

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MEMÓRIA SOCIAL
MESTRADO EM MEMORIA SOCIAL

JOAQUIM PAULO RIOS DELPHIM

**POR UMA MEMÓRIA CINEMATOGRAFICA NOS TRILHOS DA FERROVIA: O
TREM NA TELA DO CINEMA**

Rio de Janeiro
2015

JOAQUIM PAULO RIOS DELPHIM

**POR UMA MEMÓRIA CINEMATOGRAFICA NOS TRILHOS DA FERROVIA: O
TREM NA TELA DO CINEMA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Memória Social.

Área de Concentração: Estudos Interdisciplinares em Memória Social
Linha de Pesquisa: Memória e Patrimônio
Orientadora: Prof^a. Dr^a. Leila Beatriz Ribeiro

Rio de Janeiro
2015

D331p

Delphim, Joaquim Paulo Rios.

Por uma memória cinematográfica nos trilhos da ferrovia: o trem na tela do cinema / Joaquim Paulo Rios Delphim. – 2015.

87 f. : 30 cm.

Orientador: Leila Beatriz Ribeiro.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

Referências: f. 82-87.

1. Cinema. 2. Ferrovia. 3. Modernidade. 4. Memória. I. Ribeiro, Leila Beatriz. II. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. III. Título.

CDD

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MEMÓRIA SOCIAL
MESTRADO EM MEMÓRIA SOCIAL

JOAQUIM PAULO RIOS DELPHIM

**POR UMA MEMÓRIA CINEMATOGRAFICA NOS TRILHOS DA FERROVIA: O
TREM NA TELA DO CINEMA**

Aprovado pela Banca Examinadora

Rio de Janeiro, ____/____/____

Profa. Dra. Leila Beatriz Ribeiro (Orientadora)
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO

Prof. Dr. Amir Geiger
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO

Profa. Dra. Vera Lucia Doyle Dodebei (Suplente)
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO

Profa. Dra. Eliana Monteiro
Faculdades Integradas Helio Alonso – FACHA

Prof. Dr. Wilson Oliveira Filho (Suplente)
Universidade Estácio de Sá – UNESA

AGRADECIMENTOS

Primeiramente gostaria de agradecer a minha orientadora Leila Beatriz Ribeiro, pelas contribuições e correções que me dirigiram para os questionamentos analíticos desenvolvidos nessa dissertação.

Aos integrantes da banca, pela boa vontade em aceitar dialogar conosco em busca de um entendimento sobre as questões aqui discutidas. Obrigado pelos direcionamentos que emergiram da nossa banca de qualificação, que nortearam nosso pensamento na leitura e na escrita desse texto.

Agradeço especialmente minha esposa, Cátia Castilho, pela compreensão e apoio nesse momento de realização.

Aos meus amigos professores que compartilharam seus conhecimentos sobre o nosso tema.

Aos meus colegas de classe e a todos do Programa de Pós-Graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

Um agradecimento especial a Wilson Oliveira Filho e Márcia Bessa por todo o apoio e amizade incondicional, que deu suporte para essa caminhada.

A Rafael Rocha Jaime, um reconhecimento pela parceria em longas conversas acerca da minha dissertação.

A Flávio Di Cola, pelos ensinamentos e indicações fílmicas importantíssimas para meu trabalho.

A Kelly Castelo Branco, pelas revisões e companheirismo imprescindíveis para essa pesquisa.

A todos um sincero agradecimento pela parceria e apoio.

Ao meu filho e a João Baptista Horácio Delphim, um ferroviário apaixonado pelo cinema (*In Memoriam*).

“O reino ferroviário tornava possível o impossível; amplo e estranho e metálico o mundo; os trilhos de ferro agarravam-se aos dormentes e avançam no espaço, dando um caminho à solidão, prometendo convivência, aventura, cidades tumultuosas.”

(Paulo Mendes Campos).

RESUMO

Esta dissertação se dedica à análise de dois importantes meios de comunicação e transporte, o cinema e a ferrovia, recortados no tempo que marcou a virada dos séculos XIX e XX. Nosso ponto de partida seria a realização daquela que ficou conhecida pela história como a primeira sessão de cinema, momento em que emerge o “mito de espanto” provocado nos espectadores pela aproximação de um trem numa estação. Tendo sido um trem o principal elemento dessa exibição, embarcamos em uma pesquisa em que tentamos identificar, nesses meios, a possibilidade de que os mesmos sejam considerados ferramentas para o fortalecimento das políticas de Estado; de agentes das transformações sociais vigentes nas sociedades; e de máquinas que engendraram novas significações nos indivíduos, participantes das narrativas apresentadas pela linguagem cinematográfica. Além disso, procuramos questionar: podemos considerar a ferrovia e o cinema como objetos-semióforos, de acordo com a definição de Krzysztof Pomian? Seriam esses meios capazes de se tornarem documentos e monumentos, como nas concepções de Jacques Le Goff? Para responder estas questões, através de alguns filmes escolhidos, analisamos esses conceitos, importantes para a memória social, relacionando as narrativas contidas nessas obras com algumas categorias observadas.

Palavras-chave: Cinema. Ferrovia. Modernidade. Memória.

ABSTRACT

It aims to analyze two important means of communication and transportation, the cinema and the railroad at the turn of the nineteenth and twentieth centuries, starting from what became known in history as the first film session held, in which emerges the "myth of astonishment", that provoked in the spectators an astonishment by the approximation of a train at a station. Having been a train the main element of this exhibition. We boarded in a survey where we try to identify in these means, the possibility of being considered tools to fortify the state policies, the agents of the current social transformation in the societies, and the machines that engendered new meanings in the participating individuals of the narratives presented by the cinematic language. In addition, we could consider the railroad and the cinema like *semiophoros* objects according to the definition of Krzysztof Pomian? Would these resources able to become documents and monuments such as the concepts of Jacques Le Goff? Through some selected films, we analyze these important concepts for the social memory, relating the stories contained in these works with some observed categories.

Key-words: Cinema. Railroad. Modernity. Memory.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	UMA NOVA SOCIEDADE SE APRESENTA: A FERROVIA NO CINEMA...	18
2.1	O CINEMA E A FERROVIA NO FORTALECIMENTO DO ESTADO- NAÇÃO.....	19
2.2	OS INDIVÍDUOS SOB OS EFEITOS DAS TRANSFORMAÇÕES ORIUNDAS DA MODERNIDADE.....	33
3	DAS IMAGENS INAUGURAIS AO FORTALECIMENTO DE UMA INDÚSTRIA	45
3.1	AS MÁQUINAS CELEBRADAS COMO MARCOS DA MODERNIDADE.....	46
3.2	DO VAGÃO CINEMA PARA A INDÚSTRIA CINEMATOGRAFICA: AS SIMILARIDADES ENTRE O CINEMA E A FERROVIA.....	52
4	A FERROVIA E O CINEMA COMO OBJETOS INVESTIDOS DE SIGNIFICADOS	62
4.1	O TREM E O CINEMA COMO OBJETOS- SEMIÓFOROS.....	63
4.2	OS FILMES COMO DOCUMENTOS E A FERROVIA COMO MONUMENTO...	68
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	80
	REFERÊNCIAS	82

1. INTRODUÇÃO

No início do século XX, a ferrovia, assim como o cinema, teve grande influência na nova constituição social e nas mudanças que aconteciam no modo de vida dos indivíduos, tanto os que moravam nas grandes cidades, quanto os que ainda habitavam o interior. Segundo Nilson Ghirardello, “a formação de cidades era de interesse da ferrovia” (2002, p.12), pois pretendia transformar as estações em centros urbanos, para dar o suporte necessário à sua operação. O trem, mais do que um importante meio de transporte e de trabalho, foi um agente do progresso que se apresentava cada vez mais atuante na sociedade daquele período. Suas características funcionais, como a velocidade, a pontualidade e a capacidade de transportar pessoas e produtos foram determinantes para a transformação da vida e do cotidiano nas cidades.

As estações ferroviárias erguidas nas cidades estabelecem locais de encontros e despedidas, onde o fluxo contínuo de passageiros, ajustados pelo horário de chegada e partida dos trens, constitui agora uma nova prática social. As estações são exemplos da constituição social moderna, reguladas pelo relógio, objeto que comprime o tempo e acelera a vida do indivíduo moderno em novas práticas capitalistas.

De acordo com o pensamento do geógrafo Odilon Nogueira de Matos, em sua obra sobre as ferrovias paulistas, *“Café e Ferrovia: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira”*, que caracteriza a ferrovia como “a força de uma realidade” e observa “a importância das estradas de ferro para a fixação do povoamento e o desenvolvimento de tais regiões” (apud ZAMBELLO, 2003, p.1), podemos perceber a importância do trem nessa nova constituição urbana. O mesmo autor também argumenta que “a ferrovia transforma e modela uma paisagem urbana: a chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro vem todo o aparelhamento que ela exige” (apud ZAMBELLO, 2003, p.1). Estamos diante de um quadro idealizado pela modernidade, pautado por transformações e novas configurações espaço-temporais. As semelhanças e conexões entre esses dois meios e seus aparelhamentos, do qual a ferrovia e o trem fazem parte, e sua relação com o cinema explica-se a partir da indicação de curiosas possibilidades de associação entre a arte das imagens em movimento e o movimento impresso pela ferrovia.

Nesse quadro social, a questão do comportamento do indivíduo moderno vai se constituindo em novas e constantes reconfigurações, em que os estímulos produzidos por esses efeitos – que Simmel chamou de “intensificação dos estímulos nervosos” (1967, p.12) –

podem ser reconhecidos em nossa análise gerada primeiramente pelo trem, com sua velocidade, que suprime distâncias e encurta tempos; e depois pelo cinema, com a sua apresentação de diversas “atrações” cotidianas, como fatores que são determinantes para uma nova maneira de se perceber a vida pelos indivíduos daquela modernidade. Um dos principais estudiosos dos primórdios do cinema, Tom Gunning comenta sobre esses novos sistemas de circulação, em que “delineia-se o drama da modernidade” (2001, p. 40). Seguindo esse pensamento, poderíamos relacionar as transformações da vida dos indivíduos nas grandes metrópoles, estabelecendo as mudanças sociais e culturais surgidas daí, como processos relevantes nessa maneira de viver marcada intensamente pelas novas técnicas – entre as quais o fazer cinematográfico e o mecanismo ferroviário – cuja presença funciona como novos estímulos, causadores de constantes reconfigurações nos indivíduos ou grupos constituídos naquela sociedade. Walter Benjamin, nesse sentido, já observava que a “forma de percepção das coletividades humanas se transforma ao mesmo tempo em que seu modo de existência” (1994, p. 169).

Ao percebermos uma estreita aproximação entre os mecanismos ferroviário e cinematográfico e também as significantes contribuições de ambos nas reconfigurações sociais, política, econômica e cultural, do início do século passado, pensamos investigar a influência desses dois meios nesse cenário de constantes e intensas transformações.

Tendo o cinema e a ferrovia relevante participação nessa nova configuração social, fomos estimulados a pesquisar sobre a importância desses meios de comunicação tanto para as sociedades do século XIX como para as de hoje, considerando que as mesmas são profundamente influenciadas pelo cinema como meio, na compreensão dos acontecimentos deste período importante de nossa história recente. Não obstante, filmes recentes com temáticas relacionadas, ou simplesmente tendo a ferrovia e o trem como partes de sua localização espacial e cenográfica, podem também nos ajudar a entender uma memória dos meios de comunicação e de transportes.

Nesse sentido, o trem, como personagem de inúmeras histórias e memórias no cinema, pode ser entendido como uma espécie de realizador, sendo usado como meio para a captação de imagens em movimento – aquilo que na técnica cinematográfica se chama *travelling* – ou o movimento proporcionado por uma imagem captada pela câmera que está se movendo em um suporte – isso possibilitou uma nova percepção espacial e temporal por parte dos espectadores de cinema, diferentemente dos planos fixos realizados pelos irmãos Lumière, nas chamadas vistas animadas ou notícias filmadas (COSTA, 2005) do início da cinematografia.

Percebemos uma aproximação entre nossa proposta com o que Maurice Halbwachs em sua obra *“A Memória Coletiva”* (2006), chamou de “quadros sociais da memória”, uma vez que identificamos tanto no cinema, quanto no transporte ferroviário, possibilidades de realização de “reconstituições” memorialísticas, por conta das experiências vividas pelos grupos de indivíduos que faziam uso desses dois meios de comunicação e de transporte. Nesse caso, mais do que o interesse de classes dominantes, na figura do Estado – que determina valor de patrimônio aos objetos –, pensamos na valorização que essas experiências tiveram e nas “ressonâncias” criadas em seu público, como nos sugere José Reginaldo Gonçalves (2005). Pretendemos ainda investigar as influências do cinema e da ferrovia nas sociedades modernas, no início do século XX, tendo por objeto filmes que tematizam as diferentes experiências que esses dois importantes meios produziram para o patrimônio cultural e para a memória coletiva.

Desse princípio, parte-se do pressuposto que a aceleração do tempo, ideário trazido pelas mudanças técnicas e pelos meios de comunicação e de transporte vai ser afirmada pela “mítica do progresso”, que se utiliza do trem como metáfora para as transformações originadas na cidade moderna pela velocidade (FURTADO, 2002, p.36), seja ela produzida pelo trem ou projetada pelo cinema.

Nossa pesquisa tem como objetivo principal, analisar a relação entre o trem e o cinema, por meio de análises fílmicas, considerando, a perspectiva de Krzysztof Pomian (1984; 1988), de objeto-semióforo, definição potencialmente geradora de diversas ressonâncias – visíveis e invisíveis – produzidas para a memória individual e coletiva e para o patrimônio cultural contemporâneo através do cinema.

Especificamente, os nossos objetivos são: analisar o cinema e a ferrovia como agentes de representação da sociedade moderna e a importância de ambos na construção de identidade na formação do Estado Nacional, buscando problematizar como as ferrovias e os trens impactaram a vida dos indivíduos, tanto nas grandes cidades como no interior, marcando mudanças na nova percepção de temporalidade. Pretendemos ainda fazer um estudo entre as semelhanças técnicas do fazer cinematográfico e do mecanismo ferroviário, elementos que foram importantes para o desenvolvimento do cinema como indústria e para a afirmação da ferrovia como meio de transporte e de comunicação fundamental para a modernidade.

Nossa análise será realizada através de filmes em que o trem exerce uma participação importante como personagem, como veremos, por exemplo, em um clássico do cinema mudo *“A General”* (1927) de Buster Keaton, em que o título é o próprio nome da locomotiva que conduz a história; ou ainda em *“Berlin, sinfonia de uma metrópole”* (1927), de Walther

Ruttmann, que dialoga com o texto seminal de George Simmel, “*A metrópole e a vida mental*”, entre outros filmes clássicos, de vanguarda, modernos e contemporâneos, em que a ação se desenrola dentro ou no entorno do trem e de suas estações e passagens. Mais uma vez Walter Benjamin nos direciona nessa viagem pelo trem-cinema ou cinema de trilhos ao observar que:

As primeiras construções em ferro tiveram objetivos transitórios: mercados cobertos, estações de trem e exposições. O ferro associa-se, portanto, imediatamente a momentos funcionais da vida econômica. Todavia o que naquela época era funcional e transitório começa a aparecer forma e estável no ritmo transformado de hoje (2006, p.193).

A mesma funcionalidade e transitoriedade lidas modernamente por Benjamin serão discutidas ao longo de nosso trabalho, a fim de contemplar os vários momentos da história do cinema e da vida urbana. Como nos diz Simmel (1967, p.17), “a técnica da vida metropolitana é inimaginável sem a mais pontual integração de todas as atividades e relações mútuas em um calendário estável e impessoal”, o que podemos perceber no mecanismo ferroviário, com suas características funcionais marcadas pela pontualidade regulada pelo relógio da estação e na apresentação das cenas urbanas pelo cinema. Asa Briggs e Peter Burke citam uma publicação de 1874, *The World on Wheels*, [O mundo sobre trilhos], de Benjamin Taylor, em que, segundo o autor, “a locomotiva é uma educadora perfeita. Ela ensina a todos aquela virtude... que chamamos pontualidade. Não espera por ninguém. Demonstra como é útil, na economia de coisas, aquela criatura denominada minuto” (2004, p.129).

Essa mesma pedagogia do tempo e da pontualidade se expressa no cinema de diferentes formas. Tomemos, por exemplo, a ideia de plano que designa uma “imagem fílmica unitária” (AUMONT; MARIE, 2003, p.230). Essa unidade é espacial, mas também temporal. O plano é um fragmento no tempo e de tempo. “A noção muito difundida de *plano* abrange todo esse conjunto de parâmetros: dimensões, quadro, ponto de vista, mas também movimento, duração, ritmo, relação com outras imagens” (AUMONT, 1995, p.39, grifo do autor). Essas relações com o tempo e o movimento nos interessam também em função de suas conexões com a memória que podem ser evidenciadas em Halbwachs. Assim, ao tratar da memória coletiva, em sua relação com o tempo, percebemos uma analogia com o plano cinematográfico quando nos diz que:

Na realidade, no intervalo que se estende entre os dois cortes que correspondem aos pontos de referência, só existem pensamentos individuais

separados em outras tantas correntes de pensamento, distintas cada uma com sua própria duração. Pode-se, por assim dizer, imaginar um tempo vazio no qual transcorreriam todas as durações individuais, que estaria dividido pelos mesmos cortes (HALBWACHS, 2006, p.118).

O plano, essa mínima parte de um todo chamado filme (aquele que contém todas as durações individuais) pode ser tido como esse tempo vazio. Entre uma ação e outra num filme, a noção de tempo se altera, seja num grande lapso temporal – para o futuro ou para o passado – ou em continuidade temporal com a ação que se desenvolve. A temporalidade dessa passagem nos guia na percepção de como a sequência se desenvolve. Em Halbwachs, vemos que o tempo e seus intervalos são marcados com precisão e exige do indivíduo que se respeite essa marcação. O costume de chegar aos lugares em um determinado horário, de sair de casa para uma sessão de cinema ou mesmo de fazer uma viagem de trem, dentro de um mundo cuja “divisão do trabalho social arrasta o conjunto dos homens num mesmo encadeamento mecânico de atividades”, ou seja, “quanto mais avança, mais ela nos obriga a ser exatos. Tenho de chegar na hora se quero assistir a um concerto, a uma peça de teatro [...] não posso perder o trem...” (HALBWACHS, 2006, p.114). Assim, a pontualidade é exigida ao indivíduo que agora não pode mais se atrasar para seus compromissos. Os ponteiros do relógio regulam as suas atividades e os seus compromissos.

Nossa pesquisa está estruturada em três capítulos. No primeiro pretendemos contextualizar o período histórico da virada do século XIX para o século XX, relacionando a ferrovia, o cinema e a importância de ambos na formação e expansão das cidades daquele período, assim como também, para a consolidação do Estado-Nação, de seu patrimônio, de suas fronteiras e quiçá de sua identidade. Buscaremos problematizar, nesse capítulo, o cinema e a ferrovia como agentes influenciadores da maneira de se representar das sociedades modernas, e a importância de ambos na tentativa de construção de identidade, seja ela individual ou coletiva. Abordaremos, na medida do possível, questões relacionadas com os novos hábitos e experiências vividas pelos indivíduos daquela época, que estavam sendo constantemente estimulados pelos efeitos surgidos dessas transformações, marcadas pelo aumento da velocidade, nesse caso, proporcionada pela ferrovia e também pelo cinema.

Neste cenário, vale lembrar que o surgimento do cinema trouxe para os espectadores novas possibilidades de vislumbrar a sociedade que se apresentava na tela, e isso ocorria por intermédio de uma máquina, o cinematógrafo, que captava e projetava imagens em movimento, criando naqueles indivíduos o que Benjamin (1994) chamou de “o efeito de choque”, que afetava esses espectadores de maneira intensa, fazendo com que os mesmos

desprendessem uma “atenção aguda”, a fim de tentar compreender o que se vislumbrava na tela. Assim como o cinema, a ferrovia já possibilitava uma nova impressão do tempo devido ao aumento da velocidade nos seus deslocamentos, provocando nos seus passageiros novas sensações relacionadas com essa experiência.

No capítulo II, uma breve discussão acerca das máquinas e dos artefatos industriais – notadamente o trem – vai servir de pano de fundo para uma introdução ao processo de industrialização do cinema, a fim de contextualizar o surgimento da tecnologia de captação e reprodução das imagens em movimento, assim como o desenvolvimento desse processo em uma indústria – das “feiras de atrações” à Hollywood – com seu modelo capitalista de produção em série de filmes. Buscaremos ainda, relacionar as semelhanças entre o fazer cinematográfico e a operacionalidade da ferrovia, analisando os aspectos técnicos que seriam característicos desses dois meios em sua realização. Podemos citar como exemplos, a largura dos suportes que regulam a distância entre os trilhos na ferrovia e a largura do material sensível utilizado pelo cinema – a película (suporte físico do mecanismo de realização, uma vez que é ali que se fixam as imagens). Ambas são conhecidas pelo mesmo nome, bitola. No cinema, o uso de diferentes bitolas permitiu uma difusão da prática de realização entre outras classes de cineastas (cinema independente) e também o mercado amador de produção. Na ferrovia, a padronização das medidas das larguras entre os trilhos possibilitou uma unificação desses sistemas, permitindo uma maior integração entre as diferentes linhas.

Também podemos apontar a semelhança entre a janela cinematográfica que seria a abertura que delimita o formato da imagem, que é captada pela câmera, e que depois veremos projetada na grande tela (AUMONT, 1995) e a janela do trem, que proporciona ao passageiro o desfrute da paisagem por onde esse meio de transporte passa. Assim, ambos, na condição de espectadores de imagens em movimento – na sala de cinema ou como viajantes nos carros de passageiros ferroviários – podem vivenciar experiências marcantes e criadoras de inúmeras memórias.

No capítulo III, pretendemos realizar uma análise do cinema e da ferrovia como objetos-semióforos (POMIAN), bem como documentos e monumentos (LE GOFF) representativos de uma sociedade e de sua ressonância patrimonial, aqui entendidos como “lugares de memória”, de acordo com as definições de Pierre Nora (1994) sobre a instituição e importância desses locais celebrativos para a permanência do passado, afora a oralidade dos relatos. Tendo em vista essa intenção, tentaremos analisar essas hipóteses “ao poder de um objeto exposto atingir um universo mais amplo”, de maneira que ele vá “além de suas fronteiras formais [...] o poder de evocar no espectador as forças culturais complexas e

dinâmicas das quais ele emergiu e das quais ele é, para o espectador, o representante” (GREENBLATT, 1991 apud GONÇALVES, 2005, p.19). Nesse sentido, propomos relacionar nossa análise, com a citação do historiador e arquivista francês Charles Samaran, por Jacques Le Goff sobre monumento e documento, quando o autor nos diz que “não há história sem documento”, e que “há de tomar a palavra ‘documento’ no sentido mais amplo, documento escrito, ilustrado, transmitido pelo som, imagem, ou de qualquer outra maneira” (SAMARAN, 1961, apud LE GOFF, 2012, p.515, grifo do autor), o que nos permitiria denominar o cinema e a ferrovia como documentos representativos desse período e monumentos de uma época que se consolidava. Assim como Jean Davallon também menciona o “desenvolvimento dos meios de registro da imagem e do som”, como suportes para a formação de uma memória social (1999, p.23).

O trem, como uma das imagens fundadoras da arte cinematográfica, emerge nessa proximidade entre obra e espectador, algo que está fortemente relacionado à memória coletiva (do cinema). Teria a plateia sucumbido à força do movimento das imagens? Vale frisar que o filme dos irmãos Lumière “*A chegada do trem à estação de La Ciotat*” em 1895, entrou para a história do cinema, o que também nos confere a possibilidade de associá-lo à memória. Partimos desse filme curto para tentarmos – relacionando outras obras com importância histórica na cinematografia mundial – recuperar uma memória da ferrovia e do trem, fazendo uma homenagem a esse meio de transporte, que foi de enorme utilidade para o século passado, através do cinema, a arte do movimento por excelência.

Outros filmes também despertaram nosso interesse, como por exemplo, “*O Grande Roubo do Trem*” (*The great train robbery*, 1903), de Edwin S. Porter, que é considerado por muitos autores como o filme que, ao utilizar recursos narrativos, o fundador da linguagem cinematográfica.

Além desses dois filmes históricos para o cinema, pensamos também em discutir a modernidade e seus efeitos sobre a sociedade e os indivíduos, exemplificando com as seguintes obras: “*O Cavalo de Ferro*” (1925) de John Ford, “*A General*” (1927) de Buster Keaton, “*Berlin, Sinfonia de uma Metrópole*” (1927) de Walter Ruttmann, ambos citados anteriormente: “*A Dama Oculta*”, (1938) de Alfred Hitchcock, “*Era Uma Vez no Oeste*”, (1968) de Sergio Leone, “*Dias de Paraíso*” (1978), de Terrence Malick, “*Central do Brasil*” (1998) de Walter Salles, “*Mauá, o Imperador do Brasil*” (1999), de Sérgio Rezende, “*O Agente da Estação*” (2003) de Thomas MacCarthy e “*A invenção de Hugo Cabret*” (2011), de Martin Scorsese. A escolha de filmes variados segue uma metodologia que pensa categorias – em função do conteúdo das histórias, das narrativas e do próprio olhar do cinema

– como o trem e a estação – ora como protagonista, ora como coadjuvante, e assim nos ajuda a entender a relação da arte cinematográfica com essa memória ferroviária.

Na diegese ou naquilo que “supostamente se passa conforme a ficção que o filme apresenta tudo o que essa ficção implicaria se fosse supostamente verdadeira” (AUMONT; MARIE, 2003, p.77), dessa forma, o trem, os trilhos, as estações ganham nesses filmes uma importância relevante para a memória. Tomemos “*A Chegada do Trem à Estação de La Ciotat*”, dos irmãos Lumière como marco inicial dos filmes de trem. Nele, a estação representada pela plataforma de embarque, pelos passageiros e pela chegada da máquina simboliza o progresso, os costumes e os novos hábitos da época, “uma ferrovia, em perspectiva diagonal. Na plataforma, passageiros esperam. Um carregador avança em direção à câmara. Do fundo do campo surge uma locomotiva, que vem parar à esquerda da tela” (BEYLIE, 1991, p.20), ao mesmo tempo em que inicia um processo de arquivamento da memória ferroviária no cinema – o que nos permite discutir o imaginário que constitui o mecanismo ferroviário.

2. UMA NOVA SOCIEDADE SE APRESENTA: A FERROVIA NO CINEMA

Nesse capítulo, buscaremos relacionar duas grandes invenções tecnológicas, o cinema e a ferrovia, com as transformações políticas, econômicas, sociais e culturais, que a sociedade do final do século XIX e princípio do século XX experimentavam, analisando o cinema como criador de identidades, em filmes em que o trem aparece com destaque, marcando sua presença de forma destacada no processo de modernização das sociedades capitalistas modernas.

Esses dois meios, resultantes dos progressos promovidos pela Revolução Industrial, tinham como suporte um sistema capitalista cada vez mais atuante nessa “nova configuração da experiência” (GUNNING, 2001, p.39). O cinema e a ferrovia além de terem sido importantes no fortalecimento dos Estados nacionais, foram também responsáveis pela fragmentação das identidades individuais, em razão de serem experiências sensoriais marcadas pela velocidade, cada vez mais presentes no cotidiano desses indivíduos, por meio desses e outros “aparatos técnicos que mudaram definitivamente sua percepção e sua relação com o espaço” (NOGUEIRA, 2013, p.69) e com o tempo. De acordo com Nicolas Alexandria Pinheiro, “o surgimento do cinema, longe de ser algo isolado, encaixa-se em todo um contexto: o do final do século XIX, no qual o movimento estava amplamente presente, podendo ser considerado sinônimo da palavra de ordem daquele período, ‘progresso’” (1999, p.17, grifo do autor).

Nessas sociedades em que as máquinas e as novas tecnologias de circulação, informação e entretenimento foram responsáveis por uma nova percepção do espaço e do tempo urbano pelo indivíduo moderno, causando no mesmo, diversas e novas sensações, tornando seu cotidiano uma vivência fragmentada pela urgência de prazos e metas oriundos do modelo industrial de trabalho produtivo em série, vemos que:

A modernidade possibilitou a fragmentação, a separação e a especialização de saberes e fazeres, isolando o indivíduo da realidade sociohistórica, criando, ao mesmo tempo, mecanismos capazes de ordenar, prever, controlar e religar aquilo que foi separado (RIBEIRO, 2005, p.105).

O papel do trem no cinema em nossa investigação deve levar em conta esses mecanismos, enfatizando a modernidade como um lugar da experiência da fragmentação. O trem é composto por compartimentos especializados, onde a cabine do maquinista, os vagões de carga e suas especificidades funcionais, assim como as diferentes classes sociais viajando em carros segmentados, são alguns exemplos dessa configuração. Ao mesmo tempo, o trem cria espaços de reunião como o vagão-restaurante, por exemplo. Esses elementos partidos e interligados passeiam pelos filmes de diversas formas. As estações também são separadas por distâncias e ligadas por linhas de comunicação (telégrafo) e por outras de menor estrutura, que dão suporte à viagem das composições, abastecendo e apoiando a relação de partida e chegada entre as estações principais e secundárias.

2.1 O CINEMA E A FERROVIA NO FORTALECIMENTO DO ESTADO-NAÇÃO

Cinema e ferrovia são exemplos que podem ser relacionados ao fortalecimento do Estado-nação? Se tomarmos a “equação nação = Estado = Povo” que, segundo Hobsbawm, “vinculou indubitavelmente a nação ao território, pois a estrutura e definição dos estados eram agora essencialmente territoriais” (1990, p.32) podemos tentar responder a essa questão que nos cerca nesse momento da pesquisa. Cinema e ferrovia seriam assim espaços construídos na modernidade para consolidar e expandir o Estado.

Não à toa, os filmes dos primórdios narram visitas de estadistas e governantes, do mesmo modo que os cines jornais afirmam a nação e o seu fortalecimento, e não esquecem o “Povo”, mesmo quando “pouco é dito a respeito do que constitui um povo” (HOBSBAWM, 1990, p.32), como uma parte fundamental para a constituição do Estado nacional, com sua pluralidade de raças, idiomas e culturas. Dessa forma:

Particularmente, não há conexão lógica entre o corpo de cidadãos de um Estado territorial, por uma parte, e a identificação de uma ‘nação’ em bases linguísticas, étnicas ou em outras com características que permitam o reconhecimento coletivo do pertencimento de grupo (HOBSBAWM, 1990, p.32, grifo do autor).

Por sua vez, Otto Bauer nos diz que “a nação tem um caráter nacional. Mas esse caráter nacional significa apenas uma comunhão relativa de traços no modo de comportamento de cada indivíduo” (2008, p. 47).

No filme de John Ford, “*Cavalo de Ferro*” (*Iron Horse*), de 1924, que conta a história da criação da ferrovia transcontinental norte-americana, observamos uma sequência em que os trabalhadores que realizavam essa construção decidem entrar em greve, por conta

das más condições de trabalho e pela falta de pagamento. Esses operários eram compostos por grupos de diferentes nacionalidades. A resolução do conflito, com o encerramento da greve e a volta ao trabalho, se dá em função de Mirian, a filha de um dos donos da ferrovia, que intervém junto aos trabalhadores. Ela pede para que eles voltem ao trabalho de maneira educada, o que os surpreende, pois eram constantemente maltratados pelo capataz da ferrovia. O filme de Ford é mudo. Nas cartelas com os letreiros que indicavam as falas dos personagens, observamos que Mirian se dirige de maneira gentil e solícita. Diz a primeira cartela com a sua fala:

“- Homens, este grande trabalho depende de vocês!

-Pela causa de seu país, peço a vocês para finalizar isso! ”. (O CAVALO DE FERRO, 1924, 37:27)

Ao solicitar à volta ao trabalho, no que é atendida por Tony, o líder dos operários, percebemos que ela os “inclui” no projeto de nação, como cidadãos americanos e não como estrangeiros que eram. Os trabalhadores então embarcam no trem que vai levá-los ao ponto onde retomarão a construção da linha. Nesse sentido, é interessante uma retomada a Bauer para que situemos, sob outra ótica, como o autor pontua o papel e a luta dos trabalhadores:

de todos os movimentos históricos que produziram a moderna nação da era capitalista, de longe o mais importante foi o movimento dos trabalhadores. Seu simples efeito direto foi imenso. Foi ele que conseguiu, através de sua luta, uma redução da carga horária de trabalho [...] lhes elevou os salários para um nível em que o extremo empobrecimento físico e mental não os excluísse por completa da comunidade cultural da nação (BAUER, 2008, p.51).

Essa extensa obra ferroviária, realizada com os esforços de um grupo de trabalhadores de diferentes nacionalidades, uniu dois polos, da costa leste para a costa oeste, cruzando todo o interior do território norte-americano, numa das mais importantes realizações modernas do século XIX nos Estados Unidos.

A construção de ferrovias faz parte de um projeto de desenvolvimento proposto pelo ideal progressista, que “permitiu a muitas cidades do interior as quais assistiu um imenso desenvolvimento populacional e econômico” (FURTADO, 2013, p.25), unindo territórios, aproximando distâncias e intensificando avanços econômicos e sociais por onde os trilhos passavam.

No longa-metragem de Sérgio Rezende, *“Mauá, o imperador e o rei”*, de 1995, é narrada a história do Barão de Mauá, empresário e banqueiro, liberal e abolicionista, um brasileiro do Segundo Império. O filme conta sua vida e seu trabalho e como se tornou um dos mais influentes industriais do Império e da República. Nessa narrativa vemos o processo

de construção da primeira ferrovia do nosso país¹, implantada por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. A ferrovia construída por Evangelista com recursos estrangeiros (e contando também com a ajuda do governo) é considerada como o marco inicial dos transportes ferroviários no Brasil. Da mesma forma as indústrias, que ele conheceu em viagem à Inglaterra e de lá trouxe para o Brasil, com a intenção de desenvolver a economia num modelo de capitalismo de produção em série. Nesse longa-metragem vemos uma ideologia capitalista que pretendia reproduzir no Brasil o modelo de uso de tecnologias modernas já utilizadas na Europa e nos Estados Unidos.

No período em que o Brasil se torna independente de Portugal e entra em sua era Imperial, Caio Prado Júnior observa que acontece uma “LARGA EXPANSÃO das forças produtivas e o progresso material a que assistimos nos últimos decênios do Império ainda se ativarão mais com o advento da República” (2008, p. 207, grifos do autor). Essa proposta de desenvolvimento baseada em investimentos realizados com a pretensão de aumentar a produção interna brasileira nos indica uma visão capitalista por parte do Império. Associamos esses fatos ao “progresso da técnica moderna”, como propulsor desse aumento de produção e, entre eles, destacaríamos “os transportes ferroviários e marítimos indispensáveis para a movimentação através de grandes distâncias, dos volumes imensos da produção agrícola do país” (2008, p. 208).

Durante o Segundo Império, mais exatamente no ano de 1850 que, de acordo com Boris Fausto, foi “o ano de várias medidas que tentavam mudar a fisionomia do país, encaminhando-o para o que então se considerava modernidade. ” (2006, p.197), observamos muitas mudanças, entre elas, a extinção do tráfico de escravos, a promulgação da Lei de Terras, a centralização da Guarda Nacional e a aprovação do primeiro Código Comercial que:

trazia inovações e ao mesmo tempo integrava os textos dispersos que vinham do período colonial. Entre outros pontos, definiu os tipos de companhias que poderiam ser organizadas no país e regulou suas operações. Assim como aconteceu com a Lei de Terras, tinha como ponto de referência a extinção do tráfico (2006, p.197).

Dessa maneira, esboçava-se um projeto de modernização do Brasil, pelos ideais capitalistas, que promoveram avanços econômicos, políticos e sociais, criando na sociedade brasileira daquela época, a possibilidade de experimentar novos processos em decorrência da

¹ “Esta estrada de ferro que se abre hoje ao trânsito público é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso”. Esta declaração foi feita por Irineu Evangelista de Souza perante o Imperador D. Pedro II ao inaugurar, no dia 30 de abril de 1854, o primeiro trecho de linha férrea no país. Chamada inicialmente de Estrada de Ferro Petrópolis, ligando Porto Mauá a Fragoso, no Rio de Janeiro, contava com uma extensão de 14 km e sua chegada a Petrópolis, transpondo a Serra do Mar, ocorreu somente em 1886” (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2014).

implantação dessas medidas com o interesse de desenvolvimento nacional, que pretendiam adequar o Brasil na modernidade que surgia materializada nos avanços tecnológicos e econômicos provenientes desses acordos.

Boris Fausto atenta que, “um decreto de junho de 1852 concedeu ‘privilégio de zona’ e ‘garantia de juros’ às empresas ou pessoas que se dispusessem a ligar a Corte, por estrada de ferro, aos pontos mais convenientes das províncias de Minas Gerais e São Paulo” (2006, p. 198, grifos do autor), o que reforça o desejo de transformação dos caminhos imperiais em novos traçados que melhorassem os deslocamentos dos produtos e dos integrantes da Corte. O privilégio de zona “importava na proibição de outra empresa ferroviária estabelecer-se a menos de trinta quilômetros de cada lado da linha construída” e, com a garantia de juros, o “governo imperial assegurava o lucro dos empreendedores, em caso de resultados adversos” (2006, p. 198). Medidas que possibilitavam implantar e assegurar o processo de desenvolvimento da economia nacional, tendo a ferrovia com um importante meio de transporte do progresso pretendido.

Com a tecnologia ferroviária, era possível “superar os inconvenientes resultantes de caminhos precários e das cargas em lombo de burro, que encareciam custos e dificultavam um fluxo adequado dos produtos” (FAUSTO, 2006, p.199). A construção de caminhos por onde a produção poderia ser escoada com mais eficiência era uma necessidade desse modelo econômico, uma vez que possibilitava um aumento dos lucros em decorrência da diminuição do tempo das viagens dos produtos e do aumento da capacidade de transporte da carga produzida, principalmente pelas lavouras de café, na época, o principal produto de exportação brasileiro, com as suas lavouras concentradas nessa faixa do território nacional. Com a ampliação das áreas cultivadas de café, intensificando essa cultura pelo interior do Brasil, a ferrovia teve um papel importante nessa expansão, pois era um meio de transporte capaz de realizar esse processo de maneira lucrativa devido as suas características operacionais.

Na República, promulgada em 15 de novembro de 1889, a política desenvolvimentista, iniciada no Segundo Império, ganha força. Desse modo, no aspecto político, de acordo com Caio Prado Júnior, acontece uma crise, com o rompimento dos “quadros conservadores dentro dos quais se mantivera o Império apesar de todas as suas concessões”, tendo sido provocada pelos “interesses privados” que agiam em prol de suas pretensões comerciais, como os “principais eixos das atividades políticas...” (2008, p. 209).

Nesse cenário de transformações políticas e econômicas em breve serão criadas as bases que levarão ao desenvolvimento industrial no Brasil, isso ocorre em função da pretensão da classe burguesa (que via a criação de indústrias como o melhor investimento

para o seu capital). E também do governo republicano, que pretendia desenvolver o Brasil, nos moldes das repúblicas europeias e dos Estados Unidos.

Em Ghirardello vemos que “o Brasil principia o século XIX com poucos caminhos terrestres importantes”, essa afirmativa leva em conta “a dimensão do país, o grande número de cidades situadas junto à costa, e mesmo o desinteresse da Coroa Portuguesa”, condições que favoreciam as ligações por via fluvial e, especialmente, marítimas” (2002, p. 17). Observamos ainda que “a ligação terrestre com essa segregada porção do território nacional, contudo, teria que esperar aquela que seria considerada uma das maiores invenções da era industrial: a estrada de ferro” (GHIRARDELLO, 2002, p. 18). Desse modo, percebemos que a construção das ferrovias facilitou a futura ligação dessas porções de terras distantes que se ressentiam de caminhos estruturados que possibilitassem o escoamento de sua produção agrícola. A ferrovia com sua capacidade de transportar grandes cargas foi um importante instrumento nesse processo de desenvolvimento nacional. No filme de Sergio Rezende, vemos que a perspectiva “progressista” do Barão de Mauá tinha como pretensão transformar o modelo econômico do império brasileiro, através das novas máquinas modernas, que eram a base do desenvolvimento vivido na Europa e nos Estados Unidos. A intenção de Irineu era implantar indústrias e realizar a consequente transição de um modelo econômico baseado no extrativismo, na agricultura e pecuária, para um modelo industrial moderno.

No filme, o modelo que nos é apresentado, proposto por Mauá, encontrou resistência das oligarquias rurais que constituíam a base política do Império. Em uma sequência inicial assistimos uma interpelação sofrida por Irineu (quando ainda era jovem e sonhava com o progresso capitalista do Brasil), por parte do senador Visconde de Feitosa, um personagem que representava o pensamento da elite e que influenciava nas decisões imperiais, buscando atender seus interesses. O diálogo transcrito a seguir acontece depois da liquidação das ações do Banco do Brasil, do qual Irineu já era acionista. A cena exemplifica bem as supostas diferenças entre os pontos de vista do pensamento conservador, exposto pela fala do Visconde, e o pensamento moderno proposto por Mauá.

- Eu vejo que o senhor está cheio de entusiasmo e energia. Jovens assim é que podem dar uma excelente contribuição ao Império.
- Eu pretendo trabalhar muito pelo progresso do nosso país.
- O trabalho pode ser dispensável. O importante são as ideias.
- Permita-me discordar senhor, mas foi graças ao trabalho que eu consegui comprar as ações, eu trabalho desde os nove anos.
- Mas agora felizmente o senhor pode comprar uma fazenda e ter um bom lote de escravos e fazer com que eles trabalhem para o senhor.
- Escravos não. Não vejo a hora de acabarmos com essa aberração.
- Essa aberração é o Brasil meu rapaz. Acabar com os escravos é acabar com o império. Tudo aqui depende deles.

- Mas é uma desumanidade. São homens como eu e o senhor.
- Sim, são como nós. Eles têm cabeça, tronco e membros, mas não pensam como nós.
- Penso que a escravidão é um atraso. Os ingleses aboliram a escravidão de suas colônias e progrediram.
- Agora vejo que o senhor está decididamente convertido à cartilha liberal dos ingleses.
- Se eles conseguiram tornar o seu país uma potência, podemos fazer o mesmo com o Brasil.
- Eu nunca tinha visto um caixeiro que pensasse. Diga-me uma coisa rapaz, se você fosse Deus, o que é que você daria ao Brasil?
- Ferro.
- Ouro não seria melhor?
- Já tivemos ouro demais e não prosperamos.
- Só ferro então?
- Ferro, carvão, indústrias, livre comércio E meios de transporte para fazer circular toda essa riqueza. É com isso que eu sonharia Visconde.
- Esse país tem um imperador e todos os sonhos devem subordinar-se ao sonho do imperador.
- Eu vou lhe dar um conselho rapaz. Sincero. Não sonhe não. Viva! Vá fazer os seus negócios e ganhar dinheiro se for possível. Essa é a melhor maneira de você servir ao seu país. E de não viver um pesadelo. (MAUÁ..., 1999, 29:30').

De acordo com um estudo que analisou a importância da estrada de ferro para o desenvolvimento do Brasil, no qual foram investigadas duas das mais importantes malhas ferroviárias nacionais, em Minas Gerais e Goiás, percebemos a importância desse meio de transporte, em uma melhora significativa no escoamento da produção do interior do país. Segundo Pablo Luiz de Oliveira Lima:

Foram escolhidas duas companhias ferroviárias construídas nessa região entre 1881 e 1930 para estudo de caso: a Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) e a Estrada de Ferro Goiás (EFG). Seus trilhos formaram um eixo de integração ferroviária entre Angra dos Reis, RJ, e Patrocínio, MG, com diversas ramificações pelo oeste mineiro. Esse canal de comunicação e transporte de mercadorias, pessoas e hábitos culturais, foi fundamental para a integração da parte ocidental de Minas à economia nacional e ao mercado mundial (2003, p.10).

Em 1907, nos primeiros anos da República brasileira, uma grande estrada de ferro resolveria uma questão diplomática que envolvia os direitos territoriais da região do estado do Acre. Essa ferrovia tinha por finalidade fazer valer um tratado internacional assinado por Brasil e Bolívia. Ao longo das negociações, entre essas duas nações foi elaborado o Tratado de Petrópolis (RIBEIRO, 2014), onde ficou acordado o compromisso brasileiro de construir com a estrada de ferro, um caminho que possibilitaria o escoamento da produção boliviana e brasileira de borracha, chegando até Porto Velho e de lá seguindo via fluvial até o Oceano Atlântico pelo rio Amazonas.

O historiador e fotógrafo Boris Kossoy (2012, p.8) comenta sobre a construção dessa ferrovia, como “uma empreitada de gigantes levada a cabo entre 1907 e 1912 e que custou a vida de milhares de trabalhadores vitimados pela malária, disenteria e outras moléstias tropicais” e reforça a dificuldade de se implantar uma ferrovia no meio da floresta amazônica. Com a crise da borracha, proporcionada pela pressão do mercado asiático sobre o nosso produto, a ferrovia entra em desuso e aos poucos vai sendo desativada. Hoje ela é tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e conserva em sua biografia e ruínas a memória de um período importante da história brasileira, evidenciando a participação da ferrovia na construção da soberania nacional.

Hobsbawm por sua vez argumenta que “a característica básica da nação moderna e de tudo o que a ela está ligado é sua modernidade” (HOBSBAWM, 1990, p.27), o que entendemos ser a integração de todos os avanços tecnológicos desenvolvidos e aplicados no crescimento econômico e social do Estado e de seus habitantes, proporcionando uma mudança no modo de vida desses indivíduos, através do ideário de progresso que era cultuado naquele período, seja nas grandes cidades ou nas zonas rurais e suas cidades menores.

Tom Gunning (2001) refere-se ao termo “modernidade” como um período de transformações intensas no modo de vida do indivíduo que vivia nas grandes cidades, constantemente afetado por recentes e inéditas experiências sensoriais oriundas dos avanços tecnológicos provenientes da industrialização. Além das grandes cidades, a ferrovia também modificou o modo de vida das cidades do interior. Observamos que isso se deu de tal forma que nessas cidades, o aparato ferroviário ganhou lugar de destaque, as linhas e locomotivas cruzavam seus centros, onde ficavam, geralmente, as estações e uma parte da vida passou a se desenvolver ao redor do aparato ferroviário” (FURTADO, 2013, p.25).

Em sua análise sobre o comportamento humano, Gunning (2001) afirma que essas novas tecnologias promoveram mudanças no modo de viver do indivíduo moderno da virada do século XIX para o século XX, seja individualmente ou na sua vida coletiva, nas relações com outros indivíduos de um mesmo grupo, ou de outros grupos diferentes. Acreditamos que esta mudança diz respeito ao desenvolvimento de uma política de fortalecimento do Estado-nação em seus ideais progressistas.

O cinema americano com suas locomotivas e trilhos que vemos em “*O cavalo de ferro*” (*Iron Horse*), de John Ford, filme que retrata delicado momento das ferrovias nos EUA, é um exemplo da utilização da máquina cinematográfica como instrumento de realização dos ideais nacionalistas sobre os indivíduos que a constituem. Nesse longa-

metragem percebemos que em meio ao maior conflito interno da sua história², os Estados Unidos uniram-se territorialmente, em virtude do pensamento de seu presidente Abraham Lincoln, que imaginava uma integração do território americano, possibilitando o progresso nacional pelos trilhos dessa ferrovia. Em Asa Briggs e Peter Burke vemos que

o momento mais dramático da história das ferrovias norte-americanas foi a colocação de um marco dourado no chão onde duas locomotivas se encontrariam, uma vindo do Leste, a outra do Oeste, marcando a conclusão da primeira estrada de ferro transcontinental, em 10 de maio de 1869 (2004, p.129).

O filme de Ford (que usa as locomotivas de fabricação originais que participaram do encontro das duas linhas), de certa forma nos convida a pensar uma memória – via cinema – sobre o fortalecimento do Estado e de suas maquinarias e maquinações do moderno e do progresso.

Nos créditos iniciais, apresentado em cartelas, vemos que o filme foi revisado pelo “*National Board of Review*”, órgão regulador para a produção de filmes, criado por produtores como Thomas Edison e as produtoras Biograph e a francesa Gaumont, fundada em Nova York, no ano de 1909. Nossa percepção é a de que a inserção dessa cartela, com esses dizeres, sugere a intenção, por parte de Ford, de reforçar o caráter histórico de seu filme. Em outra cartela de apresentação, lemos: “Em honra e memória do engenheiro escocês George Stephenson e aos homens que o seguiram desde a Inglaterra para abrir a primeira linha férrea em 1825, a atmosfera e a história da construção da primeira ferrovia transcontinental americana que aqui se relatam são verdadeiros”. Esses dizeres evidenciam o propósito de dar mais uma vez um caráter oficial à narrativa. Numa das sequências do filme, observamos a presença do Estado americano, caracterizada em uma de suas mais importantes figuras, o presidente Abraham Lincoln, assinando o decreto para que a obra seja iniciada.

Nesse sentido, verificamos nessa obra de ficção o uso da ferrovia pelo Estado, como forma de reforçar o seu ideal progressista e de integração territorial.

Em Vertov e seu “*Um homem com uma câmera*” (1929), percebemos que é mostrada uma busca pelo moderno por intermédio de um Estado revolucionário. No filme circular de Vertov, o aparecimento de um trem muda o ritmo da cidade, que primeiro aparece lentamente e depois se torna agitada. O movimento do trem é buscado pela perfeição da câmera que pode ocupar todos os lugares do território, ir aonde o olho humano não consegue. Defendemos a ideia de que a sequência em que o prédio do governo se dobra sobre si mesmo

² A Guerra Civil norte-americana durou de 1861 até 1865 e aconteceu com a divisão entre os estados do sul contra os estados do norte.

simboliza o poder do Estado, que durante todo o filme tem suas instituições mostradas para o espectador. Desse modo, a modernidade trazida pelo homem com a câmera confunde-se com o Estado-nação. Ressaltamos que o papel do próprio cinema como braço do Estado é filmado por Vertov, na época, cineasta favorito de Lênin, mostrando o cinema a serviço da modernidade.

Ao retomar Gunning, em sua discussão da modernidade, como elemento de mudança, na experiência ocorrida na esfera produtiva da Revolução Industrial verificamos que o autor elege ainda as transformações resultantes desse processo, “pelo crescimento do capitalismo e pelos avanços técnicos: o crescimento do tráfego urbano, a distribuição de mercadorias produzidas em massa e sucessivas tecnologias de transporte e comunicação” (GUNNING, 2001, p. 39), instâncias onde poderíamos incluir a estrada de ferro como “a primeira imagem totalmente desenvolvida dessa transformação da experiência”, pois “incorpora o realinhamento complexo de práticas que a circulação moderna acarreta” (GUNNING, 2001, p. 40).

Ao citar o historiador Wolfgang Schivelbusch, Gunning chama a nossa atenção para o fato de que “a estrada de ferro não apenas dependeu da produção industrial, mas também permitiu a sua expansão, com amplas redes para o transporte de matérias-primas e mercadorias e a reestruturação do espaço rural e urbano como local de circulação” (2001, p.40). Essa reestruturação é uma das marcas de uma política de Estado que se expandia e que tinha, na ferrovia e no cinema, lugares de circulação; um de corpos e mercadorias, o outro de linguagens e signos.

Podemos observar consequências das mudanças instituídas pelo progresso na vida dos indivíduos, que se dividiam em classes sociais cada vez mais demarcadas pelos ajustes capitalistas, assim como também observamos alterações nos transportes como meios de circulação de mercadorias e pessoas, como fatores que contribuíram para esses efeitos sobre a sociedade. Também percebemos as transformações na estrutura do espaço rural, com a utilização de máquinas a vapor, ilustrando o aumento da produção agrícola, como marcas que reforçam a afirmação levantada por Schivelbusch, em algumas passagens no filme de Terrence Malick, “*Dias de Paraíso*” (*Days in Haven*, 1978), em que um casal de jovens golpistas, Bill (Richard Gere), e Abby (Brooke Adams) e a irmã pequena de Bill, Linda (Linda Manz), que vivem na Chicago do início do século XX (1916) e decidem partir em busca de novas oportunidades em outros lugares. O filme é narrado pelas memórias de Linda, que nos conduz por essa história, ao contar os últimos acontecimentos da vida dos três juntos.

Na abertura do filme são apresentadas diversas fotografias, artifício que espelha problemas sociais decorrentes do progresso que transformava a sociedade naquele período moderno. As imagens revelam o contraste entre a grande cidade e suas realizações e o cotidiano dos seus indivíduos de classe proletária; a circulação dos bondes elétricos nos trilhos de uma rua ainda enlameada pela terra do chão e a água da neve derretida, num contraponto entre o moderno e o antigo; um operário ajustando uma grande roda de uma engrenagem industrial; uma fila de trabalhadores em frente a um estabelecimento em busca de emprego. Uma imagem do presidente norte-americano Woodrow Wilson, acenando com sua cartola para uma suposta multidão ou eleitores, como se estivesse num palanque de campanha. Com essa apresentação, o diretor evidencia pelo poder da imagem fotográfica, o que Susan Sontag intitula de “uma interpretação do mundo” (2004, p.17), numa apresentação de recortes do modo de vida das grandes cidades, transformadas sob os efeitos do progresso trazido por suas indústrias, o que “propiciou os usos sociais para as atividades do fotógrafo” (SONTAG, 2004, p.18). Imagens fotográficas que atestam e reforçam costumes e experiências sociais dos indivíduos e suas classes. Varais com roupas penduradas em linhas que cruzam a rua, unindo pequenos edifícios dispostos frente a frente, numa materialização da vida urbana sugerindo uma crise habitacional.

A primeira imagem em movimento do filme é um plano geral de Bill caminhando pelo pátio de uma indústria, onde se percebe a grandiosidade dessa construção. A cena é confrontada com o que vem a seguir, num plano mais próximo, em que Abby e um grupo de mulheres e crianças aparecem remexendo um monte de material descartado, ao lado de um córrego de águas sujas, saindo de canos, representando o descarte da água utilizada nas máquinas que movem aquela indústria. Na cena seguinte estamos dentro da fábrica e observamos trabalhadores braçais abastecendo com carvão as fornalhas que geram o calor necessário para esse funcionamento. Bill é um deles, observamos que ele se desentende com o encarregado de supervisionar esse trabalho. Bill agride o homem e foge.

Os três personagens (Bill, Abby e Linda) iniciam então uma viagem em busca de novas aventuras e oportunidades. O início dessa viagem é apresentado em uma cena em que se vê a imagem de um pátio ferroviário, com linhas de trilhos bifurcados, sugerindo a abertura de outros caminhos para o maquinista, ao mesmo tempo em que indica outras possibilidades de deslocamento para os três personagens. Ao fundo dessa imagem observamos vagões estacionados. Bill, Abby e Linda entram em quadro, correndo na direção desses vagões. No plano seguinte já aparecem embarcados em um trem em movimento, que leva, além deles, muitos outros indivíduos. Todos viajam no teto do vagão.

Um momento marcante dessa viagem é a imagem do trem em que os personagens estão embarcados, passando por uma ponte férrea, algo que pelo posicionamento da câmera – não vemos a base da ponte – sugere a grandiosidade de sua arquitetura. Consideramos essas construções como marcos do evento da estrada de ferro, onde seria possível associar a grandeza de sua engenharia – que possibilita a passagem da composição ferroviária por um caminho, antes difícil de ser realizado – e a arquitetura empregada na sua construção, com suas ferragens trabalhadas esteticamente e dispostas de maneira funcional, permitindo a sustentação dessa estrutura. Essa ponte serve como exemplo, de outras estruturas ferroviárias, “construídas como se fossem durar toda a eternidade, seus elementos físicos transmitem a sensação de permanência e longevidade. É essa a sensação que transmite sua estética” (FURTADO, 2013, p.26). Associamos a imagem da ponte férrea, com o que Benjamin elege como “o protótipo de uma obra de arte cuja recepção se dá coletivamente” (1994, p.193): e relacionamos essa construção como uma maneira de representação dos avanços da engenharia moderna daquela época. De acordo com Paul Virilio, “a matéria fornecida pela arquitetura para a recepção simultânea é aqui: a matéria total do materialismo histórico que empresta seu sentido, sua dimensão, ao tempo, à história, mas também ao espaço” (1993a, p.56), como uma forma de consolidar os ideais progressistas do Estado, reforçando sua presença através de obras estruturais, com conceitos estéticos e funcionais modernos.

Em outra sequência importante para a nossa análise de “*Dias de Paraíso*” vemos a imagem de uma capa de jornal, do dia 7 de outubro de 1916, com a notícia de que o presidente dos Estados Unidos, Woodrow Wilson³, visitaria o condado, na região em que se encontra a fazenda onde Bill e Abby conseguiram emprego na colheita de trigo. Essa visita seria realizada numa “*whistle stop tour*”, conforme a manchete de capa dessa edição do jornal. Essa prática de campanha política consistia de uma viagem sem paradas, em que os candidatos percorriam distâncias a bordo do trem presidencial, visitando pequenos povoados do interior do território nacional, com o intuito de reforçar a sua imagem e marcar a presença do Estado. Nessa sequência de passagem do comboio presidencial, os personagens principais, Bill, Abby, Linda e o fazendeiro, proprietário da fazenda onde trabalhavam, encontram-se bem vestidos, acenando à beira da linha, no momento em que a composição ferroviária passa,

³ Em 1917, o presidente Wilson, depois de declarar “Hollywood uma ‘indústria essencial’, para os interesses econômicos e políticos dos Estados Unidos, criou o Foreign Film Service, por considerar o cinema como o mais alto meio de disseminação da inteligência pública e, por falar uma linguagem universal, se presta significativamente para a apresentação dos planos e propósitos do país” (EPSTEIN, 2008, p. 93, grifo do autor). Essa intenção por parte do governo do presidente Wilson, tinha a finalidade de fortalecer o mercado externo de exibição para a indústria americana e a consequentemente difusão da cultura e da política norte-americana através do cinema.

com sua locomotiva, levantando uma grossa coluna de fumaça, puxando o carro onde viajava a comitiva presidencial, iluminado pelas luzes internas que nos permitem vislumbrar a silhueta desses passageiros. Essa sequência do filme, filmada com a câmera posicionada na planície, ao lado da linha férrea, traz consigo um ponto de vista aberto, revelando a amplitude dessa passagem, algo que nos faz vislumbrar o quão distante da civilização que habita as cidades esses personagens estariam.

Esse uso do trem pelo Estado, como um meio de circulação capaz de o projetar para os lugares mais distantes de seu território, também remete para o que Benedict Anderson diz sobre os limites nacionais, pois a “nação limitada [...] possui fronteiras finitas, ainda que elásticas” (ANDERSON, 1991, p. 33). Nesse caso, elas precisam ser visitadas para serem demarcadas por essa presença, reforçando o caráter nacional dessas fronteiras. Observamos nessa sequência a ferrovia auxiliando o Estado na criação da identidade e da soberania nacional. A fronteira entre nações estabelece divisões territoriais e políticas e determina a necessidade de afirmação de cada lado, no que se refere à proteção e à conservação. Desse modo, essas necessidades seriam supridas pelo Estado com a sua presença.

Além de demarcar a presença do Estado e do progresso que constituía sua política nas regiões interiores do território norte-americano, a estrada de ferro e o vapor que a impulsionava foram determinantes para o aumento da produção agrícola e, conseqüentemente, para o desenvolvimento da economia capitalista, como fatores que transformaram os Estados Unidos na maior potência econômica do século XX. Podemos associar a isso o fato de que o uso da malha ferroviária expandiu a política econômica pelo imenso território norte-americano, tendo sido importante para o fortalecimento da identidade nos indivíduos que habitavam aqueles lugares distantes, criando nesses habitantes o sentimento de pertencimento a uma nação.

Até voltar para a metrópole, com seus novos e velozes sistemas de circulação, aonde, como vimos anteriormente em Gunning, o delineamento dramático da modernidade se dá com base em um:

colapso das experiências anteriores de espaço e de tempo por meio da velocidade; uma extensão do poder e da produtividade do corpo humano e a conseqüente transformação deste por meio de novos limites de demanda e perigo, criando novas formas de disciplina e regulação corporais com base em uma nova observação (e conhecimento) do corpo (GUNNING, 2001, p.40).

E a vida que corria nas grandes metrópoles daquele período seria pela primeira vez levada ao cinema pelo documentário de Walter Ruttmann, intitulado “*Berlim, Sinfonia da*

Metrópole” (*Berlin, die Sinfonie der Grosstadt*, 1927), representando “a primeira tentativa de tomar e de fixar a própria metrópole como tema, utilizando-se de recursos expressivos e estilísticos próprios de uma cinemática de vanguarda que pudesse traduzir o que a vida sensória metropolitana tinha de específico” (DI COLA, 2013, p. 154). A especificidade da vida na metrópole – marcada pelas condições que o Estado-nação (ou ao menos em seu ideário) iria estabelecer – tem em filmes que mostram a cidade como algo sinfônico, os requisitos necessários para essa realização. Mostra-se a cidade a partir do movimento. Acelerado. Ritmado. Conduzido. O regente-diretor se torna ou personifica o governante, ou figura máxima desse Estado-nação. Os transeuntes representam a massa, símbolo do amorfo e do desordenado dentro do Estado-nação daquela modernidade. Curioso notar que a grande sinfonia da cidade de Berlim é um filme a serviço do próprio Estado.

Em Leila Beatriz Ribeiro, observamos que:

A modernidade também não se representa fora do espaço da cidade, da circulação das mercadorias e dos corpos, do treino dos estímulos e dos olhos, do exercício do consumismo. A metrópole moderna irá surgir assim, como um campo de luta para a definição do papel do indivíduo, alguém que emerge neste cenário com uma nova proposta histórica; a instalação de um novo espírito. Por sua vez, esse novo espírito, em busca de uma nova relação determinada pelas práticas funcionais do trabalho, vê emergir a massa, com formato indiferenciado e amorfo, exercitando seus desejos e aspirações no cinema (2005, p.107).

Nesse filme documentário, classificado nas vanguardas como *city symphony* ou sinfonia da cidade, mostra-se a vida na Berlim do ano de 1927, em que vemos o progresso e suas maiores expressões personificadas nas máquinas e mecanismos, como algo capaz de simbolizar a modernidade daquele período. O movimento acelerado do trânsito de automóveis, bondes, ônibus e pessoas pelas ruas e avenidas da cidade. A vida cotidiana dos indivíduos de diferentes classes sociais e suas diferentes ocupações. As vitrines e publicidades. As máquinas que movimentavam as fábricas que produziam as mercadorias, bem como os serviços que eram consumidos por esses indivíduos. Os elevadores, o telefone, o sistema de transporte e de limpeza pública. Os símbolos do Estado enfatizados e documentados.

Outros exemplos como a arquitetura moderna e o crescimento da cidade, assim como a construção do metrô berlinense, também sublinham o patrimônio com que a arte cinematográfica tentava lidar. Um dia na metrópole do nascer do sol quando a cidade e seus cidadãos ainda dormiam, até o cair da noite e suas horas de diversão. O filme se passa em cinco atos e em cada um deles vemos a vida cotidiana dessa metrópole em um ritmo sempre acelerado, tendo o trem como principal condutor dessa velocidade.

Chegamos à Berlim nas primeiras horas do dia. Chegamos de trem e somos apresentados a uma cidade ainda adormecida e deserta, como nas fotografias de Eugene Atget, que retratavam a Paris do final do século XIX. A velocidade da viagem é acelerada pela montagem do filme e também pelo movimento do trem. Vemos a cidade, seus subúrbios, indústrias e casas na beira da linha férrea.

A câmera embarcada no trem nos permite vislumbrar a paisagem de maneira diferente, sob uma ótica da velocidade, recurso que imprime um ritmo notadamente caracterizado pela aceleração da vida, pela vigência da modernidade e do progresso. As estações de trem e seu fluxo de passageiros em trânsito mostram o ritmo acelerado dos deslocamentos dos indivíduos e de seus grupos, em uma vida cotidiana marcada intensamente pela exigência do aproveitamento do tempo moderno capitalista.

A grande estação central, com sua arquitetura, é um dos símbolos da grandeza da ferrovia, pois congrega a estrutura necessária para o acontecimento desse meio de transporte em todos os seus fins. Observamos a sua participação nesse processo, pensando o trem na categoria de acelerador das questões cotidianas, como um agente do progresso, responsável pelo novo ritmo de vida dos indivíduos das grandes cidades, da velocidade e de sua percepção pelo indivíduo moderno, e ainda, como um agente da fragmentação da identidade por esses processos tecnológicos.

Observamos também a necessidade de uma integração do indivíduo moderno aos mecanismos operacionais dessa força, que exige “pontualidade, calculabilidade, exatidão” devido às práticas capitalistas, operando na maneira de participar do indivíduo e de seus grupos e que “são introduzidas à força na vida pela complexidade e extensão da existência metropolitana” (SIMMEL, 1967, p. 15). Sob esses conceitos incorporados de Simmel, analisamos o filme de Ruttmann, como um documento representativo da sociedade berlinense dos anos 1927 e de seu desenvolvimento, todo ele pautado pelo modo de vida que se configurava naquela época. Nele podemos atestar a participação do trem e da ferrovia nesse processo.

Com Giddens, ao observar que “a modernidade é inerentemente globalizante” (1991, p.60), fazemos uma relação com o que observamos em “*Berlin*” (1927) e “*Dias de Paraíso*” (1978), percebendo uma ligação entre os efeitos oriundos do progresso, nesse caso, observado como marcas “características das instituições modernas”. Na verdade, uma sociedade não significa um “sistema limitado”, sendo esse conceito substituído

Por um ponto de partida que se concentra em analisar como a vida social é ordenada através do tempo e do espaço – na problemática do

distanciamento tempo-espço. A estrutura conceitual do distanciamento tempo-espço dirige nossa atenção às complexas relações entre envolvimento locais (circunstâncias de co-presença) e interação através de distância (as conexões de presença e ausência). Na era moderna, o nível de distanciamento tempo-espço é muito maior do que em qualquer período precedente, e as relações entre formas sociais e eventos locais e distantes se tornam correspondentemente “alongadas” (GIDDENS, 1991, p.60).

Observamos a ferrovia transportando trabalhadores, seja entre a grande cidade e o interior, levando a mão de obra para a colheita de grãos, como em “*Dias de Paraíso*” – indivíduos que se tornarão mercadorias e produtos a serem consumidos internamente; e exportados como moeda, intensificando as relações comerciais e as estendendo para além das fronteiras nacionais –; como também, internamente, na “*Berlin*” de Ruttmann, alongando-se as relações por meio das linhas ferroviárias e do próprio trem. Esse sistema moderno de produção e locomoção que a ferrovia ajudou a desenvolver contribuiu para o que atualmente chamamos de globalização, algo que, de acordo com Giddens,

se refere essencialmente a este processo de alongamento, na medida em que as modalidades de conexão entre diferentes regiões ou contextos sociais se enredaram através da superfície da Terra como um todo. A globalização pode assim ser definida como a intensificação das relações sociais em escala mundial, que ligam localidades distantes de tal maneira que acontecimentos locais são modelados por eventos ocorrendo a muitas milhas de distância e vice-versa (1991, p.60).

Ainda em continuidade com o pensamento do mesmo autor, vemos que “os estados soberanos, supõe-se, emergem primeiro como entidades amplamente separadas, tendo controle administrativo mais ou menos completo no interior de suas fronteiras” (GIDDENS, 1991, p.61), o que sugere que a presença do trem presidencial, levando o presidente Wilson para localidades distantes do território nacional, reforça a soberania do Estado, na figura de sua autoridade maior, percorrendo suas distâncias e afirmando sua autoridade. Se em “*Dias de Paraíso*”, (1978) o Estado se personifica no presidente, em “*Berlin*” (1927), as massas (entrando e saindo dos trens nas estações), a velocidade e os movimentos traduzem o espírito da modernidade, a comunicação massiva e a informação, transformando os hábitos e modos de vida.

Os efeitos da modernidade são sentidos em “*Berlin*” como uma homenagem e afirmação ao progresso, um processo que se intensificava e ganhava contornos desenvolvidos pelas máquinas, pelo avanço impulsionado pelos meios e ao mesmo tempo pela cidade que se transformava em função dos ditames do Estado-nação. O fortalecimento do Estado Nacional, no filme de Ruttmann e em outras sinfonias urbanas, impulsionado pelas aventuras das

máquinas, possui no trem e na câmara embarcada como passageiro, uma nova experiência do tempo e do espaço. O trem passeia por Berlim, mas já podemos antever uma metrópole globalizada. Para Kracauer, o filme “sob uma república estabilizada, não é outra coisa que um insubstancial conglomerado de partidos e ideais” (KRACAUER, 2010, p.175), o que indicia o cinema como um meio de divulgação e de afirmação desses ideais políticos.

2.2 OS INDIVÍDUOS SOB OS EFEITOS DAS TRANSFORMAÇÕES ORIUNDAS DA MODERNIDADE

O cinema e a ferrovia, como duas importantes invenções da modernidade, propiciaram profundas transformações na maneira de viver do homem moderno, que teve a sua percepção de tempo e espaço alterada pelos estímulos provocados pela aceleração da velocidade que essas invenções trouxeram para a vida nas grandes cidades.

Assim, o espírito moderno se carrega das transformações vertiginosas que se deram nas cidades. As marcas desse espírito são percebidas no âmbito que expressa o mais importante dos elementos humanos, sem dúvida, sua experiência espaço-temporal (FURTADO, 2002, p.41).

A constituição dessa sociedade moderna se dá em virtude de “intervenções no espaço urbano” onde o “planejamento reflete as discussões sobre os projetos dessas sociedades”. (FURTADO, 2002, p.42)

Os indivíduos estavam sendo influenciados por uma grande variedade de novos estímulos, que produziam novas experiências e novas sensações. E as máquinas eram as responsáveis por esses estímulos. “A modernidade, em resumo, foi concebida como um bombardeio de estímulos” (SINGER, 2001, p.116). Observamos assim, a formação de um mundo sensorial fantástico, em que os indivíduos se depararam com um aumento do estímulo nervoso, abrindo espaço para novas percepções da realidade. Michael Davis, em 1910 (um nova-iorquino adepto do movimento de “reforma social”), usou o termo “hiperestímulo” para “descrever o novo ambiente metropolitano” (SINGER, 2001, p.119). O indivíduo urbano seria dessa forma um grande consumidor das novidades produzidas pelas máquinas e divulgadas pelas diferentes formas de publicidade que também não param de surgir em cartazes e jornais impressos.

De acordo com Ribeiro,

Com um ritmo frenético, no meio de turbulências, barulhos do tráfego, sinais de trânsito, placas, vitrines e anúncios, a cidade se torna um local hiperestimulado, forçando o indivíduo a viver em um espaço bombardeado de impressões, choques e sobressaltos. A velocidade e a aceleração impelem cada vez mais às massas a se adequarem ao ritmo e aos horários prementes, impostos pela linha de montagem (2005, p.108).

Observamos ainda, em Singer, que “a imprensa ilustrada oferece um registro particularmente rico de fixação da cultura nos ataques sensoriais da modernidade” (2001, p.119), um argumento exemplificado por importantes publicações da época, como a revista “*Life*”, em uma edição de 1909, intitulada “*Cidade de Nova York: Ela vale a Pena?*”, em que vemos cenas desenhadas retratando acidentes fatais com bondes e grupos de indivíduos, representando a massa constituinte dessa sociedade em estado de pânico, decorrente da violência de tais choques.

Com o cinema, os espectadores começaram a divisar a sociedade, que por vezes se apresentava na tela, sendo intermediada por mecanismos óticos e posteriormente sonoros, captando e projetando imagens em movimento, o que favoreceu a criação de estímulos e efeitos que demandavam desses espectadores, conforme já apontado anteriormente, um tipo de atenção aguçada para a compreensão do que estava se passando na tela (BENJAMIN, 1994). Nesse sentido, “o cinema é a forma de arte correspondente aos perigos existenciais mais intensos com os quais se confronta o homem contemporâneo” (BENJAMIN, 1994, p. 192, grifos do autor); dessa forma, relacionamos o mito criado sobre a primeira aparição de um trem projetado numa tela de exibição cinematográfica, com a sensação de pânico que esse evento teria causado na plateia, presente na primeira sessão de cinema realizada pelos irmãos Lumière.

Leo Charney (2001) observa que Benjamin aponta para um conceito de cinema, ao associá-lo à vida moderna, em sua “mudança repentina constante” e “das sensações efêmeras acentuadas que atingem o sujeito moderno com grande intensidade”, provocando nesses indivíduos “o momento do choque”, algo que “trazia à sensação, e depois à consciência, a instantaneidade do momento presente, mesmo quando passava” (CHARNEY, 2001, p. 394). No momento em que o espectador/sujeito vislumbrava as imagens em movimento do cinema, experimentava “o reconhecimento tangível da presença do presente”, em um instante fragmentado e fugaz.

De acordo com Charney, “nessa simbiose entre a possibilidade de um instante sensório e sua evanescência igualmente potente, o cinema tornou-se a forma de arte definidora da experiência temporal da modernidade” (2001, p. 395), provocando seus espectadores de maneira intensa e fragmentada, pela apreciação de imagens em movimento e troca constante de espaço-tempo. Nossa leitura é a de que filmes com trens redimensionam essa experiência de tempo da modernidade. A Berlim que vemos pela lente de Ruttmann, embarcada no trem que chega à cidade no alvorecer de um dia, permite-nos vivenciar essa simbiose sugerida por Charney; isso ocorre por conta da velocidade das imagens, que passam

na tela como se fossem vistas pelo passageiro, que vislumbra a paisagem pela janela do trem, sob o efeito transitório do que Schivelbusch descreve como “percepção panorâmica” (apud GUNNING, 1995, p. 58).

Essa velocidade sentida pelo passageiro do trem permite ao sujeito (embarcado em suas composições) uma nova experiência, em contraste com a do antigo viajante, “o passageiro de trem não pertence mais ao mesmo espaço que os objetos percebidos: o viajante vê os objetos, as paisagens etc., através da máquina que o move pelo mundo” (SCHIVELBUSCH apud GUNNING, 1995, p. 58). Dessa forma, o espaço experimentado pelo viajante agora é outro, embarcado no ambiente interno da máquina. Os vagões que transportavam os passageiros se deslocam sobre os trilhos colocados no espaço natural, por onde o viajante de outrora se deslocava em outros meios de transporte.

Ressaltamos também a fixidez de uma câmera (que espera pela chegada do trem, parada na plataforma de embarque da estação), sendo ali colocada de tal maneira que provoca uma nova percepção dos acontecimentos por parte do espectador. O movimento da chegada do trem – em uma velocidade que vai diminuindo à medida que se aproxima –, excita e causa espanto nos espectadores, nesse caso, em função do efeito visual que a profundidade de campo origina com essa perspectiva. Foi o que ocorreu com as pessoas presentes no salão do café, em que a exibição dessas imagens inaugurais acontecia, “segundo vários historiadores, os espectadores pularam em suas cadeiras, ou gritaram, ou levantaram-se e correram para fora do auditório (ou os três sucessivamente)” (GUNNING, 1995, p.52).

Esse mito fundador faz parte ainda de uma construção memorialística acerca da relação do cinema com a memória individual e coletiva. De acordo com Tom Gunning, “esse público histórico, em pânico, forneceu as bases para posteriores mitos sobre a essência da história do cinema e do poder da imagem cinematográfica” (1995, p. 52), experiência que nos diz sobre o filme como uma obra capaz de reproduzir a realidade e impactar o espectador, causando o efeito sugerido nas imagens como um fato possível de acontecer:

Assim pensado, o mito do terror inicial define o poder do filme como um realismo sem precedentes, como a destreza em convencer os espectadores de que a imagem móvel era, de fato, palpável e perigosa, vindo em direção a eles com um impacto físico. A imagem ganhou vida, devorando com sua força inexorável qualquer reflexão sobre a representação – o imaginário é percebido como real (GUNNING, 1995, p. 52).

Benjamin discute as diferentes possibilidades de entendimento e de realização pelo caráter técnico e de reprodução, nas novas manifestações artísticas oriundas da modernidade, principalmente a fotografia e o cinema. Para ele, o cinema e seu produto, o filme, podem ser

considerados “uma criação da coletividade” (BENJAMIN, 1994, p.172), tanto na sua concepção como na sua exibição. Isso nos permite entender que o modo de produção cinematográfico, dividido em equipes, em que cada uma delas desempenha uma função própria, e na conclusão do mesmo, momento em que será realizada a montagem de tudo o que foi executado pelos diferentes setores, resultando em um produto final, a ser copiado e distribuído para exibição em lugares distintos, visto por várias pessoas ao mesmo tempo, o que reforça a sua função coletiva.

Em sua fase inicial, como um mecanismo de entretenimento visual, o cinema cria nos seus primeiros espectadores a sensação ilusória de continuidade de uma ação, algo que se desenrola em sincronismo temporal e espacial, através de um efeito de ilusão ótica que “sublinha o papel problemático que a ‘ilusão perfeita’ desempenha na recepção estética tradicional” (GUNNING, 1995, p. 53, grifo do autor).

Benjamin afirma ainda que “uma das funções sociais mais importantes do cinema é criar um equilíbrio entre o homem e o aparelho” (BENJAMIN, 1994, p.189). Esse equilíbrio seria possibilitado pelo “modo como o homem se representa diante do aparelho” e como “ele representa o mundo graças a esse aparelho”. O cinema e sua câmera registram não apenas a vida cotidiana, mas também a maneira como o homem se identifica e interpreta esse cotidiano moderno, permitindo vislumbrar através de seu mecanismo, desde os grandes anseios, até os mais importantes detalhes dessa vivência moderna. Para Benjamin,

Através dos seus grandes planos, de sua ênfase sobre pormenores ocultos dos objetos que nos são familiares, e de sua investigação dos ambientes mais vulgares sob a direção da objetiva, o cinema faz-nos vislumbrar, por um lado, os mil condicionamentos que determinam nossa existência, e por outro assegura-nos um grande e insuspeitável espaço de liberdade (1994, p.189).

Assim como o cinema, a ferrovia já possibilitava uma nova impressão de tempo devido ao aumento da velocidade nos seus deslocamentos, o que provocou nos seus passageiros novas sensações relacionadas com essa nova experiência.

Isso é perceptível em Philippe-Alain Michaud, citando um texto de Kracauer, de 1932, onde o sociólogo critica as exposições fotográficas, segundo ele como “estáticas e convencionais” e elege o cinema como uma “modalidade de mostra” (2014, p. 46). Numa transcrição do texto, vemos que para Kracauer,

Elas [as fotos] (...) se parecem meio rígidas, como que imobilizadas, isso sem dúvida se explica pelo fato de nosso modo de ver ter sido transformado pelo cinema. Este nos habituou a não mais considerarmos os objetos de um ponto de vista fixo, mas a girarmos em torno deles e escolhermos livremente nossas perspectivas (apud MICHAUD, 2014, p.46).

Ele nos diz que com o advento do cinema, a fotografia, antes uma técnica inovadora, começa a ganhar um aspecto de passado, “como uma forma que começa a se tornar histórica” (KRACAUER apud MICHAUD, 2014, p.46). Ainda faz uma associação entre a estrada de ferro e a fotografia, como agentes de um progresso que vai se tornando ultrapassado, uma vez que relacionam cinema e avião, como os dois meios de transporte e comunicação que sucederam a fotografia e o trem no processo de modernidade, da virada do século XIX para o século XX. No trecho a seguir, esse pensamento de Kracauer é reforçado:

A estrada de ferro e a fotografia: as duas são contemporâneas e aparentadas pelo fato de o desenvolvimento de ambas estar concluído e construir há muito tempo a base de novos avanços. Hoje estamos desvinculados dos trilhos, do mesmo modo que estamos desligados da imobilidade, outrora indispensável para a máquina fotográfica (apud MICHAUD, 2014, p. 46).

O cinema é uma técnica que deriva da fotografia e sua capacidade de imprimir o movimento do dia a dia acabou por trazer uma nova percepção da realidade, transformando nossas sensações e experiências em virtude dessa capacidade. Em 1932, os avanços tecnológicos do aparelho fotográfico já permitiam a fixação do movimento nas fotografias e a estrada de ferro exercia um papel significativo nos meios de transportes de produtos e passageiros, o que o mantinha como um importante meio de transporte de massa.

Philippe-Alain Michaud reforça essa impressão quando argumenta que o cinema e sua câmera em movimento nos fazem contemplar e criar essa nova percepção do “aparelho do mundo, transformado pelo cinema em construção de imagem” (MICHAUD, 2014, p.167); alterando o que aqueles indivíduos tinham como referência do mundo social, por intermédio do movimento proporcionado pela tecnologia do cinema.

De acordo com Kátia Maciel, no cinema contemporâneo, as novas tecnologias de realização transformam o dispositivo cinematográfico, possibilitando outras experiências através do cinema, que antes se limitava à participação do espectador, ganhando outros contornos, sendo ele agora não mais um simples espectador, mas um “participador⁴”. Essa nova maneira de interação com o meio cinema o incluía na obra, que sem a sua participação não existe. Esse cinema que integra o espectador em sua realização seria nomeado por Maciel de “Transcinema”, e definido como “uma imagem que gera ou cria uma nova construção do espaço-tempo cinematográfico”, como “imagens em metamorfoses”; ou ainda como “formas híbridas entre a experiência das artes visuais e do cinema na criação de um espaço para o

⁴ Termo criado pelo artista plástico Hélio Oiticica para designar uma nova função do espectador, que deveria assumir uma função participativa na obra, que sem a sua presença não existiria.

envolvimento sensorial do espectador”, representando “o cinema como interface, como uma superfície em que podemos *ir através*” (2009, p. 17, grifo da autora).

Esse cinema contemporâneo pensado por Kátia Maciel abandona o modelo fundado na “literalidade e linearidade clássicas” – presente no estilo do primeiro grande diretor de cinema, D.W.Griffith – e do antigo dispositivo cinematográfico e suas convenções (imobilidade, sala escura, arquitetura clássica); ele refaz a postura do espectador como um “participador, que se enuncia não mais como um sujeito imerso na experiência das imagens, como aquele que está *diante de* tal qual o sujeito renascentista, e sim como aquele que está no *meio de*, como nos sistemas de realidade virtual” (2009. p. 18, grifos da autora). Essas diferentes possibilidades provocam diferentes reações e experiências, pois produzem:

Uma *imagem-relação*, que é, como definida por Jean-Louis Boissier, uma imagem constituída com base na relação de um espectador implicado em seu processo de recepção. É a esse espectador tornado participador que cabe a articulação entre os elementos propostos (MACIEL, 2009, p. 18, grifo da autora).

Relacionamos essa participação sugerida por Kátia Maciel, com uma citação feita por McLuhan, em que se vê:

Em 1911, Henri Bergson, em sua *Evolução Criativa*, causou sensação ao associar o processo mental com a forma do cinema. No ponto extremo da mecanização, representado pela fábrica, pelo filme e pela imprensa, os homens pareciam livres para ingressar num mundo de espontaneidade, de sonhos e de singulares experiências pessoais graças ao fluxo de consciência, ou cinema interior (1964, p.332).

Adiante veremos que um mecanismo de exibição, idealizado em 1904, já sugeria essa participação do espectador de cinema. Isso porque embarcado num vagão de trem parado – e estruturado de tal modo que proporcionava os sacolejos característicos do trem em movimento –, esse espectador experimentava uma nova forma de exibição. Essa maneira de exibição, conhecida como “*Hale’s Tours*”, já era um prenúncio dessa interação entre espectador/participador que Kátia Maciel investiga.

Por sua vez, Paulo Bruscky convida-nos a participar de um experimento que conjuga o cinema e a ferrovia através de uma situação em que o passageiro do trem, de dentro do vagão em movimento, aprecia imagens de radiografia colocadas entre os trilhos. A essa proposta ele chama de “Cinema de Inversão”, consistindo da seguinte mecânica:

A projeção será a inversão do processo cinematográfico normal, ou seja, transformar os espaços entre os dormentes do paralelo dos trilhos em fotogramas fixos e o projetor (trem) em movimento. [...] e a projeção das imagens será feita através de uma abertura feita no piso do mesmo [...] (BRUSCKY, 2013, p. 33).

O que também que nos remete a outro ambiente e outra postura tanto no cinema como no trem.

Desse modo, assistimos o ambiente urbano moderno intensamente narrado pelo filme de Ruttmann (1927), anterior ao de Vertov, em que a Berlim desse período (e seus cidadãos) exemplificam a organização social que transcorria pelas ruas, avenidas e aparelhos estruturais citadinos – como os mecanismos ferroviários – entendidos como importantes suportes da vida acelerada nas grandes cidades.

Assim, do plano de um relógio numa torre, referência temporal dos cidadãos (na imagem esse relógio marca cinco horas da manhã), passando em seguida para imagens das ruas, ainda desertas, sob as primeiras luzes do alvorecer (determinando a urgência dos deslocamentos das diferentes classes sociais para mais um dia de trabalho), temos a marcação do que para Norbert Elias seria a função dos relógios: medidores do tempo e reguladores dos “processos físicos que a sociedade padronizou, decompondo-os em sequências-modelo de recorrência regular, como as horas e os minutos” (ELIAS, 1998, p. 7). Essas funções aliadas aos processos físicos ajustam os limites de operação das máquinas e das tarefas em tempos precisos. O mesmo autor continua argumentando que:

Os relógios exercem na sociedade a mesma função que os fenômenos naturais – a de meios de orientação para homens inseridos numa sucessão de processos sociais e físicos. Simultaneamente, servem-lhes de múltiplas maneiras, para harmonizar os comportamentos de uns para com os outros, assim como adaptá-los a fenômenos naturais, ou seja, não elaborados pelo homem (ELIAS, 1998, p.8).

Os indivíduos urbanos são parte integrante de um conjunto de atividades e convenções que demandam seus comportamentos de acordo com o tempo e a duração de seus afazeres, sejam eles da ordem social ou da ordem das obrigações empregatícias, que sustentam as bases da sociedade moderna. Para cada deliberação, uma duração se faz necessária, duração essa regulada pelo tempo específico e necessário para a sua realização e aproveitamento. Cada atividade tem um tempo para se iniciar e para terminar. O tempo útil do dia a dia nas grandes cidades é calculado de acordo com a produção em série das indústrias, do funcionamento dos escritórios, do comércio e dos meios de transporte de massas.

Em Halbwachs, essa regulação das atividades dos indivíduos modernos se espelha na seguinte afirmação: “sou obrigado a regular as minhas atividades segundo o andar dos ponteiros de um relógio, segundo o ritmo adotado por outros e que não leva em conta as

minhas preferências” (2006, p.114). Norbert Elias chama a nossa atenção ainda para o fato de que:

O mecanismo do relógio é organizado para que ele transmita mensagens e, com isso, permita regular os comportamentos do grupo. O que um relógio comunica, por intermédio dos símbolos inscritos em seu mostrador, constitui aquilo a que chamamos tempo. Ao olhar o relógio, sei que são tantas ou quantas horas, não apenas para mim, mas para o conjunto da sociedade a que pertença (ELIAS, 1998, p.16).

Os símbolos que constituem o relógio são os numerais e os ponteiros que nos precisam as horas e os minutos. Com essas marcações, pensamos a urgência da organização temporal, em virtude das obrigações sociais que os indivíduos retratados no filme *“Berlin”* (1927), de Ruttmann, sugerem cumprir. Essa maneira representada no filme, com os cidadãos se manifestando no seu dia a dia, são interessantes para a nossa compreensão daquele período, em que o tempo social e o seu aproveitamento, representavam uma questão de grande importância para o entendimento dos efeitos da modernidade sobre aquela sociedade. Com o poder de “construção de um campo no qual a passagem dos corpos serve, ao mesmo tempo, de revelador e de medida” (MICHAUD, 2014, p.161); e fixando em seus fotogramas esses corpos, o cinema possibilita uma análise posterior a sua realização, como um documento que registra uma época e seus costumes. O filme, no ritmo acelerado do progresso metropolitano, notadamente capitalista, faz-se existir como registro e arquivo.

Simmel argumenta que em função das urgências demandadas, a vida da grande metrópole funciona numa relação de causa e efeito. Assim, “os relacionamentos e afazeres do metropolitano típico são habitualmente tão variados e complexos que sem a mais estrita pontualidade nos compromissos e serviços, toda a estrutura se romperia e cairia num caos inextricável” (SIMMEL, 1976, p.14).

No filme *“O Agente da Estação”*, (*The Station Agent*), 2003, de Thomas McCarthy, narra-se a história de Finbar McBride, um funcionário de uma pequena loja de miniaturas de trens. Ele trabalha consertando pequenas réplicas de trens e tudo o que envolve o mecanismo ferroviário nessas dimensões reduzidas. O filme se passa no início do século XXI e, de imediato, percebemos que o personagem tem um hábito característico dos indivíduos modernos do princípio do século XX. Ele usa um relógio de bolso e com ele exerce um rígido controle do seu tempo. Um dos hábitos mostrados ao longo da história é o da anotação dos horários da passagem dos trens que Finbar realiza em um bloco de papel. Ele está sempre olhando a hora em seu relógio, a fim de controlar o tempo em seus afazeres diários.

Renato Betti ressalta que “o relógio é geralmente visto como a máquina, onde pela primeira vez se manifestou a aplicação de métodos quantitativos ao estudo da natureza”

(BETTI, 1996a, p. 288) e, de acordo com Lewis Mumford, “o relógio e não a máquina a vapor é o instrumento basilar da moderna era industrial” (apud BETTI, 1996a, p.288). Com isso, consideramos a possibilidade de associar o controle do tempo, pelas engrenagens do relógio, com a questão do cronograma moderno industrial e a sua necessidade de estabelecer horários e durações para o seu aproveitamento.

O filme de Vertov, “*Um homem com uma câmera*” (1929), é descrito por Beylie, como “um filme rebelde a qualquer esquema narrativo”, cujo “pretexto é a vida cotidiana de uma grande cidade (Odessa), num dia qualquer” (BEYLIE, 1991, p. 59, grifo do autor). Sua primeira imagem é a de uma câmera em primeiro plano, vista de um ângulo baixo, enfatizando a grandeza dessa máquina. Surge de dentro dela um homem com uma câmera. Entre dois cortes consecutivos de imagens fixas de estruturas modernas da cidade de Odessa, o homem volta para dentro da câmera.

Outro ambiente que o filme projeta é o de uma sala de exibição, com sua arquitetura “herdada do teatro italiano”, algo que André Parente (2009, p. 24-25) classifica como uma das dimensões constituintes do “dispositivo cinematográfico” clássico. A sala está vazia enquanto o projetor prepara a projeção, colocando o rolo de filme no projetor. As cortinas são abertas e o público começa a chegar e a se acomodar nos assentos. A orquestra que acompanhava as sessões na época do cinema mudo está preparada para o início do evento, aguardando o começo da projeção das imagens. Ao começar a exibição, configura-se o “hábito” cinematográfico, situação que “envolve ao menos três elementos distintos: uma sala de cinema, a projeção de uma imagem em movimento e um filme que conta uma história” (PARENTE, 2009, p. 23).

Em Leila Beatriz Ribeiro, observamos que a descrição da abertura realizada por Vertov (nos seus ideais revolucionários), sugere uma participação dos espectadores mostrados nas imagens como um “experimento”:

Este, aos poucos, vai ocupando toda a sala e é composto de homens, mulheres e crianças de colo que se preparam para assistir a mais um registro de fatos executado pela câmera-olho. Percebe-se nessa altura, que o espectador participará de um “experimento”, anunciado através dessas imagens: sala de cinema, à espera do espectador; sala de cinema: cortinas se abrindo; sala de cinema: chegada do projetista, sala de cinema lotada: o público acomodado; sala de projeção: últimos retoques de preparação para a exibição do filme; sala de cinema: luzes se apagam; sala de cinema: preparação da orquestra e por fim, o filme que enche a tela com a primeira imagem de uma janela (**o processo de recepção**). Esse exibirá um filme mostrando ainda o ofício de um cineasta-engenheiro/operador de câmera (**o processo de filmagem**) e as imagens congeladas dos registros, intercaladas com imagens que mostram a montadora na sala de montagem (**o processo de montagem**) (RIBEIRO, 2005, p. 275, grifos da autora).

Ao começar a exibição (“filme dentro de um filme”), acompanhamos cenas de uma grande cidade adormecida. Vitrines de lojas fechadas, pessoas dormindo em casa e nas ruas, um banco de praça vazio. Destacam-se os meios de comunicação modernos como a máquina de escrever, o telefone e o telégrafo. Assim como o automóvel, as indústrias e suas engrenagens. Além disso, construções institucionais e prédios populares, com arquitetura neoclássica, afirmam o ideal construtivista soviético.

Sob uma óptica em que “tudo gira: a manivela da câmera e do projetor, a moviola, as rodas do trem, os carretéis das fábricas de tecido, os cilindros dos motores. Do ponto de vista da forma, o filme se dá como uma série de ciclos imbricados” (PARENTE, 2013, p. 124), retratando a vida da grande cidade em vários ciclos, como a sessão de cinema, o intervalo da jornada de trabalho, o ciclo da vida de uma pessoa. Dessa maneira, Vertov “produz uma universal variação, de forma que cada ação, cada imagem, age e reage uma em relação à outra, até onde se estende o plano da imanência” (PARENTE, 2013, p. 125), apresentando-nos a grande cidade e suas construções e vivências modernas de outra forma.

O homem (com a câmera, embarcado num carro) chega a uma estrada de ferro composta por dois caminhos paralelos. O carro (com o homem e sua câmera) atravessa essas linhas. O homem coloca sua câmera entre os trilhos de uma das linhas. O trem se aproxima. O ritmo da troca de imagens aumenta, de acordo com a aproximação do trem.

Essas movimentações são iniciadas, simbolicamente, pela velocidade do trem e são apresentadas pelas imagens do cinema, acelerando cada vez mais as imagens com a variação da velocidade de projeção, até o final, narrativa imagética que é reforçada pelos comentários de Claude Beylie: “De manhã, a cidade acorda, os proletários correm para o trabalho, as máquinas põem-se em movimento, as ruas se animam, a agitação urbana torna-se cada vez mais febril [...]” (1991, p.59).

Em “*Era uma vez no Oeste*” (*Once upon a time in the West*) (1968), de Sergio Leone, assistimos na primeira sequência do filme, um tratamento acerca da duração nessa abertura, de maneira que o passar do tempo é percebido pelo espectador de forma contínua e lenta. Nessa construção narrativa desenvolvida por Leone, em que a lentidão dos acontecimentos é reforçada pelo tempo de espera do trem, que está atrasado em duas horas (essa informação é anotada pelo agente da estação, em um quadro de avisos); ao mesmo tempo, Leone nos apresenta a três personagens, situando-nos nessa temporalidade da ação que se desenrola.

Além das imagens, intercaladas entre grandes planos gerais e *close-ups*, o diretor trabalha com o som, de maneira que ambos – imagem e som – causem uma sensação de suspense e tensão, enquanto aguardamos pela chegada do trem. A posição da câmera nos grandes planos, buscando uma perspectiva que se assemelha a da câmera colocada na plataforma de La Ciotat, pelos irmãos Lumière (embora o ambiente seja diferente), aumenta o efeito de profundidade com esse posicionamento. Esse ritmo lento, proposto pela direção do filme, marca de maneira realista a cena, em que somos levados a observar como numa longa espera por algo que vai acontecer com a chegada do trem à estação.

Eis que o apito do trem soa ao longe. Percebemos então sua aproximação pelo som característico que a máquina a vapor ferroviária emitia. O trem se aproxima enquanto os três personagens se posicionam pelo pátio da estação. O trem aparece pela primeira vez numa imagem com a câmera colocada entre os trilhos da ferrovia, como no filme de Vertov. O trem passa por cima de nós e a sua velocidade (aumentada nesse plano) causa outra impressão de tempo, mais acelerado. Quando o trem para, a lentidão volta. O desenrolar da cena se dá de maneira lenta e compassada nesse ritmo. Após o duelo que acontece entre os três personagens que aguardavam o trem e outro personagem que desembarca na estação, a cena é encerrada com o girar da roda de uma caixa d'água, vagorosamente.

O contraponto entre a velocidade do trem que se aproxima (após escutarmos o seu apito) e o ruído da roda rangendo suas engrenagens (em uma lentidão reforçada pelo som vagaroso que esse ranger produz) direciona a nossa atenção para uma análise das consequências que o advento da ferrovia (e uma de suas principais características, o movimento em uma velocidade aumentada) trouxe para a vivência dos indivíduos em diferentes espaços, como a grande cidade e o interior.

Essa questão que confronta os dois ajustes de tempos analisados – o movimento acelerado do progresso e a (aparente/suposta) lentidão do passado –, é demarcada e experimentada pelos indivíduos daquela época, sob os efeitos das novas experiências que transformavam seus comportamentos, seja de maneira individual ou coletiva.

Como um meio de transporte de massa, a ferrovia, veloz, pontual, com locais e estruturas construídas para a sua realização, interferiu no modo de vida das sociedades, que fizeram uso de seus atributos, em função de suas características operacionais, possibilitando a sua utilização por um grande número de indivíduos, ao mesmo tempo, o que tornou a sua funcionalidade coletiva e transformadora de hábitos.

3. DAS IMAGENS INAUGURAIS AO FORTALECIMENTO DE UMA INDÚSTRIA

Nesse capítulo discutiremos a transição de um cinema atrativo para um cinema narrativo. De um modelo no qual as sensações e as nuances perceptivas davam as cartas (primeiro cinema), para outro, atrelado a uma lógica industrial, fordista (cinema hollywoodiano). De um “cinema de atrações”, termo cunhado por Gunning e que se resolve como “um cinema de instantes”, que “não desenvolve situações” (1995, p.56), para um cinema puramente dos acontecimentos de uma história. Do instante à montagem, a arte cinematográfica e o espaço ferroviário se conectam.

Dessa forma, vamos investigar como se deu essa fusão – atravessando momentos dos primórdios do cinema, com seus filmes emblemáticos, até a consolidação da indústria do

cinema –, naquilo que vai se desenvolver e ficar mais conhecido como Hollywood e seu modelo clássico-narrativo, capitalista e de entretenimento. O surgimento do mecanismo cinematográfico como uma nova maneira de diversão para o indivíduo daquele período faz enorme sucesso de público, desde o seu princípio, pois, “reunia, na sua base de celulóide, várias modalidades de espetáculos derivados das formas populares de cultura” (COSTA, 2005, p.11) e possibilitava o desenvolvimento de uma indústria de entretenimento que ia se estabelecendo nas primeiras décadas, do século de maneira muito intensa nas nações capitalistas ocidentais.

Já célebre na história do cinema, o filme dos irmãos Lumière, “*A chegada do trem na estação*”, para Luiz Garcia, “um registro doméstico” (VIEIRA JÚNIOR, 2011, p. 101), foi o primeiro contato do público com o cinema. George Sadoul (1963) descreve o trajeto da locomotiva avançando sobre o público. “Identificavam assim a sua visão com a da máquina: a câmara era, pela primeira vez, uma personagem do drama” (SADOUL, 1963, p.50). Como observamos anteriormente, Gunning entende essa identificação, como algo que ocorre através de um “mito do espanto”. Partindo dessa questão identificamos na descrição de George Sadoul, sobre o filme dos irmãos Lumière, alguns aspectos que reforçam essa perspectiva analisada por Gunning (1995).

Neste filme, Louis Lumière utilizara todos os recursos de uma objectiva de grande profundidade de campo. Vê-se primeiro a estação vazia (plano geral) e um ferroviário fardado a passar com um carrinho. Depois aparece, no horizonte um ponto negro que aumenta rapidamente; logo a locomotiva ocupa a tela quase toda [...] abrem-se as portas. Os passageiros descem ou sobem. No meio destes, os dois involuntários jovens protagonistas do filme: um jovem camponês provençal [...] e uma linda rapariga, toda vestida de branco. Esta hesita com uma timidez natural quando repara na máquina, e passa-lhe a frente (SADOUL, 1963, p.50).

Sadoul afirma que toda a ideia de planos, pontos de vista e câmera fixa se originam dessa sequência. Este filme do primeiro momento do cinema, quando ainda era uma maneira de atração, sem pretensões narrativas antecede a criação da indústria cinematográfica, estabelecendo assim uma memória do próprio cinema, ajudando-nos a problematizar o fato de que grande parte dos filmes que se relacionam de alguma forma com o trem e a ferrovia ali identificam a sua “origem”, sendo o ponto inicial dessa “rede de trilhos que o cinema percorreu onde se modulou como instrumento social, econômico, cultural e político” (VIEIRA JÚNIOR, 2011, p. 101).

Mas antes de nos determos numa discussão sobre essa indústria cabe uma breve incursão acerca das máquinas, mecanismos e artefatos que antecedem e marcam esse período analisado.

3.1 AS MÁQUINAS CELEBRADAS COMO MARCOS DA MODERNIDADE

De acordo com o sociólogo Anthony Giddens, “a característica principal do industrialismo é o uso de fontes inanimadas de energia material na produção de bens, combinado ao papel central da maquinaria no processo de produção” (1991, p. 53).

O trem como uma máquina – em sua invenção movida a vapor – é alimentada por uma fonte de energia mineral, o carvão, que abastece as fornalhas, aquecendo a água das caldeiras, gerando o vapor que se transforma em força motriz para a locomotiva que puxa a composição. A primeira utilização de um mecanismo ferroviário teria acontecido já no século XVII, quando “vagões de madeira, circulando em trilhos de madeira, são utilizados em minas de carvão do norte da Inglaterra” (ASSOCIAÇÃO..., 2015), o que aponta para o fato de que esse transporte era realizado com a ajuda de força animal, pois os vagões de madeira eram puxados para fora das minas por cavalos. Esse mecanismo movido pela força dos cavalos foi substituído pela máquina a vapor pela primeira vez em 1804, por Richard Trevithick, embora não tenha obtido sucesso em sua tentativa “pois essa máquina mostrou-se incapaz de subir pequenas rampas por falta de peso para produzir aderência” (ASSOCIAÇÃO..., 2015). Em 1825, na abertura ao tráfego da Stockton e Darlington Railway, Inglaterra, foi empregada pela primeira vez uma locomotiva a vapor, com razoáveis condições de tração e aderência, projetada por George Stephenson, que é considerado como o patrono da ferrovia (ASSOCIAÇÃO..., 2015). A esse feito de Stephenson é atribuído o marco inicial da operação da ferrovia, impulsionada pelo vapor como sua fonte de energia motriz.

Em Renato Betti, observamos que:

A explicitação da ideia de máquina consiste precisamente nisto: que o momento da produção da energia necessária e o do seu controlo se cindem em duas operações separadas. A moderna concepção da máquina [...] manifesta-se nesse sentido (BETTI, 1996b, p.492).

“Uma ‘máquina’ pode ser definida como um artefato que realiza tarefas empregando tais fontes de energia como os meios de suas operações” (GIDDENS, 1991, p.53, grifo do autor). Para Richard Sennett, “o maior dilema enfrentado pelo moderno artífice-artesão é a máquina. Seria ela uma ferramenta amistosa ou um inimigo substituindo o trabalho da mão humana? ” (2013, p.97). Betti afirma que: “Discutir a organização subjacente aos instrumentos técnicos e

que os distribui e classifica em vários grupos significa em grande parte percorrer a história da evolução e das relações do homem com as suas construções materiais” (1996b, p. 490).

A máquina inventada pelos Lumière – o cinematógrafo – era movida por uma manivela acionada pela mão do seu operador, fazendo girar o mecanismo de troca dos fotogramas, rodando o filme em seu interior. Citando Leroi-Gourhan, Betti nos direciona para a separação entre “gesto e utensílio”, quando, “a força motriz abandona o braço humano, a mão gera o processo motor, e depois se separa da máquina.” (1996b, p.492).

No modo de fazer funcionar o cinematógrafo, vemos que esse processo não era possível, pois dependia da mão do operador para continuar funcionando. Essa força gerada pelo gesto fazia movimentar internamente o mecanismo que realizava a troca dos fotogramas onde eram impressas as imagens. No processo inverso, de projeção dessas imagens, reveladas e copiadas positivamente, esse movimento se repetia, acionando a manivela que fazia passar o filme por uma lâmpada que projetava as imagens em uma tela. Como observamos em Filipe Salles,

O princípio de captação de imagem no cinema é regido por um sistema mecânico presente nas câmeras de cinema conhecido como mecanismo de TRAÇÃO, e tem como principais elementos a GRIFA e o OBTURADOR. Através deste mecanismo duplo, o filme é puxado intermitentemente, sendo que se mantém estável por uma fração de segundo e é novamente puxado numa outra fração, permitindo que a imagem seja registrada fotograficamente como uma sucessão de imagens estáveis, que ao serem projetadas por mecanismo similar, darão a ilusão de movimento (2008, grifos do autor).

Dessa maneira, o fazer cinematográfico se torna possível devido ao uso de uma máquina, operada com a utilização de uma força exterior contínua, que a faz se movimentar internamente, captando as imagens que depois serão exibidas em uma tela de maneira aumentada. Retomando Betti, vemos que um utensílio inicialmente necessitava de uma força motriz, ou um gesto para se fazer útil. A máquina inventada pelos Lumière necessitava dessa força, portanto, “o gesto motor é incorporado numa máquina que o estende e transforma, ao passo que anteriormente era ainda o braço humano que, em geral, transmitia ao motor o seu impulso.” (1996b, p.492). Poderíamos atribuir valor de utensílio ao invento dos irmãos Lumière, uma vez que posteriormente em um processo de evolução tecnológica, as câmeras de cinema passam a ser operadas por um motor, que gera a energia necessária para o seu funcionamento.

Philippe Dubois, citando Jean-Pierre Vernant, afirma:

só foi possível haver *technè*, no sentido clássico (notadamente entre os gregos), no âmago da concepção fundamentalmente instrumentalista das

atividades de produção humana. É neste sentido que o termo *technè* corresponde estritamente ao sentido aristotélico da palavra arte, que designava não as ‘belas artes’ (acepção moderna da palavra, que surge no século XVIII), mas todo procedimento de fabricação segundo regras determinadas e resultantes na produção de objetos belos ou utilitários (DUBOIS, 2004, p. 32, grifos do autor).

Associamos esse pensamento aos inventos criados por nossos antepassados com o intuito de melhorar suas condições de vida. Já no século XIX, pensaríamos a invenção do cinema – materializado no cinematógrafo – como uma das maneiras de expressão humana incluída nas categorias de objetos materiais, ao que Dubois chamaria de “artes mecânicas” e que seriam a “pintura, arquitetura, escultura.” Outra categoria seria a da ordem do intelecto, “produzida pelas chamadas ‘artes liberais’ do trívio, (dialética, gramática, retórica)” (2004, p.32, grifo do autor). O cinematógrafo e o seu produto, o filme, podem ser vistos como algo mecânico na sua realização e intelectual na sua exibição. Uma máquina produzindo narrativas, imaginação e memórias.

No filme de Buster Keaton “*A General*” (*The General*), de 1926, que se passa no início da Guerra Civil americana, observamos o conflito que se desenvolve dramaticamente dentro de uma locomotiva, chamada “General”, que é uma das duas grandes paixões do seu maquinista, Johnny Gray, interpretado pelo próprio Buster Keaton. A outra paixão de Gray é Annabelle Lee. Quando a guerra começa seguindo os passos do pai e do irmão de sua amada Annabelle, Johnny tenta se alistar no exército confederado, mas é rejeitado pelo serviço de alistamento, pois o general confederado prefere que ele fique no comando da locomotiva. Gray fica com fama de covarde perante sua amada e família. No entanto, a sua locomotiva é sequestrada por soldados da União, juntamente com Annabelle, o que faz com que Johnny Gray empreenda uma perseguição para tentar resgatá-las das mãos inimigas. Como consegue recuperar a locomotiva e libertar sua amada dos sequestradores, infringindo pesadas baixas no exército nortista, acaba sendo condecorado como herói dos Confederados.

Mesmo sendo um filme do gênero comédia, essa fita mostra o conflito entre americanos dos Estados do Sul, que queriam se separar dos outros estados do Norte dos Estados Unidos. Essa foi uma guerra civil sangrenta que terminou com a vitória do Norte e com a reunificação dos Estados Unidos da América. A locomotiva é a condutora de toda a história e podemos perceber durante o filme a importância do trem para o conflito, pois a capacidade de transporte de grandes cargas, armamentos e soldados tornam a ferrovia um aparelho importante das forças militares, que são o principal instrumento de defesa de uma nação.

Paul Virilio, citando Ortega y Gasset, afirma que: “ a força das armas não é uma força brutal, mas uma força espiritual” (VIRILIO, 1993b, p.12), e continua argumentando que,

Não existe, portanto, guerra sem representação ou arma sofisticada sem mistificação psicológica, pois antes de serem instrumentos de destruição, as armas são instrumentos de percepção, ou seja, estimulantes que provocam fenômenos químicos e neurológicos sobre órgãos do sentido e o sistema nervoso central, afetando as reações e a identificação e diferenciação dos objetos percebidos.

No filme de Buster Keaton, a locomotiva – uma máquina – é usada como instrumento de guerra, sendo apresentada pelo diretor e ator de uma maneira burlesca. Podemos perceber a sua transformação de um meio de transporte para um caráter de arma, utilizada para infringir medo nos inimigos. Dentro de uma narrativa cômica, como um instrumento de diversão, ela subverte para os espectadores o horror da guerra, em outro sentimento, o de divertimento, por intermédio de outra máquina, o cinema, “um brinquedo ótico” (BERNARDET, 2001, p. 18). Virilio vai além em sua argumentação, ele afirma: “O cinema entra para a categoria das armas a partir do momento em que está apto a criar a surpresa técnica ou psicológica” (1993b, p. 15), como mostra Buster Keaton, em sua referida obra.

Em torno desse pensamento associamos o uso do cinema e do trem como máquinas que estão a serviço do homem, participando da sua vida de maneiras distintas e características, como meios de comunicação, entretenimento e transporte.

Nesse sentido, para discutirmos os usos da máquina cinematográfica e do trem pelo homem, em situações que diferem da sua proposta fundadora, de progresso e desenvolvimento, pela ferrovia e de mero entretenimento no caso do cinema, apropriamo-nos de Renato Betti, quando nos diz que:

Uma classificação habitual tende a distinguir as máquinas a partir das suas funções no ambiente produtivo ou de vida do homem. Esta visão corresponde ao desejo de apreender os problemas humanos do maquinismo e situa-se externamente em relação às máquinas (1996a, p. 288, grifo do autor).

De acordo com Betti, “todas as máquinas são de “produção”, quer produzam divertimento [...] quer produzam sinais úteis à comunicação ou força motriz” (1996a, p. 289, grifo do autor), nesse caso, ao analisar a ferrovia, seria possível, associar essa argumentação ao fato de que ela tenha como uma de suas principais características operacionais a energia motora gerada inicialmente pelo vapor e depois pela eletricidade, o que impulsionou o transporte de grandes volumes de cargas e de passageiros.

A ferrovia se constitui de diversas outras máquinas operando em conjunto. Assim, temos diversos componentes, como o material rodante (locomotivas, vagões e carros de passageiros), as estações, pontes, pontilhões, viadutos, túneis, caixas d'água, escritórios, armazéns, os pátios ferroviários, oficinas, maquinarias, rotatórias e rotundas, além de seus equipamentos de sinalização e comunicação.

Toda essa estrutura foi erguida para que o evento do transporte ferroviário fosse desenvolvido dentro de suas necessidades operacionais, em que “a sucessão dos movimentos necessários e a sua coordenação já não são assumidas pela unidade do ser vivo, mas são por ele incorporadas na estrutura de uma construção artificial” (BETTI, 1996a, p. 292). Nesse sentido, vê-se que necessitava de uma composição cada vez mais desenvolvida para atender os anseios de uma época repleta de avanços tecnológicos, que estavam acontecendo em virtude das transformações oriundas desse período, situação em que, segundo Alexandre Koyré, “as máquinas são ‘a inteligência técnica do homem’ à qual é dada uma realização material” (apud BETTI, 1996a, p. 292, grifo do autor). A ferrovia era um importante meio de realização das novas e urgentes tarefas da modernidade, que proporcionavam à sociedade moderna uma nova experiência por meio das máquinas e seus prolongamentos na vida dos indivíduos. A invenção de novas máquinas, mais evoluídas tecnicamente, que viessem a suprir outras necessidades que a modernidade exigia, “torna-se o principal estímulo para os construtores de máquinas do século XIX”, pois “se encontram no auge da revolução industrial” (BETTI, 1996a, p. 297, grifo do autor).

Ressaltamos que se trata de um período da história moderna decisivo para o progresso e para o futuro das sociedades que experimentavam esse processo, de constantes modificações, em razão da “urgência de inventar máquinas substancialmente novas, para acertar o passo com as exigências da sociedade, que, numa espécie de corrida sem fim, as próprias máquinas continuavam a modificar rapidamente” (BETTI, 1996a, p.297). As máquinas possibilitaram mudanças no modo de vida e do trabalho das sociedades que delas fizeram uso, e agora esses indivíduos e sociedades viram-se dependentes da evolução dessas para suprir as novas demandas que o progresso necessitava e para continuar a produzir o seu desenvolvimento.

Tal desenvolvimento calcado na força das máquinas da revolução industrial – quando “o homem aprendeu a explorar e transformar as forças naturais, a utilizar a energia dos elementos, a doseá-la de maneira regular” (BETTI, 1996a, p.297) – serviu para a aplicação ao seu cotidiano de novas possibilidades criativas e de uso de tais equipamentos. Assim, sejam as

máquinas produtoras de bens e produtos, sejam os meios de comunicação, de entretenimento, de transporte, todas foram operadas pelo homem de forma direta ou indireta.

Da mão do homem surge o efeito produzido pelo funcionamento da máquina, seja o maquinista com a locomotiva, seja o cinematógrafo pelo cinegrafista. “Toda a máquina opera com duas grandezas: as forças de execução, [...] e as informações de comando, que dirigem as forças para a realização da finalidade da máquina” (BETTI, 1996a, p. 305), o que associamos ao papel de controle do homem sobre essa força mecânica ou mesmo ao uso de sua percepção para evidenciar a capacidade da máquina funcionar.

Desde sua pré-história o homem já fazia uso de simples instrumentos manuais para se proteger ou se alimentar. De suas necessidades evolutivas decorre o aperfeiçoamento desses utensílios, que vão ganhando importância em sua evolução existencial e técnica. Nesse sentido, Betti apresenta dois fatos que exemplificam bem a necessidade humana, em relação ao uso e a produção de máquinas:

A categoria *Homo Faber* introduzida por Bergson para sublinhar a importância desta atividade dá conta ao mesmo tempo de dois factos: em primeiro lugar, confronta o homem com uma natureza a compreender e a transformar, dotado de extensões das suas faculdades sensoriais e da sua força muscular; por outro, permite-lhe colocar-se como uma espécie de criador diante da matéria inanimada, capaz de nela armazenar e de lhe dar a vida da sua inteligência técnica (BETTI, 1996b, p.495, grifo do autor).

Das primeiras invenções humanas em forma de simples utensílios práticos, ao desenvolvimento de modernas tecnologias, devido à necessidade de produção, através da utilização ou moldagem de elementos encontrados na natureza, a evolução tecnológica do homem produz efeitos diretos em sua vivência. As máquinas desde sempre tiveram importância em nossas vidas e a utilização delas se faz cada vez mais necessária, em função de novas práticas da sociedade.

Dessa maneira, McLuhan observa que “a estrada de ferro não introduziu movimento, transporte, roda ou caminhos na sociedade humana, mas *acelerou* e ampliou a escala das funções humanas anteriores criando tipos de cidades, de trabalho e de lazer totalmente novos” (1964, p.22, grifo nosso). O cinema, máquina de lazer, de trabalho e de modo eminente urbano, resume essa ideia do teórico do *media*.

Na interpretação das máquinas feita por Betti, como meios de produção de divertimento, incluiríamos o cinematógrafo dos irmãos Lumière, nesse caso, como um instrumento de entretenimento e diversão, por conta da projeção de suas imagens, que tal qual

a ferrovia, promoveu uma mudança na percepção do tempo, em virtude da apresentação de imagens fotográficas, agora alinhadas em uma nova dimensão, a do movimento.

Em “*A invenção de Hugo Cabret*” (2011), de Martin Scorsese, um dos “instrumentos usados pelo homem no seu trabalho” (BETTI, 1996b, p. 490), o “autômato”, conduz-nos pela história narrada sob a intenção do personagem principal, que dá o nome à obra, no propósito de recuperar o funcionamento desse instrumento deixado como herança pelo seu pai. De acordo com Renato Betti, os autômatos são máquinas produzidas pelos homens que “deram vida à nova categoria das *máquinas*” e “tentam a simulação mesmo de comportamentos humanos muito complexos, como as atividades cerebrais” (BETTI, 1996b, p. 490, grifo do autor), numa tentativa de realizar tarefas especificamente humanas. O autômato do filme de Scorsese desenha com uma caneta de tinta num papel, reproduzindo em seus movimentos automáticos, a mecânica dessa função. Essa máquina precisa de uma chave que lhe faz movimentar as engrenagens internas que produzem o movimento de suas mãos, braços e cabeça, tentando reproduzir ao seu modo a atividade humana.

Betti direciona a nossa atenção para o significado dos instrumentos como aqueles utensílios que em seu uso possibilitam uma nova utilização “de espaço, de tempo, de força”. À luz desse conceito descrito por Betti, percebemos a similaridade entre a capacidade do cinema – de simular com suas imagens a experiência humana diária – e o uso da força do trem em suas práticas funcionais. Desse modo, o funcionamento do mecanismo cinematográfico, “procede, por analogia, de uma situação natural, que recopia a uma escala reduzida e finalizada, como quando procede a uma elaboração puramente simbólica” (BETTI, 1996b, p. 490), da vida dos indivíduos modernos, em suas “capacidades e aptidões típicas do ser humano” (BETTI, 1996b, p. 491).

3.2 DO VAGÃO-CINEMA PARA A INDÚSTRIA CINEMATOGRAFICA: AS SIMILARIDADES ENTRE O CINEMA E A FERROVIA

No final do século XIX e princípio do século XX, após profundas mudanças sociais, políticas e econômicas, estabeleceu-se a sociedade industrial com novas representações e práticas culturais. O modo de viver dos indivíduos que faziam parte dessa sociedade urbana, moderna e capitalista, estruturando-se em um modelo de produção em série e repetitivo, sofreu consideráveis transformações devido a esse novo contexto, fortemente marcado pelas novas tecnologias da época, como a luz elétrica, o telégrafo, o telefone, os automóveis, o

avião, a fotografia, o cinema e a ferrovia, que possibilitaram dentro dessa nova concepção, uma ressignificação da vida nas grandes cidades.

Segundo a historiadora francesa Françoise Choay (2011), esse momento se consolidou devido a uma “segunda revolução cultural”, que nasceu no final do século XVIII, na Inglaterra, foi chamada de Revolução Industrial e criou as bases para o desenvolvimento dessa sociedade moderna dos séculos XIX e XX.

Renato Betti ao observar as considerações de Koyré, afirma: “se o mundo antigo não desenvolveu o maquinismo e em geral não fez progredir a técnica, foi por ter considerado que se tratava de coisas sem importância. E se o mundo moderno o fez, foi porque lhe pareceu que, pelo contrário, isso era o mais importante” (BETTI, 1996a, p.295).

Por sua vez, no pensamento de Choay (2011, p.20), o “acontecimento do maquinismo” foi uma das causas dessa nova organização social, juntamente com outras “atividades e comportamentos”, principalmente por parte das sociedades europeias ocidentais, pois foi nesses países ou Estados que se estabeleceu primeiramente esse novo modo de vida.

Não somente, Choay destaca outros desdobramentos oriundos desse quadro de transformações:

Convém lembrar que, tal qual o Renascimento, essa revolução, não pode ser imputada a uma única categoria de fatores: que ela tem um conjunto de causas muito diversas, cuja interação e solidariedade conferiram-lhe sua globalidade: que ela ecoou, assim como a revolução do Renascimento, no conjunto de atividades e sociais dos países da Europa ocidental; o acontecimento do maquinismo, acompanhado pelos desenvolvimentos consecutivos da produção industrial e dos transportes ferroviários, não somente provocou o êxodo rural, a desordem dos meios de vida tradicionais, a formação do proletariado urbano, mas também contribuiu para a transformação das mentalidades (CHOAY, 2011, p.20).

Essa nova organização das sociedades, embora mais adaptada ao novo espaço urbano, ainda se ressentia de usos e costumes antigos e se apresentava agora, notadamente, mais rápida e fragmentada, provocada a todo instante por novos e intensos estímulos sensoriais. Ainda acompanhando o pensamento de Choay, a mesma cita o escritor, historiador e ensaísta escocês, Thomas Carlyle, a fim de nos mostrar que além da questão material, a subjetividade também passava por transformações:

Não é somente o mundo físico que está agora organizado pela máquina, mas também nosso mundo interior espiritual [...], nossos modos de pensamento e nossa sensibilidade. Os homens tornaram-se tão mecânicos em seus espíritos e corações quanto em suas mãos (2011, p.20).

Eric Hobsbawm (1998) afirma que, no final do século XIX, já é possível observar a existência de um mercado de massa para a produção artística e que o cinema – com suas possibilidades narrativas e com as formas de interagir de sua linguagem e de seus mecanismos de realização – viria dominar e transformar todas as artes do século XX:

O cinema, por sua vez, que dominaria e transformaria todas as artes do século XX (finalmente também via televisão e vídeo), era totalmente novo em sua tecnologia, em seu modo de produção e em sua maneira de apresentar a realidade. Trata-se, de fato, da primeira arte que não poderia ter existido a não ser na sociedade industrial do século XX e que não tinha paralelo ou precedente nas artes anteriores – nem sequer na fotografia, que podia ser considerada apenas uma alternativa ao desenho ou à pintura [...] Até agora, nenhuma arte representa tão bem quanto o cinema as exigências e o triunfo espontâneo de um modernismo artístico inteiramente não-tradicional (1998, p.332).

Assim como o cinema, um veículo novo e revolucionário foi importante agente da Revolução Cultural do princípio do século XX, a ferrovia havia sido fundamental para a Revolução Industrial, transportando as matérias-primas para as fábricas e, depois, os produtos manufaturados para os mercados consumidores. Entre esses produtos manufaturados poderíamos incluir as próprias cópias enlatadas dos filmes produzidos para atender a uma demanda cada vez maior de um mercado exibidor começando a se fazer mais presente nas cidades.

O cinema não poderia ter iniciado e desenvolvido fora da sociedade industrial do século XX. Como aponta Gunning,

O cinema instala-se nessa rede de circulação como tecnologia e indústria e também como uma nova forma de experiência. Como uma indústria de entretenimento produzida em massa, com um sistema nacional de distribuição em 1909, o comércio cinematográfico explorou as redes de estrada de ferro antes percorridas pelos circuitos de vaudeville e trens de circo (2001, p.34).

Seguindo esse pensamento, poderíamos relacionar as técnicas do fazer cinematográfico com o mecanismo ferroviário e as transformações da vida dos indivíduos nas grandes metrópoles, instâncias que aceleraram as mudanças sociais e culturais dessa nova maneira de viver metropolitana. Simmel afirma que “a técnica da vida metropolitana é inimaginável sem a mais pontual integração de todas as atividades e relações mútuas em um calendário estável e impessoal” (1967, p.17). Dessa forma, o trem não só intervém nessa nova organização, como também se torna protagonista de inúmeras histórias no cinema.

Importante ressaltar que o trem passa a fazer parte e também assume o papel de instrumento para a captação daquilo que o cinema tem de mais específico – o movimento –, quando sobre ele é acoplado à própria câmera, no propósito da realização de tomadas que

evidenciam a imagem em movimento, produzindo o que é chamado no vocabulário técnico cinematográfico de *travelling*.

As locomotivas não cessam de varar as telas e os operadores, logo seguidos pelos espectadores, instalam-se nos vagões. Os primeiros *travellings* laterais (então chamados panoramas) são tomados das portas. Os operadores de câmeras mais intrépidos se prendem na frente das máquinas e filmam a paisagem devorada pela velocidade (TOULET, 1998, p. 107).

A utilização da câmera em movimento – presa a um suporte que a faz percorrer distâncias, em “carrinhos montados sobre trilhos, seguindo o modelo do trem” (JULLIER; MARIE, 2009, p. 33) – possibilita outra maneira de perceber o espaço, sob uma influência direta da velocidade. A importância desse novo fator é destacada por Beatriz Furtado: “o impacto da vida moderna com o advento do cinema também pode ser compreendido pela tradução do tempo real que o movimento fez parecer possível” (2002, p. 45). Segundo Gunning, “a imagem ganhou vida, devorando, com sua força inexorável, qualquer reflexão sobre a representação – o imaginário é percebido como real” (1995, p. 52).

Em Paul Virilio observamos que, Billy Bitzer, fotógrafo do diretor D.W. Griffith, no final do século XIX, realizou uma série de filmagens, processo que chamou de “demonstrações de movimentos”, com “pequenos filmes inspirados no trabalho dos irmãos Lumière” (1993b, p. 25). Bitzer, por sua vez, em 1898, realizou “experiências fixando sua câmera Mutograph no para-choques de uma locomotiva em alta velocidade” (1993b, p. 25). Ao analisar esse processo de filmagem, Virilio afirma que “a câmera reproduz as circunstâncias da visão comum, ela é a testemunha homogênea da ação” e que “sua força consiste em dar ao espectador uma ilusão de proximidade em um conjunto temporal coerente” (1993b, p. 25), fazendo o espectador ter uma percepção diferenciada daquele evento cotidiano, por intermédio de uma mudança perceptiva dos fatos, intensificando a relação dos indivíduos com o meio em que eles habitam.

A movimentação da câmera agora sugere outra possibilidade, a de vislumbrar as paisagens. A imagem em movimento do cinema, com sua câmera percorrendo distâncias, criou nos espectadores dos primórdios variações na percepção dos objetos e do espaço. O prédio, antes imóvel na tela, começa a ganhar contornos diferentes, pela aproximação e o afastamento da câmera que estava numa gôndola, passeando pelos canais de Veneza. Assim como depois será embarcada nos trens.

De um ponto de vista comercial, a exibição de filmes, e a consequente transformação desse evento em um mercado suscita outra possibilidade de realização do entretenimento cinematográfico. Assim, percebemos uma das primeiras invenções a estabelecer o diálogo

entre a ferrovia e o cinema, algo que ficou conhecido como “*Hale’s Tour*”. Essa atração consistia em exibições realizadas dentro de um vagão parado, mas que era movimentado por um mecanismo “que posto sob o carro reproduz os sacolejos e os barulhos de um trem em marcha” (TOULET, 1998, p.108).

Em 1904, essa forma de entretenimento passa a ser propriedade de um chefe dos bombeiros de Kansas City, George C. Hale, depois que este compra a patente de Willian J. Keefe, adaptando-a ao conceito de “vagão cinema”. Esse mecanismo, segundo Toulet, é patenteado e explorado pelos empreendedores, que posteriormente seriam os pioneiros fundadores da maior indústria de cinema de todos os tempos, Hollywood, com suas produtoras e estúdios.

É importante assinalar que essa nova atração ganharia a aprovação do público menos de uma década depois do momento em que seria considerado o marco fundador das exibições do cinema (1895), tornando-se um dos primeiros recursos tecnológicos para encantar e excitar as audiências. Todavia, excitação e surpresas não serão mais suficientes para atrair e reter o público diante de uma tela de cinema. Outro elemento deve ser adicionado ao espetáculo cinematográfico, a fim de criar um vínculo emocional mais duradouro com o espectador: a narratividade.

Flávia Cesarino Costa (1995) afirma que o período denominado “primeiro cinema” é caracterizado pela simples exibição de imagens sem nenhuma pretensão narrativa, restringindo-se a reproduções de cenas diretamente captadas do cotidiano.

Um dos primeiros filmes que assume o propósito de “contar” uma história de caráter ficcional, emancipado do efeito de “mostração” é “*O grande roubo do trem*” (1903), dirigido pelo antigo cinegrafista de Thomas Edison, Edwin S. Porter. Esse filme narrativamente pioneiro foi incluído na programação do *Hale’s Tour* de Nova York, o primeiro cinema da cidade a ter a fachada semelhante a uma estação de trem (TOULET, 1998). O filme narra “com o método da simples continuidade da ação” (REISZ; MILLAR, 1978, p. 9), o passo a passo da história de um assalto a um trem que faz o transporte de dinheiro. Os fatos desse episódio são organizados de forma a proporcionar no público uma nova percepção da experiência espaço-temporal, através de cortes e elipses que estabelecem uma interdependência entre os planos das várias linhas narrativas. Porter “demonstrou como se pode utilizar o veículo cinematográfico para apresentar o decorrer de uma estória” (REISZ; MILLAR, 1978, p. 9). Flávia Cesarino Costa detalha como essa narratividade se impõe:

Ele [o filme] é composto por uma cadeia de planos, articulados de forma a construir um espaço e um tempo homogêneos. Estes filmes convocam o

espectador a entrar num mundo imaginário onde a narrativa se desenvolve de forma autônoma e autorreferente. Uma série de procedimentos, como os dispositivos da montagem invisível e a proibição de olhar para a direção do espectador, atua no sentido de disfarçar as marcas de enunciação e a presença física do espectador. [...]. Eles [os filmes] estão inseridos num mercado de massas. É um cinema dominado agora por uma forte tendência à narração, que estrutura outra configuração da mensagem e outra experiência de recepção (COSTA, 1995, p.67-68).

Essa tentativa de contar histórias fazendo uso de recursos narrativos próprios ao cinema que se estabelecia como indústria de entretenimento acontece num período muito curto de tempo. Estas transformações “estão ligadas ao nascimento de uma nova forma de percepção diante do que se chamaria mundo contemporâneo: urbanização, industrialização, aceleração dos transportes e das comunicações, expansão da classe média”. Tudo isso configura a sociedade moderna da virada do século XIX para o século XX, “um mundo que via nascer uma outra velocidade, outras demandas, e que estava começando a gerar outros medos” (COSTA, 1995, p.6).

Esse pensamento poderia refletir em nosso tempo, percebendo-se o efeito de aceleração da vida cotidiana por conta desses fatores sociais que se tornam cada vez mais modernos e influenciadores do nosso modo de viver.

Outra questão que chama a nossa atenção é a da semelhança de termos técnicos característicos entre o cinema e a ferrovia, como por exemplo, as larguras dos suportes que regulam a distância entre os trilhos na ferrovia, com os elementos que no cinema evidenciam a largura do material sensível – a película – como suporte físico do mecanismo de realização, uma vez que é ali que se fixam as imagens. Ambas são conhecidas pelo mesmo nome, bitola. Nesse caso, observamos que as diferentes bitolas do cinema e da ferrovia permitiram diferentes usos dessas tecnologias de transporte e de comunicação, uma vez que essas diferenças tiveram usos específicos, em diferentes países que adotaram a ferrovia como tecnologia de progresso e desenvolvimento. Nos primórdios das ferrovias, cada companhia operava com uma bitola, não havendo uma integração entre elas.

A bitola de 35 mm foi a primeira a ser utilizada no cinema e foi também a que desenvolveu a produção de filmes, em caráter industrial, sendo produzida primeiramente por George Estman, fundador da Kodak, a pedido de Thomas Edison (SALLES, 2009), a fim de ser utilizado como suporte para as imagens projetadas em seu Kinestoscópio e, posteriormente, pelos irmãos Lumière, que fizeram uso desse formato para captar as imagens no cinematógrafo inventado por eles.

O formato de 16 mm, posterior ao de 35 mm, foi desenvolvido nos anos 1920, (SALLES, 2009), tendo sido idealizado para a difusão no mercado amador de filmes em outras camadas sociais, possibilitando filmagens caseiras, que viriam a ser suportes de memória para diversos grupos e indivíduos.

O cineasta brasileiro Orlando Senna faz uma curiosa associação entre o uso do formato 16 mm no cinema, com o ritmo de crescimento da sociedade, já no final dos anos 1970, quando considera essa bitola cinematográfica, como “um avanço desta expressão”, argumentando que “o progresso técnico do meio de comunicação surge por força da necessidade de sincronizar este meio de comunicação ao ritmo da sociedade”; e conclui: “parece-me que isto é aplicável ao 16mm, nas atuais circunstâncias. Esta é uma técnica que nos permite uma maior agilidade, que oferece ao cinema condições de acompanhar e pensar o mundo” (SENNA, 1978, p. 30).

Poderíamos associar essa possibilidade de vislumbrar o mundo pelos olhos e pelas mãos dos indivíduos à janela do trem? Afinal, trata-se de um recurso capaz de se aproximar da experiência proporcionada pelos novos suportes através da janela cinematográfica e também dá a abertura que delimita o formato da imagem captada pela câmera.

Em Luiz Garcia Vieira Junior, lemos que para Wolfgang Schivelbusch “a estrada de ferro representa a perda da experiência da viagem como um *continuum* espacial”, surgindo como “uma força capaz de erradicar o espaço e o tempo” e, juntamente com o cinema, “constituem uma nova temporalidade que não é dependente apenas da destruição de temporalidades tradicionais, mas também está ligada a um novo sistema de valores” (2011, p. 103, grifo do autor). Assim, a projeção de imagens em movimento, como acontece no cinema, e a observação da paisagem que se escoia em constante modificação perante o passageiro do trem, vão se constituir em duas das vivências mais excitantes dessa etapa da modernidade, assim como fonte de um novo tipo de memória, de comportamentos, hábitos e experiências, algo que – por sua vez – deve fomentar novos padrões de criação artística.

Para o sociólogo e crítico de cinema Siegrified Kracauer, “em primeiro lugar, o cinema registra fisicamente a realidade somente pelo próprio valor. Atingido pelo caráter da realidade das imagens resultantes”, nesse caso, “o espectador pode deixar de reagir a elas como reagiria aos aspectos materiais da natureza virgem”. Esse processo resultaria na “atração que estas exercem sobre a sua sensibilidade”, impelindo o espectador de cinema a “assimilar inconscientemente seus padrões indeterminados e frequentemente amorfos” (2010, p.38).

Em segundo lugar, Kracauer afirma que “o cinema expressa o mundo em movimento” (2010, p.38), o que nos permite associar o mecanismo de projeção de imagens em movimento, à velocidade do trem, despertando nesses indivíduos a ideia de que “o movimento objetivo age como estímulo fisiológico”, ele destaca:

estas descobertas vieram aumentar as exigências sobre os comportamentos fisiológicos do espectador. As formas desconhecidas que a ele se apresentam envolvem não tanto o seu poder de raciocínio como as suas faculdades de percepção. Ao despertar a sua curiosidade inata, elas o atraem para dimensões onde as impressões sensoriais são onipotentes (2010, p. 38).

Na visão de Hugo Münsterberg, filósofo e psicólogo, considerado o primeiro teórico da arte cinematográfica, o cinema seria “‘um processo mental’, onde o efeito-fi e a persistência retiniana possibilitariam no cinema, três fenômenos psicológicos: a atenção, a memória e a imaginação, e as emoções” (apud AUMONT, 1995, p. 224-225, grifo do autor). A atenção “é um registro organizado segundo os mesmos caminhos pelos quais o espírito dá sentido ao real”, a memória e a imaginação, por sua vez, “permitem justificar a compressão ou a diluição do tempo, a noção do ritmo, da possibilidade de flashback, da representação dos sonhos e, mais geralmente, da própria invenção da montagem” e, por último, as emoções, “fase suprema da psicologia, que se traduz na própria narrativa [...] que corresponde ao grau de complexidade das emoções humanas” (apud AUMONT, 1995, p. 225). Essa teoria desenvolvida por Münsterberg direciona a nossa atenção para o entendimento de que o filme não estaria nem na tela nem na película, mas sim na percepção do espectador, que de acordo com o seu conhecimento sobre o que está sendo apresentado pelo movimento da troca de fotogramas na tela, cria ou experimenta sensações, interagindo r com a mensagem passada pelo filme.

Dessa maneira, para Münsterberg, “o filme conta-nos a história humana superando as formas do mundo exterior – o espaço, o tempo e a causalidade; e ajustando os acontecimentos às formas do mundo interior – a atenção, a memória, a imaginação, e a emoção” (apud AUMONT, 1995, p. 226).

Máximo Gorki descreve a exibição dos irmãos Lumière, no Grand Café do Boulevard des Capucines, como “um cortejo de sombras” (PRIEUR, 1995, p, 29), fruto de uma invenção fotográfica criada por eles. As imagens expostas na exibição realizada pelo cinematógrafo dos Lumière criam uma sensação de perturbação nos sentidos, “acredita-se que ela quer dar qualquer aviso e que ela o envolve num incerto significado sinistro”; de tal forma que “isso enfraquece o coração: esquece-se de onde está. Ideias estranhas invadem os

espíritos; fica-se cada vez menos consciente. ” (PRIEUR, 1995, p. 30), expressando o poder psicológico da novidade que era apresentada.

Outra semelhança técnica entre a ferrovia e o cinema que merece destaque diz respeito ao movimento circular das rodas do trem e dos rolos de filmes, tanto na câmera quanto no projetor. No período do cinema analógico⁵, as cópias dos filmes finalizados eram acondicionadas em latas circulares, que continham rolos de filmes de diferentes metragens, de acordo com a duração de cada um. Esses rolos eram carregados nos carretéis dos projetores que, quando ligados e acesos, produziam um movimento circular que fazia a película rodar em seu interior, tornando visível a imagem que estava impressa nos fotogramas do filme. Um mecanismo de engrenagens que fazia girar ilusões e criar memórias. Rolos de filme, engrenagens, carretéis e seus movimentos circulares se assemelham ao mecanismo ferroviário de rolamento pelos trilhos da ferrovia. Rodas de ferro que em sua função tinham características técnicas, fazendo girar a modernidade em uma velocidade aumentada.

Para que a composição não saísse dos trilhos, causando um descarrilamento, as rodas dos trens tinham uma forma que permitia o funcionamento seguro. O rebordo ou friso⁶ assemelha-se na câmera de cinema, com a contra-grifa, elementos que funcionam como um “pino, ou pinos, que se encaixam nas perfurações do filme para mantê-lo imóvel durante o tempo de exposição” (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CINEMATOGRAFIA, [2015]), (CONTRA-GRIFA, 2015), fixando o filme na janela, impedindo que o mesmo se movimentasse lateralmente durante as filmagens, interferindo na sua fixidez e causando um efeito de movimento estranho à imagem projetada na tela. A colocação do filme na câmera passa primeiro pelo carregamento do magazine, compartimento onde se coloca o negativo virgem. Nos magazines, uma série de engrenagens circulares e dentadas possibilita o movimento da película pela janela, imprimindo as imagens. Na câmera de cinema, o movimento é sempre circular. Esse movimento interno de engrenagens circulares, pela câmera e também pelo projetor de cinema, de acordo com McLuhan, constitui-se em “um dos usos mais avançados da roda” (1964, p. 207).

Nas locomotivas, a engrenagem do rodeiro (ROSA, [2012]), realizada pelos eixos, que são formados por “um par de rodas paralelas” e dão movimento ao trem, quando comparada ao pensamento mcluhaniano, pode ser entendida como peça-chave para o

⁵ Com o advento da tecnologia digital, e “a expansão dos projetores digitais, teremos cada vez menos cópias analógicas para exibição dos filmes (são por volta de 160 mil salas de cinema no mundo todo), o que contribuirá para a antecipação do fim do uso de película como a melhor forma de se captar imagens” (BLASHIS, [2015]).

⁶ De acordo com o glossário ferroviário, o rebordo ou friso é uma “saliência lateral, interna, do aro, que impede que as rodas saiam de sobre os trilhos” (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS, [2015b]).

desenvolvimento do cinema. O movimento do trem nos trilhos, sua aceleração e a estrutura maquinaica podem ter levado o autor a considerar que:

Mediante uma enorme aceleração dos segmentos de uma linha de montagem, a câmara cinematográfica enrola o mundo num carretel e depois o desenrola e o traduz numa tela. O cinema recria o movimento e o processo orgânico levando o princípio mecânico até o ponto de reversão (MCLUHAN, 1964, p. 208).

Cinema e ferrovia faziam uso do movimento circular das suas engrenagens e rodas. No fazer cinematográfico, quando tudo está pronto para ser filmado, o diretor dá o comando: Câmera! O cinegrafista responde: Rodando! E é dada a deixa para que a cena se desenrole: Ação! E tudo ganha vida perante a máquina de cinema, pois o filme “roda” na câmara, quando essa é acionada pela mão do operador, assim como as engrenagens (que movem as rodas da locomotiva) são postas em movimento pelo maquinista, quando ele opera os comandos que fazem a máquina ganhar velocidade.

Podemos perceber as semelhanças entre os meios cinematográfico e ferroviário, através de suas engrenagens e mecanismos operacionais de realização, como integrantes de um sistema industrial e cultural, constituído de forças políticas e sociais, que ditavam as normas reguladoras da sociedade, impactando os indivíduos, tanto particularmente, como de forma coletiva.

4. A FERROVIA E O CINEMA COMO OBJETOS INVESTIDOS DE SIGNIFICADOS

Nesse capítulo aprofundamos nossa análise fílmica, a fim de ilustrar algumas ideias desenvolvidas ao longo dessa dissertação, no propósito de relacionar essa análise com importantes conceitos para a memória social. Nesse sentido, observamos em Vanoye e Goliot-Lété que como construtor de memórias, “o filme preenche uma função na sociedade que o produz: testemunha o real, tenta agir nas representações e mentalidades, regula as tensões ou faz com que sejam esquecidas” (VANOYE; GOLIOT-LÉTÉ, 1994, p. 58).

Por análise fílmica, podemos entender a descrição e o entendimento das partes que compõem a obra audiovisual em si, como elementos da ordem visual e sonora. Um filme “é constituído por um enorme número de imagens fixas chamadas fotogramas, dispostas em sequência em uma película transparente” (AUMONT, 1995, p. 19), que ao ganhar o movimento proporcionado pela velocidade constante de projeção sequencial, numa superfície plana e bidimensional – a tela do cinema – causa diversas sensações. A maneira como essas imagens são dispostas na montagem desses fragmentos, em uma sequência narrativa, sugere uma interpretação do que estamos vendo. Em Nicolas Alexandria Pinheiro observamos que “o conteúdo da trama mostrado na tela se apresenta como o principal elemento a ser considerado, pois é dele que virão as falas, os comportamentos e os gestos característicos de um contexto” (PINHEIRO, 1999, p.52).

Com Vanoye e Goliot-Lété, refletimos sobre o fato de que “a análise fílmica não é um fim em si” (1994, p. 9), uma vez que permite a existência de variados contextos institucionais, “a partir do momento em que se parte de um objeto-filme para analisá-lo, isto é, para desmontá-lo e reconstituí-lo de acordo com uma ou várias opções a serem precisadas” (1994, p. 10), mas, com a sua ajuda podemos traçar diversas considerações sobre uma determinada obra, pensando através de diferentes análises, nas diferentes possibilidades narrativas que ela pode conter.

Ao analisarmos tecnicamente o que vemos e ouvimos durante uma projeção de cinema, podemos perceber relações entre a tecnologia do fazer cinematográfico e seus significados em relação à vida cotidiana. Vanessa Schwartz (2001) afirma que a recepção da narrativa apresentada na tela do cinema,

tem que ser imaginada como uma prática cuja história pode ser entendida examinando-se, de um lado, a relação entre tecnologias e conteúdos

representados, o que produz possibilidades para a observação; e, de outro, o discurso produzido pelas experiências dessas tecnologias em um contexto específico (SCHWARTZ, 2001, p. 412).

Dessa maneira, dialogamos com os filmes propostos, apresentando, por exemplo, o trem como agente do poder do Estado e da sua política de modernidade e desenvolvimento econômico, político e social, tanto na monarquia, como na república, concedendo direitos de exploração do território nacional para as companhias de estrada de ferro, a fim de levar o “progresso” aos limites de suas fronteiras. O trem pode ser visto ainda como um acelerador das questões cidadinas, elemento importante no aumento da velocidade da vida urbana e na sua percepção pelo indivíduo moderno.

Tanto o cinema como a ferrovia serão analisados como objetos constituídos de valor e significados, inerentes a sua realização e operação, sejam eles materiais ou imateriais; elementos personificados em seus mecanismos, como semióforos, e também como representações inscritas como documentos e monumentos do período retratado nos filmes.

4.1 O TREM E O CINEMA COMO OBJETOS-SEMIÓFOROS

A partir da concepção de Pomian, podemos problematizar tanto o cinema como o trem como objetos-semióforos, já que ambos contêm como premissa a capacidade de atuarem como “um objeto visível investido de significado” (1998, p. 77). Dessa forma, o cinema e seus mecanismos, carregados de significados pelas histórias que nos contam, na medida em que seriam também objetos, materializados nas suas cópias e nas suas ferramentas de realização, “atravessados de memórias” (SILVA, 2008, p. 122); ou de acordo com Marilena Chauí, como “locais onde toda a sociedade possa comunicar-se celebrando algo comum a todos e que conserva e assegura o sentimento de comunhão e de unidade” (2006, p.12). Assim como também verificamos a presença desses significados nas construções e mecanismos ferroviários, que permitem essa comunicação entre os indivíduos que faziam uso desse meio de transporte e hoje contemplam seus maquinismos retirados de suas funções encontrando-se expostos nos museus para a apreciação.

Ao utilizar em nossa análise, as considerações de Pomian, apropriamo-nos da ideia de que os semióforos são: “os objectos destinados a substituir, completar ou prolongar uma troca de palavras, ou a conservar-lhe o vestígio, tornando visível e estável o que de outra forma ficaria evanescente e acessível unicamente ao ouvido. [...]” (1998, p. 80). Assim, por possuírem o significado e a materialidade expressos em sua constituição, representam o

evento acontecido e podemos atribuir a eles um valor de permanência, uma vez que eles carregam em sua forma, uma significação que permite mantê-los vivos na memória. Assim, o cinema teria na sua materialidade espacial e mecânica, como um dos representantes dessa categoria de objetos visíveis, o cinematógrafo, por exemplo, fabricado pelos irmãos Lumière, exposto no museu que leva o nome de seus criadores. Esse objeto, o cinematógrafo, suscita aos olhos de quem o aprecia a lembrança do período inicial do cinema, algo que para os amantes dessa arte, se espelha nos filmes silenciosos e em preto e branco. Dessa forma, o cinematógrafo, como ferramenta de captação e projeção de imagens, tem o poder de evocar aquele primeiro período e, quando exposto, adquire valor de semióforo, pois ele:

substitui alguma coisa invisível, a mostra, a indica, a recorda ou conserva dela vestígio, um semióforo é feito para ser olhado, quando não examinado nos seus mínimos pormenores. Para impor aos seus destinatários a atitude dos espectadores. Daí a escolha dos materiais e das formas susceptíveis de atrair e fixar o olhar, que, para produzirem este efeito, devem destacar-se do meio ambiente, devendo ainda, comparados aos componentes deste ser raros. Onde, e em seguida, os semióforos formarem uma hierarquia consoante a raridade dos seus materiais e das suas formas (POMIAN, 1998, p.80).

Pomian (1998) classifica os objetos em classes e os que se destinam ao consumo são considerados como “*coisas*” e exemplifica esse conceito com “as máquinas, as ferramentas, os instrumentos, os meios de transporte [...]” (POMIAN, 1998, p. 80). Dessa forma, viajar de trem significa “consumir” o meio ferroviário em uma experiência, fazendo uso dessa máquina como uma coisa material. Da mesma maneira que assistir a um filme, numa sala de cinema, reflete uma atitude de fruição do conteúdo da obra cinematográfica, produzida e exibida por máquinas – as câmeras e os projetores – em uma cópia e um ambiente – a sala de cinema, como desveladores de narrativas e lembranças.

Nos filmes aqui analisados e apresentados pelas imagens em movimento, o trem e o cinema tornam-se semióforos, não mais necessariamente portadores de utilidade, mas celebrados por uma visibilidade que por meio das suas máquinas e ferramentas, “representam o invisível” sendo “dotados de um significado não sendo manipulados, mas expostos ao olhar [...]” (POMIAN, 1984, p.71).

Ao fazermos uso de um trem antigo, movido a vapor, preservado e em funcionamento, podemos evocar as antigas viagens e sensações que aquela experiência moderna teria provocado nos viajantes do passado, quando essas máquinas eram a materialização do progresso e da modernidade. Sentimos e experimentamos a velocidade do transporte ferroviário, assim como também reconhecemos símbolos característicos desse meio de transporte, por conta do que experimentamos nessa viagem, como a fumaça do vapor que

move as antigas locomotivas e o som do apito que anunciava sua chegada ou sua partida. Essas sensações e percepções podem ser recordadas (por aqueles que viveram essa experiência) ou quando, de outra forma, apreciamos o trem, colocado num museu, preservado em sua forma original.

Pelas imagens projetadas na tela, através de um projetor, que troca os fotogramas impressos com a luz captada pela lente colocada numa câmera, vislumbramos os trajetos percorridos. Com isso, diversas sensações emergem em nossa lembrança, provocadas pela velocidade e pelo movimento. Cinema e ferrovia carregam em suas estruturas a modernidade e o sentimento de progresso, embarcando os anseios de uma geração de outrora, em seus vagões e fitas, que hoje, expostos em museus e cinematecas, chamam a nossa atenção para importantes referências que auxiliam no entendimento daquele período.

Semióforo, de acordo com Marilena Chauí,

é uma palavra grega composta de duas outras: *semeion* ‘sinal’ ou ‘signo’, e *phoros*, ‘trazer para frente’, ‘expor’, ‘carregar’, ‘brotar’ e ‘pegar’ (no sentido que, em português, dizemos que uma planta ‘pegou’, isto é, refere-se à fecundidade de alguma coisa). Um *semeion* é um sinal distintivo que diferencia uma coisa da outra, mas é também um rastro ou vestígio deixado por algum animal ou por alguém (CHAUÍ, 2006, p.11, grifos da autora).

Um objeto para se tornar semióforo precisa “deixar um circuito de utilidade, de atividades econômicas, para entrar em outro em que se prestará apenas ao olhar, destacado do seu contexto e dos seus usos originários” (SILVA, 2008, p. 122).

Dessa forma, nos filmes analisados, o poder do significado atribuído a um objeto “protegido, conservado ou reproduzido” ainda que tenha perdido, em alguns casos, sua utilidade como valor de troca no espaço das mercadorias (por exemplo, as estações de trem, as ferrovias, os trilhos e o próprio maquinário fílmico), aumenta de significado quando o cinema continuamente celebra essas imagens, através dos inúmeros filmes, desde o seu mito de origem, com os irmãos Lumière na *Chegada do trem à estação*. Pomian nos direciona para a interpretação desse significado, quando afirma que o valor de um objeto se relaciona com a sua apreciação, estabelecendo uma relação entre o significado inerente a esse objeto e o seu valor simbólico, representativo de sua importância para um determinado evento ou época:

[...] é o olhar prolongado por uma atividade de linguagem tácita ou explícita, que estabelece uma relação invisível entre o objeto e um elemento invisível. A coisa realiza-se enquanto tal modificando aquilo a que se aplica e consumindo-se a si própria. O semióforo desvela o seu significado quando se expõe ao olhar (POMIAN, 1984, p.72).

Em Marilena Chauí observamos ainda que um semióforo “é fecundo porque dele não cessam de brotar efeitos de significação” (2006, p. 12); e identificamos – tanto nos equipamentos utilizados pelo cinema para a produção de filmes, como também nas antigas locomotivas e vagões e todo o maquinário ferroviário – um poder de evocar o passado, por conta das suas antigas funções e realizações.

As máquinas e mecanismos desses dois meios podem ainda ser analisados e revistos sob uma perspectiva patrimonialista. Além da materialidade que compõe os trens, as câmeras e películas, vislumbramos como semióforos os objetos que no passado foram ferramentas de realização e agora são expostos em museus e integram cinematecas, numa disposição material do patrimônio – ferroviário e cinematográfico –, compreendidos dessa forma por conta de todo o significado que carregam, ajudando a preservar memorialisticamente a sociedade da virada do século XIX para o XX.

Isso explica, por exemplo, o que ocorreu com uma composição ferroviária usada no filme “*A General*” (*The General*), de Buster Keaton (1926), e que foi destruída em cena, caindo de uma ponte sobre o rio Rock. A locação utilizada por Keaton para realizar essa sequência, é um local até hoje visitado por turistas. Deslocado de sua função, esse comboio ferroviário destroçado permanece comemorado, pois “os turistas de hoje vêm ver; oitenta anos depois, [o] local da filmagem”. Dessa forma, o filme e a locomotiva usada nesse longa-metragem funcionam como um museu a céu aberto, celebrando o cinema, como memória cinematográfica e ferroviária já que “a locomotiva continua no fundo do rio” (JULLIER; MARIE, 2009, p. 89).

Voltando à Marilena Chauí temos o argumento de que um “semióforo é um signo trazido à frente ou empunhado para indicar algo que significa alguma outra coisa e cujo valor não é medido por sua materialidade e sim por sua força simbólica” (2006, p.12). Assim, essa visitação de turistas a esse local no rio Rock celebra também o valor de significação dessa locomotiva, eternizada pelo cinema mudo e que ainda hoje conserva um simbolismo característico dos semióforos.

Como reforço para essas reflexões, podemos afirmar que se existe uma atribuição valorativa e um atravessamento de memórias nos semióforos, existem também, intrínseco a eles, alguns “processos utilizados pelos indivíduos para a aprendizagem e transmissão de saberes” (SILVA, 2008, p.122). Dessa forma, a locomotiva “depositada” no fundo do rio se estabelece em um simbolismo nacional, histórico, carregado de valor material e também imaterial, em virtude de ainda hoje provocar peregrinação a esse local que serviu de locação

para o conflito. E ainda pode suscitar interesse acerca desse e de outros episódios da história norte-americana.

A percepção da nação também como um semióforo é discutida por Chauí (2006), que ao argumentar um semióforo, retirado de seu meio e dos seus usos, possibilita uma interpretação atemporal, entre o visível e o invisível, devido ao seu poder simbólico de carregar uma existência em seu significado, sendo exposto como objeto representativo de uma época em suas utilizações, ou ratificando uma instituição e suas especificidades:

é um objeto, ou uma instituição retirados do circuito do uso ou sem utilidade direta e imediata na vida cotidiana porque são coisas providas de significação ou de valor simbólico, capazes de relacionar o visível e o invisível, seja no espaço, seja no tempo, pois o invisível pode ser o sagrado (um espaço além de todo espaço) ou o passado ou o futuro distantes (um tempo sem tempo ou eternidade), e expostos à visibilidade, pois é nessa exposição que realizam sua significação e sua existência (CHAUÍ, 2006, p. 12).

Assim, essa ideia de nação como semióforo pode ser ilustrada no filme de John Ford, *“O Cavalo de Ferro” (Iron Horse)* (1924). A realização e conclusão da obra da ferrovia apresentada pela narrativa fílmica são celebradas, juntamente com os ideais progressistas, e a afirmativa do conceito de nação, algo que se materializa nas imagens finais, em que observamos a cerimônia que marcou esse feito. Tanto a construção dessa ferrovia, como o filme que narra sua realização, atribuem o sentido nacional do Estado americano, que se coloca em posição de destaque, pelo caráter integrador dessa ferrovia, como um marco de sua “independência ou soberania política e pela unidade territorial e legal” (CHAUÍ, 2006, p. 14), reforçando os laços institucionais entre o povo (das diversas etnias que ajudaram na realização dessa obra) e o Estado-nação.

Em uma cartela apresentada para a abertura da cena, revelando a cerimônia de conclusão da ferrovia, observamos que a inscrição da data nos situa no tempo em que essa consagração aconteceu. Nela registra-se a data em que, historicamente, esse feito se deu, no dia 10 de maio de 1869 (02:24:07).

Em *“Um homem com uma câmera”* (1927), de Dziga Vertov, observamos a exaltação da nação moderna, construída sob os conceitos de uma nova realidade, após uma revolução que transformou e reorganizou o Estado. A nação é celebrada por meio de novas estruturas e práticas, mostradas pela câmera que se desloca pela cidade, afirmando com suas imagens a reestruturação nacional, em seu novo modelo político, em que o espaço urbano e seus habitantes podem ser vistos como referência de um novo Estado, que se constrói nos ideais totalitários do modelo comunista soviético.

Nesses filmes, identificamos uma relação entre a narrativa criada pelos diretores, com uma possível/provável intenção de preservar para o futuro a ideia de construção de uma nação moderna. Da mesma forma, com essas chaves de leitura podemos atribuir a esses filmes o valor de objetos-semióforos como representantes dos ideais daquelas instituições nacionais.

4.2 OS FILMES COMO DOCUMENTOS E A FERROVIA COMO MONUMENTO

Apropriando-nos dos conceitos de documento e monumento trabalhados por Jacques Le Goff e relacionando esses pensamentos aos filmes, como documentos representativos de uma sociedade inscrita nas suas narrativas, em que a ferrovia, com sua estrutura e mecanismos, nos permite identificar algumas características comuns entre a história impressa na filmografia e a memória coletiva.

De fato, o que sobrevive não é o conjunto daquilo que existiu no passado, mas uma escolha efetuada quer pelas forças que operam no desenvolvimento temporal do mundo e da humanidade, quer pelos que se dedicam à ciência do passado e do tempo que passa, os historiadores (LE GOFF, 2012, p.509).

Como essas escolhas foram realizadas por alguém, de forma ficcional e/ou documental, com vistas a narrar esses elementos como espelho daquele tempo ou daquela sociedade procuramos realizar essas associações, a fim de operar tais categorias que fazem da ferrovia e do cinema um material reproduzido. Esse alguém, tal como Le Goff (2012, p. 509) se refere, seria o historiador, alguém que se dedica “à ciência do passado e do tempo”. Em nossa metodologia de análise fílmica o diretor cinematográfico seria essa figura, como um correlato para o historiador. De acordo com o nosso entendimento, as memórias atravessam a análise fílmica, em função das identificações que o espectador interpreta, reconhece e relembra na narrativa apresentada na tela.

O filme de Ruttmann reproduz o dia a dia da grande cidade, com seus habitantes em seus afazeres diários, ao qual atribuímos um valor de documento, pois se adequa à definição de Le Goff, para quem:

O documento que, para a escola histórica positivista do fim do século XIX e do início do século XX, será o fundamento do fato histórico, ainda que resulte da escolha, de uma decisão do historiador, parece apresentar-se por si mesmo como prova histórica (LE GOFF, 2012, p. 510).

Isso porque de uma forma construída pelo diretor e sua câmera, que circulando pela cidade e pela estação, utilizando o meio de transporte ferroviário de maneira real, permite vislumbrar aquele dia, naquela cidade, por meio das imagens do cinema, escrevendo o

testemunho daquela época em que o progresso era o fato histórico transformador das experiências sociais.

Num primeiro momento a própria descrição dos filmes coloca o autor dessa proposta como um analista e, de certa forma, um documentarista textual dos elos entre cinema e ferrovia. Tanto o diretor/historiador quanto o analista/espectador se mesclam em nossa análise, como participantes dessa metodologia narrativa acerca dos objetos e ações representados nas imagens constituintes dos filmes expostos.

Embora não nos apropriemos diretamente do texto de Michel Foucault para nossa análise, entendemos que “os problemas colocados pela transformação teórica no campo da análise histórica [...] podem ser reunidos no questionamento do documento” (CASTRO, 2009, p.125), o que nos ajuda em nossa análise.

O documento, para Foucault, “não é mais essa matéria inerte a partir da qual a história trata de reconstruir o que os homens disseram ou fizeram; agora, quer definir o tecido documental segundo suas unidades, seus conjuntos suas séries, suas relações” (CASTRO, 2009, p.125). Dessa forma, utilizamos as narrativas cinematográficas como meio de analisar e discutir a modernidade e suas consequências, tentando relacionar a representação inscrita na grande tela, com as transformações sociais, econômicas, políticas e culturais proporcionadas pelo evento do cinema e da ferrovia.

Esse efeito específico que os filmes proporcionam nos espectadores, a “impressão de realidade”, pois “reagimos diante da imagem fílmica como diante da representação muito realista de um espaço imaginário que aparentemente estamos vendo” (AUMONT, 1995, p, 21), provoca sensações, o que nos permite interpretar o que vemos e ouvimos de acordo com o entendimento que temos sobre esses signos.

De acordo com Vera Dodebei, “o senso comum nos indica que documento é algo material com um valor que prova a existência de alguém, de um acontecimento social” (2001, p. 59), argumento que associamos ao poder dos filmes como meios de representação e também identificamos esse poder na ferrovia, como um patrimônio criador de memórias.

As narrativas cinematográficas, como agentes da memória, em filmes em que o trem exerce uma determinada função na narrativa (seja como um personagem ou mesmo como um coadjuvante) indicam, conforme argumentação de Dodebei, uma função social, de reprodução de uma determinada sociedade e época: “a representação das ações sociais já significa, de certo modo, o primeiro estágio do processo seletivo para a formação de memórias”, nesse caso, considerando “certas condições, essas memórias emergenciais podem se transformar em documentos do social” (DODEBEI, 2001, p. 60).

A maneira como os filmes tratam das questões sociais, atribuindo valor, por vezes histórico, por vezes ficcional, à narrativa, acaba por sugerir um ponto de vista exercido pelo diretor, que define a forma como esse conteúdo será mostrado e narrado. Assim, “seus atributos ou predicáveis se constituem da *forma*, isto é, o tipo de matéria constitutiva, tal como textura, cor, dimensões, peso, e do *conteúdo*, compreendendo as impressões intelectuais registradas naquela Forma” (DODEBEI, 2001, p. 64, grifos da autora).

Le Goff descreve o termo “*documentum*” como “derivado de *docere*, ensinar” (LE GOFF, 2012, p.510 grifos do autor), que em seu “princípio era, sobretudo, um texto” (LE GOFF, 2012, p.514), que evoluiu para outras formas de registro. Citando o historiador e arquivista Jean Glénisson, para quem, após um “alargamento do conteúdo do termo documento [...] que se produziu a partir dos anos 1960 e levou a uma verdadeira *revolução documental*” (GLÉNISSON, apud LE GOFF, 2012, p.515, grifos do autor). Em nossa análise, incluímos os filmes discutidos aqui, contemporâneos ou antigos, como integrantes dessa nova forma documental proporcionada por essa revolução, processo que transforma o modo de representação dos documentos, criando novas linguagens de registro, o que associamos aos filmes como meios de documentação das sociedades retratadas em seus conteúdos, formas e organizados pelo diretor/historiador, como um arquétipo da época.

A abertura e apresentação proposta por Mallick, no filme “*Dias de Paraíso*” (1978), ilustram o cotidiano urbano moderno e seus indivíduos, impresso pelo meio fotográfico e depois pela imagem em movimento do cinema, o que sugere uma forma distinta de criação. Essa proposta formal de Terence Mallick possibilita-nos identificar algumas práticas e costumes da sociedade naquela época, através dessas imagens fixadas nos fotogramas, em cenas que reproduzem recortes da vida naquele período. Quando essa forma muda, e a velocidade das imagens proporcionada pelo meio cinematográfico é utilizada por Mallick, mergulhamos em uma história, cujo conteúdo procura reproduzir algumas das transformações sociais que o progresso daquele período estava provocando nos indivíduos e, conseqüentemente, nas sociedades.

Na apresentação proposta por Mallick, observamos a vida na grande cidade por meio de fotografias em preto e branco. No meio cinematográfico, com suas imagens em movimento, estamos imersos num ambiente rural, também transformado pelas novas máquinas que auxiliavam a força humana nas suas tarefas. Mallick nos direciona para essas transformações fazendo uso do meio de transporte ferroviário, meio que nos leva da grande cidade, embarcados em sua composição, para esse ambiente que se reconfigura em novas práticas. Vamos juntos com os personagens, viajando clandestinamente no teto dos vagões,

transportados para o interior de um país que se modernizava nas grandes cidades e que tinha no cinema e em seus filmes, uma das expressões mais marcantes dessa modernização, fazendo um caminho inverso ao progresso que deslocava as pessoas do interior para as metrópoles.

No filme de Mallick uma sequência chama nossa atenção, por conjugar a aviação e o circo, ela marca a chegada desse meio de entretenimento à fazenda, nas asas de pequenos aviões, trazendo uma forma de diversão que é muito anterior ao cinema.

Como vimos anteriormente, em Philippe-Alain Michaud (2014), para Kracauer, o cinema e a aviação eram evoluções técnicas que estariam produzindo novos métodos e percepções nos indivíduos daquele período. O cinema e a aviação representavam a modernização da fotografia e da ferrovia, em novos processos sensoriais.

Percebemos as transformações proporcionadas pelo progresso para a sociedade naquele período, através desse filme, que foi realizado décadas depois, e apresenta um caráter documental, pois sua forma e seu conteúdo impressos nas suas imagens discutem questões acerca das consequências que o desenvolvimento econômico provocou em seus indivíduos, fossem eles mais ou menos favorecidos nessa relação social.

A atribuição de um significado ao conteúdo de uma narrativa cinematográfica, em que percebemos o contexto social, em função do que foi registrado pelas memórias apresentadas, “é o que vai constituir a classe de documento, ainda que provisório” (DODEBEI, 2001, p. 66), em fitas que projetam a vida daqueles fatos ou período. Não devemos, contudo, atribuir valor de documento ou monumento a tudo que se diz fundado e representante de uma época, pois, “dizer que tudo é documento é abdicar de sua compreensão. Dizer que documento não existe é anular a possibilidade de memória” (DODEBEI, 2001, p. 66).

Em “*A invenção de Hugo Cabret*” (2011), a obra de Georges Méliès – que é considerado por Sadoul, “o verdadeiro criador do espetáculo cinematográfico” (SADOUL, 1963, p. 56) – é “redescoberta”, em uma homenagem a esse cineasta e ilusionista que produziu uma das mais importantes filmografias do período inicial do cinema, entre 1896 e 1912. O filme de Scorsese recria os ambientes originais que fazem parte da história de Méliès, “que por vocação se fizera prestidigitador, fabricante de autômatos e encenador” (SADOUL, 1963, p. 56). Scorsese reproduz o estúdio construído em 1897, por Méliès, assim como os mecanismos que ele trouxe do teatro para a realização de seus filmes curtos. Esses mecanismos propiciaram diversos efeitos de ilusão ótica nos filmes produzidos por Méliès, em que “a trucagem pretende sempre surpreender: é um fim e não um meio de expressão” (SADOUL, 1963, p. 58).

O desenrolar da história nos conduz ao reencontro desse gênio da história do cinema e nos remete aquele tempo, resgatando uma pequena parte de sua obra o que, de maneira simbólica, representa um olhar memorialista sobre o seu significado e conteúdo. Na cerimônia que acontece reproduzida pelo olhar de Scorsese, Meliès é trazido de volta ao estrelato, no palco de um grande cinema, representando a arquitetura clássica da época, em que vemos enaltecida a grandeza da figura e da obra desse inventor do cinema. Meliès é reconduzido através dessa homenagem, ao seu lugar de destaque, e reconhecido como um dos grandes artistas franceses de todos os tempos, sendo celebrado como um ícone da cultura cinematográfica francesa. Um inventor que serviu de inspiração e modelo para vários outros diretores importantes, como Griffith, que “disse um dia (sem conhecer Meliès muito bem): Eu devo-lhe tudo” (SADOUL, 1963, p. 60).

O filme de Scorsese assume um papel de registro e documento de uma época, recuperando na história do cinema um de seus mais importantes criadores, fazendo uma homenagem através das imagens inscritas no seu negativo a um dos inventores da arte cinematográfica.

Nesse sentido, ressaltamos que os filmes (seja em forma de uma narrativa fictícia ou com caráter documental) são constituídos por recortes, organizados sob o olhar e de acordo com a finalidade do diretor, alguém que estabelece a ordem e a importância de cada plano nessa organização. A percepção do espectador se dá em função do entendimento que o mesmo tem do assunto que está sendo mostrado e reflete o seu conhecimento sobre a narrativa. Relacionamos os filmes como documentos “alargados para além dos textos tradicionais” (LE GOFF, 2012, p.523). Assim, eles podem ser reconhecidos e carregados de um valor documental e de monumento para as obras fílmicas, pois entendemos as mesmas como possibilidades de investigação das sociedades atuais, como também as de outrora.

Jacques Le Goff classifica o documento/monumento como “os materiais da memória coletiva e da história” (LE GOFF, 2012, p.509), analisados pelo autor como suportes de memória, sendo os monumentos “herança do passado” e os documentos uma “escolha do historiador” (LE GOFF, 2012, p.509). Os monumentos perduram e simbolizam o passado, e os documentos refletem uma intenção por parte do historiador, de fazer o registro de acordo com seu ponto de vista sobre determinado fato.

Françoise Choay direciona a nossa atenção para uma definição de monumento “sem qualificação” específica, com um caráter de identidade, sendo um:

artefato (túmulo, tumba, poste, totem, construção, inscrição...) ou conjunto de artefatos deliberadamente concebido e realizado por uma comunidade

humana, independente da natureza e das dimensões (da família à nação, do clã à tribo, da comunidade de crentes àquela da cidade...) a fim de lembrar, para a memória viva, orgânica e afetiva dos seus membros, pessoas, acontecimentos, crenças, ritos ou regras sociais constitutivas de sua identidade (CHOAY, 2011, p. 12).

De acordo com essa definição de Choay, identificamos na estrada de ferro e seus mecanismos, uma possibilidade de relacionarmos sua estrutura como artefatos construídos por uma sociedade, que no processo de modernização, carregava em seus anseios uma identificação com as evoluções tecnológicas, que possibilitavam esse desenvolvimento social. Essa nova tecnologia de transporte e de comunicação, que o meio ferroviário proporcionou aos indivíduos daquele período, na virada do século XIX para o século XX, acarreta transformações estruturais para a sua realização. Desse modo, seus suportes se tornaram através dos tempos também meios de evocação de lembranças para os indivíduos que vivenciaram aquele período.

A ferrovia e sua estrutura congregam valores sociais que se materializam na forma e significado pelo qual operam. Traduzem em suas plataformas e trilhos as experiências vividas pelos seus participantes, em significações que atribuem valor de monumento a esse evento e, dessa forma,

o monumento caracteriza-se, assim, pela sua função identificatória. Pela sua materialidade, ele intensifica a função simbólica da linguagem, corrigindo a sua volatilidade, e apresenta-se como um dispositivo fundamental no processo de institucionalização das sociedades humanas (CHOAY, 2011, p. 12).

Assim, a estação de Berlim, no filme de Ruttmann (1927), se assemelha em termos de movimentação de passageiros e trens, com o universo criado por Scorsese em sua narrativa ficcional que busca reproduzir a época em que o filme se passa, na Paris da década de 1930, com um olhar monumental sobre a narrativa. Identificamos essa narrativa com o conceito proposto por Le Goff, quando nos diz que “o monumento tem como característica o ligar-se ao poder de perpetuação, voluntária ou involuntária, das sociedades históricas (é um legado à memória coletiva)” (LE GOFF, 2012, p. 510, grifo do autor).

Sob uma perspectiva preservacionista, em que “o exercício de patrimonializar é também o exercício de historicizar” (FURTADO, 2015, p. 44), identificamos uma possibilidade de incluir a estação do filme de Scorsese no conceito de monumento, devido a sua arquitetura e representatividade social, considerando também o próprio filme, como um documento constitutivo da sociedade que fazia uso dessa construção. Para José Geraldo, “um patrimônio não fala por si, sua mudez exige um interlocutor, individual ou coletivo, que

traduza seus signos e símbolos e o insira num contexto narrativo” (FURTADO, 2015, p. 44), o que observamos na narrativa criada por Scorsese para a representação daquele período, como um documento/monumento, capaz de despertar em seus espectadores a identificação dos hábitos e práticas da sociedade parisiense daquela época.

Em uma análise semântica do termo monumento, Le Goff nos apresenta a ideia de que “a palavra latina *monumentum* remete à raiz indo-europeia *men*, que exprime uma das funções essenciais do espírito (*mens*), a memória (*memini*). O verbo *monere* significa “fazer recordar”, de onde “avisar”, “iluminar”, “instruir”. O *monumentum* é um sinal do passado” (LE GOFF, 2012, p. 510 grifos do autor); e por essa definição relacionamos os monumentos a uma vontade de salvaguardar a memória materializada, seja em documentos ou monumentos, permitindo a recordação do acontecido através de “tudo aquilo que pode evocar o passado” (LE GOFF, 2012, p. 510).

Em nossa metodologia de análise, utilizando os filmes como produtos do cinema, percebemos uma possibilidade de relacionar as narrativas criadas pelo diretor/historiador como signos, elementos que representam a intenção de se estabelecer um diálogo com os espectadores, no propósito de tecer comentários e escolhas, de acordo com o ponto de vista do seu criador. O conjunto de imagens e sons contidos nos filmes e organizados pelo diretor/historiador nos remete a uma posição narrativa intencional, com o desejo de reproduzir ou representar determinado evento ou época. Desse modo, o som do apito do trem, o estalar dos trilhos e também o barulho das engrenagens sendo postas em movimento, quando a máquina começa a se deslocar, ganhando velocidade, demonstra de certa forma, a transformação que a vida daqueles indivíduos modernos estava experimentando. Somos diretamente influenciados pelas imagens e sons significantes desse processo, e transportados pela montagem criada na narrativa para o ambiente em que esse movimento acontecia.

Como observamos em Nicolas Alexandria Pinheiro, a relevância de um filme, como suporte do real, estaria na capacidade de recriar em seu espaço o ambiente vivido pelos homens e suas constituições sociais.

Entretanto, não se pode negar a importância do filme como documento – monumento e, para melhor compreendermos essa característica do cinema é necessário situá-lo enquanto linguagem em perfeita relação de analogia com a própria realidade, como afirmou Pasolini. Assim, a realidade é representável pelo cinema de maneira simbólica (PINHEIRO, 1999, p. 62).

As estações de trem chegando ao coração das cidades funcionam como portas e como marcas que engendram uma nova experiência espaço-temporal, agregada às tensões

originadas da racionalidade técnica. A aceleração do tempo, o ideário trazido pelas mudanças técnicas e pelos meios de comunicação e de transporte vai ser afirmada pela “mítica do progresso”, perspectiva que é utilizada por Beatriz Furtado (2002), que metaforicamente vê no trem um instrumento cuja velocidade transforma a cidade moderna.

A autora chama a atenção para a chegada dos trens e das estações ferroviárias à cidade de Paris, destacando como elas passaram a funcionar como portas de entrada dos espaços urbanos. Espaços de trânsito e de esvaziamento de relações afetivas, as estações com suas plataformas, seu mobiliário, seu relógio controlador de horários, seus funcionários e seus vagões com passageiros diários, num trânsito intenso e contínuo, vão possibilitar, além da transformação das paisagens urbanas e rurais, a transformação das relações sociais entre os atores dessa nova estrutura.

Para o etnólogo Marc Augé (1994, p. 41), na “contemporaneidade atual”, viveríamos na “supermodernidade”, onde as estações ferroviárias seriam caracterizadas como um “não-lugar”, pois o esvaziamento das relações sociais é causado por três fatores: a “superabundância factual, a superabundância espacial e a individualização das referências”. Segundo o autor, esses, são fatores que propiciam um afastamento dos indivíduos, isolando-os mesmo num convívio com outros, sendo solitários num grupo.

No filme “*A Dama Oculta*” (*The Lady Vanishes*), (1938), de Alfred Hitchcock, esse esvaziamento das relações sociais, sugerido por Augé, é apresentado de maneira análoga por Hitchcock, logo na abertura do filme, numa estação de trem situada numa região interior de um pequeno país fictício chamado Bandrika. Essa cena se passa no saguão de um hotel (no entorno da estação) onde devido ao fato de a linha férrea ter sido bloqueada por uma avalanche, vários indivíduos de diferentes nacionalidades terão que aguardar pela liberação da linha. Esse fato serve para apresentar o comportamento dos personagens principais da trama, narrada no filme, de maneira que somos levados a perceber a forma como eles privilegiam suas individualidades. Dois personagens, ingleses, amigos que estão viajando juntos, fazem várias referências a sua nacionalidade, afirmando desse modo uma possível superioridade perante os demais.

Embora essa definição de Augé se deva ao mundo da última década do século XX, e o filme de Hitchcock se passe no final da década de 1930, às vésperas da Segunda Guerra, identificamos uma relação com o conceito de “supermodernidade”, de Augé (1994), em função da “individualização das referências” por parte dos personagens.

Consideramos que a estação ferroviária, local de concentração e trânsito de indivíduos e suas identidades, um local regulado por uma série de fatores, entre eles a

pontualidade dos horários dos trens, que condicionam a sua experiência momentânea e passageira, através de intensos estímulos externos, poderia ser por outro lado, de acordo com Pierre Nora (1993), um “lugar de memória”, devido à materialidade, funcionalidade e simbolismo de sua arquitetura, como mecanismo de percepção e operação da vida moderna, segundo algumas concepções desse autor.

No filme “*A invenção de Hugo Cabret*” (2011), de Martin Scorsese, a estação de Montparnasse em Paris nos é apresentada e reflete essa mesma organização e funcionalidade sugerida por Nora, uma vez que percebemos essa constituição muito bem demarcada na sua narrativa, onde apreciamos sua arquitetura e movimentação, retratando o dia a dia dessa estação em meados do século XX.

Nesse filme de Scorsese, presenciamos o movimento intenso de passageiros que circulam pela estação e seus ambientes, com comportamentos que denotam tanto a perspectiva proposta por Marc Augé, na sua teoria de que esse ambiente seria um “não lugar”, com seus individualismos impressos numa massa, que se move sem se importar com os outros (que também a constitui), como na concepção de Nora (1993), como um ambiente formador de memórias “sob o olhar de uma história reconstituída” (NORA, 1993, p. 12). Um ambiente de grande fluxo de pessoas em trânsito, de pessoas que lá trabalham, como o agente de segurança da estação e uma florista, e de pessoas que fazem desse local um lugar de convivência diária, como um casal de idosos que frequentam os cafés da estação. Uma grande diversidade de intenções individuais que constituem uma coletividade, exemplificando esses conceitos, o que nos remete também aos “lugares da história, aqueles onde se deve procurar, não a sua elaboração, não a produção, mas os criadores e os denominadores da memória coletiva” (LE GOFF, 1984a, p. 44-45).

Jacques Le Goff, citando Pierre Nora, afirma que os “lugares de história” são criados e denominados pelos “Estados, meios sociais e políticos, comunidades de experiências históricas ou de gerações, levadas a constituir os seus arquivos em função dos usos diferentes que fazem da memória” (NORA apud LE GOFF, 1984a, p. 44-45). A grande estação central de Paris, reproduzida pelas imagens do filme de Scorsese, construída pelo governo francês, com sua arquitetura clássica, mostra hábitos e costumes de uma sociedade, como um documento que faz emergir uma época através do cinema.

José Geraldo Esquerdo Furtado, em sua pesquisa sobre o patrimônio ferroviário da cidade mineira de Além Paraíba, discute a questão da preservação desse patrimônio, com suas construções funcionais, sua intervenção operacional e as influências provocadas no modo de vida desse município, além das transformações que o evento da ferrovia proporcionou na vida

diária dos indivíduos, habitantes do espaço urbano e rural daquela região. De acordo com o autor observamos que “História e patrimônio mantém entre si uma relação de reciprocidade. O patrimônio se apresenta para a História na forma de documento [...] pela história o patrimônio é remido renascendo triunfante na forma de monumento” (FURTADO, 2015, p. 44).

No filme de Martin Scorsese, “*A invenção de Hugo Cabret*” (2011), a narrativa se apropria da simbologia do espaço, construído em meados do século XIX, e mesmo não transformando a estação em monumento, identificamos uma possibilidade de relacionarmos o conceito de “lugar de história”, nas concepções de Le Goff e Nora, com a estação de Montparnasse, uma vez que ela nos permite reviver através do cinema uma das grandes construções da cidade de Paris, num passado recente. De acordo com Pierre Nora (1993), a vontade de patrimonializar e de se criar lugares onde o passado seja conservado emerge de uma angústia de se preservar o que foi vivido, para que o mesmo não caia no esquecimento. Esse processo de preservação só será efetivo na medida em que haja um diálogo entre o patrimônio e os interlocutores/espectadores, atribuindo valor ao bem preservado como um monumento representativo de uma época ou de eventos passados.

Em relação ao ambiente rural, podemos ver no filme de Sergio Leone, “*Era uma vez no Oeste*” (*Once upon a time in the West*), de 1968, um *western* épico que se passa em torno do conflito pela posse das terras, onde uma estação será construída, a importância da ferrovia como agente do progresso capaz de trazer riquezas. Muitos interesses estavam em disputa por conta das possibilidades econômicas e de poder que a formação das cidades no entorno das estações representava.

A estação que vemos na primeira sequência é uma parada de abastecimento da composição ferroviária, além de ser também uma parada de embarque e desembarque de passageiros. Situada pelos grandes planos gerais da fotografia do filme, numa imensidão inóspita do território americano. Nessa imagem, observamos também a presença de um meio de comunicação moderno – o telégrafo – com seus fios de transmissão suspensos pelos postes, lado a lado com os trilhos, percorrendo a mesma distância, orientando e sendo orientados pela força da ferrovia.

Em outra sequência mais à frente, vemos outra estação, com circulação de pessoas e mercadorias, em uma cidade que se desenvolve a sua volta. Assim, podemos perceber toda a movimentação urbana, através da câmera de cinema que vai se elevando verticalmente, pelo lado de fora da janela da estação, subindo para o telhado e apresentando um ambiente ainda

em construção, constituído por pessoas, carroças, animais, casas e pequenas edificações, numa situação um tanto caótica e empoeirada.

No ambiente urbano de uma metrópole, a grande estação de trem, local de encontros e despedidas, de chegadas e partidas, espaço por onde circulam milhares de pessoas, diariamente, com seus hábitos e rotinas, poderia efetivamente legitimar-se como uma espécie de arquivo dessas memórias? A estação central de uma grande cidade (ou mesmo as pequenas cidades) teria a capacidade de produzir memórias?

No longa-metragem “*Central do Brasil*”, (1998) de Walter Salles, a personagem Dora⁷, interpretada pela atriz Fernanda Montenegro, é uma escrevedora de cartas que trabalha na estação Central do Brasil, na cidade do Rio de Janeiro, fazendo esse serviço para os passageiros que utilizam o trem como meio de transporte. Esses passageiros são indivíduos que chegam e partem a todo o momento para os mais diversos destinos. Ela conhece o menino Josué, que chega à sua banca, acompanhado de sua mãe, com o propósito de escrever uma carta para o pai dele. Josué só conhece o pai pelos relatos da mãe. Em seguida, sua mãe morre atropelada por um ônibus nos arredores e Josué fica vagando solitário pela estação. Dora, que é mau caráter, se aproxima do menino para conquistar sua confiança e vendê-lo para traficantes de órgãos. Contudo, sua amizade por Josué a faz desistir dessa ideia, decidindo-se ela mesma a ajudá-lo a encontrar seu pai, embarcando numa viagem pelo interior do Brasil.

A estação e os trens também são personagens do filme de Thomas McCarthy, “*O agente da estação*” (2003). Quando o patrão de Finbar morre, deixa para ele como herança, uma pequena e antiga estação desativada. Finbar se muda para lá e sua vida, antes solitária, se transforma completamente devido às amizades que faz em seu novo ambiente. Esse local abandonado, que outrora havia sido uma estação ferroviária em funcionamento, conserva muitas marcas desse tempo, como a sua arquitetura característica construída em madeira e

⁷ A função de Dora – escrever cartas – numa estação central, que congrega todo tipo de indivíduos dos mais distantes aos mais próximos destinos, relatando em suas palavras transcritas pela tinta da sua caneta em um papel, convertendo em texto a oralidade desses indivíduos nos direciona para Le Goff, quando afirma que “o aparecimento da escrita está ligado a uma profunda transformação da memória coletiva e que a escrita possibilita a memória assumir então ‘a forma de inscrição’” (LE GOFF, 1984a, p. 16, grifo do autor), o que nos indica uma possibilidade de se materializar os relatos orais das antigas sociedades em um arquivo. Sobre a evolução da memória ligada ao aparecimento da escrita, Le Goff cita Leroi-Gourhan, especialmente acerca do desenvolvimento urbano com suas estruturas e suas novas significações, que dão suporte aos novos hábitos e afazeres sociais:

“A memória coletiva, no início da escrita, não deve romper o seu movimento tradicional a não ser pelo interesse que tem em se fixar de modo excepcional num sistema social nascente. Não é, pois, pura coincidência o facto da escrita anotar o que não se fabrica nem se vive quotidianamente, mas sim o que constitui a ossatura duma sociedade urbanizada [...]. A inovação diz respeito ao vértice do sistema e engloba selectivamente [...] tudo o que nas novas estruturas das cidades não é fixável na memória de modo completo, nem em cadeias de gestos, nem em produtos” (LE GOFF, 1984a, p. 17).

também, por exemplo, uma placa em sua lateral, com a inscrição: “*Newfoundland*” (Terra Nova), nome original dessa estação.

O estado de abandono que visualizamos através das imagens dessa estação, aponta mais uma vez para Pierre Nora, quando nos diz que: “Os lugares de memória são antes de tudo restos” (1993, p. 12), restos não apenas representados pelo estado em que se encontra essa estação, abandonada; são “restos” também pelo que havia antes, quando funcionava plenamente, com chegadas e partidas de trens e pessoas.

Em Márcia Cristina da Silva e Sousa, na sua tese sobre o desaparecimento dos cinemas de rua, na cidade do Rio de Janeiro, que ela chama de “Palácios Cinematográficos”, as ruínas nascem “precisamente da ação da natureza sobre a obra erguida pelo ser humano” (SOUSA, 2013, p.242); observamos esse estado materializado nas paredes da estação, com suas madeiras, portas, janelas e seu telhado, todos desgastados pela ação da natureza. O vento, a chuva, o sol e o tempo atravessado pelo abandono como agentes desse processo de arruinamento. Percebemos nas imagens do filme que as forças naturais atuaram sobre a construção erguida no passado pelo homem e que essa estrutura não foi conservada, em função do abandono pelo qual a estação passou. De acordo ainda com a autora, “a postura de passado da ruína relaciona-se com a vida que já não mais existe ali” (SOUSA, 2013, p.242).

Durante o filme, com o estabelecimento de Finbar nessa nova moradia, vamos percebendo outras peças de seu antigo mobiliário funcional, elementos que seriam “restos” do passado – bilheteira, bancos para os passageiros e algumas sucatas de vagões, estacionados no que antes era o pátio da estação. Essa estação contrasta com a do filme de Martin Scorsese, “*A invenção de Hugo Cabret*” (2011). Nesse sentido, a estação de McCarthy estava desativada e abandonada e a de Scorsese em funcionamento.

Desse modo, o uso do cinema como uma ferramenta documental, com sua linguagem calcada em imagens e sons, evidencia uma nova forma de comunicação através dessas possibilidades narrativas, não mais apenas inscritas em documentos das antigas sociedades, arquivadas pelas tintas e papeis que registravam a oralidade dos relatos, transcrevendo vivências e memórias, fossem individuais ou coletivas.

A ferrovia se torna monumento das sociedades que dela fizeram uso por terem sido responsáveis por transformações estruturais tanto nas grandes cidades quanto no meio rural, proporcionando a continuidade do progresso e do desenvolvimento e se tornando marcos desse processo. As estações, sejam elas conservadas ou em ruínas, carregam em sua materialidade a significação e a simbologia que fazem emergir lembranças. Por essa

capacidade de representar o passado em suas formas, a ferrovia se torna em nossa análise um importante monumento da modernidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cinema, como um meio de registro e representação de épocas passadas, entre outras possibilidades, exerce uma participação importante no processo de fortalecimento de uma política de Estado progressista. O cinema e a ferrovia como instrumentos de uma modernidade que se desenvolvia nos novos modelos industriais reforçou o ideário desenvolvimentista dos Estados nacionais transformando a vida de seus indivíduos.

A vivência de uma nova percepção temporal que acelerava o movimento cotidiano em novas práticas sociais provocou urgências, demandando transformações econômicas, políticas e culturais. A relação entre os indivíduos e essas práticas reconfigurou a sociedade em novas bases constitucionais. O progresso e a modernidade foram exaltados pelas narrativas cinematográficas e o trem, em diversas delas, se faz presente como a personificação desse processo.

A escolha dos filmes analisados se deu em função da pertinência do tema e da importância dos mesmos na história do cinema, revelando também questões que julgamos significativas para a nossa discussão teórica acerca da memória e do patrimônio.

A participação da estrada de ferro nesses filmes, personificada pela presença do trem – algo que compreendemos como artífice na preservação dessa memória – evocando o passado em função do presente, trouxe alguns hábitos e costumes daquele tempo, o que, em nosso entendimento, possibilitou a apreciação dos conceitos teóricos discutidos nessa dissertação.

De maneira alguma os filmes selecionados encerram a nossa discussão, uma vez que diversas outras obras cinematográficas também poderiam ser trazidas para essa análise. Apenas elegemos esses títulos por uma questão de afinidade com os autores e temas, vislumbrando nos mesmos o fato de alguns pertencerem à história do cinema, o que reforçou a nossa escolha.

Cinema e ferrovia em nossa análise foram entendidos como meios de organização social, criando em suas estruturas e representações diversas possibilidades documentais e monumentais, evidenciando diferentes épocas e práticas sociais, “recuperando” de maneira memorialística o passado e sua história.

As similaridades entre o cinema e a ferrovia, com seus mecanismos de realização, que carregam em seus corpos os anseios de uma época, em que se pretendia afirmar uma política de desenvolvimento, ressaltada pelo modelo industrial capitalista, percorreram juntas, embaladas na velocidade constante de movimentos acelerados, caminhos que ajudaram a transformar a vida dos indivíduos e das sociedades modernas daquele período.

A evolução para um mercado que se transformou em indústria de entretenimento, em que os filmes são o produto lucrativo, serviu ainda como suporte para o entendimento do nosso passado, além de uma grande fonte geradora de capital e investimento. A indústria do cinema se tornou, durante o século XX, uma das mais rentáveis indústrias contemporâneas.

E isso ocorreu, ao projetar, em suas imagens e sons, um passado construído com base nos relatos, inscritos nos filmes que traduzem a vida das sociedades evocadas pela memória, como “objetos” e “lugares”, carregados de significados. Também como “documentos/monumentos”, preservados por esse meio de comunicação, vislumbramos essas narrativas como marcas de uma época, possibilitando seu reconhecimento e seu entendimento.

Dessa forma, corroboramos com as palavras de Nicolas Alexandria, ao afirmar que:

O cinema pode ser entendido como uma configuração do mundo, comprometida com aspectos da realidade, porém, o cinema não pode ser nunca confundido com essa realidade. Dessa maneira, o cinema é um meio e sua mensagem informa sobre o imaginário do momento que retrata e sobre o momento de sua criação (1999, p. 63).

Assim, relacionamos as mensagens contidas nas histórias contadas nos filmes, como o espelho de um período, sob o olhar de um observador atemporal, personificado na figura do diretor, que recorta a história em fatos e escolhas, de acordo com suas intenções. A essa prática identificamos uma semelhança com o trabalho do historiador, que escreve sobre o passado em razão dos seus pontos de vista, relacionando suas narrativas acerca dos relatos e inscrições históricas.

REFERÊNCIAS

16 mm. **Filme Cultura 28**. Empresa Brasileira de Filmes-EMBRAFILME. Fevereiro/1978. p. 24-48.

ANDERSON, Benedict. **Comunidades Imaginadas**. 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CINEMATOGRAFIA. **Glossário**. Rio de Janeiro, [2015]. Disponível em: <http://www.abcine.org.br/uploads/pdf/abc_glossario.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2015.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS (Brasil). **Cronologia histórica ferroviária**. Brasília, DF, [2015a]. Disponível em: <<http://www.antf.org.br/index.php/cronologia-historica-ferroviaria>>. Acesso em: 20 mar. 2015.

_____. **Glossário de termos ferroviários**. Brasília, DF, [2015b]. Disponível em: <<http://www.antf.org.br/pdfs/glossario.pdf>>. Acesso em: 12 abr. 2015.

AUGÉ, Marc. **Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. 7ª ed. Campinas, SP: Papirus, 1994.

AUMONT, Jacques *et al.* **A estética do filme**. 2ª. ed. Campinas, SP: Papirus, 1995.

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

BAUER, Otto. A nação. In: BALAKKRISHNAN, Gopal (Org.). **Um mapa da questão nacional**. 1ª reimp. Rio de Janeiro, 2000. p.45-83.

BENJAMIN, Walter. A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica. In: _____. **Magia e técnica, arte e política**: ensaios sobre literatura e história da cultura. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 165-196. (Obras escolhidas, vol. I).

_____. Construção em ferro. In: _____. **Passagens**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2006.

BERNARDET, Jean-Claude. 2001. **O que é cinema**. 13a ed. São Paulo: Brasiliense.

BETTI, Renato. Máquina. In: ROMANO, Ruggiero (Dir.) **Cérebro-Máquina**. Porto: Imprensa Nacional: Casa da Moeda, 1996a. p. 288-320. (Enciclopédia Einaudi, v. 27).

_____. Máquina. In: ROMANO, Ruggiero (Dir.) **Sistemática**. Porto: Imprensa Nacional: Casa da Moeda, 1996b. p. 490-498. (Enciclopédia Einaudi, v. 42).

BEYLIE, Claude. **As obras-primas do cinema**. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

BLASIIS, José Augusto de. Projeção digital de cinema: formatos de exibição. [S.l., 2015]. Disponível em: <<https://kinoforum-vault-prod.s3.amazonaws.com/arquivo-de-texto/578-12-892efc7.pdf>>. Acesso em: 12 abr. 2015.

BRIGGS, Asa; BURKE, Peter. **Uma história social da mídia**: de Gutenberg à internet. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

BRUSCKY, Paulo. In: MACIEL, Kátia, FLORES, Livia (Orgs). **Instruções para filmes**. Rio de Janeiro: Editora +2 e Circuito, 2013 .

CASTRO, Edgardo. **Vocabulário de Foucault**. Belo Horizonte: Autêntica, 2009.

CHARNEY, Leo. Num instante: o cinema e a filosofia da modernidade. In: CHARNEY, Leo, SCHWARTZ, Vanessa. (Orgs.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: CosacNaify, 2001. p.386-410.

CHAUÍ, Marilena. A nação como semióforo. In: _____. **Brasil**: mito fundador e sociedade autoritária. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 6ª reimpressão, 2006, p. 11-29.

CHOAY, Françoise. **O patrimônio em questão**: analogias para um combate. Belo Horizonte: Fino Traço, 2011.

COSTA, Flávia Cesarino. **O primeiro cinema**: espetáculo, narração, domesticação. São Paulo: Scritta, 2005. (Coleção Clássica).

DAVALLON, Jean. A imagem, uma arte da memória? In: ACHARD, Pierre (et al.). **O papel da memória**. Campinas, SP: Pontes, 1999. p. 23-37.

DI COLA, Flávio. Experiência urbana e linguagem cinematográfica: o exemplo de “Berlim, Sinfonia da Metrópole”. In: FACCIN, Milton Julio; NOGUEIRA, Maria Alice de Faria; VAZ, Élida (Orgs.). **Narrativas da cidade**: perspectivas multidisciplinares sobre a urbe contemporânea. Rio de Janeiro: E-papers, 2013. p. 153-162.

DODEBEI, Vera. Construindo o conceito de documento. In: LEMOS, Teresa; MORAES, Nilson (Orgs.). **Memória e construções de identidades**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2001. p. 59-66.

DUBOIS, Philippe. **Cinema, vídeo, Godard**. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

D.W.GRIFFITH. IMDb: internet movie database. [Los Angeles], [2015]. Disponível em: <<http://www.imdb.com/name/nm0000428/>>. Acesso em: 21 mar. 2015.

ELIAS, Norbert. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998.

EPSTEIN, Edward Jay. **O grande filme: dinheiro e poder em Hollywood**. São Paulo: Summus, 2008.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 12. ed., 1. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

FURTADO, Beatriz. **Imagens eletrônicas e paisagem urbana: intervenções espaço-temporais no mundo da vida cotidiana**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

FURTADO, José Geraldo Esquerdo. **História e memória entre ruínas: o patrimônio ferroviário de Além Paraíba**. Tese (Doutorado em Memória Social). Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2015.

GHIRARDELLO, Nilson. **À Beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Editora da UNESP, 1991.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Ressonância, materialidade e subjetividade: as culturas como patrimônios. **Horizontes Antropológicos**. Porto Alegre: UFRGS/IFCH/PPGAS, 2005.

GUNNING, Tom. Uma estética do espanto: O cinema das origens e o espectador (in) crédulo. **Revista Imagens**, São Paulo: Editora da Unicamp, n.º 5, ago. / dez. 1995.

_____. O retrato do corpo humano: a fotografia, os detectives e os primórdios do cinema. In: CHARNEY, Leo, SCHWARTZ, Vanessa. (Orgs.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: CosacNaify, 2001.p.39-80.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória coletiva**. 2ª ed. e 6ª. reimp. São Paulo: Vértice, 2006.

HOBSBAWM, Eric J. **A era dos impérios 1875-1914**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

_____. **Nações e nacionalismo desde 1780: programa, mito e realidade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (Brasil). Brasília, 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/>>. Acesso em: 21 jan. 2015.

JULLIER, Laurent; MARIE, Michel. **Lendo as imagens do cinema**. São Paulo: Editora do Senac São Paulo, 2009.

KOSSOY, Boris. A síntese do Brasil em uma ferrovia centenária. **O Globo**, Rio de Janeiro, 8 de dezembro de 2012. Prosa e Verso, p.8.

KRACAUER, Siegrified. O espectador. **Filme Cultura 1**. Rio de Janeiro: Ministério da Cultura, CTAv, 2010 [1966]. p.27-39. (Edição fac-similar 1-12).

LE GOFF, Jacques. Memória. In: **Memória**. Enciclopédia Einaudi, v. 1. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1984 p. 11-50.

_____. Documento/Monumento. In: **História-Memória**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2012. p. 509-524.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do progresso. Memórias da ferrovia no oeste de Minas: entre o sertão e a civilização (1880-1930)**. Dissertação (Mestrado em História), UFMG, Belo Horizonte, 2003. Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Minas Gerais.

MACIEL, Kátia (Org). **Transcineamas**. Rio de Janeiro: Contracapa Livraria, 2009.

MCLUHAN, Marshall. **Os meios de comunicação como extensões do homem**. Rio de Janeiro: Cultrix, 1964.

MICHAUD, Philippe-Alain. **Filme: por uma teoria expandida do cinema**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2014.

NOGUEIRA, Maria Alice de Faria. Diversa, dinâmica e plural: as representações da urbe nas narrativas da comunicação publicitária. In: FACCIN, Milton Julio; NOGUEIRA, Maria Alice de Faria; VAZ, Élica (Orgs.). **Narrativas da cidade: perspectivas multidisciplinares sobre a urbe contemporânea**. Rio de Janeiro: E-papers, 2013. p. 69-80.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História**, São Paulo, vol. 10, p. 7-28, dez. 1993.

PARENTE, André. **Cinemáticos: Tendências do Cinema de Artista no Brasil**. Rio de Janeiro: + 2 Editora, 2013.

_____. A forma cinema: variações e rupturas. In: MACIEL, Kátia (Org). **Transcineamas**. Rio de Janeiro: Contracapa Livraria, 2009. p. 23-47.

PINHEIRO, Nicolas Alexandria. **O produto cinematográfico como documento-instituição: discussões teórico-metodológicas**. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Documento) Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 1999.

POMIAN, Krzystof. Coleção. In: GIL, Fernando. **Memória-História**. Porto: Imprensa Nacional: Casa da Moeda, 1984. p. 51-86. (Enciclopédia Einaudi, v. 1).

_____. História cultural, história dos semióforos. In: RIOUX, Jean-Pierre; SIRINELLI, Jean-Francois (Dirs.). **Para uma história cultural**. Lisboa: Editorial Estampa, 1998. p. 71-95.

PRADO JUNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2008.

PRIEUR, Jérôme (Org). **O espectador noturno**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1995.

REISZ, Karel; MILLAR, Gavin. **A técnica da montagem cinematográfica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

RIBEIRO, Leila Beatriz. **Narrativas informacionais: cinema e informação como invenções modernas**. 2005 345 f. Tese (Doutorado em Ciência da Informação) – Escola de Comunicação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia, IBICT, Programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação, Rio de Janeiro.

RIBEIRO, Veriana. AC: historiador diz que Tratado de Petrópolis é certidão de nascimento. **O Globo**, 17 nov. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ac/acre/noticia/2014/11/certidao-de-nascimento-do-acre-diz-historiador-sobre-tratado-de-petropolis.html>>. Acesso em: 25 abr. 2015.

ROSA, Rodrigo de Alvarenga. **Estradas de ferro: material rodante**. [Vitória], [2012]. Disponível em: <<https://ecivilufes.files.wordpress.com/2012/11/apostila-material-rodante-2011-2.pdf>>. Acesso em: 21 mar. 2015.

SADOUL, Georges. **História do cinema mundial**. Rio de Janeiro: Martins Editora, 1963.

SALLES, Filipe. **Bitolas e formatos no cinema**. Disponível em: <http://www.mnemocine.com.br/index.php/cinema-categoria/28-tecnica/146-bitolasformatos>. Acesso em: 28 ago. 2014.

_____. **Princípios de cinematografia**. Disponível em: <http://www.mnemocine.com.br/index.php/cinema-categoria/28-tecnica/145-principioscine>. Acesso em: 17 de set. 2014.

SCHWARTZ, Vanessa. O espectador cinematográfico antes do aparato do cinema: o gosto do público pela realidade na Paris fim-de-século. In: CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, Vanessa. (Orgs.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac Naify, 2001. p. 411-440.

SENNETT, Richard. **O artífice**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2013. SILVA, Veruska Anacirema Santos da. Cinema como semióforo e suas contribuições na formação de memórias sociais. **Baleia na Rede**. Revista on-line do Grupo de Pesquisa em Cinema e Literatura. Vol. I, nº. 5, Ano V, Nov./2008. p. 119-131.

SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular. In: CHARNEY, Leo, SCHWARTZ, Vanessa. (Orgs.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac Naify, 2001.p.115-148.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

SONTAG, Susan. **Sobre fotografia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

SOUSA, Márcia Cristina da Silva. **ENTRE ACHADOS E PERDIDOS**: colecionando memórias dos palácios cinematográficos da cidade do Rio de Janeiro. Tese (Doutorado em Memória Social). Programa de Pós-Graduação em Memória Social – PPGMS. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2013.

TOULET, Emmanuelle. **O cinema, invenção do século**. Rio de Janeiro: Objetiva, 1998.

VANOYE, Francis; GOLIOT-LÉTÉ, Anne. **Ensaio sobre a análise fílmica**. Campinas, SP: Papirus, 1994.

VIEIRA JUNIOR, Luiz Garcia. **Filmes *foundfootage***: fragmentos e heterogêneos no laboratório de vanguarda. Dissertação (Mestrado em Comunicação, Imagem e Informação). Niterói/RJ: Universidade Federal Fluminense, Programa de Pós-Graduação em Comunicação, 2011.

VIRILIO, Paul. **O Espaço Crítico**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993a.

_____. **Guerra e cinema**. São Paulo: Scritta, 1993b.

XAVIER, Ismail. **D.W.Griffith, o nascimento de um cinema**. São Paulo: Brasiliense 1984.

ZAMBELLO, Marco Henrique. Ferrovias e memória: estudo sobre a vida social e o trabalho dos antigos ferroviários da vila industrial de Campinas. **Anais da ANPUH – XXII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – João Pessoa, 2003.**

REFERÊNCIAS FÍLMICAS

O AGENTE da estação (*The Station Agent*), de Thomas MacCarthy, EUA, 89 min., 2003, colorido.

BERLIM, Sinfonia de uma Metrópole (*Berlin, die sinfonie der grosstadt*) de Walter Ruttmann, Alemanha, 65min., 1927, p&b.

O CAVALO de ferro (*The Iron horse*) de Jonh Ford, EUA, 150 min., 1924, p&b.

CENTRAL do Brasil, de Walter Salles, Brasil, 113 min., 1998, colorido.

A CHEGADA do trem à estação de La Ciotat (*L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*), de Louis Lumière e por Auguste Lumière, França, 50 seg, 1895, p&b.

DIAS de Paraíso (*Days in haven*), de Terrence Malick, EUA, 94 min. 1978, colorido.

THE COUNTRYMAN and the cinematograph, de Robert W. Paul, UK, 24 seg. 1901, p&b.

A DAMA Oculta (*The lady vanishes*), de Al, UK, 96 min., 1938, p&b.

ERA uma vez no oeste (*Once upon a time in the west*), de Sergio Leone, EUA, 175 min., 1968, colorido.

A GENERAL (*The General*), de Buster Keaton, EUA, 107 min., 1926, p&b.

O GRANDE roubo do trem (*The great train robbery*) de Edwin S. Porter, EUA, 10 min., 1903, p&b.

UM HOMEM com uma câmera (*Cheloveck s Kinoapparatom*), de Dziga Vertov. URSS: VUFKU, 1929, 68 min., mudo, p&b.

A INVENÇÃO de Hugo Cabret (*The invention of Hugo Cabret*), de Martin Scorsese, EUA, 126 min., 2011, colorido.

MAUÁ, o imperador e o rei, de Sérgio Rezende, Brasil, 138 min. 1999, colorido.