*. Samuel Paiva (2011) resume o argumento de Moser (2008) sobre algumas das matrizes que envolvem o gênero:

Imagens de um veículo em movimento, transportando seres humanos por uma estrada; uma iconografia relevante do veículo e da infraestrutura que o faz funcionar; paisagens abertas, com poucas marcas de civilização; um protagonista em exílio acompanhado de uma segunda pessoa com quem forma um casal pelo menos durante uma parte do caminho; uma sequência narrativa com três momentos de intensidade: pegar a estrada, estar na estrada, pegar a estrada novamente (MOSER, 2008, pp. 7-30 *apud* PAIVA, 2011, pp. 3-4).

Dentre os ícones visuais, o primeiro seria o próprio veículo. Carro, motocicleta, caminhão, bicicleta, ônibus, seja qual for o meio de transporte, este é o elemento principal juntamente com a estrada. A estrada é o ambiente onde se passa a história, onde a trama central acontece. A relação interdependente carro/estrada é também um elemento que distingue o Filme de estrada de outros filmes com carros, como os filmes de corrida automobilística ou os que envolvem perseguição em automóveis, por exemplo.

Paiva (2008) afirma que o automóvel, antes de significar a aquisição de bens e status, vincula-se a um ideal de liberdade e permanente transformação. A estrada, em vez de conduzir a algum lugar, significaria a possibilidade de fugir de espaços inscritos segundo a lógica da civilização industrial, sobretudo das grandes cidades e das metrópoles – que é o apogeu do acúmulo capitalista. Assim, cruzar as linhas de um estado ou de um país seria deixar o familiar para trás, se aventurar no novo e no desconhecido.

Laderman (2002) aborda a estrada como um elemento essencial da sociedade e história estadunidenses, mas também a considera um símbolo universal do curso da vida, do movimento, do desejo e da sedução da liberdade e do destino. Assim como a roda, a invenção da estrada expressaria nossa distinção como humanos. A estrada nos asseguraria com direção e propósito.

Mas ela também pode provocar ansiedade: nós pegamos a estrada, mas ela também nos pega.

Mas, neste artigo, o objetivo é comprovar que os Filmes de estrada latino-americanos contemporâneos apresentam temáticas, narrativas, técnicas e estéticas específicas, apesar de se apropriarem de elementos do *road movie* clássico acima citados. Se eles seguem por autoestradas eficientes, aqui temos estradas de terra e vias muito malcuidadas; enquanto eles viajam em carros e motocicletas, viajamos de ônibus, caminhões velhos e mesmo *motor homes*. As viagens pelo continente, as singularidades de seus personagens viajantes, o caminho por onde se guiam estes personagens em relação à geografia, dentre outros elementos presentes nos filmes são rotas, possibilidades e direções que destacam a identidade e a estética latino-americanas impressas nesses filmes.

Para chegar às especificidades do Filme de estrada latino-americano contemporâneo, descrevi propriedades, proximidades e particularidades dos filmes produzidos na Argentina, Brasil, Cuba, Equador, México e Uruguai. As próprias obras e suas análises foram agrupadas em três blocos, ou melhor, em três grandes orientações de direção nesta cartografia do gênero: *Relato mínimo*, *Viagem coletiva* e *Força do real*.

Outros elementos são apontados não como características exclusivas de cada filme, mas norteadores de uma primeira identificação de dados sobre narrativa, estética, política, registro e produção que se misturam, se repetem e se destacam nas obras: *Narrativa: poesia do cotidiano*; *Personagem: viajante comum*; *Iconografia coletiva*; *Estilo: retrato do real*. Assim, vamos a eles.

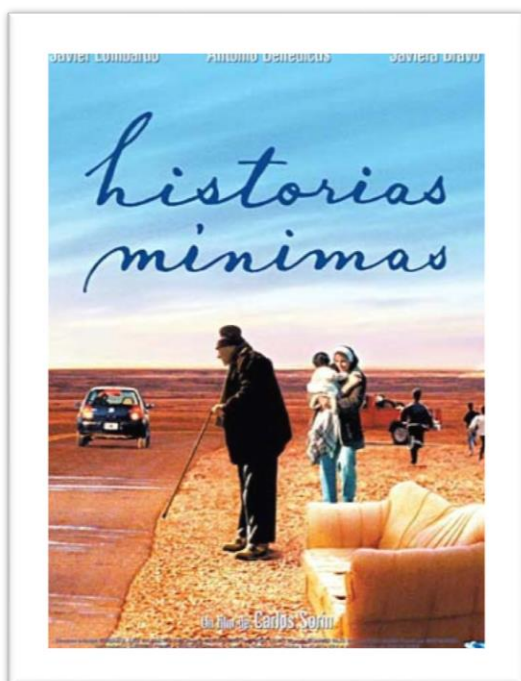
Relato mínimo

Relato mínimo relaciona-se à narrativa. Em *Viajo porque preciso, volto porque te amo*, *Histórias mínimas* e *El viaje hacia el mar*, o ponto de partida das motivações dos personagens para suas viagens é mínimo. Nos três filmes, as tramas não pretendem grandes feitos nem trazem resoluções espetaculares, muito pelo contrário. A viagem pode ser parte do dia-a-dia dos personagens,

como o trabalho de análise do solo nordestino de José Renato, em *Viajo porque preciso, volto porque te amo*; ou o cruzamento pelas estradas da Patagônia dos três personagens de *Histórias mínimas*; ou o simples desejo de se ver o mar pela primeira vez, em *El viaje hacia el mar*.

A princípio, pode parecer que nada acontece nesses filmes, mas as três tramas trabalham (cada uma à sua maneira) uma relação mais contemplativa com as imagens – o que, talvez, exija um pouco mais de tempo e atenção do espectador nessas três obras que se relacionam com personagens e tempos de narrativa de uma forma mais estendida. Outra relação interessante nesses filmes é o confronto do deslocamento físico com a relação humana. Seja no sertão nordestino, no deserto da Patagônia argentina ou saindo do interior em direção à costa do Uruguai, as narrativas deixam em segundo plano as diversidades, extensões e/ou dificuldades geográficas da paisagem e da estrada para destacar o afeto e o humanismo entre os personagens.

Os “relatos mínimos” apresentados por Karim Aïnouz e Marcelo Gomes, Carlos Sorín e Guillermo Casanova mostram a beleza muitas vezes esquecida do gesto mais simples, dos pequenos sonhos e realizações e, ao mesmo tempo,



Histórias mínimas
(Argentina, 2002)

exigem do espectador outra relação com o tempo e as imagens. Esse “relato” traz um alento narrativo que destaca personagens em suas relações íntimas, cotidianas e banais, mas nem por isto, menos belas e complexas.

Narrativa: poesia do cotidiano

A premissa de todos os filmes é a viagem, mas estas não apresentam tramas nem resoluções espetaculares, grandiosas. As histórias se particularizam quando nas motivações de cada personagem e nas situações que se

desenvolvem a partir delas: conhecer a América Latina antes da vida adulta (*Diários de motocicleta*); ver o mar pela primeira vez (*El viaje hacia el mar*); viajar a trabalho (*Cinema, aspirinas e urubus, Histórias mínimas*); reuniões familiares (*Família rodante*); enterros (*Guantanamera*); turismo e lazer (*Qué tan lejos, E sua mãe também*); resoluções amorosas (*Qué tan lejos, Viajo porque preciso, volto porque te amo*) etc.

Ainda se podem mencionar outras temáticas que também se fazem presentes nos mesmos filmes: a busca por autoconhecimento (*Guantanamera, Histórias mínimas, Qué tan lejos, Viajo porque preciso, volto porque te amo*); a descoberta sexual (*E sua mãe também*); a amizade (*Cinema, aspirinas e urubus, Diários de motocicleta, El viaje hacia el mar*); e as relações familiares (*Família rodante*).

As tramas são simples, objetivas, mas isto não quer dizer que se tratam de histórias menores ou menos complexas. A estrutura narrativa, por exemplo, não segue o caminho tradicional dos três atos do cinema clássico (início / meio / fim), estaria mais para a ideia proposta por Walter Moser (2008), dos três momentos de intensidade da narrativa: pegar a estrada / estar na estrada / pegar a estrada novamente⁸. Este último elemento, diz respeito a outra marca desta cinematografia: final aberto⁹.

Nem sempre o destino final pretendido pelo personagem é a resolução do Filme de estrada. Em todos os filmes, a narrativa se encerra com os personagens ainda em movimento, de novo na estrada, viajando – muitas vezes para destinos desconhecidos. Alguns terminam de forma poética, aludindo ao movimento eterno do mar, como em *El viaje hacia el mar*, os clavadistas mexicanos, de *Viajo porque preciso, volto porque te amo*; Luisa, em *E sua mãe também*; e a narração do caminho do rio Tomebamba que deságua no mar, em *Qué tan lejos*.

⁸ Tradução nossa para os termos: *to hit the road / to be on the road / to hit the road again* (MOSER, 2008, p. 14 / 15 / 17).

⁹ Jacques Aumont e Michel Marie (2003, p. 209) definem que o “fim aberto” é um fechamento narrativo pouco estudado, e que foi moda dos anos 1970, no cinema de arte europeu.

Outros encerram a história de forma literal, mostrando a continuação da viagem com novos meios de transporte, como o trem e o caminhão, em *Cinema, aspirinas e urubus*; a bicicleta que leva o novo casal Mariano e Gina, em *Guantanamera*; Ernesto que segue de avião, em *Diários de motocicleta*; a volta sem Emilia da casa volante, em *Família rodante*; María e Dom Justo no ônibus, em *Histórias mínimas*.

A 'poesia do cotidiano' se torna, assim, uma forte marca narrativa desse cinema. Não há uma preocupação em se retratar grandes feitos, mas, sim, de dar lugar, relevância, tempo e destaque para personagens ordinários que realizam viagens como parte da vida comum e que têm no deslocamento uma relação íntima e afetiva.

Os conflitos que dão o impulso inicial da viagem são mais internos que externos. Quando os personagens se deslocam, se movem por uma necessidade interna, pessoal, não por uma imposição política, social ou econômica e nem mesmo por uma insatisfação com o meio onde se encontram. Os filmes defendem um lirismo nos pequenos detalhes, nas atitudes singelas entre personagens, nos encontros calorosos da estrada e, assim, evidenciam essa poesia do cotidiano – através de argumentos mais intimistas, familiares.

Viagem coletiva

Os filmes *Família rodante*, *Guantanamera* e *E sua mãe também* podem ser reunidos para tratar do conteúdo imprescindível aos Filmes de estrada: seus personagens, os viajantes. Deixando para trás a viagem solitária (*Viajo porque preciso, volto porque te amo*; *Histórias mínimas*), a viagem em dupla (*Cinema, aspirinas e urubus*; *Diários de motocicleta*; *Qué tan lejos*), a viagem coletiva está presente nas histórias em que três, cinco e até mesmo doze personagens compartilham o percurso.

O *road movie* clássico comumente enfatiza a dupla de amigos homens (*buddys*), como os personagens perfeitos para dividir a estrada. Herdeiros do romance de Jack Kerouac, *On the road*, e do filme *Sem destino* (*Easy rider* – EUA – 1969, direção: Dennis Hopper), a dupla dividindo o carro ou em suas próprias motocicletas estabeleceu-se como a principal imagem do gênero estadunidense. O *buddy movie* também ocorre no cinema latino-americano contemporâneo, mas aqui se apresenta outra proposta de coletividade, que, para além da quantidade de personagens viajantes, também pode ser estendida para os meios de transporte utilizados nas viagens e para os modos de produção dos próprios filmes. Se, para o gênero clássico, a dupla de viajantes é estética e narrativamente funcional (pela dualidade de características e temperamentos: o mocinho e o rebelde; o inteligente e o desatento etc.), nos filmes latino-americanos citados neste bloco, os personagens e suas relações são expandidas. Não se trata somente de uma relação quantitativa.



Família rodante
(Argentina, 2004)

Olhando diretamente para os veículos, a ideia coletiva também agrega um sentido subdesenvolvido às tramas dos filmes, quando retrata veículos não individuais (carro e motocicleta) e dá lugar a carros compartilhados em carona, caminhões, ônibus e *motor homes*. Esses meios de transporte coletivos presentes nos Filmes de estrada da América Latina reforçam a ideia de uma experiência ampliada pela necessidade solidária ou até mesmo financeira, como mostrados na casa rodante que abriga doze integrantes, em *Família rodante*; no carro emprestado pela irmã de Julio para que o trio de *E sua mãe também* chegue ao destino; e na troca de carros fúnebres pela falta de gasolina e o sistema de caronas nas estradas de Cuba, em *Guantanamera*.

Desviando-se do conteúdo, pode-se pensar a coletividade nas experiências de trabalho entre atores e técnicos de países diferentes nas equipes dos filmes, mas também diretamente nos meios de produção destes (e do cinema latino-americano entre as décadas de 1990 a 2010), por meio das coproduções entre os países latinos e mesmo com outros, como Estados Unidos, França e Espanha; e as bolsas e prêmios internacionais que beneficiam os filmes da América Latina não somente com financiamento, como também com o alargamento das fronteiras de exibição. Dos nove filmes citados, cinco são coproduções.

Força do real

Qué tan lejos, Cinema, aspirinas e urubus e *Diários de motocicleta* foram agrupados para tratar uma característica profundamente marcante: a força do real. Destaca-se diretamente o realismo presente no conteúdo (temáticas), na forma (modos de produção, registro das imagens) e, conseqüentemente, na estética e na política dessas obras. A palavra 'real' aqui não se relaciona a valores como exatidão, veracidade ou autenticidade, pois se tratam de ficções, de procedimentos construtivos (roteiro, edição, cortes) e posicionamentos diferenciados de cada autor. A força do real presente nesses filmes não evidencia um registro direto da realidade, mas aborda a representação da realidade como uma característica e uma poética defendida pelo cinema latino-americano.

Marca do cinema contemporâneo, o realismo é uma herança e referência diretamente ligada à potência da descoberta do Neorrealismo italiano pelos novos cinemas na América Latina, nos anos 1960. Desde então, a vontade de refletir e revelar o real é uma política, uma estética e, por que não dizer, uma ética assumida pelos diretores latino-americanos que mostram em seus filmes um retrato de suas sociedades. Realidade social, atuações mais naturais (inclusive, de não atores), diálogos mais próximos da linguagem oral, iluminação natural, cenários naturais (fora dos estúdios), pessoas reais nas ficções etc. são estratégias técnicas aprendidas do Neorrealismo italiano, mas utilizadas nos filmes da tese (e não somente os pertencentes a este bloco). Algumas dessas

técnicas são ferramentas para o barateamento do custo da produção ou até mesmo carregam uma intenção de reproduzir o “mundo real”, mas, em sua maioria, o realismo presente nos filmes é uma escolha consciente de uma poética que se quer agregar às obras.

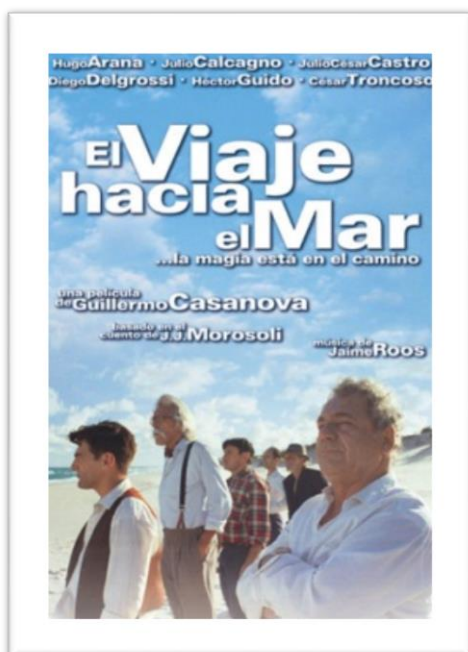
Vale destacar que o artigo se apropria dos termos “real” e “realismo” de uma forma mais generalizante e mais próxima à ideia de real como valor do registro documental (BAZIN, 1991) e da herança neorrealista. Uma afirmação de Ismail Xavier (2005) sobre Bazin e sua teoria realista pode ser esclarecedora: “o cinema não fornece apenas uma imagem (aparência) do real, mas é capaz de construir um mundo ‘à imagem do real’.” (XAVIER, 2005, p.83).

Os filmes tratam de viagem, estrada e deslocamento físico e emocional, e, dentro desta perspectiva, o realismo das temáticas se faz presente no contexto social e histórico de cada uma dessas histórias – o estado de greve, em *Qué tan lejos*, atrasa e muda o trajeto das viajantes; início da Segunda Guerra Mundial faz o alemão se esconder no nordeste brasileiro, em *Cinema, aspirinas e urubus*; a América Latina, sua diversidade e seus problemas moldam as percepções dos jovens de *Diários de motocicleta*. Em consonância, muitas sequências, principalmente as que destacam as paisagens reais e suas estradas – interior do Equador, em *Qué tan lejos*; o nordeste, de *Cinema, aspirinas e urubus*; as entranhas da América Latina, em *Diários de motocicleta* – são registros bastante documentais. Outra característica da ‘força do real’ é a incorporação de acidentes naturais, como mudanças climáticas (chuva, neve), e o encontro com pessoas reais ao roteiro das histórias ficcionais.

Para Walter Salles (2007), a regra básica do Filme de estrada é acompanhar as transformações dos personagens em confronto com a realidade. Dessa forma, a câmera e o registro também estão a favor do realismo que se deseja atingir com as imagens, por meio dos posicionamentos da câmera e seus movimentos, planos e enquadramentos.

Para Marcelo Gomes, em *Cinema, aspirinas e urubus*, a câmera deveria sempre estar colada aos dois viajantes, porque o mais importante de sua história é a relação criada entre duas pessoas tão diferentes; em *Qué tan lejos*, a diretora

Tânia Hermida enquadra a paisagem esvaziada do Equador, para destacar duas jovens que descobrem juntas que a maior viagem é a interior; a desaceleração da viagem, em *Diários de motocicleta*, a partir do momento em que os personagens descem da moto e passam a pegar carona e andar pé, é vista diretamente na mudança dos planos curtos e rápidos para longos planos-sequência.



El viaje hacia el mar
(Uruguai, 2002)

Personagem: o viajante comum

O tipo de personagem apresentado nos filmes também diz sobre o gênero. Se a narrativa dos filmes enfatiza a viagem, o personagem principal da trama é o viajante. Assim como a narrativa, os personagens dos Filmes de estrada latino-americanos contemporâneos são homens e mulheres comuns, trabalhadores, cidadãos urbanos e membros de famílias, às vezes disfuncionais (Tenoch e Julio, em *E sua mãe também*), às vezes unidas (*Família rodante*). Não se trata

de nobres nem marginalizados, não são heróis nem rebeldes, são personagens 'de carne e osso', críveis, capazes de façanhas com as quais qualquer um de nós pode se identificar. São sujeitos de sua própria trajetória, mesmo que frustradas, como no caso de Roberto (*Histórias mínimas*) e Teresa (*Qué tan lejos*), mas que não se arrependem do deslocamento. Mesmo Ernesto Che Guevara (*Diários de motocicleta*) é representado como o jovem estudante, sensível ao espaço por onde passou e aspirante a um futuro – que só conhecemos extra filme.

Como já dito, os filmes deixam o modelo clássico do *buddy movie* e destacam a coletividade. Algumas das histórias analisadas trazem três, cinco ou até mesmo doze personagens compartilhando a experiência da viagem. Mas não se trata de simplesmente uma visão quantitativa, na qual apresentam mais de um (*Histórias mínimas*, *Viajo porque preciso*, *volto porque te amo*) ou mais de dois viajantes (*Cinema, aspirinas e urubus*, *Diários de motocicleta*, *Qué tan lejos*), a

ideia de coletividade é entendida como uma questão expandida e plural em relação aos personagens.

Os filmes defendem uma convivência diversificada, seja pela diferença geracional (*Família rodante*, *El viaje hacia el mar*); seja pela expectativa de vida (integrantes dos carros dos vivos e dos mortos, em *Guantanamera*); seja pela questão de gênero (mais presença feminina nas tramas); seja pela questão da convivência entre nativos e estrangeiros (o sertanejo e o alemão, em *Cinema, aspirinas e urubus*; a equatoriana e a espanhola, em *Qué tan lejos*; os mexicanos e a espanhola, em *E sua mãe também*).

Dentre essa diversidade, pode-se destacar a maior presença de protagonistas mulheres como uma característica forte do Filme de estrada da América Latina. Se nos *road movies* e *buddy movies* tradicionais, o foco é, muitas vezes, exclusivo no homem e na falta da mulher, como escreve Timothy Corrigan (1991); e o papel das mulheres é usualmente periférico e catalisador da mudança masculina, como afirma Jessie Gibbs (2005); alguns filmes analisados aqui subvertem esta situação e colocam as mulheres e o gênero feminino em destaque. E, por que não dizer, em pé de igualdade.

Emilia (*Família rodante*), Luisa (*E sua mãe também*), Esperanza e Teresa (*Qué tan lejos*), Gina e Yoyita (*Guantanamera*) e María (*Histórias mínimas*) não são secundários, mas personagens transformadores – quando não condutores – da trama. Ainda há que se ressaltar Pati que, em *Viajo porque preciso, volto porque te amo*, é a única interlocutora do protagonista e também único personagem de voz e corpo juntos do filme.

Iconografia coletiva

O gênero também pode ser identificado pelo ambiente (geográfico e histórico) onde a trama se passa e por sua iconografia apresentada (ícones, objetos, cenários). Como o recorte desta pesquisa é a América Latina, o ambiente geográfico retratado são as cidades, fronteiras e estradas latino-americanas e os ícones básicos são o veículo, a própria estrada, a paisagem ao longo do caminho

e os espaços, como postos de gasolina, paradas para alimentação, locais de hospedagem etc..

Como já mencionado, enquanto os estadunidenses viajam de carros e motocicletas sofisticadas (meios de transporte particular e individual), e por vias largas, bem cuidadas e ocupadas somente por veículos (*highways*); nos filmes latino-americanos, as viagens acontecem de transporte coletivo (ônibus, caminhões); em veículos alternativos, como os carros fúnebres de *Guantanamera*, a Viking 58 de *Família rodante*, o carro de parque de diversões de *Qué tan lejos*; e as várias caronas, seja de carro (*Histórias mínimas*, *Diários de motocicleta*, *Qué tan lejos*), de caminhão (*Cinema, aspirinas e urubus*, *Diários de motocicleta*, *Guantanamera*, *El viaje hacia el mar* e *Qué tan lejos*) ou mesmo a pé.

Já as estradas latinas são de terra, malcuidadas e mais rurais e interioranas. Tanto a escolha por esses meios de transporte coletivos e o estado das estradas trazem a marca do subdesenvolvimento que também é evidenciado nos subtextos das tramas.

A estrada é retratada em boa parte do tempo dos filmes e é o cenário predominante onde as tramas se desenrolam. A estrada é concreta, é visualmente retratada e integra a paisagem. Ao mesmo tempo, ela marca a distância, um estágio percorrido, um trânsito, e representa as possibilidades e a liberdade com seu espaço que parece sem fim, aberto, horizontal, tendendo ao infinito. A estrada e o veículo juntos no mesmo plano geram a velocidade das imagens e marcam a evolução dos personagens nas histórias.

Se a paisagem no *road movie* estadunidense apresenta-se aberta e com poucas marcas de civilização, como descreve Moser (2008, p. 22), nas histórias da América Latina, a paisagem também é representada em planos gerais, mostrando belos espaços sertanejos, rurais, serranos, litorâneos, mas se particulariza com uma forte presença de pessoas e animais. As viagens são bastante interrompidas pelos encontros na estrada, nos vários espaços ao longo dos trechos, seja nos pontos de carona organizado pelo governo

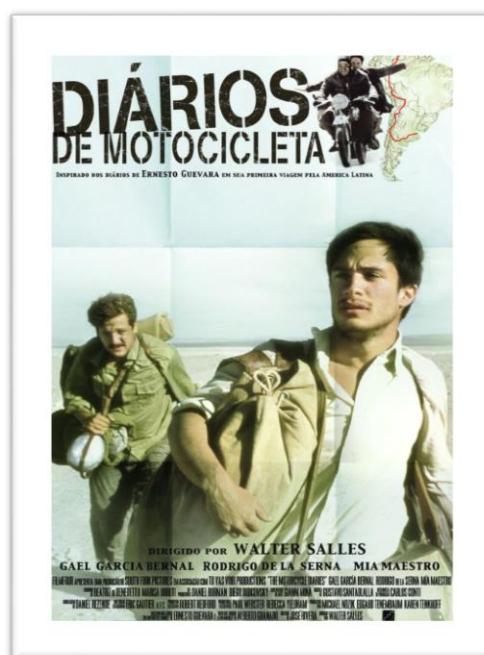
(*Guantanamera*), nas paradas para alimentação (*Cinema, aspirinas e urubus, E sua mãe também*), nos postos de combustível (*Guantanamera* e *Viajo porque preciso, volto porque te amo*), feiras e festividades religiosas (*Viajo porque preciso, volto porque te amo*) ou em barreira policial (*Família rodante*), dentre outras.

As rotas empreendidas nos filmes latinos não são conhecidas, nem famosas; pelo contrário, se tratam de caminhos em direção ao interior dos próprios países, às vezes para a costa, mas em trajetos mais intimistas, familiares, afetivos.

Estilo: retrato do real

Quanto às técnicas e ao estilo empregados nestes Filmes de estrada, pode-se retomar *Força do real* para destacar o realismo como característico da iluminação, da paleta de cores, dos movimentos de câmera e dos enquadramentos. O realismo presente nos filmes latino-americanos é uma característica que vem desde a descoberta do Neorealismo italiano, principalmente nos anos 1960. Os diretores latinos se identificaram com a política, a estética e, por conseguinte, a ética que privilegiava a reflexão e a revelação do real.

Para além das temáticas, o cinema da América Latina tomou vários ensinamentos da escola italiana e, até hoje, inclusive nos filmes analisados aqui, utilizam algumas de suas técnicas: atores não profissionais, diálogos realistas, cores reais, iluminação natural, cenário real e fora de estúdio, etc.. E, não há como não ressaltar que, além de todos os elementos acima, o estilo neorrealista foi uma forma financeiramente interessante de baixar o custo das produções latinas – que,



Diários de motocicleta
(Brasil, 2004)

em sua maioria, ainda necessitam de leis e editais de fomento e parcerias entre os países para a sua realização.

Como enfatizam a paisagem ao longo da estrada, os filmes ressaltam planos abertos e gerais, para mostrar os espaços em torno e ampliar ou mesmo direcionar o olhar do espectador no ambiente. Outros planos são destaque nestes filmes, como o plano-sequência, que abarca a profundidade de campo (mostra o espaço em sua plenitude, incluindo personagem, meio de transporte e paisagem) e a maior duração das cenas (tempo); e o *travelling*, que privilegia o movimento (tanto dos veículos quanto dos próprios filmes).

Sendo o veículo um dos ícones do gênero, o aparato técnico da câmera acompanha a sua estrutura para privilegiar o espectador com variados ângulos e planos da estrada, da direção e do caminho dos viajantes. A posição da câmera no veículo acaba sendo funcionalmente narrativa. Quando está do lado de dentro do veículo, a imagem dá ênfase aos diálogos e olhares entre os viajantes (como o triângulo 'amoroso' entre Ranulpho, Johan e Jovelina, em *Cinema, aspirinas e urubus*; ou os adolescentes, em *Família rodante*); quando do lado de fora, a câmera destaca o horizonte e a paisagem por onde se movimenta o veículo (como nas cenas das estradas infinitas da Patagônia, em *Histórias mínimas*); quando posicionada na parte de trás ou na frente do veículo, as imagens destacam o que ficou para trás ou o que ainda está à frente (como no início de *Qué tan lejos*, em que as viajantes miram direções contrárias).

Partes de todo veículo, as múltiplas janelas geram enquadramentos específicos desse cinema e os filmes utilizam estas janelas concretas dos meios de transporte para criar quadros significativos. Outro forte elemento metalinguístico e técnico do gênero é o retrovisor que funciona como um 'cinema' (janela para o mundo), um sobrequadro acoplado à própria estrutura do veículo, em que se enquadram paisagens, personagens, estradas e os próprios meios de transporte.

Outro elemento técnico que se destaca é a presença do narrador nas histórias, de formas diferentes. Em seis dos nove longas-metragens analisados, há a narração como uma fonte de informações privilegiadas da narrativa para o

espectador. Às vezes, a narração é extradiegética (exterior à história) e fora de campo, como em *Qué tan lejos*, *E sua mãe também*, *Guantanamera*; às vezes, o narrador é um personagem, como em *Viajo porque preciso, volto porque te amo*, *Diários de motocicleta* e *El viaje hacia el mar*.

Em *Qué tan lejos*, a narração é feita por uma voz feminina que traz dados biográficos dos personagens e geográficos da paisagem equatoriana. Em *E sua mãe também*, o narrador é onisciente, sempre em voz *over*, e assume duas funções no filme: contextualizar o momento social e político do México; além de revelar informações e idiosincrasias dos personagens – que os mesmos não falam e que o filme não mostra. Em *Viajo porque preciso, volto porque te amo*, a ideia de voz *over* chega ao ápice, quando o filme opta pela ausência física do personagem e dá ênfase à forte presença da voz. Toda a narrativa de *Guantanamera* está entrelaçada com a canção tema, e a música faz as vezes da narração que traz chaves importantes da trama. O cantor sempre introduz, antecipa ou comenta o que acontece no filme, assim, o tema “*Guantanamera*” e seu refrão funcionam como um coro grego que direciona a história para o espectador.

Já os personagens narradores aparecem em *Diários de motocicleta*, no qual a narração é feita por Ernesto que relata dados da viagem e descreve suas impressões (inclusive, algumas “falas” são literais e retiradas do livro *De moto pela América do Sul – Diário de viagem*, escrito por Guevara); em *El viaje hacia el mar*, na relação construída entre o Desconhecido e os outros viajantes, o primeiro se torna narrador quando descobrimos que ele é escritor e que está escrevendo uma história sobre amigos que vão ao mar pela primeira vez – numa relação metalinguística, pois ele narra a própria história que se passa na tela.

Ainda quanto à técnica, a trilha sonora tem um forte papel nessas histórias, pois além das funções dramáticas e estéticas, faz com que os ritmos e as músicas tocadas nos filmes sejam fortes elementos identitários da cultura de cada país e, conseqüentemente, da América Latina. Por meio das vozes de cantores reconhecidos (como Noel Rosa ou Peninha, em *Viajo porque preciso, volto porque te amo*); músicas do cancionero popular (como a marcha *Mi bandera*, em

El viaje hacia el mar); canções marcantes que retratam uma época (como *Que rico el mambo* [1950], em *Diários de motocicleta*; *Serra da Boa Esperança* [1937], em *Cinema, aspirinas e urubus*); ritmos regionais (como o *punto cubano*, em *Guantanamera*; o chamamé, em *Histórias mínimas*). E, mesmo em trilhas sonoras ecléticas, como as de *E sua mãe também*, *Família rodante* e *Qué tan lejos*, que revelam a contaminação e mistura de influências das várias culturas presentes na América Latina.



Qué tan lejos
(Equador, 2006)

Considerações finais: viagens de transformação

A característica que se deseja ressaltar para finalização deste texto se refere ao poder de transformação de todas as viagens – uma marcante característica do gênero. Mesmo a partir de um relato mínimo, viajando sozinho ou em coletividade, todo personagem sofre um impacto, é transformado e nunca voltará do mesmo jeito que partiu. A transformação acontece no caminho, nos encontros, nas vivências, nas passagens (física e emocional) da estrada. Através da convivência com o outro (alteridade), das relações humanas criadas ao longo do percurso e do impacto com a paisagem latino-americana, com suas características positivas (solidariedade e afetividade) e negativas (pobreza, subdesenvolvimento), o viajante será outro ao final da jornada.

A intenção maior e final da tese e, conseqüentemente, deste artigo é trazer para a pesquisa cinematográfica a mesma diversidade das falas e das culturas da América Latina. Talvez, se fossem outros os filmes analisados na pesquisa¹⁰,

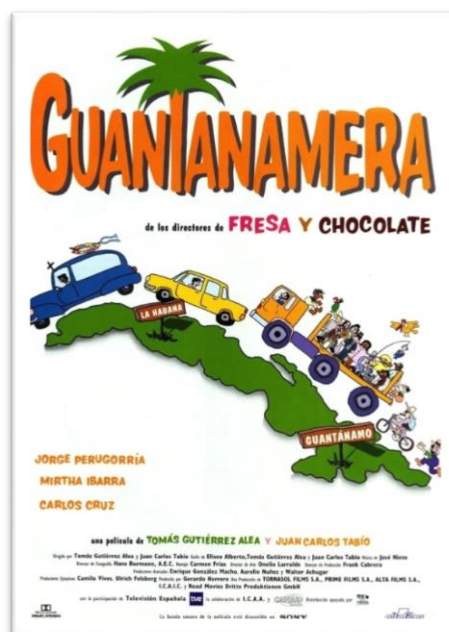
¹⁰ Para a tese, desenvolveu-se uma lista de 57 outros longas-metragens latino-americanos contemporâneos ficcionais que não entraram no *corpus* da pesquisa, produzidos entre 1990 e

a tese poderia terminar diferente: com outros elementos e características. Mas acredita-se que muitos dados levantados, e aqui compartilhados, seriam parecidos e, possivelmente, repetidos na análise. Entretanto, como os gêneros são elementos vivos como o próprio cinema, que mudam de acordo com o passar do tempo e do contexto histórico-social, o presente texto quer, assim como os viajantes, percorrer um caminho e não chegar a uma finalização, um término. Quer, antes de tudo, se manter em desenvolvimento.

Certa vez, Jorge Ruffinelli perguntou a Gabriel García Márquez: “Por que acredita que, com todos os enormes trabalhos, dificuldades e frustrações que implicam em fazer cinema, os cineastas latino-americanos continuam filmando?”. García Márquez respondeu: “Porque se não filmarem, eles morrem” (RUFFINELLI, 1998, p. 83).

Sobre essa importância de se apreciar, estudar e entender o cinema latino-americano, a autora deste artigo concorda com os autores e também acredita que os espectadores poderiam morrer – ou a qualidade de vida humana diminuiria a ponto de se assemelhar à morte –, se não existisse o cinema, o nosso cinema.

Ao caracterizar o povo, seus costumes, suas línguas, suas paisagens, a tese tentou criar marcas de uma identidade latino-americana, que das telas passaria a algo maior, mais diverso e plural. O intuito era de que esta pesquisa fosse como uma imagem pelo retrovisor: reflexo de uma América Latina vasta, maiúscula, mas que ainda precisa se mostrar mais forte, inclusive nas telas.



Guantánamera
(Cuba, 1995)

Referências

AUMONT, Jacques; MARIE, Michel. **Dicionário teórico e crítico de cinema**. Campinas: Papirus Editora, 2003.

BAUDRILLARD, Jean. **America**. Londres: Verso, 1988.

BAZIN, A. “O western ou o cinema americano por excelência”. In: **O cinema: ensaios**. São Paulo: Brasiliense, 1991.

BRANDÃO, Alessandra. “Viagens, passagens, errâncias: notas sobre certo cinema latino-americano na virada do século XXI”. In: **Rebeca**. São Paulo, ano I, nº 1, junho de 2012, pp. 72-98.

CINEMA, aspirinas e urubus. Direção: Marcelo Gomes. Brasil: Dezenove Filmes; Rec Produtores Associados, c2007. 1 DVD (99 min.), colorido.

COHAN, S.; HARK, Ina Rae. **The road movie book**. Londres: Routledge, 1997.

CORRIGAN, Timothy. **A cinema without walls: Movies and culture after Vietnam**. New Brunswick: Rutgers University Press, 1991.

DIÁRIOS de motocicleta (*The motorcycle diaries*). Direção: Walter Salles. Alemanha/ Argentina/ Brasil/ Chile/ EUA/ França/ Inglaterra/ México/ Peru: FilmFour; Wildwood Enterprises; Tu Vas Voir Productions; BD Cine; Inca Films; Sahara Films; Senator Film Produktion; Sound for Film, c2004. 1 DVD (126 min), colorido.

E SUA mãe também (*Y tu mamá también*). Direção: Alfonso Cuarón. México: Anhelos Producciones; Besame Mucho Pictures; Producciones Anhelos, c2005. 1 DVD (106 min), colorido.

EL VIAJE hacia el mar. Direção: Guillermo Casanova. Uruguai/ Argentina: Lavorágine Films, c2003. 1 DVD (78 min), colorido.

FAMÍLIA rodante (*Familia rodante*). Direção: Pablo Trapero. Argentina/ Brasil/ Espanha: Matanza Cine; Pol-Ka Producciones; Buena Onda Films, c2004. 1 DVD (95 min), colorido.

GIBBS, J. “Road Movies Mapping the Nation: *Y tu mamá también*”. In: **eSharp - Electronic Social Sciences, Humanities, and Arts Review for Postgraduates**, pp. 1-11, 2005.

GONÇALVES, Mariana Mól. **Filmes de estrada e América Latina: caminhos de uma estética e narrativa própria**. 2014. 203f. Tese (Doutorado em Artes) – Escola de Belas Artes, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/handle/1843/EBAC-9Q3LZS>>. Acesso em 18 de setembro de 2016.

GUANTANAMERA. Direção: Tomás Gutierrez Alea e Juan Carlos Tabío. Cuba/ Espanha/ Alemanha: Alta Films; ICAIC; Prime Films; Road Movies Dritte Produktionen; Tornasol Films, c1995. 1 DVD (105 min), colorido.

HISTÓRIAS mínimas (*Historias mínimas*). Direção: Carlos Sorin. Argentina/ Espanha: Guacamole Films; Wanda Visión, c2002. 1 DVD (92 min), colorido.

KEROUAC, J. **On the road:** o manuscrito original. 2ª ed. Porto Alegre: L&PM, 2009.

LADERMAN, David. **Driving visions:** exploring the road movie. Austin: University of Texas Press, 2002.

MOSER, Walter. "Présentation. Le road movie: um genre issu d'une constellation moderne de locomotion et de médiamotion". In: **Le road movie interculturel. Cinémas. Revue d'études cinématographiques. Journal of Film Studies.** Ottawa, 2008, vol. 18, nº 2-3, pp. 7-30.

PAIVA, Samuel. "Dimensões Transculturais do gênero audiovisual – Argumentos para uma pesquisa sobre o Filme de estrada". In: **XVII Encontro da Compós.** São Paulo: 2008. Disponível em: <http://www.compos.org.br/data/biblioteca_417.pdf>. Acesso em 18 de setembro de 2016.

_____. "Gêneses do gênero *road movie*". In: **Revista Significação.** São Paulo, 2011, ano 36. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/significacao/article/viewFile/70902/73794>>. Acesso em 18 de setembro de 2016.

QUÉ tan lejos. Direção: Tania Hermida. Equador: Corporación Ecuador para Largo, c2008. 1 DVD (92 min), colorido.

RUFFINELLI, J. "Notas para un viaje imaginario". In: **Cinemais.** Rio de Janeiro: Editorial Cinemais, janeiro / fevereiro de 1998, nº 9, pp. 41-84.

SALLES, Walter. "Anotações sobre *road movies*". **UOL,** São Paulo, 10 de novembro de 2007. Disponível em: <http://cinema.uol.com.br/ultnot/2007/11/19/road_movie.jhtm>. Acesso em 18 de setembro de 2016.

SEM destino (Easy rider). Direção: Dennis Hopper. Estados Unidos: Columbia Pictures, Pando Company, Raybert Productions, 1969. 1 DVD (95 min), colorido.

VIAJO porque preciso, volto porque te amo. Direção: Karim Aïnouz e Marcelo Gomes. Brasil: Rec Produtores Associados, c2009. 1 DVD (75 min), colorido.

XAVIER, I. **O discurso cinematográfico:** a opacidade e a transparência. São Paulo: Paz e Terra, 2005, 3ª ed.