

***A gente mora na estrada e passeia em casa:
Carga Pesada, um road-movie na TV.***

FELIPE MUANIS

Resumo: O artigo em questão volta-se para uma análise do programa de televisão *Carga Pesada*, exibido pela Rede Globo de Televisão, distinguindo os dois períodos em que foi produzido e exibido – início da década de 80 e atual. Trata-se de compreender quais são suas influências e que estratégias de linguagens são absorvidas pelo programa. Sua relação com o cinema de gêneros norte-americano, como o *western* e o *road-movie*, bem como a tradição literária e o melodrama latino-americano, são pontos de interseção na série. Desenvolve-se neste ensaio as definições de Marc Augé sobre os “não-lugares” e como estes aparecem em *Carga Pesada*. Também são importantes, para esta análise, autores como Rick Altman, Michel de Certeau e Jesús Martín-Barbero.

Palavras-chave: *road-movie*, não-lugar, literatura.

Abstract: This paper analyses the television show *Carga Pesada*, broadcasted by Rede Globo Network Television, that distinguishes the two different periods of its production and exhibition – the early 1980’s version and the contemporary version. It intends to disclose the influences and different kinds of visual and narrative languages that the show portrays. We will also discuss its relationship with American Genre films, such as westerns and road-movies, and Latin American melodrama. Marc Augé’s definition of the *non-places* is fundamental for this analysis, as well as the work of Rick Altman, Michel de Certeau and Jesus Martín-Barbero.

Keywords: road-movie, *non-place*, literature.

Eu conheço todos os sotaques
Desse povo todas as paisagens
Dessa terra todas as cidades

Das mulheres todas as vontades
Eu conheço as minhas liberdades
Pois a vida não me cobra o frete
(*O Frete*, de Renato Teixeira)

Em 1979, o público foi apresentado a dois personagens que fizeram história cortando as estradas do Brasil em aventuras no seu caminhão, através de um *road movie* seriado feito para a televisão. Foi a partir da experiência de adaptação de Paulo José do livro de Osvaldo França Junior, *Jorge, um brasileiro*, feito para um programa semanal de teleteatro chamado *Estúdio A*, que surgiu a série. Com o mesmo Antonio Fagundes que interpretou o papel-título no episódio de Paulo José, *Carga Pesada* compôs, junto com *Malu Mulher* e *Plantão de Polícia*, as inovadoras séries brasileiras criadas por Daniel Filho, exibidas pela Rede Globo de televisão na década de 80 para substituir as séries estrangeiras e retratar um cotidiano nacional. A série foi originalmente exibida em cinquenta e quatro episódios de 22 de maio de 1979 a 2 de janeiro de 1981, sempre às terças-feiras no horário das 22 horas.

Depois do sucesso no início da década de 80 e de vinte anos ausente, a série retorna à televisão em 2003, estando no ar até hoje, totalizando mais sessenta e quatro episódios desde que voltou. A volta de Pedro da Boléia e Setembrino - ou simplesmente Pedro e Bino, como são mais conhecidos - interpretados respectivamente pelos atores Antônio Fagundes e Stenio Garcia, mais do que o retorno de uma série de sucesso, realça aspectos da tradição televisiva brasileira, bem como de sua transformação no decorrer do tempo. Não apenas no histórico de seus personagens que, de um modo geral, mantêm suas características originais, mas também em alguns outros aspectos da série. As diferenças refletem a própria mudança pela qual passou a televisão, da década de 80 até os dias de hoje. Tais mudanças evidenciam algumas características da neo-televisão, segundo o conceito de Umberto Eco, e revelam a série atual com distinções formais claras das suas primeiras temporadas do passado. Mas não será este o foco do trabalho ora em questão.

Apesar de características que permeiam os episódios serem claramente provenientes do cinema, do gênero do *road movie* clássico, a tese que aqui se pretende desenvolver é que movimentos da tradição literária brasileira se impõem prioritariamente às outras características tradicionais do gênero do *road movie*, sendo determinantes na constituição de uma tradição da teledramaturgia brasileira. Tais movimentos aparecem não apenas na série televisiva em questão, mas em filmes da

América Latina que flertam com o clássico gênero norte-americano e estabelecem uma inequívoca relação com a tradição literária do continente de quem são tributários, seja através do melodrama, do modernismo ou do realismo mágico. Uma tradição que, historicamente, busca reforçar e priorizar as características específicas da América Latina:

Por outro lado, a sucessão de ditaduras apoiadas por governos dos Estados Unidos consubstanciou entre esses intelectuais a consciência de uma origem e de um destino comuns, nas frentes antiimperialistas que se formaram a partir de meados do século XX. A literatura e os estudos literários foram parte essencial desse processo, inclusive porque contribuíram de maneira notável para firmar uma perspectiva da diversidade cultural dos países da região, saltando sobre os preconceitos raciais, de gênero, nacionais e outros. (AGUIAR, 2006: 718).

A televisão da América Latina, principalmente a brasileira, que se evidencia pela teledramaturgia, absorve diversas características mostrando a cultura nacional permeada por várias influências e, ainda que não de forma satisfatória, alguma diversidade cultural. Deve-se ressaltar, contudo, que o intuito deste artigo não é negar as possibilidades de linguagem e de estéticas próprias da televisão, ao estabelecer relações de influência com outras áreas. O objetivo que aqui se esboça é apontar aspectos e diferenças da série *Carga Pesada* nas duas épocas, suas proximidades com o gênero do *road movie*, com o cinema e a literatura, a fim de compreender como matrizes culturais diversas podem se encontrar e se complementar numa produção audiovisual televisiva de forte apelo comercial, criando uma estética própria.

Pedro, Bino e o *road-movie*

Os personagens são o ponto de partida para evidenciar as associações de *Carga Pesada* com o gênero do *road movie* norte americano. Segundo o ator Antônio Fagundes, não era possível, simplesmente, reproduzir a estrutura de *Jorge, um brasileiro*. A nova série necessitava de outro personagem, que formaria a dupla protagonista que seria o fio condutor das tramas. Assim nasceu Bino, o contraponto ao personagem de Pedro, vivido por Stenio Garcia, que define os personagens do seguinte modo:

O Bino não existe sem o Pedro. Se o nosso ideal era o Dom Quixote e o Sancho Panza, é claro que o Dom Quixote só podia ser o Fagundes,

o Pedro, com aquele delírio dele, aquele cara que *tá* sempre querendo mais das coisas. E o cara mais pegado com a terra tinha que ser o Sancho Panza, que era o Bino.

A comparação de Bino com o clássico de Cervantes pode parecer um exagero, porém é mais do que pertinente: há uma forte relação entre Dom Quixote, o gênero do *western* norte americano e *Carga Pesada*. Edward Buscombe afirma que o *western* foi o carro chefe do cinema americano, de 1910 até 1960, tendo seu auge na década de 50, abordando sempre a expansão branca e a colonização do oeste selvagem, tendo influência da cultura hispânica e mitificando o espírito livre, indômito, como Quixote. É importante ressaltar, contudo, que os caubóis não reproduzem os caracteres sonhadores e delirantes do personagem de Cervantes, mas sim sua errância e, no caso de *Carga Pesada* especificamente, a relação entre seus protagonistas.

Uma das grandes influências e marcas do *road movie* é justamente a sua ligação com o gênero do *western* e seus componentes simbólicos, adaptando símbolos de uma sociedade rural para uma sociedade industrializada: o cavalo transforma-se em máquina, o carro ou o caminhão; o conflito entre selvageria e civilização no qual sempre há um elemento novo que busca transformar um ambiente hostil, o duelo, a superioridade do homem branco “civilizado” diante dos índios e, sobretudo, o aspecto do *cowboy* solitário, sem destino, que vaga pelo território americano inexplorado, orientando sua direção através dos encontros que faz no seu percurso. É importante que se diga que os personagens do *western* têm como uma de suas características mais fortes o sentido de aventura e liberdade, de ser solitário e de não ter um destino próprio. Para Buscombe, “o caubói com seus apetrechos e estilo de vida deriva, principalmente, das culturas do sul da Espanha, transformando-se em uma figura mítica, um espírito livre que não depende de nada além de seu cavalo, sua arma, e sua própria virilidade.” (NOWELL-SMITH, 1997:286).

Pedro e Bino representam naturezas dicotômicas. O primeiro é mulherengo e solteiro convicto por querer manter sua liberdade. Ter uma família é criar raízes, é perder a sensação de liberdade – por mais que no fundo nem ele próprio seja totalmente feliz com sua escolha e se ressinta de não ter uma família –, é sofrer pela ausência e distância dos que ficam. Bino é o seu contraponto e o exemplo do que não quer ser, mas que ao mesmo tempo respeita e sonha em atingir, apesar de recalcar: tem raízes, tem uma família e isso o faz sofrer pela distância dos seus, proporcionada pelo seu eterno movimento. Nas palavras de Fagundes, “o Bino era o representante da família do

carreteiro. Ele era absolutamente centrado não só por uma questão de personalidade mas também por uma questão de vida mesmo dele, dos laços que ele tinha com o resto da família”. Há em *Carga Pesada* as mesmas diferenças culturais presentes nos *road movies*: a diferença entre o sedentário e o nômade, o dentro e o fora, a casa e o mundo: ao mesmo tempo que Pedro anseia secretamente por um enraizamento igual ao de seu parceiro, mas não se fixa. Bino, por sua vez, tem suas raízes mas não consegue se prender totalmente e sente a necessidade do *movimento*, outra característica marcante e fundamental dos *road-movies*. Um movimento gerado por uma crise de identidade dos personagens que não conseguem se satisfazer na imobilidade.

Ao analisar o filme *Sem Destino* (1969), de Dennis Hopper, por exemplo, pode-se observar uma estrutura similar ao do faroeste: Dennis Hopper e Peter Fonda são dois motoqueiros que vagam pelas estradas dos Estados Unidos da contra-cultura, em cima de suas motos, com o mesmo ideal de liberdade, de não ter raízes ou rumo definido, como a definição do *western* de Buscombe. Em momentos e mídias diferentes, guardadas as devidas proporções, os personagens de Fonda e Hopper são a releitura de *cowboys* como o *Cavaleiro Solitário*, de Clint Eastwood, que de certa forma é descendente de Dom Quixote. Ou seja, assumem a representação simbólica que outros personagens tiveram no passado, em suas respectivas épocas e mídias. As motocicletas, assim como o caminhão de Pedro e Bino e o cavalo de Eastwood, são o passaporte para a liberdade. Na leitura de Hopper, os personagens motoqueiros levarão a modernidade da contra-cultura ao tradicional e conservador interior dos Estados Unidos. O embate entre os dois é claro, mas nesse caso, os caubóis são derrotados, atropelados pelo conservadorismo que, como se pode verificar até hoje, vem vencendo a batalha contra a liberdade do indivíduo. Quanto aos personagens da série televisiva, veremos mais a frente como eles se enquadram, culturalmente, com relação à ordem estabelecida.

O movimento dos personagens leva à outras questões importantes do *road movie*: os espaços e os encontros. Por se situar numa oposição entre movimento, que é priorizado ante o enraizamento, Pedro e Bino ganham a estrada que tem, nela mesma, várias diferenças, de acordo com os vários espaços. A estrada, bem como o meio de transporte que por ela passa – o caminhão - se caracteriza como um não-lugar para a pessoa que a atravessa. Para Marc Augé, são espaços de perda de identidade, de homogeneização e de encaixe através de reconhecimentos mundializados, em oposição a um lugar estável, que marca uma história e conjuga suas identidades. No entanto, como o próprio autor afirma, o não-lugar e o lugar não são puros:

Acrescentemos que existe evidentemente o não-lugar como o lugar: ele nunca existe sob uma forma pura; lugares se recompõem nele; relações se reconstituem nele; as “astúcias milenares” da “invenção do cotidiano” e das “artes do fazer”, das quais Michel de Certeau propôs análises tão sutis, podem abrir nele um caminho para si e aí desenvolver suas estratégias. O lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente – palimpsestos em que se reinscreve, sem cessar, o jogo embaralhado da identidade e da relação. Os não-lugares, contudo, são a medida da época; medida quantificável e que se poderia tomar somando, mediante algumas conversões entre superfície, volume e distância, as vias aéreas, ferroviárias, rodoviárias e os domicílios móveis considerados “meios de transporte” (aviões, trens, ônibus), os aeroportos, as estações e as estações aeroespaciais, as grandes cadeias de hotéis, os parques de lazer, e as grandes superfícies da distribuição, a meada complexa, enfim, redes a cabo ou sem fio, que mobilizam o espaço extraterrestre para uma comunicação tão estranha que muitas vezes só põe o indivíduo em contato com uma outra imagem de si mesmo (AUGÉ, 2006: 74).

A auto-estrada é de fato um não-lugar, mas em *Carga Pesada* o caminhão e mesmo a estrada, não seriam um lugar? Tratado com personalidade própria (nomeado, de acordo com a época, como *Bruto* ou *Titan*), tudo se passa em torno do caminhão, onde os protagonistas habitam cotidianamente, que funciona como um lugar que *desliza* no não-lugar. Augé também aponta para a importância da familiaridade criada com o espaço pelo costume que se tem de transitar por ele, que pode o transformar, paulatinamente, em um lugar. Há uma distinção entre o viajante ocasional que passa, e o viajante profissional que frequenta sistematicamente esses não-lugares, criando pontos de fixação, de conhecimento e de constituições identitárias. Seria a construção de um “espaço existencial”, como afirmava Merleau-Ponty: “lugar de uma experiência de relação com o mundo de um ser essencialmente situado “em relação com um meio” (AUGÉ, 2006, 75). Essa diferença fica mais clara com a distinção de Certeau entre *mapas* e *percursos*. Pode-se dizer que o viajante ocasional se utiliza dos mapeamentos objetivando chegar ao lugar, ignorando as possibilidades do não-lugar. O viajante profissional, por sua vez, também quer chegar a um lugar, mas compreendendo o não-lugar da estrada como um percurso que conhece, no qual eventualmente pára, onde vai construindo sua identidade. Esse percurso do não-lugar que vai se construindo como lugar, muda de caráter em função dos encontros que o viajante realiza e das motivações que o fazem interromper o movimento. Se esses encontros não possibilitam que se criem raízes, pelo menos possibilita de lançar algumas sementes. Pedro e Bino se

adaptam perfeitamente a essas características pois param constantemente já que, talvez, diferente da obsessão do carreteiro real, de chegar logo ao seu destino e entregar a mercadoria para poder pegar outro frete, promovem encontros e se envolvem em questões locais que interrompem sua mobilidade. Muitas das histórias de *Carga Pesada* traduzem, contrariamente, não a perda, mas a interrupção da mobilidade habitual dos personagens e do caminhão, em função da necessidade ou disposição dos protagonistas em se envolver nos encontros, como afirma Antonio Fagundes:

Eles não são super-heróis, o grande heroísmo deles tá na humanidade deles, tá no fato deles de parar e ver uma realidade e falar assim: vamos ver o que que a gente pode fazer, ou seja, tem uma vontade de resolver o problema mas eles não são onipotentes. Tem diversos programas que a gente fez e que eles param e dizem assim “agora eu não sei o que fazer”, porque foge da mão deles. Eles não são aqueles que vão e resolvem todos os problemas mas... falta para a gente sim, no nosso imaginário, personagens que levantem essas perguntas, que enfrentem essas dúvidas e que coloquem esses problemas não de uma forma romanceada, de uma forma utópica, mas de uma forma possível ou seja, quando a gente fala em heroísmo a gente fala do cara que é capaz de parar e se indignar com alguma coisa que esteja errada.

São nesses momentos de imobilidade que se constroem as narrativas dos episódios da série. A mobilidade de *Carga Pesada* se define mais pela pluralidade de lugares do que pelo deslizamento por um não-lugar.

Talvez seja possível encontrar a afirmação do lugar em *Carga Pesada* recorrendo à Benjamin. Pedro e Bino são narradores como os marinheiros que viajam de longe e narram o que viram e viveram. Se fossem viajantes ocasionais, se não vivessem de alguma forma os lugares, haveria relatos e narrativas? A narrativa, para Benjamin, é “uma forma artesanal de comunicação. Ela não está interessada em transmitir o “puro em si” da coisa narrada como uma informação ou um relatório. Ela mergulha a coisa na vida do narrador para em seguida retirá-la dele.” (BENJAMIN, 1994, 205). É importante ressaltar que o que o espectador vê na série televisiva em análise é a própria vivência dos viajantes, mas por muitas vezes os protagonistas se remetem a fatos e encontros de momentos passados de viagem, tornando-se narradores de suas próprias experiências.

Esses encontros, por sua vez, é que carregam outros elementos de gênero que serão subalternos ao gênero clássico do *road movie*: o terror (parar num lugar de credices populares), a aventura e o policial (parar por encontro com barreiras na estrada ou bandidos), o drama (parar por encontrar com pessoas necessitadas de alguma

assistência), ou o romance e a comédia (parar em função de encontros amorosos e familiares). É a possibilidade dos encontros na interrupção da mobilidade, que carrega o gênero do *road-movie* de sub-gêneros, que dão um caráter de diversidade à série.

Vinte anos de estrada

Entre 1981 e 2003 vinte e dois anos se passaram. Os atores envelheceram e os personagens também. Suas trajetórias continuaram por rumos diferentes e voltaram a se encontrar na estrada, depois de longo tempo. O encontro com o espectador da tele-série parece ser mais um dos encontros que acontecem. Assim como seus colegas carreteiros, o espectador praticamente só encontra Pedro e Bino no espaço de um percurso. Talvez nesse sentido que a frase do caminhoneiro que dá título a este trabalho seja tão pertinente: “a gente mora na estrada e passeia em casa”. Mora no lugar da estrada e passeia em casa porque não se fixa, mas também porque o lugar da série é a estrada, passeando nos lares dos seus espectadores através dos televisores.

Outra especificidade do *road movie* é a apropriação de características do cinema moderno. Esse gênero permanece com o fim em aberto, contrariando a estrutura clássica de início, meio e fim; e boa parte das vezes abolindo o *happy-end*. Mas é especialmente na mistura entre realidade e ficção e nas linguagens entre o cinema documental e ficcional que surge um *estatuto polifônico da imagem*, na qual, para Oliver Fahle, o espectador não sabe “se as imagens são parte da ação ou parte da percepção do protagonista, com uma mistura entre imaginação e percepção da realidade.”. Tais cruzamentos são percebidos claramente tanto em filmes clássicos do *road movie*, como *Easy Rider*, quanto em películas latino-americanas como *Iracema, uma transa amazônica*, de Jorge Bodanzky. Em *Carga Pesada*, ao admiti-lo de fato como um legítimo representante do *road movie* na teledramaturgia brasileira, como já se discutiu, esses elementos também ficam aparentes. Mais do que isso, a transição da série da década de oitenta para o ano de 2003, com uma interrupção de vinte anos, demonstra possibilidades e escolhas técnicas que se mostram reveladoras para se pensar tal tradição.

Da série da década de 80 para a série atual, ocorreram mudanças na tecnologia de produção que modificaram as imagens e, conseqüentemente, a estética da série. A mudança mais radical é a precariedade de infra-estrutura presente nas filmagens nos anos 80. Apesar da série ser produzida pela Rede Globo, que nasceu e se desenvolveu como a emissora de maior infra-estrutura no Brasil, reproduzindo na televisão as

estratégias e estruturas de produção bem-sucedidas da *Era de Ouro* do cinema norte-americano, ainda assim *Carga Pesada* tinha enormes obstáculos de filmagem pelo grande número de locações externas. Em função das contingências de produção, a câmera absorvia uma mobilidade muitas vezes similar também à câmera do documentário ou a algumas narrativas do cinema neo-realista, com a câmera na mão, resultando numa imagem televisiva que absorvia as precariedades de produção através de uma imagem menos *limpa*:

E não tinha essa tecnologia que a gente tem hoje que era o *Proteus* que a gente chama *né*, que é aquela estrutura que a cabine vai em cima e a gente não precisa dirigir... A gente tinha que dirigir enquanto gravava e não tinha onde o câmera ficar, então o câmera ficava com a perna dentro da cabine, o corpo para fora, e a gente dirigia com uma mão, segurava no cinto do câmera com a outra e interpretava. Então era uma coisa meio complicada naquela época (...).

Pela declaração de Antonio Fagundes percebe-se como a imagem da série produzida hoje é muito mais ascética, eliminando as imperfeições e *sujeiras* que por vezes aproximavam a imagem do seriado, de uma linguagem moderna. Outro fator que corrobora tal conclusão é a observação de que a série contemporânea faz bastante uso de movimentos de grua em belos planos gerais, o que não parecia ser muito utilizado na série original. A imagem final do *Carga Pesada* atual dialoga perfeitamente com a estrutura e mesmo com o ascetismo das telenovelas da emissora, chegando a ser rotulada no próprio site de divulgação da internet como uma novela. É importante ressaltar, contudo, que a série não pode ser considerada uma novela já que isso implicaria em uma cronologia seguida de episódios, o que *Carga Pesada* poucas vezes apresentou. Os episódios costumam ser soltos, como que pinçados aleatoriamente na cronologia dos personagens. No entanto, uma estrutura mais cronológica de episódios é mais desenvolvida também na série contemporânea, o que se pode perceber, por exemplo, no conflito de Bino com Pedrinho, seu filho, interpretado por Wagner Moura, que quer abandonar a medicina para se tornar carreteiro como o pai. Pedrinho quer reencontrar o pai que sempre esteve ausente: quer sair da estabilidade da fixação para o movimento, para poder juntar-se a ele. Essas cronologias mais rígidas eram menos presentes na série da década de 80.

Para exemplificar como essa linguagem moderna permeava a série de 80, seria interessante observar um episódio específico em que tais características se evidenciam. Deve se lembrar, no entanto, que o exemplo aqui citado não deve ser interpretado de

forma totalizante como representação dos cinquenta e quatro episódios da série, mas sim para mostrar um tipo de imagem que não se reproduz na série atual. O episódio “A enchente”, exibido no dia 19 de junho de 1979, por exemplo, tem uma característica muito marcante. A história trata de uma série de chuvas que causam uma enchente e ameaçam uma barragem. Algumas pessoas, dentre elas turistas, caminhoneiros - nos quais estão inseridos Pedro e Bino - e até mesmo donos de um circo ficam ilhados pela chuva e presos na lama, interrompendo-se, mais uma vez, o movimento. Durante todo o episódio as imagens das pessoas racionando comida e passando por momentos de tensão e instabilidade emocional em função da situação, se alternam com imagens reais, documentais, de enchentes. Tais imagens adicionais parecem ter sido feitas em película, são jornalísticas e se costuram com as imagens de teledramaturgia através de uma locução em *off* que se pretende a locução jornalística de uma rádio comentando as chuvas. A ligação entre os dois tipos de registros chega ao ponto de haver uma imagem documental de um caminhão sendo guinchado de dentro d’água e em seguida, já na dramaturgia, um dos caminhoneiros ilhados fazer um comentário como se ele conhecesse ou como se ele estivesse se referindo àquela imagem documental, solidário ao caminhoneiro que foi vítima da enxurrada. Esse episódio é exemplar para mostrar a polifonia das imagens do *road movie* e a utilização de estratégias pertencentes ao cinema moderno na série de televisão. Ao mesmo tempo, se a série atual parece dialogar com a estética das telenovelas, era possível ver episódios da década de 80 que dialogassem não só com as novelas, mas também com a estética do telejornal, com a estética do documental e do ao vivo.

Apesar da série atual ter perdido, talvez, a vitalidade que as dificuldades que uma infra-estrutura imperfeita lhes impunha no passado, ainda assim há uma característica que continua remetendo a um cinema moderno e que se opõe totalmente ao ambiente controlado das filmagens em estúdio da Rede Globo. Segundo Antonio Fagundes e Stenio Garcia, cem por cento das filmagens atuais são feitas em locações, sejam externas ou internas, o que garante uma certa autenticidade e também um certo frescor à série. Ainda que produzida com um grande aparato técnico que ajuda a aproximar a imagem de uma “perfeição” pretendida pelas novelas, o fato da produção ir para a estrada, para a rua, servir-se de locações e não utilizar a infra-estrutura de estúdios (apesar de parecer pouco com relação ao que se poderia chamar de uma imagem moderna) é um contra-senso para a estética e produção da emissora. O próprio Stenio Garcia deduz que faz o programa mais difícil da televisão brasileira, no

momento, por ser todo ele gravado em locações, algo atípico para a televisão brasileira. Ainda que pequena, essa é uma quebra nos hábitos de produção e técnica que gera alguma mudança na estética do programa diante de outras séries mais tradicionais.

Mas além das questões técnicas, talvez o fator que mais aproxime a série nas duas épocas de um cinema moderno, são os próprios personagens: pessoas comuns, caminhoneiros, que através de seus encontros e desencontros pela estrada, enfrentam e discutem os problemas brasileiros, assumindo um caráter, muitas vezes, de cunho social, de indignação com a ineficiência do Estado e a discussão de problemas que afetam, preferencialmente, uma classe média-trabalhadora, por vezes pobre. É nesse momento que a tradição do melodrama na América Latina, absorvido pela teledramaturgia, justifica a constância na abordagem dessas temáticas.

Os percursos: literatura, cinema, televisão

O embasamento de uma perspectiva comum da literatura latino-americana não anula a percepção das diferenças; mas ressalta a existência de influxos e ritmos semelhantes que permitem o esforço comparativo.
Flávio W Aguiar

Se o *road movie* tem o trânsito, o trajeto, o percurso como seu principal componente na busca de formação da identidade de seus personagens, o *road movie* na América Latina agrega um novo elemento. A busca de identidade do personagem se dá por um auto-conhecimento através da vivência com seu próprio país, através de viagens que permitam que tenham contato com outras pessoas, outras regiões e outras culturas. Isso é visto em alguns filmes brasileiros, como *Iracema, uma transa amazônica*; *Central do Brasil*; *Diários de Motocicleta* (este não podendo ser chamado especificamente de filme brasileiro); *Cinema, aspirinas e urubus* e tantos outros que reproduzem as características do gênero norte-americano. No entanto, essa busca por uma auto-conhecimento através das identidades diversificadas de um povo espalhado por regiões diversas culturalmente, populacionalmente, geograficamente, e etnicamente, se dá desde o cinema brasileiro dos anos sessenta, que tenta problematizar a consciência de si, algo muito presente também no movimento modernista de 22, em Oswald de Andrade, Mário de Andrade, Heitor Villa-Lobos, Tarsila do Amaral e outros.

Esse movimento do cinema-novo de interiorização e busca de um Brasil que não fique restrito ao litoral, às capitais e aos grandes centros urbanos, já está na literatura de

Euclides da Cunha em 1902. É na viagem que faz para o interior com a finalidade de narrar e entender Canudos que, como um bandeirante, Euclides descobre um outro Brasil, ampliando as próprias fronteiras do que entende como país. Como uma viagem de formação, encontra seu povo, reafirma a força e a integridade do sertanejo comum, questiona seus problemas e necessidades tornando-se uma obra capital na amplificação do conhecimento de Brasil:

(...) Enquanto parte do país vivia inebriado pelos cenários idílicos dos ufanistas embalados pela prosa de Afonso Celso, "Os Sertões" foi como um vendaval que sacudiu o país de ponta a ponta, obrigando a que todas as pessoas que tinham uma mínima inquietação intelectual a repensarem seus conceitos sobre o Brasil, sua terra, sua gente e seu destino como povo e nação.

Da primeira à última página, "Os Sertões" é um livro que incomoda. Ele foi escrito exatamente para isso. Para instigar, provocar a pesquisa e estimular a procura da verdade. É um livro contra o conformismo. É um livro de idéias e soluções, de questionamentos e proposições ousadas. Já é lugar comum dizer que algumas de suas conceituações científicas não resistiram à evolução. Contém os vícios ou distorções típicos da época. É verdade. Mas ainda assim o livro continua insuperável como tubo de ensaio onde melhor se analisa a realidade nacional. No essencial ele continua íntegro, imutável, provocador.

Todos os importantes questionamentos e as grandes formulações sociológicas, antropológicas, históricas e políticas para compreender o Brasil, antes e depois da República, tiveram seu embrião nas páginas de "Os Sertões".

A crescente e contínua bibliografia que tem em "Os Sertões" sua inspiração não cessa de crescer. Passados 100 anos de sua publicação, ele continua sendo o grande manual de consulta sobre a "terra ignota", o universo sertanejo, misterioso e desconhecido. É ainda a poderosa matriz geradora de reflexões que surpreendem, se desdobram e amplificam, empolgam e espantam. (NOVAK, 2001).

De fato *Os Sertões* foi um marco dentre tantas viagens para o interior, dentre tantas buscas por conhecer o Brasil e suas mazelas, que culminam na história do audiovisual com o cinema-novo, em obras como *Deus e o Diabo na Terra do Sol*, *Vidas Secas* e *Os Fuzis*. Estes filmes, emblemáticos do ápice do cinema-novo, marcam a mesma busca dos seus realizadores para conhecer sua própria realidade. Recusam-se, assim, a enxergar seu país através da leitura simplificada de autores europeus, como era de costume, mediados por um olhar canônico de colonizador. *Os Sertões*, *Deus e o Diabo na Terra do Sol* e *Iracema, uma transa amazônica* têm uma ligação inequívoca, cada um em sua forma de registro, permeada por um movimento que não é só dos personagens, mas do seus autores que estão, eles próprios, na busca do seu país, de

entender seu povo e de se entender enquanto parte dele. Euclides da Cunha não mapeou, seguiu um percurso. Foi como o marinheiro de Benjamin que viajou, foi para longe, e que depois contou o que viu, mas dessa vez não através da tradição oral, mas pelas páginas do jornal, pelas páginas do livro.

É essa mediação que é importante para situar o melodrama e o folhetim como aspectos determinantes da construção televisiva na América-Latina, especialmente no Brasil, e para perceber como todas essas influências se misturam em *Carga Pesada*.

Na América Latina, espaço diversificado de povos e culturas, fruto de uma ocupação colonizadora, desordenada e predatória, a necessidade de montar o enorme quebra-cabeças de sua existência e formação se evidencia. O romance então aparece como um espaço fundamental em uma sociedade que tenta se compreender diariamente, buscando o sentido de sua própria existência. O romance passa a ser o lugar de problematização da situação do constante processo de formação da América Latina e de sua auto-consciência. A diversidade da região se expressa portanto em diversos gêneros literários, em diversas experimentações de linguagem que ocorreram e que continuam revelando a pluralidade e a complexidade de um continente heterogêneo. Heterogêneos também são os países, como o Brasil, que internamente se articulam sobre diversas matrizes populares que se consolidaram e se fixaram no país, não apenas oriundas de diferentes etnias mas também por ocuparem espaços sociais muito diversos e demarcados. Em determinado momento, contudo, tais espaços entram em erupção e, ainda que lentamente, começam a se misturar e a se influenciar mutuamente, criando mudanças constantes que vão transformando seu povo. Tais mudanças, em função de uma permeabilidade lenta, porém constante - também por sofrerem uma grande resistência dos mais conservadores que continuam a insistir em uma leitura canônica, mediada pela visão européia do que seria o Brasil - fazem com que haja uma eterna necessidade de compreender como tais espaços e personagens se articulam. Uns com a necessidade de definir, separar e classificar tais variações, outros com a necessidade de entender como essas interferências, positivamente, podem constituir um espaço mais amplo e plural de constituição social. É na literatura que muitos desses embates se evidenciam:

A terceira irrupção da modernidade se deu após a Segunda Guerra Mundial, a da transculturação do romance, que abriu o espaço narrativo para a recuperação das dimensões míticas da memória, das narrativas orais ou imemorais, perscrutando o imponderável das

experiências individuais e as rearticulações coletivas.

É esse o lastro comum de narrativas como *Grande sertão: veredas* (1956), de Guimarães Rosa, *Pedro Páramo* (1958), de Juan Rulfo, *Los ríos profundos* (1958), de Arguedas, e *Cien años de soledad* (1967) de García Márquez, e *Yo, el supremo* (1974), de Roa Bastos.

Narrativas como essas articularam, no plano da contemporaneidade do romance, uma peculiaridade marcante (ainda que não exclusiva) das culturas e das sociedades latino-americanas, que é a da dramática construção de fronteiras de exclusão para um “passado da humanidade” de tudo aquilo que não faz parte dos sucessivos projetos de modernização (social, não apenas literária ou cultural) liderados pelas classes dominantes, e a recuperação desse “arcaico rejeitado” no plano da memória. (AGUIAR, 2006: 722)

Tais definições acerca do campo literário, na América Latina, são importantes para se fazer uma análise direta e objetiva de *Carga Pesada*, e como determinados elementos do melodrama estão claramente presentes na série televisiva.

Pedro e Bino não parecem ser os caminhoneiros tradicionais por muitas vezes, como foi dito anteriormente, priorizarem as relações humanas e sociais antes do compromisso de entregar a carga, o que seria a preocupação primeira, já que essa é sua forma de sustento. Tal dilema é sempre ressaltado por um e por outro quando se confrontam com um conflito, a necessidade de ficar e ajudar a resolver, ou ir embora. Sempre também, escolhem se envolver na situação, até porque se não fosse assim, não haveria história nem série. Tal atitude já modifica o caráter dos personagens de como se relacionam com o não-lugar da estrada. Parecem funcionar, guardadas as devidas proporções, mais como os etnólogos que, segundo Augé, supõem “um testemunho direto de uma atualidade presente” (AUGÉ, 2005:14). De uma forma ou de outra, o seriado resgata, através das andanças de Pedro e Bino, o movimento de Euclides da Cunha, de ir do grande para o pequeno centro, do urbano para o rural, do litoral para o interior. Nesse movimento, os personagens travam contato com o país, problematizando sua realidade e mostrando o seu povo. Importante lembrar que é uma ficção: não são encontros com populares, mas com personagens que representam o povo e os seus problemas. São, portanto, outros tipos de etnólogos por estarem mediados pela televisão e pelo discurso ficcional.

O caminhoneiro é retratado tanto na série em questão quanto no filme *Iracema, uma transa amazônica*, como alguém que ajuda a construir o país, transportando suas riquezas de um canto à outro (como afirma o personagem de Antônio Fagundes constantemente) e por andar nas estradas que integram e seriam o futuro do país (como diz Tião, personagem de Paulo César Pereio em *Iracema*). Essa visão da estrada como

uma idéia de progresso e futuro é perene e se enfraquece ao se adentrarem no Brasil, ao enfrentarem as péssimas estradas que o progresso não conseguiu manter como uma artéria fluente da vida do país. Ao passar por asfalto esburacado, por se deparar com a devastação ambiental promovida por estradas como a Transamazônica, que se perdem no meio da mata fechada, essa idéia de progresso torna-se duvidosa. Se a estrada não bastasse ao cruzarem com a realidade brasileira, a falta de progresso e desenvolvimento, de condições básicas de vida para a população, mostram justamente o fracasso do Estado na assistência de sua população. Em vinte e um episódios de *Carga Pesada* analisados, três deles da década de 80, os temas variam e se apegam aos problemas sociais que muitas vezes não recebem tanta atenção quanto deveriam, pelo poder público: assaltos, poder paralelo de traficantes nas favelas e violência, menores abandonados, tráfico de animais, vulnerabilidade das reservas indígenas, envolvimento de polícia e políticos em crimes, corrupção, imposto e saúde pública, estradas mal-conservadas, barreiras, enchentes, greves.

Retomando Aguiar, é nesse momento em que as histórias pelas quais os caminhoneiros passam evidenciam “os fracassos dos sucessivos projetos de modernização liderados pelas classes dominantes”, algumas vezes resvalando por fronteiras de exclusão. Não chega ao ponto, contudo, de problematizarem as causas mais profundas da exclusão. Mas no filme *Iracema*, tais perspectivas se mostram ainda mais claras que no seriado televisivo, no contato com povos reais do interior do Brasil.

Nesse sentido, um gênero marcante na América Latina que proporciona de uma forma diferente essas rearticulações coletivas de que fala Aguiar, é o melodrama. Segundo Martín-Barbero, o melodrama surge no final do século XVIII, na França e Inglaterra, como um espetáculo popular presente nas feiras, único lugar onde eram permitidas as montagens populares:

(...). Tendo como ponto central quatro sentimentos básicos – medo, entusiasmo, lástima e riso - a eles se faz corresponder quatro tipos de situações – terríveis, excitantes, ternas e burlescas – que são encarnadas por quatro personagens – o traidor, o justiceiro, a vítima e o bobo – e que ao se juntarem realizam, à sua maneira subversiva, a revolta dos quatro gêneros: novela negra, epopéia, tragédia e comédia. Essa estrutura imporá ao melodrama, de um lado, o predomínio da intensidade sobre a complexidade, expressada em dois dispositivos chaves: a *esquematisação* que esvazia os personagens de densidade psicológica os convertendo em signos e instrumentos do destino, e a *polarização* que, mais além dos traços de uma moral maniqueísta, remete à identificação dos espectadores com os personagens de signo

positivo ou benfeitores e aos personagens objeto de projeção com o signo negativo dos agressores. De outro lado, a estrutura melodramática exigirá uma retórica *do excesso*: tudo tende ao desperdício desde uma encenação que exagera os contrastes visuais e sonoros, até uma trama dramática e uma atuação que exibem descarada e efetivamente os sentimentos, exigindo constantemente do público uma resposta em prantos, risos, estremecimentos. (MARTÍN-BARBERO, 2002: 71).

Em *Carga Pesada*, várias dessas marcas se repetem. Quando Antonio Fagundes diz que Pedro e Bino não são super-heróis mas que param para ver uma realidade e tentar resolver o problema, eles funcionam, na estrutura, como heróis. O fato de serem falíveis e mesmo assim se arriscarem aumenta, inclusive, seu caráter heróico. Ao fazer o atípico, o que as pessoas não fazem por individualismo, Pedro e Bino personificam o bem, caminhoneiros sensíveis aos problemas dos outros, muitas vezes em conflito com suas próprias crenças e preconceitos mas que normalmente escolhem o lado do bem e da ética. Ambos os personagens, apesar de terem personalidades distintas e muito características, se enquadram na definição de Barbero de serem *esquemáticos* e *polarizados*. O maniqueísmo no *politicamente correto* é visível em toda a série, criando a identificação dos espectadores com eles, os grandes benfeitores, que sempre se opõem aos agressores (vilões) ou às injustiças e as mazelas da sociedade brasileira no qual o próprio Estado assume, simbolicamente, muitas vezes, o caráter do antagonista. Mais do que isso os protagonistas, textualmente, fazem uma crítica a essas mazelas nas conversas entre si, durante seus percursos. Nesse sentido o seriado apresenta uma oposição delicada e que merece ser discutida com mais profundidade.

Ao mesmo tempo que assume uma perspectiva de crítica com relação ao Estado, enaltece as maravilhas das empresas privadas; algumas vezes através da presença de *merchandising*, seja do combustível, do sistemas de radar ou GPS do próprio caminhão. Quando alguns desses artifícios existem como alternativa à ineficiência do Estado – por exemplo, à insegurança nas estradas e a solução do radar – isso pode reafirmar sua inviabilidade administrativa e reforçar uma idéia bastante discutível de que seu vácuo, paulatinamente, possa vir a ser ocupado naturalmente pela iniciativa privada. Que o Estado não tem respondido satisfatoriamente às demandas e problemas sociais é fato. Que a crítica a essa ineficiência seja feita em um programa popular de ficção, é positivo para que se fomente o debate. Que a tecnologia ocupa, de fato, algumas dessas lacunas transformando ineficiência do Estado em lucro privado, também é verdadeiro. Mas há que se ter cuidado com que uma associação demasiadamente simplista não soe como

uma situação que não necessite de um debate mais aprofundado:

Modernidade contraditória a da televisão em países nos quais a desproporção do *espaço social* que o meio ocupa, é proporcional à ausência de espaços políticos de expressão e negociação dos conflitos e a não representação, no discurso da cultura oficial, da complexidade e diversidade dos mundos de vida e o modo de sentir de seus povos. É a debilidade de nossas sociedades civis, os grandes embates políticos e uma profunda esquizofrenia cultural nas elites, os que recarregam cotidianamente a desmedida capacidade de representação que adquiriu a televisão. Se trata de uma capacidade de interpelação que não deve se confundir com os *ratings* de audiência. O peso político ou cultural da televisão não é medido no contato direto e imediato, somente pode ser avaliado nos termos da *mediação social que conseguem suas imagens*.

Essa capacidade de mediação provem menos do desenvolvimento tecnológico do meio, o da modernização dos seus formatos, do que espera o povo, e do que pede. Isso significa que é impossível saber o que a televisão faz com a gente se desconhecemos as demandas sociais e culturais que o povo faz à televisão. Demandas que põem em jogo o contínuo do *se desfazer e se refazer* das identidades coletivas e os modos como elas se alimentam e se projetam sobre as representações da vida social que a televisão oferece. Certo, do México até o Brasil ou Argentina, a televisão convoca como ninguém outro meio aos povos, mas o rosto dos nossos países que aparecem na televisão não apenas é um rosto torto e deformado pela trama dos interesses econômicos e políticos que sustentam e moldam esse meio, é também paradoxalmente o rosto doloridamente cotidiano das violências, desde o maltrato às crianças à generalizada presença da agressividade e a morte nas ruas.

De outra parte, a televisão se constituiu em ator decisivo das *transformações políticas*, como protagonista das novas maneiras de fazer política, uma vez que é nela onde o permanente simulacro das sondagens suplanta a participação cidadã, e onde o espetáculo engana até dissolver o espaço político. Espaço de poder estratégico em todo o caso: pela democratização dessa “esfera pública eletrônica”, que é a televisão, passa em boa medida a democratização dos costumes e da cultura política. (MARTÍN-BARBERO, 2001: 175,176).

Todavia, o que mais aparece e caracteriza as narrativas da série são percursos permeados pela diversidade de gêneros - o suspense, a comédia, o drama, através de personagens com uma identidade arraigada no espectador, que leva às respostas variadas do público, com risos (as aventuras do conquistador Pedro com as mulheres), lágrimas (os dramas familiares como a da mulher que tinha um filho com leucemia e não tinha dinheiro para o tratamento), ou estremecimentos (o suspense diante dos perigos constantes que a estrada proporciona. Não é dessa forma que os personagens de *Carga Pesada* se apresentam, que buscam se conhecer e conhecer o país? Não é assim que os personagens dos *road-movies* latino-americanos brasileiros se mostram e se

caracterizam? É nesse sentido, portanto, que o melodrama se reafirma como gênero muito presente de um imaginário coletivo latino-americano, deslizando da literatura para outras mídias como o teatro, o cinema e também a televisão. E é na televisão, com toda a importância que essa mídia ganhou no Brasil, que o melodrama vai encontrar o seu ambiente mais favorável para seu desenvolvimento e para penetrar ainda mais e ser determinante na formação desse imaginário.

As telenovelas, que se difundiram por todo o país, com seu formato e linguagem originárias das radionovelas, têm na serialização e embrionariamente no folhetim, a sua origem. Se o romance convida o leitor a refletir sobre o sentido de uma vida, como escreveu Benjamin, o folhetim vai confundir-se com a própria vida, proporcionando que o leitor participe e eventualmente modifique os relatos:

A transformação do melodrama-teatro em folhetim ou em novela por entregas a meados do século XIX, resulta da convergência do desenvolvimento tecnológico da imprensa com a expansão do público leitor. O que vai inaugurar uma nova relação com a escritura a meio caminho entre a novela e o conto: a do relato por episódios e séries. (...) A organização em episódios trabalha sobre a duração e o suspense. Foi o sentimento de duração o que permitiu ao leitor popular passar do relato-conto à forma-novela do folhetim, possibilitando se identificar com o novo tipo de personagens e adentrar na nova trama – quantidade e variedade de peripécias – sem se perder. É através da duração que o folhetim conseguirá ‘confundir-se com a vida’ possibilitando ao leitor entrar na narração, isto é a se incorporar à ela mediante cartas escritas ao jornal que buscam incidir no desenvolvimento na trama. Qualquer semelhança com o que hoje sucede com as telenovelas – a quantidade de espectadores que escrevem aos jornais interagindo com quem faz as telenovelas tanto seu argumento quanto a atuação – não é mera semelhança senão a permanência das senhas de identidade daquela matriz popular que é um ‘modo envolvido’ de ver, de escutar ou de ler. Ele produzirá um relato de *estrutura aberta*, que se escreve dia a dia, sobre um planejamento, mas permeável às reações dos leitores, e poroso aos sucessos da atualidade, o que segue constituindo sem dúvida uma das chaves tanto da configuração como do êxito popular da telenovela. (MARTÍN-BARBERO, 2002: 71, 72)

A estrutura aberta do relato, apontado por Barbero, é de certo modo, coerente com a característica própria da televisão, das narrativas seriadas abertas, do fluxo e mesmo de uma segmentação dos produtos televisivos. A possibilidade de permeabilização de outras influências, linguagens e absorções de gêneros, com personagens marcados: tudo se encaixa entre as estruturas do melodrama e do folhetim, os processos de auto-conhecimento do continente latino-americano, e o sucesso das telenovelas e teleséries.

(...) a telenovela é um relato “em que o autor, leitor e personagens trocam constantemente suas posições”. Intercâmbio que é confusão entre relato e vida, que conecta de tal modo o espectador com a trama que este acaba alimentando com a própria vida. Pois *do que falam as telenovelas*, e o que dizem às pessoas, não é algo que está dito de uma vez no texto da telenovela nem no que revelam as respostas às pesquisas. É um dizer fortemente carregado de silêncios: os silêncios que tecem a vida da gente que “não sabe falar” – e menos escrever – e aqueles outros silêncios desde os que se observa e se constrói o diálogo das pessoas com o que passa na tela: a *telenovela* fala definitivamente menos a partir de seu texto que do intertexto que formam suas leituras. Por isso que nos setores populares a telenovela é mais desfrutada sendo contada do que sendo vista, porque é no que se conta onde se produz a *con-fusão* entre relato e vida. E nessa confusão, que é talvez o que mais escandaliza o olhar intelectual, se cruzam diversas lógicas: a mercantil do sistema produtivo, isto é a da estardização, mas também a do conto popular, do romance e a canção com estribilho, é dizer “aquela serialidade própria de uma estética onde o reconhecimento e a repetição fundam uma parte importante do prazer, e é em consequência norma de valor dos bens simbólicos. (...) o melodrama resultará vital para umas massas urbanas que através de suas imagens minimizam o impacto dos choques culturais e pela primeira vez concebem o país *à sua imagem*. (MARTÍN-BARBERO, 2002: 75,77).

Carga Pesada, série híbrida de linguagens, textos, tendências e culturas é um produto televisivo que demonstra autenticidade e a reafirmação, bem como a telenovela, de uma cultura latinoamericana. Mesmo proveniente de um gênero com componentes semânticos e sintáticos tão demarcados no *road-movie*, que por sua vez vieram do mais antigo e característico gênero norte-americano, o *western*, *Carga Pesada* continua tendo marcas fortes de tais gêneros, mas que não suplantam algo mais forte, que é a sua ligação intrínseca com a cultura latino-americana, especialmente sua literatura, o folhetim, o melodrama e sua própria cultura televisiva solidificada pelas telenovelas.

Se Pedro e Bino *moram* na estrada e *passeiam* em casa, pois na ficção pouco tempo têm de ficarem com seus familiares, eles também *passeiam* na casa dos espectadores através da televisão, levando alguma experiência de auto-conhecimento e reflexão de interior do Brasil, para outras regiões, mesmo que não tratadas em tanta profundidade. Como “etnólogos” vivenciam e contam o seu relato para esses espectadores, mediados pela televisão, os quais fazem uso da ficção para tentar conhecer si mesmos, absorvendo influências e reafirmando diante delas as matrizes culturais latino-americanas.

Referências bibliográficas

AGUIAR, Flávio W.. Literatura. In: SADER, Emir, JINKINGS, Ivana. *Enciclopédia Contemporânea da América Latina e do Caribe*. São Paulo: Boitempo, 2006.

ALTMAN, Rick. *Film/Genre*. London: BFI, 2000.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas, SP: Papirus, 1994.

BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. São Paulo: Brasiliense, 1994.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: 1. Artes do fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994.

KILPP, Suzana. *Ethnicidades televisivas*. São Leopoldo: Unisinos, 2003.

LADERMAN, David. *Driving Visions: exploring the road movie*. Austin: Texas Press, 2002.

MARTÍN-BARBERO, Jesús, REY, German. *Os exercícios do ver: hegemonia audiovisual e ficção televisiva*. São Paulo: Senac, 2001.

_____. La telenovela desde el reconocimiento y la anacronía. In: HERLINGAUS, Hermann (ed.). *Narraciones anacrónicas de la modernidad: melodrama e intermedialidad en América Latina*. Santiago: Cuarto Propio, 2002.

_____. El melodrama en la televisión o los avatares de la identidad industrializada. In: HERLINGAUS, Hermann (ed.). *Narraciones anacrónicas de la modernidad: melodrama e intermedialidad en América Latina*. Santiago: Cuarto Propio, 2002.

NOVAK, Henrique. "Os sertões": o livro destinado a atravessar o tempo. Disponível em <http://www.casaeuclidiana.org.br/texto/ler.asp?Id=161&Secao=102> Acessado em 26 de novembro de 2006.

NOWELL-SMITH, Geoffrey. *The Oxford History of World Cinema*. New York: Oxford University, 1997.

RESENDE, Fernando. Espaços parciais, espaços de resistência – relatos e conflitos no cenário contemporâneo (texto apresentado no XIII Seminário Internacional da Cátedra Padre Antônio Vieira - Espécies de Espaços, realizado na PUC-Rio, outubro/2005.)