

# rotas de colisão no cinema contemporâneo

Por Alfredo Maneyra\*

Mas o cinema permanece aí, apesar de tudo. E, entre tantas previsões do tempo, muitas ocasionais, ele faz a sua, sobrevivendo ao descrédito geral (imagem digital, predomínio de Hollywood, perda do público).

Cinema: autopista de destino duvidoso. Diante de nós, quais os caminhos aponta-

via da sociedade da informação). Esse grupo seletivo de filmes vem preenchendo essa imagem vazia e ambígua da autopista, pronta a chegar ao futuro, com o choque de um ou mais automóveis, na rua ou na estrada, no trânsito de modo geral, evocando de diversas formas os percalços de uma civilização do au-

pelo caminho, acidentes colecionados (e humanizados) fragilizam humanos mecanizados, reificados: o Honda vai carinhosamente ao encontro de um Mitsubishi, trazendo a morte num beijo, enquanto os motoristas fazem culto a próteses e ferimentos cultivados. No filme de Sérgio Bianchi, além dos



dos pela produção contemporânea? Indago a partir de uma recorrência simples, uma situação (na falta de um termo melhor) do cinema de nossos dias, e que pode ser verificável pontualmente num grupo seletivo de filmes, de diversos países (inclusive o Brasil – de modo que não se trata de uma qualidade local). Antes da situação, o cenário, tão importante quanto o que nele possa acontecer: uma estrada ou uma rua, imagens de apelo notório, presente também em outras mídias (publicidade, TV, ou na capa do livro de Bill Gates, *A*

tomóvel, de um mundo ficcional como autopista. Cena central em *Crash* (1996), de David Cronenberg, no qual a colisão está associada a uma forma de fuga das rotinas, gesto libertário num mundo enquanto *freeway* (é o que se vê da janela de James Spader). Está em *Cronicamente inviável* (2000), na rua onde, após o acidente, a professora universitária atrasada acusa o miserável atropelado de traição. No primeiro mundo de Cronenberg (cinasta que São Paulo festejou em junho, no *Carlton Arts*), carros encontram carros

ferimentos (semelhantes ao de *Crash*) no corpo de Daniel Dantas (vítima do trânsito), o menino de rua atropelado arfa sob o enquadramento: ali asfalto e sangue se misturam, como consequências de uma única modernização.

## Choques Libertários

Em *Amores perros* (2000), de Alejandro Gonzalez Iñárritu, a situação é central: os carros colidem, chocam-se destinos que de outra forma estariam compartimentados na vida so-

cial, alheios, relacionados de maneira tênue pelas invisíveis relações de produção e consumo, e pela TV (irmã da autopista, onipresente como ela). É no trânsito que se cruzam ainda: ou melhor, é no trânsito que esse cinema nos faz crer que ainda se cruzam. O choque possibilita a narrativa, que se constrói a partir dele, e se oferece como resposta enigmática à crise de representação que hoje vive o cinema de ficção. O cinema procura a dimensão física (visível) dessa relação abstrata: “as coisas mais distantes ainda têm relação”, é o que afirmam filmes que, contradizendo uma tendência contemporânea, estão empenhados em abraçar a totalidade do mundo, sem regressos românticos a formas clássicas.

Os pixotes mexicanos chocam-se com a modelo do *outdoor*: a imagem mistura o sangue de cães, ricos e desvalidos. Os que morrem se “libertam”, e os que permanecem encontram o corpo alterado definitivamente, condicionados a administrar os ferimentos como “marca irreversível” da autopista. Visão do insustentável, do que não tem retorno, o choque também é catarse (*Crash*): as personagens estão mortas e libertas dos destinos e das rotas definidas, parece afirmar o filme. Em seguida, assumindo a dimensão catarse-expição, cada cineasta irá trabalhar diferentemente com esse ambíguo sentimento: irá nos prolongar nele (Cronenberg), irá apontar o grotesco nos responsáveis (Bianchi), ou fazer do choque a metáfora de um encontro inesperado em *Amores perros* (tal como Ismail Xavier aponta quanto ao cinema brasileiro dos anos 90, ainda que em outra chave; já voltarei a ela). Apesar de as personagens não chegarem a trocar experiência, é do encontro que resultará o aprendizado dos envolvidos: Octávio e Susana, Chivio e “negro”, a modelo e o marido.

A demanda dos cineastas passa por aí: como aproximar coisas cada vez mais distantes, sem fazer apologia cega da alteridade e da globalização. Como escapar da tendência de repetir com violência as locações, como vemos no projeto interessante de *Wong-kar-wai* (os percursos mínimos dos seres monetários do mundo contemporâneo), fazendo da distância Buenos Aires-Hong Kong um mero problema de inversão de câmera?

Eis que o trânsito mata e liberta dos destinos traçados na vida moderna, sublinhando experiências de vida enquanto passagem, pois sem território e identidade (os temas que Antonioni trabalhara tão bem em *O passageiro - Profissão repórter*, de 1975, e, antes, na trilogia). Permite que a libido satisfaça – e desfaça o recalque – no banco de trás, enquanto o carro passa pelo lava-a-jato (*Crash*), revela-se palco teatral para a retórica reveladora das hipocrisias de sempre (sempre a nos surpreender), e, na versão *blockbuster* do choque, *Titanic*, de James Cameron (1998), faz da transa um ato simbólico e violado pela colisão do *transatlântico*, mas bem que poderia ser a desse carro emblemático em que o casal brinca pouco antes da colisão.

De modo geral, em filmes que internalizam em suas formas e temas a atual asfixia mundial pela reorganização ampla do trabalho, cada vez mais especializado e autônomo, mas unificado pelo culto à mercadoria (clara em muitos desses filmes, *Crash* à frente), o choque pode ser interpretado como uma relação social emblemática e ambígua, às vezes redentora, sempre para personagens já sem circulação social (só em *Titanic* Hollywood oferece o prazer dessa circulação, impossível nos outros filmes, feita pelo casal que corre através do navio, passando por distintas classes sociais). O choque é mais que uma sinalização do acaso, visto que ele pode ser

ritualizado (*Crash*), como qualquer outra relação social. Nesse sentido, as colisões problematizam a fórmula em que o acaso se faz presente em certos filmes, nos quais se trabalha a ambigüidade entre acaso e destino a oferecer justiça poéticas (*Cortina de fumaça*).

Como cenário, o trânsito promove o encontro de vários níveis de miséria, cruzando os atropelados sob o enquadramento, os pedestres desfocados, os meninos-mentex em *off*, os motoristas cujo contra-campo é eternamente o mesmo. Relativizando a idéia de dominantes e dominados, o trânsito desses filmes não oferece opulência efetiva, apenas níveis distintos de miséria: é uma imagem que o cinema contemporâneo parece afirmar, este mais centrado no espaço urbano, como a sugerir que a autopista vence a todos, e se afirma com vida própria, lógica autônoma.

### Automóveis de 1968

Esse dado não aponta, é claro, para uma “tendência estética” do cinema contemporâneo, muito menos da estirpe que engendraram movimentos tal como a *Nouvelle vague* ou o Cinema Novo brasileiro. No entanto, há talvez nesses filmes uma pauta em comum, que nasce de cinematografias de todo o mundo, aproximando Canadá, São Paulo, Cidade do México, Hong Kong. Essa recorrência talvez só esboce a promessa de um cinema ainda por vir, recuperando em parte “a pauta” de um cinema anterior.

Em *Bang bang*, de Andrea Tonacci, filme brasileiro de 1971, o automóvel como produto emblemático da modernização conservadora brasileira e a idéia de uma nação enquanto hilária autopista, foram trabalhadas com enorme criatividade formal pelo cineasta, de modo a configurar um dos gestos mais brilhantes do dito cinema marginal brasileiro. Resposta ao AI-5, em franco diálogo



com Godard, *Bang bang* transformava ruas e estradas em prosclênios para a bem-humorada dissolução das expectativas do filme de ação, e das ações da nação. Num dos seus quadros menos irônicos, o diretor elevava a câmera lentamente diante de um automóvel pegando fogo à beira da estrada, com um corpo humano abandonado ao lado: a dimensão alegórica da cena era evocada com eficácia, e a estrada ganhava feição sepulcral. No final de *O desprezo* (Godard, 1963), Brigitte Bardot terminava morta em meio às ferragens, num quadro de ressonâncias políticas e cinematográficas inseparáveis, quase dando eco à frase dita por Jack Palance, como produtor do filme que Fritz Lang dirige: “Quando ouço a palavra ‘cultura’, saco meu talão de cheques”. A imagem do choque será a própria matéria-prima de *Weekend*, filme posterior de Godard (1968), no qual tudo começa no famoso plano-sequência do gigantesco congestionamento. Nessa crônica política, Godard escolhia o ócio e a estrada como cenários, mostrando o trabalho da luta de classe em meio à trégua do fim de semana, na procura de diversão dos parisienses.

Muita coisa derivou de imagens como essas, que proliferaram no ciclo do cinema moderno mundial, que povoaram o imaginário de toda uma geração (Godard é só um exemplo). Derivada desse cinema, a tradição dos *road-movies* fixou o cenário, e fez dos longos percursos, viagens e perambulações o mote ideal para as personagens sem território, ou para evidenciar o que seria a dimensão geológica do cinema moderno, com Wim Wenders à frente, nos anos 70, e, hoje, um cineasta como Ayoma Sinji (do neo-realista *Eureka*, 2000). A força telúrica de certas passagens de *Eureka*, filme em que os planos gerais enclausuram, aproxima Sinji de um certo tipo de resposta romântica à modernização que, nos bons momentos, prova render muito. No fil-

me japonês, é bom lembrar, tudo começa no extermínio dentro de um ônibus, num estacionamento vazio: o aprendizado da morte pelo menino (*Alemanha ano zero*, 1947) irá se dar nas beiras de estrada e terrenos baldios. Quando o *road-movie* é transformado em gênero por Hollywood, no fim dos anos 60, em parte influenciado pelo cinema europeu, essa dimensão se transforma em outra coisa, passa a fazer a elegia da motocicleta, caracterizando assim a restituição do fetiche, que neutraliza o que poderia haver de crítica no gesto romântico da estrada. Como vemos, de diferentes formas, o cinema contemporâneo está sendo “assombrado” por algumas dessas imagens.

Talvez isso ocorra pela crise de representação que vive a arte de modo geral, e o cinema em particular, o que leva muitos cineastas a negar a tarefa ou não a proclamar em entrevistas, ou mesmo negar a atualização das referências (do cinema, e da observação do mundo): nesse sentido, a rua, a estrada, o trânsito vêm se tornando pouco a pouco um dos últimos espaços de negociação entre a imaginação dos cineastas e uma idéia de mundo representado.

### Encontros inesperados

Na sua entrevista sobre o cinema brasileiro dos anos 90, Ismail Xavier revelava a recorrência dos encontros inesperados entre personagens de origens distintas, cuja aproximação engendra troca de experiência positiva. “Na atualidade, as estratégias de alusão do cinema brasileiro são mais indiretas e se apóiam em experiências pontuais marcadas por certa singularidade, como os ‘encontros inesperados’ que a migração ou o espaço da cidade oferecem meio por acaso, numa leitura imediata, mas que dizem algo sobre as determinações vindas de processos mais amplos”. E, mais adiante, Ismail completa: “[...] O característico aqui é não o fato de que tais en-

contros sejam exclusivos ao mundo moderno, mas o fato de se criar um quase-gênero do cinema atual sinalizador de um humanismo ‘multicultural’ de tipo distinto daquele mais clássico que envolvia encontros em que a relação entre os dois indivíduos era pautada pelo que eles representavam enquanto membros de uma etnia, de uma classe social, de uma nacionalidade. Agora há casos em que interessa mais justamente o que não decorre diretamente desta ‘representatividade’ de cada um; instala-se uma relação oblíqua entre os atributos das personagens e o eixo do conflito em que estão inseridos” (*in: Revista Praga n 9*).

O choque de automóveis me parece uma derivação do tema detectado por Ismail Xavier, mas no qual a exacerbação da violência nas situações de choque introduzem ironia ou negam o que haveria de positividade em tais encontros (em *Amores perros* o encontro é fugaz, e traz a Chivio o cão assassino, detentor do aprendizado do extermínio).

Curiosamente, é nos filmes em que as personagens estão caracterizadas como tipos sociais que os choques ganham forma emblemática de uma conjuntura em crise – não chegando a esboçar um diagnóstico, mas favorecendo a idéia de “mal-estar” (que está também no *crack* do banco estrangeiro de *Nove rainhas*) –, que mostra aos vigaristas de rua quem de fato manda na especulação (filme brilhante que *Sinopse* discutirá em breve), ou nos avisos e recados que Juliette Binoche não chega a responder em *Código desconhecido* (cuja semelhança formal com *Cronicamente inviável* já daria um outro artigo).

No cinema brasileiro temos um caso que explicita a tendência na esfera do curta-metragem. *Rota de colisão* (1999) cruza tipos sociais, prometendo o choque na dinâmica do suspense e da ação paralela, bem à moda

do que se apreende em Griffith, mas “superando” a promessa de colisão com um gesto final, de ordem lúdica, que, em troca de um truque, evidencia a inteligência do roteirista e o descompromisso do filme em ir além.

Outro filme que trabalha com uma estrutura similar, ainda que mais elaborado na descrição dos tipos sociais de classe média alta, é *A estrada* (título emblemático) de Jorge Furtado, no episódio do longa metragem *A Felicidade é...* Furtado alterna o foco da narração entre dois casais que se preparam para o *weekend* à brasileira e um caminhoneiro, que pega um serviço a contragosto, e vem pela estrada na contramão dos casais. A montagem promete o choque, gera a expectativa, e nos coloca na situação ambígua de desejá-lo e temê-lo, na chave do suspense clássico. No fim, com um “pouco de sorte” ressaltada na voz *over* de Pedro Cardoso, os casais saem ilesos, na imagem-síntese final: o “esperado desencontro” se consome, com ironia. Se terminasse com o choque, o roteiro não seria tão inteligente, e talvez ganhássemos a imagem que nos remete a Godard, a Tonacci, e, mais recentemente, a *Amores perros*, *Cronicamente inviável* e *Crash*. A pauta obviamente iria solicitar um outro modo de narrar e de encenar. Parece-me que é desse recado irônico, ainda latente em certas passagens no trabalho do cineasta na Rede Globo, que se tornam possíveis as comédias do mundo privado após *Ilha das flores* (1989) e *Esta não é sua vida* (1992). Parece-me que *A estrada* funciona como um divisor de águas entre aquela Dona Anete que jogava fora o tomate, em *Ilha das flores*, e o momento em que essa mesma Dona Anete deixa de ser um tipo social e passa a ganhar mais interesse (cômico-dramático), apesar do lixo e da civilização de automóveis, que podem ou não se chocar.



\*Contato - [almanevy@hotmail.com](mailto:almanevy@hotmail.com)