

Universidade de São Paulo
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Geografia

Antonio Villela Laterza

Estradas Marginais
A estrada e o Road Movie norte-americanos

São Paulo
Maio/2016

Universidade de São Paulo
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Geografia

Estradas Marginais
A estrada e o Road Movie norte-americanos

Antonio Villela Laterza

Trabalho de Graduação Individual (TGI)
apresentado ao departamento de Geografia da
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
da Universidade de São Paulo para obtenção do
grau de Bacharel em Geografia

Orientador: Prof. Dr. Heinz Dieter Heidemann

São Paulo
Maio/2016

Resumo:

Estradas Marginais - A estrada e o Road Movie norte-americanos

O presente trabalho se preocupa em esmiuçar as relações existentes entre o desenvolvimento da estrada americana enquanto vetor de uma modernização através do automóvel e o surgimento de um gênero cinematográfico que tem como pilar imagético a iconografia rodoviária: O Road Movie. Com essa preocupação, analisaremos criticamente o filme Easy Rider, de Dennis Hopper.

Palavras-chave: Estrada; Rodovia; Interestaduais; Thomas McDonald; Automóvel; Cinema; Road Movie; Dennis Hopper; Easy Rider

Abstract:

Marginal Roads – The Road and the Road Movie in the US

The present work is concerned in pointing the existing relations between the development of the american road while vector of a automobile-based modernization and the emergence of a cinematographic genre that has as its imagetic pillar the highway iconography: The Road Movie. With this in mind, we'll critically analyze the film Easy Rider, by Dennis Hopper.

Palavras-chave: Road; Highway; Interestates; Thomas McDonald; Automobile; Cinema; Road Movie; Dennis Hopper; Easy Rider

Agradecimentos

Hoje é o último dia do prazo para a entrega deste trabalho. Infelizmente, calhou de ser uma sexta-feira 13, e numa conjunção macabra, a data de posse do Presidente Interino Michel Temer, o usurpador. Calhou também de ser o dia reservado para a escrita dessa parte do trabalho, não menos importante que as outras, onde se demonstra a gratidão pela enorme ajuda que recebi de tantas pessoas, e que fez possível o desenvolvimento desta pesquisa. Portanto, o clima lúgubre, somado à um frio e uma leve garoa, me impedem um estado de ânimo à altura da efusividade que esses agradecimentos merecem. Com pesar, me resigno em apenas nomeá-las em ordem alfabética, sem pormenorizar as incontáveis contribuições e o carinho que tenho por cada uma delas. Quais sejam: Adriano Araújo, Allan Kob, Bruno Portolesi, Fabio Alcamino, Fabricio Moraes, Felipe Nogueira, Fernando Pereira dos Santos e Silva, Francisco Bahia, Gabriela Cerón, Heinz Dieter Heidemann, Jean Pires, Jefferson Ferreira, Jessica Voigt, Jorge Bodanzky, Juliana Andrade, Lincoln Pericles, Loani Gomes, Lucas Bonito, Lucas Sampaio, Maria Zelada, Mariana Barcelini, Monica Arroyo, Nadia Yazbek, Norberto Villela, Olivia Bianco, Rafael Gorenstein, Rafael Moreira, Ramon Miranda, Ricardo Laterza, Rodrigo Valverde, Sandro Giuliano, Sissel Morel, Tamara Kovacs, Thais Villela, Thales Gayean, Theo Carvalho, Thiago Teixeira e Wolf Gauer.

*Estou aqui no sopé da estrada, à espera que alguém me leve.
Um qualquer, tanto faz. Basta que passe e me leve.
É meu sonho antigo: sair deste despovoado, alcançar o longe.
Até já cansei este sonho. Meu tio sempre me avisou:
não durma perto da estrada que as poeiras irão sujar seus sonhos.
E aconteceu.*

(Mia Couto, 2001)

Lista de Figuras

	Pág
Figura 1 - Foto de uma estrada australiana.....	8
Figura 2 - Conexão de Interstates na Califórnia.....	8
Figura 3 - Incorporação residencial suburbana da Levitt & Sons.....	22
Figura 4 - Subúrbios da Califórnia.....	25
Figura 5 - Poster do filme Easy Rider.....	41
Figura 6 - Ator Henry Fonda durante filmagens de My Darling Clementine.....	42
Figura 7 - Fotograma do filme Easy Rider.....	46
Figura 8 - Foto de divulgação do filme Borracharia Dois Irmãos.....	50

Sumário

	Pág.
Prefácio.....	7
Introdução: Geografia, Road Movie e representação da estrada.....	9
Capítulo I – A Estrada.....	15
O surgimento da estrada Americana.....	15
Dos anos 30 aos anos 50.....	20
As Interstates.....	25
Capítulo II – Cinema.....	29
Introdução.....	29
Crise de Hollywood.....	29
Redenção.....	33
O Road Movie.....	35
Capítulo III - Easy Rider.....	40
O filme.....	40
O Oeste e o mito pioneirista.....	41
Representação da Estrada.....	44
Considerações finais.....	49
Referências Bibliográficas.....	51

Prefácio

*"Em algum ponto, duas estradas bifurcavam numa árvore.
Eu trilhei a menos percorrida e isto fez toda a diferença."*

Robert Frost

Uma encruzilhada. Duas estradas se abrem para o motorista. Uma delas é idílica, libertária e emana a transgressão e a fuga de uma sociedade repressora. A paisagem que a envolve é aberta, vasta, margeada por horizontes sedutores que sugam o asfalto em linha reta. Caso a escolha, o motorista sentirá a liberdade soprando o vento em seus cabelos e singrará a imensidão infinita da estrada vazia. Seu automóvel será a extensão simbiótica de seu corpo, seu cavalo incansável e leal. A cada parada o motorista viverá a redescoberta e toda experiência será pulsante e transgressora. A viagem não terá destino e seu propósito é o próprio processo, o fim em si mesma.

A segunda estrada é burocrática, funcional e exala o cheiro da borracha e do diesel dos caminhões que transportam as mercadorias. A paisagem que a cerca é repleta de viadutos, rotatórias, alças de acesso e postos de gasolina. Se a escolher, o motorista se deslocará de um ponto a outro, compartilhando a estrada com centenas de outros automóveis. Seu automóvel tem uma vida útil pré-determinada e foi produzido em série numa linha de montagem com peças oriundas do mundo inteiro. A cada parada o motorista se verá diante de inúmeras opções de consumo e pagará os pedágios do caminho. A viagem terá um destino formal e seu propósito é a própria reprodução do modo de produção que a demanda.

A primeira estrada é a estrada idealizada, representada exhaustivamente em um gênero do cinema que nasce em um momento específico da história americana, o *"Road Movie"*, ou filme de estrada. A segunda estrada é uma possível apreensão da estrada como espaço primordial da circulação da mercadoria, a artéria dos fluxos materiais. O trabalho proposto se preocupa em esmiuçar essas duas formas de se entender a estrada e seu principal elemento, o automóvel.



Figura 1



Figura 2

Introdução: Geografia, Road Movie e representação da estrada

"Qual é a sua estrada, homem? - a estrada do místico, a estrada do louco, a estrada do arco-íris, a estrada dos peixes, qualquer estrada... Há sempre uma estrada em qualquer lugar, para qualquer pessoa, em qualquer circunstância.

Como, onde, por quê?"

Jack Kerouac

Esse trabalho nasce de um fascínio e de uma inquietação. A estrada e as narrativas de viagem sempre me provocaram um encanto quase transcendental. A escolha pela faculdade de Geografia foi possivelmente motivada por esse magnetismo hipnótico que o deslocamento me concedia. Ao longo do curso, com os trabalhos de campo, pude experienciar uma certa sensação de liberdade que a estrada aberta me oferecia, ao mesmo tempo em que começava a me interessar profissionalmente pelo cinema, pelas viagens e pelo cinema de viagem. Decidi fazer da viagem minha profissão. Por cinco anos viajei pelo Brasil e pela América Latina como realizador independente e como guia de turismo. No entanto a inquietação que motiva esse trabalho surge justamente do meu ofício como profissional do turismo. Ao passar a entender a viagem como uma mercadoria, no âmbito da indústria do turismo, pude relativizar a viagem e os deslocamentos e por fim questionar a romantização que tingia essas narrativas. Agora, a própria estrada parecia servir a outros propósitos, que não a libertação do homem, e o cinema parecia não se preocupar em escancarar esse viés.

A geografia, no entanto, desde sua institucionalização enquanto disciplina científica se debruçou sobre essa temática. O geógrafo Vidal de La Blache ao retomar as estradas romanas conclui que elas trouxeram “progresso decisivo na evolução dos meios de transporte”, “assegurando regularidade e a permanência”. No entanto, para La Blache,

“a via romana é, sobretudo, uma obra de imperialismo, um instrumento de domínio que aperta nas suas malhas todo um feixe de regiões diversas e longínquas”. Dessa forma, são na esteira desse processo, que também circulam as “mercadorias, peregrinos e os exércitos, todos os ecos do mundo, as ideias e as lendas” (LA BLACHE, 1956: 312)

Em outra obra, de forma poética, La Blache afirma a vocação da estrada

enquanto espaço físico permanente da circulação:

"O navio desliza na água, a onda fendida fecha-se e a esteira apaga-se; a terra conserva mais fielmente o vestígio dos caminhos que desde muito cedo os homens calcorrearam. A estrada imprime-se no solo; semeia germes de vida: casas, lugarejos, aldeias, cidades. Mesmo aquilo que, no primeiro instante, suporíamos pistas de acaso, traçadas pelo arbítrio de caçadores ou de pegureiros, grava a sua marca [...] Essas estreitas faixas, que a repetição dos passos humanos inscreve ligeiramente na superfície, aspira já à permanência, reivindica uma personalidade" (LA BLACHE, 1941 pg. 307).

Além de La Blache, outros autores ajudaram a organizar o pensamento de uma Geografia da Circulação, tendo como ponto de partida um entendimento orgânico da circulação vinda da fisiologia e das correntes sanguíneas.

"Outros autores clássicos auxiliaram na formação e constituição de uma Geografia da Circulação, entre eles podemos citar: Jean Brunhes, Camille Vallaux, Max. Sorre, Jean Gottmann entre outros. Todavia, Ratzel e La Blache foram, sem dúvida, os mais influentes. Em função da rivalidade franco-germânica, em disputa pela hegemonia científica na Geografia, Ratzel e La Blache acabaram tendo posturas diferentes frente ao problema da circulação. É necessário ressaltar, entretanto, que apesar de La Blache substituir a fisiologia pela fisionomia (termo ainda orgânico), o uso do termo circulação na Geografia francesa foi incorporado a partir do termo alemão *verkehr*, um termo polissêmico. Além disso, o termo circulação é tributário inicialmente das descobertas do médico inglês William Harvey e toda sorte de formulações provenientes de diversos projetos de ciência." (JUNIOR, 2009, pg. 86).

O geógrafo Jean Brunhes, ao tentar sistematizar os 'fatos de ocupação improdutivo do solo', dedica atenção ao caminho, conferindo a ele um caráter generalizante, de maneira a estabelecer conexões e integrado na paisagem:

"o caminho, isto é, a passagem consagrada e, se possível assim dizer, sacrificada à circulação: atalhos apenas traçados, que conduzem ao chalé ou ao *buron* da alta montanha, grandes vias pavimentadas ou asfaltadas das nossas cidades, estradas brancas cujas voltas hábeis escalam os flancos dos Alpes, das Cévennes ou do Líbano, linhas férreas sulcadas e marcadas pelos trilhos paralelos, e estradas que andam, caminhos aquáticos, rios represados ou canais. À estrada assim compreendida se relacionam todos os complementos e tôdas as excrescências, de caráter material e concreto - marcas e praças ou portos, tudo isto é, ainda, o caminho." (BRUNHES, 1955, pg. 56)

Na Geografia, a análise da paisagem nos possibilita apreender e discutir os elementos que a compõem e suas inter-relações. Além disso, toda forma de representação da paisagem nos possibilita questionamentos sobre as motivações que ali subjazem. No entanto, a análise das representações da paisagem pode se dar de duas formas. Quando uma paisagem é representada sobre uma tela, pode-se dialogar

com os elementos que nos são expostos em sua superfície, entendendo esse conjunto de símbolos como uma tentativa de manifestação da realidade objetiva. A segunda forma é buscar através do olhar de quem a representou, seja usando um pincel ou uma câmera cinematográfica, indícios de uma visão de mundo pessoal e do espírito de um tempo. O olhar do indivíduo que a representa, recorta o espaço e o resignifica a partir de sua subjetividade, de forma a compor uma pretensa totalidade.

“(...) a partir do momento em que o observador escolhe um lugar, um ponto de vista, percebe ele que se percebe apenas uma parte que deve ser enquadrada no todo. Olhando a parte não é possível aperceber o todo. Na medida em que o visível não se apresenta como algo todo e fechado, surge mais fortemente a necessidade de dar a esta parte a aparência de uma totalidade, pela arte da composição. (...) Pela ordenação interpretativa a parte da terra é representada e apresentada como figura e símbolo do todo, da natureza, portanto, elevada a paisagem. Esta é a obra do sujeito individual que diz paisagem e com isso ao mesmo tempo, já sempre também diz natureza (EBERLE, 1980).”

No cinema, a representação da paisagem nos oferece um substrato muito amplo para essas duas possibilidades de análise. Segundo David Harvey, “o cinema, provavelmente, possui a capacidade mais robusta de tratar de maneira instrutiva temas entrelaçados do Espaço e do Tempo”, pois seu “uso serial de imagens, bem como a capacidade de fazer cortes no Tempo e no Espaço em qualquer direção, liberta-o de muitas restrições de linguagem” (HARVEY, 1992, pg. 277).

O espaço, no cinema, se apresenta como uma via de mão dupla, se apropriando da tangibilidade de espaços tridimensionais, devolvendo-os carregados de significações:

Ao cinema, o espaço é imposto como condição de existência. As cenas se desenrolam em lugares filmicos que muitas vezes se cruzam com lugares para além dos filmes, contaminando esses lugares com seus sentidos, seus ângulos, seus enquadramentos, redefinindo-os perante os espectadores. Esse processo de contaminação é mútuo: no cinema proliferam alusões a lugares criados pela Natureza e pelos discursos e práticas sociais, da mesma maneira, nestes lugares naturais e sociais proliferam alusões a lugares criados no cinema. (OLIVEIRA JUNIOR, 2006, pg. 2)

O *cinema de estrada*, ou Road Movie, americano, traz dentro de sua formatação como gênero, uma abordagem comum a alguns elementos da paisagem, replicando, ao longo de seu desenvolvimento, essas convenções. A estrada romantizada, o herói transgressor, a ruptura com a sociedade através da jornada e a viagem como crítica social. Essas são construções que se repetem e se sobrepõem dentro dessa fórmula

cinematográfica nascida em meados dos anos 60 dentro de um contexto muito específico. Elemento estruturante do gênero, a rebelião do personagem contra uma sociedade conservadora, só é possível, se enquadrada dentro de um espaço específico que aglutina simbolicamente a liberdade e a fuga: a estrada.

A estrada, dentro dos “*Road Movies*”, é o elemento que mais se destaca por seu caráter simbólico, tomando emprestado da literatura clássica a metáfora universal do caminho como signo do curso da vida e do movimento do desejo. Dentro desse espaço idealizado, o movimento em alta velocidade pelo espaço aberto em busca do horizonte infinito cria a metáfora perfeita para a ideia de libertação e ruptura com uma sociedade opressora. Em última instância, esse escapismo se remete à fuga, nos moldes da tradição pastoralista da literatura dos séculos XVIII e XIX, de um centro urbano congestionado e claustrofóbico que confina o personagem, ou ainda, da mesmice e monotonia dos subúrbios. Herdeiro do gênero faroeste, o “*Road Movie*” apresenta a estrada como o espaço “selvagem” para além do urbano, retomando a questão da fronteira entre o bárbaro e o civilizado, entre o natural e o cultural.

É nesse campo simbólico que se insere o personagem, que busca na jornada a expressão de uma crítica social, aventurando-se fora da sociedade sem um destino definido. Esse limite imaginário entre o dentro e o fora da sociedade é o limite da transgressão: o oposto da lei, a margem. Mas é também, o limite entre o moderno e o idílico, o industrial e o pastoril. Ao buscar a estrada, o personagem atravessa essas duas fronteiras simbólicas da sociedade e se depara com um campo aberto onde os excessos e a rebelião são a força que impulsionam o seu deslocamento. Cruzar essa fronteira representa deixar pra trás tudo que lhe é familiar. De forma contraditória, os símbolos que ele escolhe para representar essa ruptura são dois baluartes do processo modernizatório dos Estados Unidos: a estrada e o automóvel. Seu automóvel é seu refúgio itinerante contra a opressão, muitas vezes sendo abordado como a extensão simbiótica de seu corpo, concedendo-lhe velocidade e força hiper-humanas. O automóvel media sua interação com o espaço da estrada e com o movimento.

Esse personagem padrão do *Road Movie* americano, traz consigo a mistura do

cowboy do *western* com o *Hobo*¹, sob a forma de um fora-da-lei da estrada em constante deslocamento e sem um destino estabelecido. Assim como na literatura clássica, o foco do Road Movie está na transformação do personagem ao longo do seu percurso, sendo a estrada a catalisadora de uma vivência transgressora.

A paisagem da estrada imortalizada pelos *Road Movies*, é geralmente representada com um verniz atemporal, um éter de perenidade, como algo dado, imanente. Essa sensação de atemporalidade confere ao espaço da estrada um afastamento do mundo em que vivia o personagem, sendo, portanto, um espaço novo, não impregnado de tudo que se repudia no espaço anterior, e onde a liberdade e a fuga é possível.

No entanto, a estrada dentro do espaço fílmico dos *Road Movies* não deixa aparente os inúmeros elementos que lastreiam sua criação nos principais momentos da história americana, suas motivações e nem mesmo sua finalidade. Analisar os *Road Movies* sobre uma perspectiva crítica é uma tentativa de desconstruir o fascínio que sentimos por essa produção imagética e buscar reverter a legitimação de certos símbolos, frutos da violência e da barbárie de um processo de modernização ainda em curso e que deixa marcas indeléveis na paisagem e na sociedade como um todo. Segundo Azevedo

"a investigação geográfica em cinema desenvolvida nas últimas décadas vem destacar o próprio modo como percebemos os lugares através deste médium, propondo uma perspectiva crítica e reflexiva por parte do observador relativamente ao conteúdo geográfico do filme e potenciando o questionar das descrições ou retratos freqüentemente estereotipados do mundo e dos lugares representados". (AZEVEDO, 2006 pg. 62)

Nesse trabalho tentaremos estabelecer um breve panorama da criação das estradas nos EUA e os mecanismos utilizados para sua transformação em um dos pilares da economia norte-americana, bem como traçar uma trajetória do cinema hollywoodiano (e suas incontornáveis analogias com o desenvolvimento do automóvel), culminando com a criação do gênero *Road Movie*. Circunscrever esse pesquisa ao

¹ Para o geógrafo Max Sorre, o Hobo é "um lenhador, um quebrador de gelo, um peão de animais de tração, um construtor de barragens e de estradas de ferro, um trabalhador itinerante, essencial ao mercado de trabalho de seu tempo... É um individualista que rompeu com todos os vínculos com o grupo social e com o lugar. Está sempre em movimento, mas não tem destino e 'naturalmente não chega nunca" (MEGALE, 1984, pg. 132-133)

território americano é uma tentativa de investigar as raízes da cultura automotiva, e buscar entender a formação de um ambiente propício para o surgimento do Road Movie.

Por fim, unindo essas duas linhas paralelas em um trágico ponto de fuga, faremos uma análise crítica do filme *Easy Rider* de Dennis Hopper, buscando entender de que forma a representação da paisagem da estrada pôde colaborar com um questionável projeto de desenvolvimento.

Capítulo I - A estrada

"Nenhum homem jamais se perdeu numa estrada reta"

Abraham Lincoln

O surgimento da estrada americana

Em 1939, Nova Iorque sediou a 34ª Feira Mundial, evento que congregou *stands* de diversos países no intuito de lançar as principais inovações tecnológicas e apresentar aos 44 milhões de visitantes que ali passaram, quais eram, naquele momento, as perspectivas para o futuro. No pavilhão dos transportes, o *stand* “Futurama” da General Motors se destacou pelo sucesso de público. 30 mil pessoas visitavam diariamente os 3300 metros quadrados da exposição que propunha um “Mundo de amanhã”, um projeto que segundo os realizadores seria viável dentro de 20 anos. Maquetes automatizadas demonstravam aos visitantes os subúrbios residenciais rodeados de plantações, zonas comerciais e industriais. Na centralidade dessa visão estava o automóvel, interligando as diferentes zonas através de largas rodovias com múltiplas pistas divididas e automatizadas. Segundo Bel Geddes, o designer da GM responsável pela exibição, o “livre fluxo de pessoas e mercadorias através da nação é um requisito para a prosperidade e um modo de vida moderno” (GEDDES, 1940, pg. 10). A visão de Geddes apresentava uma possibilidade de fuga dos espaços centrais decadentes e congestionados, e colocava o automóvel como vetor dessa transformação.

Essa visão, altamente sedutora para um americano urbano, representava não só o espírito de uma época mas também a materialização de um modelo que vinha se desenvolvendo nos últimos vinte anos e que iria se concretizar de forma muito particular ao longo dos anos 50. Porém essa manifestação do fascínio americano pelo deslocamento rodoviário já vinha se orquestrando há 20 anos.

O século XIX nos EUA foi o século das estradas de ferro. Ao final do século o país somava 163 mil milhas de estradas de ferro, cobrindo com sua malha todos os

estados e transportando a maior parte da produção. Esse alcance possibilitou uma enorme expansão para oeste com a incorporação e desenvolvimento de novos territórios. O trem ainda reinava soberano quando em 1880 um grupo organizado de ciclistas, a "Liga de Homens sobre rodas", encabeçado por fabricantes de bicicletas e pelo magnata do petróleo Charles Pratt, começou a clamar por estradas boas para o tráfego. Naquele momento as estradas dos EUA eram majoritariamente de terra, se tornando intransitáveis durante períodos de chuva e cheias, o que dificultava o escoamento da produção rural. Os ciclistas pediam aos estados uma política para pavimentação dessas estradas, formando um lobby que pressionava os congressistas ao mesmo tempo em que criavam uma campanha pública de conscientização pela necessidade de "estradas boas", com palestras e apresentações de filmes em escolas, centros comunitários e igrejas. Ao final do século a "Liga de Homens sobre rodas" já contava com 100 mil pessoas, resultando na criação de diversos departamentos de pesquisa dentro das administrações estaduais para o fomento dos estudos sobre estradas, pavimentação e logística, incluindo uma superintendência federal de estradas. Os EUA eram, então, predominantemente rurais e as estradas de terra serviam para o deslocamento de carroças, cavalos e bicicletas. No começo do século XX, quando os automóveis começaram a se popularizar, a malha ferroviária atingia a marca de 250 mil milhas, fazendo com que, em 1903, uma viagem "de costa a costa" de São Francisco a Nova Iorque levasse 4 dias de trem, enquanto, de carro, 63 dias.

Nas décadas de 10 e 20, com a implementação do fordismo (sistema industrial de produção em massa por meio de linhas de produção, idealizado por Henry Ford), a popularização do automóvel pressionava as políticas públicas para que a construção de estradas boas para o tráfego aumentasse.

O estado de Iowa, um dos mais comprometidos pelo mau estado das estradas durante os meses de chuva, assumiu a vanguarda na construção de novas estradas, tornando-se o estado com a maior taxa *per capita* de carros do país em 1914: 1 automóvel para cada 5.5 pessoas. O discurso oficial afirmava que a implementação de estradas diminuiria o êxodo rural em curso, uma vez que acabaria com o isolamento dos produtores rurais evitando que os filhos abandonassem as fazendas em busca de novas oportunidades.

Em 1916 o presidente Woodrow Wilson assina o Ato Federal de Assistência às Estradas que propõe distribuir U\$75 milhões em 5 anos, dividindo os custos com os estados numa proporção de 50%. Nesse ponto o país tem 21 milhões cavalos, 3,5 milhões de carros, e 250 mil caminhões. O superintendente de estradas do estado de Iowa, Thomas McDonald, assume em 1919 o *Federal Bureau of Public Roads*, superintendência federal centrada na construção, planejamento e manutenção de estradas, e constata que muito pouco havia sido feito, após a promulgação do ato. Um membro eminente da primeira geração de tecnocratas que assumem a gestão pública dos EUA no século XX, Thomas McDonald se norteia em quatro pilares para direcionar a construção das novas estradas: agricultura, comércio, defesa e recreação.

A definição dessas quatro motivações primárias na construção dessa rede pioneira de auto-estradas aponta, no âmbito da agricultura, para uma preocupação em conectar o campo e a cidade, pretendendo assim, minimizar o êxodo rural e facilitar o transporte de mercadorias pelo país. Essa proposta busca estimular o comércio ao facilitar o acesso a produtos e matérias-primas, assim como sua circulação, em lugares antes não-acessíveis. No escopo militar, a criação de novas estradas dinamizaria o transporte de tropas e de equipamento bélico pelo país, além de possibilitar possíveis evacuações em massa em momentos de guerra. Por sua vez, como recreação entendia-se o uso do automóvel como instrumento de lazer, estimulando sua popularização e consumo. A essas quatro motivações se somaria ao longo dos anos a enorme pressão econômica que o automóvel e seus lobbies correlatos exerciam sobre a economia americana, progressivamente dependente da cadeia produtiva dessa indústria.

A partir da década de 20, Thomas McDonald inicia uma ampla campanha em prol da construção e manutenção de estradas. Através da *Highway Education Board*, entidade criada para promover a conscientização de jovens sobre a importância da expansão do setor rodoviário e dos transportes individuais, lança em escolas secundárias e universidades uma série de peças publicitárias, mobilizando a juventude em torno de sua causa. Em 1922, numa cartilha intitulada "*Sending the highway to school*", destinada à formação de educadores, a entidade conclui:

"Eu deveria agora ser mais concreto e fazer recomendações sobre os assuntos sobre os quais os educadores deveriam se preocupar ao criar seus cursos. Sem

tentar subdividir o trabalho ou lidar com suas partes menores, parecem haver seis tipos de homem que vocês devem produzir: Construtores de estradas; Produtores de carros a motor; Financistas rodoviários; Legisladores rodoviários; Analistas de transportes e Corretores imobiliários." (GRAHAM, 1922, pg. 11)

Um pouco mais adiante em seu texto afirma com senso de humor:

"Nós acreditamos que duas classes de contribuintes devem pagar pela construção e manutenção das rodovias:

Primeira: Aqueles que possuem automóveis

Segunda: Aqueles que não possuem automóveis" (GRAHAM, 1922, pg. 13-14)

O autor, vice presidente da *Chandler Motor Car Company*, termina seu panfleto com o seguinte brado:

"Senhores, pelo bem de todos nós, não devemos permitir que as rodovias atrasem. Elas devem manter o passo com a escola para que a união das duas, ambas livres de política e ambas inteligentemente administradas, possam oferecer seu serviço inestimável à nação. Não pode haver aspiração mais elevada, carreira mais dignificada, melhor cidadania, mais prático patriotismo do que o esforço por esse resultado." (GRAHAM, 1922, pg. 18)

Além de cartilhas, uma série de filmes publicitários foram produzidos com essa finalidade. Voltado para jovens secundaristas, o filme "*Road to Happiness*" de 1924 (produzido pela empresa Ford Motor em parceria com a Highway Education Board, o Bureau of Public Roads e a National Automobile Chamber of Commerce) conta a história de um jovem fazendeiro que tem dificuldade em escoar sua produção por conta das más condições das estradas rurais, não pavimentadas. Entra em um concurso por uma bolsa de estudos em engenharia (oferecida pela companhia de pneus *Firestone*) e escreve uma redação afirmando que:

"Boas estradas e o carro familiar dão à família do fazendeiro vantagens sociais e fazem possível uma escola consolidada e uma igreja central para o distrito da fazenda. O fazendeiro pode movimentar sua colheita de acordo com o mercado e não com a condição das estradas."

Escolhido para a bolsa o jovem é recebido na Casa Branca pelo presidente americano (interpretado pelo próprio presidente Calvin Coolidge), que afirma que "Nenhum gasto de dinheiro público contribui tanto para a riqueza nacional como a construção de boas estradas". Formado, o garoto é contratado pelo *Bureau of Public Roads* pelo próprio Thomas McDonald (também interpretado por si mesmo) e volta à sua cidade natal para se dedicar a substituir as antigas estradas de terra por boas estradas pavimentadas.

Essas iniciativas publicitárias, somadas a uma série de extensas pesquisas técnicas sobre asfalto e pavimentação, além do apoio do exército para financiar rotas estratégicas, fazem com que nos dez primeiros anos de sua administração, McDonald conclua 90 mil milhas de estradas de boa qualidade. Esse florescimento do sistema rodoviário aliado à produção de automóveis em série, faz com que o número de automóveis passe de 3,5 milhões em 1916 para 26,5 milhões em 1929.

Nesse momento uma parte significativa da indústria americana está comprometida direta ou indiretamente com a indústria automobilística. Além disso, uma grande parcela dos postos de trabalho estava vinculada a serviços como os de postos de gasolina ou estacionamentos. O clamor do urbanista Le Corbusier “Cars, cars, fast, fast” (BERMAN, 1982, pg. 166), de 1929, traduz uma determinada cultura rodoviária que passa a se desenvolver nessa década. O turismo rodoviário se complexifica, surgem os primeiros motéis (junção das palavras 'motor' e 'hotel') de beira de estrada, os atlas rodoviários, Parkways², clubes de automóvel, trailers e auto-campings. Em 1921 os EUA possuíam 90% dos carros do planeta.

A Grande Depressão de 29, ao invés de tirar o fôlego da construção de estradas, faz com que o estado aumente os investimentos em rodovias na tentativa de diminuir o desemprego e assegurar a importância da indústria. A manutenção das estradas, que era tradicionalmente feita por mutirões de fazendeiros ou por prisioneiros em trabalho forçado, passa sob a administração de McDonald a ser realizada por trabalhadores assalariados. As recém-inventadas máquinas Caterpillar, capazes de mover grande quantidade de terra e que dinamizavam bastante o processo de terraplanagem, passam a ser evitadas para gerar um maior número de empregos. Em seus estudos na pequena cidade de Middletown os pesquisadores Robert e Helen Lynd afirmaram que o “automóvel é à prova de depressão” (LYND, 1929, pg. 266) após constatarem que mesmo com os duros anos de recessão econômica até mesmo as famílias menos abastadas não abriam mão de seus carros.

Evidencia-se nesse momento que a presença do automóvel na sociedade americana não é meramente acessória. De mercadoria de luxo no começo do século XX o automóvel passa a ter um papel central no desenvolvimento econômico

² Rodovias de grande beleza cênica, geralmente passando por dentro de parques nacionais.

americano e no fortalecimento do mercado, além de estar cristalizado na mentalidade americana. O carro exercia uma enorme força centrípeta na economia do país pois sua popularização lastreava o desenvolvimento de outras indústrias complementares, como a própria indústria de construção de estradas (que por sua vez mobilizava a indústria petrolífera, mineradoras, sindicatos de engenheiros e agrimensores), as siderúrgicas, petrolíferas, fábricas de pneus, e prestadores de serviços como oficinas mecânicas, estacionamentos, caminhoneiros, táxis, postos de combustível, restaurantes de beira de estrada, motéis e etc. Além disso, boa parte das mercadorias produzidas no país eram transportadas em rodovias. Essa abrangência do automóvel em inúmeros setores da economia e da sociedade americana fazia com que os lobbies de diversos segmentos da indústria se unissem em torno da manutenção da soberania do automóvel.

Dos anos 30 aos anos 50

Entre os anos 33 e 40 sob a administração de Franklin Roosevelt e a política do New Deal, US\$1,8 bilhões são investidos no *Federal Bureau of Public Roads*. Em 1936, em uma viagem à Alemanha, McDonald conhece Hitler e as recém-construídas *Autobahns*³, levando esse modelo de construção e planejamento de rodovias para dentro da superintendência. A principal discordância de McDonald em relação às Autobahns de Hitler estava na conexão entre o urbano e o rural. As rodovias alemãs naquele momento cruzavam o interior do país como uma rede rural que evitava criar intersecções diretas com os centros urbanos. Segundo McDonald, levar a estrada diretamente para os centros das cidades desafogaria o trânsito já comprometido e facilitaria os fluxos.

"Cidades maiores seriam circuladas por anéis viários internos e externos e atravessadas por vias expressas radiais conectando o sistema urbano. McDonald acreditava que essas vias expressas eram essenciais ao futuro crescimento e desenvolvimento da cidade americana, especialmente à erradicação de guetos e reconstrução urbana". (MOHL, 2002, pg. 6)

A exposição da General Motors na Feira Mundial de 1939 propôs um mundo

³ Rodovias federais alemãs, algumas sem limite de velocidade.

para os próximos 20 anos, mas as cartas já estavam postas na mesa para essa proposição. A coqueluche dos carros colocava nesse mesmo ano 31 milhões carros nas ruas. O esforço de McDonald pela construção de estradas se concretizava na cifra de 3,25 milhões de milhas de estradas, ruas e rodovias, suplantando definitivamente a hegemonia do sistema ferroviário, que já apresentava os sinais desse câmbio. O que se delineou a partir de então foi uma escalada sem precedentes na importância e abrangência do automóvel na cultura e sociabilidade americanas, amparada pelas políticas públicas e por um dos mais poderosos e irredutíveis lobbies em ação naquele momento. As consequências dessa guinada são irreversíveis e evidentes até hoje, cravadas na paisagem sob a forma das Rodovias Interestaduais e de tudo que as acompanha.

A Segunda Guerra Mundial tem como consequência o direcionamento dos recursos e da produção para as forças armadas. Assim, pneus e combustível entraram em racionamento, desestimulando a circulação de veículos. Ao mesmo tempo são construídas as primeiras grandes rodovias pedagiadas, a começar pela Pennsylvania Turnpike, uma rodovia privada feita com financiamento público e que contava com a mais alta tecnologia disponível para construção de estradas, além de um alto limite de velocidade. Os padrões de segurança eram os mais elevados do país, fazendo com que o número de mortes caísse de 22,8 a cada 100 milhas nas rodovias federais para 2,8 nas pedagiadas. Outros estados passam a construir rodovias nesse modelo que previa estradas maiores, melhores, mais seguras e que sobretudo geravam lucro. A temporária diminuição na circulação de automóveis se reverteria ao fim da segunda guerra, levando às ruas uma frota crescente de carros.

O fim da guerra trouxe de volta para casa 16 milhões de veteranos. Esse enorme contingente inundaria o mercado de trabalho e traria consequências sérias para inúmeras facetas da sociedade americana. A reinserção dessa legião de ex-combatentes se tornou uma preocupação na administração de Franklin Roosevelt, que no dia 22 de junho de 1944 assina a G.I. Bill, uma lei sem precedentes no país. A lei previa que os veteranos de guerra tivessem o fomento do estado em sua reinserção, sob a forma de hipotecas de baixo custo, baixas taxas de juros para empreendimentos, custeio de mensalidades de ensino superior e seguro desemprego. A injeção desse

enorme volume de capital, somada à busca de uma reentrada na sociedade por parte dos veteranos de guerra, gera sob o ponto de vista habitacional um fenômeno urbano ímpar: o boom dos subúrbios.

Os subúrbios americanos eram, via de regra, um espaço reservado às classes mais abastadas, que fugiam do caos dos grandes centros, buscando geralmente regiões próximas a linhas ferroviárias que faziam a ligação até o centro. Com a nova lei, tomou corpo uma corrida em direção às franjas dos centros urbanos onde a terra era acessível e abundante. As pesquisas tecnológicas da segunda guerra possibilitaram o acesso a materiais mais baratos e resistentes para construção civil. Nas mãos de incorporadoras como a Levitt & Sons⁴ a construção de conjuntos de casas suburbanas se tornou uma linha de montagem industrial e estandarizada. Fazendas, pântanos e florestas eram transformados rapidamente em vastas tramas de ruas e alamedas com lotes idênticos. (VER FIGURA 3) Assim como os carros, as casas tinham ano de fabricação e modelos diferentes, eram escolhidas em catálogos e a cada ano novos implementos eram adicionados para diferenciar os modelos e fomentar o consumo. Os aparelhos de televisão começam a ser vendidos junto com a casa, em posição privilegiada na sala de estar, e eram incluídos na hipoteca. A cada mês mais de 100 mil casas eram construídas nos subúrbios americanos.



FIGURA 3 – Loteamento suburbano residencial

⁴ Empresa pioneira na incorporação e construção de loteamentos suburbanos na costa leste americana.

Os 5 milhões de veteranos de guerra que decidiram assumir uma hipoteca eram obrigados a manter seus gramados aparados e não podiam estender suas roupas em varais para não comprometer a paisagem imaculada da vizinhança. Os moradores se deslocavam pela manhã para seus empregos e voltavam pela tarde, o que fazia dos subúrbios enormes bairros dormitórios, habitados durante o dia apenas por mulheres e crianças. Negros não eram permitidos nos principais bairros, o que os levava a procurar os subúrbios exclusivamente negros ou então os bairros centrais. Os centros urbanos vivem o caos com o êxodo para os subúrbios, e o comércio passa a se instalar em centros comerciais anexos aos bairros suburbanos, assim como prédios de escritórios e fábricas

Em 1938, a superintendência publica um relatório afirmando que as porções urbanas das rodovias deveriam ser construídas preferencialmente sobre vizinhanças pobres. A recomendação da superintendência passa a ser entendida pelas próximas décadas como solução definitiva para a conexão entre os centros urbanos e as rodovias. O que se tem a partir daí é uma sistemática política de remoção de dezenas de milhares de pessoas de bairros periféricos e de minorias étnicas em prol das rodovias e do tráfego urbano, num cenário de extremo racismo e supremacia branca dentro da política americana. Uma série de políticas públicas começa a fomentar a construção de conjuntos de baixo padrão nos centros urbanos para receber as classes mais baixas, entre elas os imigrantes e os negros. Posteriormente, essa segregação espacial iria culminar nos anos 60 nos motins nos guetos americanos⁵.

"Em termos sociais, também é preciso considerar a importância do efeito do preconceito racial que fez com que a segmentação cidade-subúrbio resultasse também numa segmentação socioespacial como decorrência da fuga dos brancos de classe média-alta para os subúrbios e isolamento social dos negros nos guetos nas áreas centrais das grandes cidades." (OLIVEIRA, 2007, pg. 2)

A produção industrial nesses anos pós-guerra voltou ao normal, e a renda aumentou como nunca na história. Esse florescimento econômico consequentemente incrementou o consumo a novos níveis. O *baby boom*⁶ do pós-guerra colocava o país em um franco crescimento demográfico.

Essa forma específica de reprodução espacial urbana só foi possível nos EUA

⁵ Série de agitações políticas e sociais nos guetos norte americanos nas décadas de 60 e 70.

⁶ Geração nascida do aumento das taxas de natalidade com o fim da Segunda Guerra Mundial.

graças à popularidade e abrangência do automóvel. Sem ele, a transição do centro para o subúrbio não seria viável, já que o deslocamento da casa para o trabalho não poderia mais ser feito de trem como antes, pois o subúrbio se alastrava para uma área não compreendida pela trama ferroviária, além de que todos os sistema de transportes de massa estavam sendo paulatinamente desmotivados. Ademais, se instaurava uma crença nos americanos suburbanos de que o transporte público tolhia a liberdade dos passageiros e que o automóvel assegurava o conforto, a conveniência e a privacidade.

"Em primeiro lugar, a ferrovia não tem a capacidade de se movimentar em todas as direções, feito uma partícula em um espaço vazio, mas, como sabemos, ela está presa a trilhos fixos. Mas isso não é apenas um problema técnico, é também espiritual. A estrada de ferro se torna imperfeita somente para uma consciência reduzida à forma de uma partícula, o "átomo social". O impulso de poder ir "para qualquer lugar" (que corresponde a "para lugar nenhum"), ou seja, de não depender dos trilhos e das paradas preestabelecidas, corresponde a uma mentalidade, por sua vez, determinada pelo arbítrio e bel-prazer. O tipo humano que faz (quase) tudo por dinheiro, até os maiores absurdos, e cujos interesses são, portanto, totalmente sem rumo, também não quer deixar preestabelecer a sua direção de viagem. Em segundo lugar, a estrutura do meio de transporte ferroviário baseia-se numa coletividade involuntária, tanto no simples fato de estar junto a outras pessoas durante a viagem, como no caráter aleatório desse encontro. Mas os seres humanos, caracterizados pelo capitalismo, são profundamente estranhos uns aos outros num sentido muito mais coercitivo do que pelo fato de não se conhecerem pessoalmente. Eles não podem existir na consciência de uma relação comunitária dentro de uma estrutura cultural, pois a própria relação social tornou-se para todos algo ameaçador e externo, na forma de dinheiro, que proporciona tudo, menos uma coisa: amparo." (KURZ, 1996)

A ausência do carro fazia até mesmo uma ida ao mercado impossível, dada a extensão das áreas residenciais e a carência de qualquer outra forma de transporte (VER FIGURA 4). Segundo o filósofo Marshall McLuhan "O carro separou trabalho e domicílio como nunca antes. Ele explodiu cada cidade em dúzias de subúrbios e então estendeu muitas das formas de vida urbana ao longo da rodovia até que a estrada aberta parecesse virar cidades sem fim" (MCLUHAN, 1964, pg. 247). Algo semelhante afirmou Debord em 1967:

O momento presente é já o da autodestruição do meio urbano. O rebentar das cidades sobre os campos recobertos de "massas informes de resíduos urbanos" (Lewis Mumford) é, de um modo imediato, presidido pelos imperativos do consumo. A ditadura do automóvel, produto-piloto da primeira fase da abundância mercantil, inscreveu-se no terreno com a dominação da autoestrada, que desloca os antigos centros e exige uma dispersão cada vez maior. Ao mesmo tempo, os momentos de reorganização incompleta do tecido urbano polarizam-se passageiramente em torno das "fábricas de distribuição" que são os supermarkets (*) gigantes, edificadas em terreno aberto num socorro de parking (*); e estes templos do consumo precipitado estão, eles próprios, em

fuga no movimento centrífugo, que os repele à medida que eles se tornam, por sua vez, centros secundários sobrecarregados, porque trouxeram uma recomposição parcial da aglomeração. Mas a organização técnica do consumo não está senão no primeiro plano da dissolução geral que conduziu, assim, a cidade a consumir-se a si própria. (DEBORD, 2003, pg. 112)

Em 1950 mais americanos moravam nos subúrbios do que em qualquer parte, e o automóvel era literalmente o veículo dessa transformação.



FIGURA 4 – Conexão entre rodovias Interestaduais na Califórnia

As Interstates

Em 1953, após uma votação maciça, o General Dwight Eisenhower assume a presidência dos EUA colocando fim a duas décadas de gestões democratas. Dentre suas realizações em seus 8 anos de administração está a Rede Interestadual de Rodovias, um projeto que propunha a construção de 41 mil milhas de rodovias em 13 anos e que deveriam ser capazes de comportar o tráfego previsto para 1972, ano em que as obras deveriam acabar. A Federação custearia 25 bilhões de dólares e um

fundo para investimentos no projeto seria criado com recursos advindos do aumento dos impostos sobre o combustível. O total de investimentos da união era de 90%, e os estados seriam responsáveis pelos 10% restantes. O Interestate Act, assinado em 1956 após uma longa batalha no parlamento, estabelecia uma enorme trama rodoviária interligando os estados americanos. Três quartos dessas novas rodovias seriam construídas do zero, desapropriando terrenos e seguiriam os mais modernos padrões de qualidade e segurança. A revista Times, na sua edição de junho de 1957, chama a construção de estradas de "Uma arte americana". No artigo, a publicação afirma que o "panorama dos construtores de estradas enfileirando rodovias através da terra reflete um peculiar gênio americano, um que jaz profundo nos instintos pioneiros tradicionais da nação" (TIMES, 1957, pg.92).

Apesar de ter afastado Thomas McDonald do *Bureau of Public Roads* após 34 anos de serviços prestados, Eisenhower manteve as principais diretrizes que balizavam a gestão das estradas americanas. Também inspirado pelas Autobahns alemãs, que havia conhecido durante sua campanha na Europa na segunda guerra, o presidente acreditava no importante papel que as estradas desempenhavam no âmbito militar, principalmente em um contexto de guerra fria em que grandes cidades talvez tivessem de ser evacuadas rapidamente no caso de uma ameaça nuclear. Além disso, Eisenhower sabia do peso dessa indústria na economia americana.

Os principais ministros, secretários e detentores de cargos comissionados da era Eisenhower eram milionários (LEWIS, 1997, pg. 106). Assim como seus ministros, os conselheiros que o presidente indicou para o desenvolvimento dessa nova rede de estradas eram em sua maioria homens poderosos, amparados por segmentos da indústria interessados na permanência do *status quo* do automóvel. Integrantes do lobby dos bancos, dos construtores de estradas, das petroleiras e de sindicatos compunham esses painéis e faziam parte do que ficou conhecido como Road Gang⁷, além de exercerem enorme influência dentro do parlamento.

O *Bureau of Public Roads*, responsável pelo planejamento e execução das Interstates, além de ter pouquíssimas mulheres e nenhum negro em seus quadros

⁷ Lobby das auto-estradas, composto por membros da indústria da borracha, petróleo, cimento, automóveis, seguros, caminhões, químicos e construção, além de grupos políticos e militares.

técnicos, era marcado pela tecnocracia herdada de Thomas McDonald. As estradas projetadas eram a perfeita exaltação do triunfo técnico. Não contemplavam nenhuma tangente com a arquitetura ou com a sociologia e eram comumente tratadas como triunfos sobre a natureza. Em um episódio icônico desse pragmatismo tecnocrático, uma Interstate precisava atravessar a cadeia montanhosa Bristol no deserto de Mojave para chegar a Califórnia. A cadeia era muito elevada e era inviável contorná-la, além de que um enorme túnel consumiria muitos recursos. Os engenheiros responsáveis, então, decidem remover parte da cadeia montanhosa usando 22 bombas atômicas e assim abrir caminho para a passagem da rodovia, no que ficou conhecido como Projeto Carryall (LEWIS, 1997, pg. 170). Com o projeto pronto para a execução foi levantada a questão da radiação que ficaria no local e só assim a idéia foi abandonada. A solução foi explodir parte da cordilheira usando dinamite convencional ao custo de 20 milhões de dólares.

A falta de um pensamento mais amplo no planejamento das Interstates trouxe sérias consequências para o país. No âmbito espacial, as transformações foram profundas. O traçado das rodovias previa seu trajeto por inúmeras pequenas cidades, geralmente se valendo de sua avenida principal como passagem, o que forçava os comércios locais a fecharem suas portas, sendo substituídos por postos e restaurantes. Além disso, graças ao limite de velocidade de 70 milhas por hora, os acessos a rodovia se davam somente nas conexões previamente projetadas, fazendo a comunicação entre os dois lados da cidade mais difícil. Da mesma forma, nas zonas rurais, fazendas inteiras eram divididas pelas pistas. Dialeticamente, as cidades não conectadas pelas rodovias passavam por um processo de abandono e êxodo, por não compartilharem da modernização proposta pelas rodovias.

Além disso, na esfera social, outras consequências tão graves quanto essas eram sentidas. Nos segmentos urbanos das Interstates, como proposto por McDonald, as rodovias se valiam dos bairros de minorias para compor seu traçado. Somente em Miami, uma vizinhança inteira negra de 20 bairros foi completamente destruída para a passagem de uma conexão das Interstates fazendo com que 10 mil pessoas fossem removidas do que era conhecido como Harlem do Sul. Calcula-se que durante os anos 60, 33 mil famílias eram removidas todos os anos por conta das rodovias,

passando para 62 mil ao fim da década (MOHL, 2002, pg. 59). Em Nova Orleans, assim como em diversas cidades, uma rodovia elevada percorria um tradicional bairro negro, fechando os comércios dos andares térreos e trazendo barulho e poluição para os andares superiores. Sem nenhuma representatividade nas estruturas de poder, os negros foram os principais afetados por essa política.

O projeto não previa nenhuma forma de comunicação das rodovias com outras modalidades de transporte urbano. Com um prejuízo de 325 milhões de dólares em 1970, a Penn Central, principal ferrovia da costa leste pede falência, se tornando a maior bancarrota da história do país até então. Com o abandono dos trens, metrô e bondes, o automóvel se tornava a única forma viável de deslocamento. As rodovias, planejadas para suportar o tráfego projetado para 10 anos se tornavam congestionadas dentro de um mês. Em 1969, a cada seis semanas, o governo investia em rodovias o mesmo valor que era investido em seis anos de transporte coletivo. Ainda assim, a Road Gang tenta emplacar sem sucesso um projeto no congresso que destinava 600 bilhões para a construção de rodovias, cifra que superava a dívida pública.

Em 1970, faziam 50 anos que as estradas e o automóvel estavam na centralidade das prioridades políticas e econômicas do país. Esses 50 anos de exaltação, deixaram suas marcas no imaginário americano e a apropriação desses símbolos por parte do cinema em específico se dá de uma forma muito particular. O *road movie*, formatado enquanto gênero no final dos anos 60, é a materialização desse imaginário construído e traz consigo uma representação muito reveladora dessa paisagem rodoviária e seus elementos complementares.

Capítulo II - Cinema

Introdução

O surgimento do cinema no final do século XIX se dá em um contexto de florescimento econômico e tecnológico, no seio da *Belle Époque*. De forma análoga se dá o surgimento do automóvel. Ambas as invenções apresentam-se em sua aurora como forma de divertimento para as classes mais abastadas. Posteriormente, tanto o carro quanto o cinema se popularizam, se transformando em uma indústria de produção em série no início do século XX.

"Como objetos de consumo, carros e filmes parecem ter evoluído *pari passu*, oferecendo mobilidade (literalmente, ou na forma de entretenimento narrativo "escapista") para americanos em transição primeiro do rural para o urbano e depois do estilo de vida urbano para o suburbano. Ambos carros e filmes prometeram expressar a singularidade idealizada do indivíduo consumidor; Talvez não seja coincidência que ambas as indústrias se tornaram, aproximadamente ao mesmo tempo (fim dos anos 20), instituições de linha de montagem de produção em massa, mais ou menos homogeneizando suas respectivas *commodities* (Hey, 194). Concebidos conjuntamente, automóveis e filmes dinamicamente refletem nossa cultura enquanto se transforma por tecnologias de transporte e representação" (LADERMAN, 2006, pg. 3).

Esse desenvolvimento paralelo das duas indústrias encontra, ao longo de sua história, alguns pontos de contato que evidenciam essa cronologia análoga e muitas vezes complementar. O surgimento do Road Movie é um dos momentos que simbolizam essa interface e que tem a dupla capacidade de sintetizar um longo processo de modernização dos EUA e servir aos interesses da indústria cinematográfica americana em crise.

Crise de Hollywood

Os anos do pós-guerra sacudiram o mundo do cinema tanto artisticamente quanto economicamente. Nos países desolados pela guerra, a preocupação foi se distanciar da forma de produção vigente, criar novos parâmetros de realização e se aproximar de temáticas mais caras aos problemas sociais que eram sentidos no momento. Na Itália, o movimento neorealista procurou retratar as mazelas sociais, se

valendo muitas vezes da estética documental para dar um tom real a peças de ficção em produções com equipe reduzida, baixo orçamento e filmadas em locação. Diversos países da Europa tomam medidas para fortalecer sua produção cinematográfica, se protegendo da influência de Hollywood.

Enquanto isso, nos EUA, os anos imediatamente posteriores a guerra foram significativamente lucrativos, apesar de certa impermeabilidade no mercado internacional. Em 1946, filmes como “Duelo ao Sol” de King Vidor e “Os melhores anos de nossas vidas” de William Wyler engrossaram os U\$1.5 bilhões de renda anual do setor, um recorde até então. Em 1948, 3,3 bilhões de ingressos foram vendidos nas bilheterias americanas. Essa aparente calma escondia uma iminente crise, que arrebataria profundamente a indústria do cinema americano pelos próximos 20 anos.

Nesse mesmo ano, o primeiro golpe nessa indústria desestruturou completamente o modelo de produção e distribuição de filmes. O Decreto Paramount⁸ visava acabar com o truste dos grandes estúdios, que controlavam toda a cadeia produtiva da indústria cinematográfica, da produção à distribuição, obrigando-os a vender suas salas de exibição para outras empresas. Essa pulverização forçava-os a dividir o lucro com os exibidores e acabava com o controle sobre a programação das salas. Isso fez com que os grandes estúdios passassem a ter um cuidado maior na escolha de suas produções para continuarem competitivos no mercado. Assim, grandes orçamentos eram mobilizados para realizar poucas produções em um modelo de produção descentralizado, desmontando a linha de produção em série do setor. Os estúdios passaram a formar equipes específicas para cada projeto, acabando com os contratos definitivos com equipes técnicas e atores. Também, entra em curso uma forma paralela de produção, com financiamento e distribuição pelos grandes estúdios mas terceirando-se o processo de concepção e produção para pequenas produtoras independentes.

O segundo golpe se dá na forma de um produto que competia com o cinema, oferecendo gratuitamente conteúdo audiovisual, na comodidade do lar suburbano. A televisão, em crescente popularidade diminuía a frequência aos cinemas e criava um novo modo de se acessar o entretenimento de massas. O número de televisores subia

⁸ Lei de 1948 que desmobilizava o truste dos grandes estúdios.

vertiginosamente, passando de 14 mil em 1947 para 172 mil em 1948 e 1 milhão em 1949. Em 1954 os EUA contavam com 32 milhões de televisões.

As produções americanas ainda seguiam nas décadas de 50 e 60 o modelo narrativo clássico, fórmula desenvolvida a partir dos anos 20 e aperfeiçoada desde então. Os estúdios apostavam em produções caríssimas no formato *roadshow*⁹, geralmente no gênero épico ou bíblico. Os enormes orçamentos desses filmes, tornavam esse negócio uma jogada arriscada. A televisão fazia com que a frequência aos cinemas caísse de forma abrupta, levando à falência três mil salas de cinema de 1950 a 1953, e o número nas bilheterias caísse significativamente ano após ano.

Enquanto isso, o protecionismo dos mercados audiovisuais europeus desenvolveu paralelamente nesse continente uma nova forma de se fazer cinema. Na França, um grupo de teóricos e críticos de cinema no final da década de 50 realiza filmes que desafiavam as convenções do cinema clássico, tratando de temas ousados em uma forma arrojada. Rompendo com a narrativa linear e se valendo de uma montagem livre, esses filmes de baixo orçamento realizados com equipes reduzidas tiveram uma resposta rápida. Essa nova onda, que na França se chamou de *Nouvelle Vague*, se propagaria para o mundo todo nos anos seguintes.

Após uma série de fracassos recordes nos anos 60 a indústria cinematográfica americana entra em colapso. Diversos estúdios pedem falência e são vendidos para outras empresas. A Warner é vendida para uma empresa que controlava estacionamento e velórios e a United Artists é vendida para uma companhia de seguros. A MGM consegue se manter por ser amparada por uma grande e lucrativa rede de cassinos em Las Vegas. No final dos anos 60, a cada dez filmes, somente um era lucrativo.

Ao mesmo tempo em que a indústria cinematográfica agonizava, uma onda de rebeldia varria o país. A geração dos *baby-boomers* atingia a maioridade e se revoltava contra os valores conservadores da sociedade americana. A contra-cultura, embalada

⁹ Formato de exibição de filmes longa-metragem em grandes cinemas com assentos numerados, combinando um curta-metragem com o filme principal, e apresentados com um intervalo no meio do filme. Geralmente reservado para filmes épicos, bíblicos ou de época.

pela geração Beat¹⁰ nos anos 50, se fragmentava agora em diversos movimentos sociais, culturais e políticos em um momento de intenso protagonismo da juventude. O movimento hippie, o movimento pela emancipação das mulheres e pelos direitos civis dos negros e a luta contra a guerra do Vietnã pregavam lemas como a paz, o amor e a liberdade em uma atmosfera de sexo, drogas e *rock and roll*. Os novos hábitos dessa geração, que frequentava festivais de música, participava de greves e passeatas, e se mobilizava contra os pilares da opressiva sociedade americana, pediam também uma nova forma de representação artística.

Com a carência de referências dentro da indústria cinematográfica americana, a juventude passa a procurar nas películas européias, que com certa dificuldade chegavam às telas americanas, uma interlocução estética e temática. Filmes como “Acosado” de Jean-Luc Godard e “Blow Up” de Michelangelo Antonioni arrebatavam legiões de jovens nas grandes cidades americanas, oferecendo, de forma inédita, cenas de nudez e violência e uma ruptura nas formas narrativas convencionais. As produções de Hollywood viviam, desde a década de 30, sob a égide de um rigoroso código de conduta¹¹ ligado a órgãos religiosos que proibia que os filmes tratassem de temas como consumo e venda de drogas, nudez, sexo, relações inter-raciais e violência. Esses filmes europeus são os primeiros a desafiar frontalmente o código Hays, que cairia em desgraça poucos anos depois.

Até a década de 60, o trabalho na indústria cinematográfica era baseado em uma hierarquia meritocrática, e os técnicos responsáveis por cada área da produção fílmica (diretor de fotografia, roteirista, montador, técnico de som), haviam feito uma escalada dos postos mais baixos da cadeia até posições de prestígio. Com algumas exceções, os produtores eram os grandes responsáveis pelos filmes, e a figura do diretor era diretamente submetida ao estúdio e aos produtores. Muitas vezes o diretor era encarado como mais um técnico da equipe, responsável pela marcação do movimento dos atores e suas entradas e saídas de cena, e assim que acabavam-se as filmagens era dispensado. Ficava a cargo do produtor acompanhar o processo de montagem e aprovar o corte final.

¹⁰ Movimento literário dos anos 50, que propunha a libertação dos padrões herdados, experimentações com drogas e um novo estilo de vida.

¹¹ Código Hays, criado em 1934 e que vigorou até 1967, censurando temas considerados imorais.

Porém, na década de 60, 1500 cursos de cinema estavam em funcionamento nos EUA, e esses estudantes *baby-boomers* dialogavam com novas referências técnicas e estéticas vindas de fora. Pela primeira vez, a mão de obra que chegava ao mercado, havia tido uma educação formal técnica e teórica sobre cinema e propunha já em seus curta-metragens universitários novas formas de realização. Usando o termo cunhado pelos teóricos franceses, eles se autodenominavam cineastas, ou seja, artistas e autores cinematográficos. Essa inserção porém não foi natural, e recebeu durante certo tempo uma grande resistência por parte dos estúdios e da indústria.

Pensando no público jovem, a pequena produtora AIP, centrada na figura do produtor e diretor Roger Corman, começa a realizar filmes de baixo orçamento, geralmente no gênero horror ou tratando de temas como rebeldia e delinquência juvenil ou ainda sobre corridas de motocicleta e carros. Esses filmes *B* garantiam boa audiência e cativavam as platéias jovens, além de servirem de porta de entrada na indústria para alguns grandes jovens diretores dessa nova geração, como Francis Ford Coppola, Martin Scorsese, Dennis Hopper e Peter Bogdanovich, e atores como Peter Fonda e Jack Nicholson.

Redenção

Em 1967, dois filmes inauguram um novo momento da indústria americana: “A primeira noite de um homem” de Mike Nichols e “Bonnie & Clyde” de Arthur Penn. Ambos os filmes após serem rejeitados por todos os grandes estúdios por não estarem de acordo com as diretrizes de produção vigentes, são produzidos com orçamentos reduzidos e sem o amparo da estrutura de produção dos grandes estúdios¹². As duas produções dialogavam com o público jovem e traziam referências ao cinema europeu, tendo inclusive Truffaut e Godard sido sondados para dirigir “Bonnie & Clyde”. Explorando de forma arrojada temas como sensualidade, violência, sexo, adultério e impotência, esses dois filmes desafiavam tudo que a velha Hollywood representava em

¹² Bonnie & Clyde, produzido por Warren Beaty, um ator bem relacionado na velha Hollywood, após ter tido o financiamento negado por todos os grandes estúdios volta à Warner e consegue convencer Jack Warner de que o filme seria um sucesso e consegue assim o financiamento, porém com orçamento reduzidíssimo.

sua decadência.

Com um enorme apelo para a juventude, esses dois filmes foram os maiores sucessos de bilheteria do ano, somando em caixa U\$175 milhões de dólares, cifra impressionante se comparada ao custo combinado de U\$ 5 milhões das duas produções. No mesmo ano a *20th Century Fox* lança o musical *Dr. Dolittle*, grande fracasso de crítica e público, com um orçamento de U\$ 18 milhões e bilheterias de U\$ 9 milhões. Diante desse novo cenário e da consagração de “A primeira noite de um homem” como o melhor filme na cerimônia do Oscar, os executivos dos grandes estúdios foram obrigados a repensar suas diretrizes.

A partir desse ponto de inflexão, a inserção desses novos agentes do mundo cinematográfico na indústria passou a ser fundamental para a reprodução desse sistema. A geração que ficou conhecida como “New Hollywood” conseguiu forçar sua entrada porta adentro por provar que suas produções podiam acessar um público que a velha guarda não mais acessava. O peso da bilheteria de seus filmes não podia mais ser ignorado pela indústria, que passou a entender isso como uma equação simples e ao mesmo tempo sedutora: Filmes de baixo orçamento com uma capacidade de lucros altíssimos, e que não dependiam da caríssima estrutura dos estúdios por serem prioritariamente filmados em locações. O movimento que nos outros países se desenvolveu de forma independente, nos EUA é rapidamente cooptado pela indústria, maleabilizando seus critérios e seus códigos de conduta para receber essa geração que dava sinais de ser capaz de salva-lá da bancarrota.

Dessa geração de realizadores saíram grandes nomes do cinema americano, e suas obras mais criativamente questionadoras. Entre eles, Francis Ford Coppola, Martin Scorsese, Stanley Kubrick, Woody Allen, Robert Altman, Hal Ashby, Brian de Palma, Roman Polansky e Paul Schrader. Esses realizadores conseguiram se posicionar como autores, assim como na escola francesa, e conseguiram liberdade total dos estúdios para tanto. Essa nova figura do diretor como um artista capaz de conceber a plenitude de sua obra e que se colocava acima dos desígnios dos produtores, obteve êxito em alterar profundamente a estrutura hierárquica de Hollywood substituindo inclusive a figura do produtor por alguém criativo que agora deveria ser capaz de garantir a liberdade plena dos autores.

A indústria, que aparentemente fica à mercê desses cineastas, consegue retomar as rédeas de seu império, quando seus filmes vão ficando mais caros, mais herméticos e seus egos mais inflados. Ao mesmo tempo, uma nova fórmula de produção e distribuição começa a ser desenvolvida, oferecendo a possibilidade da indústria recuperar sua autonomia. A fórmula dos Blockbuster, lançados no verão (quando começam as férias escolares), e que previam o lançamento conjunto de uma obra no país inteiro (até então os filmes eram lançados em poucas salas nas capitais para se testar a recepção do público e então aos poucos iam percolando para o interior do país), com uma intensa campanha publicitária na televisão e artigos de merchandising, provou que jovens também se interessavam por temas escapistas e que assistiriam diversas vezes o mesmo filme. O céu era o limite para filmes como “Tubarão” de Steven Spielberg e “Star Wars” de George Lucas, que com orçamento conjunto de U\$20 milhões, lucraram U\$1,25 bilhões nas bilheteiras mundialmente. Enquanto isso os filmes da “New Hollywood” amargavam péssimos resultados como “O Portal do Paraíso” que com orçamento de U\$44 milhões, gerou somente U\$3 milhões de bilheteria. A descoberta dessa nova fórmula pôs um fim precoce a uma cinematografia que teve o poder de ressucitar a indústria e transformar completamente as estruturas de poder dentro dela.

O Road Movie

Hollywood, desde sua efetivação enquanto indústria, se baseou no conceito de gêneros cinematográficos para dinamizar a produção e racionalizar o consumo de seus filmes. Dessa forma os grandes estúdios se dividiam, especializando-se em gêneros diferentes.

No cinema, a idéia de gênero nasce em contexto capitalista, fordista, na produção industrial cinematográfica. As produtoras do cinema hollywoodiano abraçavam a idéia de produzir filmes de gêneros. Primeiro, intrinsecamente ligada a idéia de mercadoria, em que a produção era feita por diversas etapas e o “trabalhador” não possuía a visão do todo do filme. Segundo, porque o filme precisava trazer sempre, ao mesmo tempo, elementos novos e elementos repetitivos, iguais. “Neste sentido, todos os estúdios investiam na produção da mesma coisa: filmes de gênero. Mas para conquistarem um espaço no mercado cinematográfico, precisavam oferecer algo que tornasse seus produtos distintos daqueles dos outros estúdios.” (VUGMAN, 2003, p. 3).

O gênero Road Movie também nasce, portanto, dessa necessidade de cristalizar formas narrativas e elementos imagéticos numa fórmula reconhecível e replicável, que facilitasse a identificação por parte do público e ao mesmo tempo otimizasse sua produção. Por outro lado, o Road Movie se afasta dos gêneros anteriores, por romper em algumas instâncias com a narrativa clássica (que predominava no cinema de gênero) e propor finais abertos e uma abordagem mais próxima do cinema realista ou até mesmo do cinema de vanguarda.

“Bonnie & Clyde”, de 1967 é considerada a obra que inaugura o gênero Road Movie. O filme, que se passa em meio a Grande Depressão, conta a história de um casal de gangsters em fuga pelos estados centrais dos EUA, assaltando bancos e matando quem se colocasse em seu caminho. Essa obra, é a primeira a congregar todos elementos que a partir daí passam a compor o gênero: A ênfase no movimento do automóvel¹³ como elemento fundante da narrativa, sua compreensão como extensão mecanizada do corpo, a viagem como um fim em si mesma e como crítica social, a estrada enquanto metáfora da liberdade, o final aberto e/ou trágico, o protagonista desajustado, a violência como ferramenta de transformação, a velocidade como recurso estético, a ruptura da fronteira entre o familiar e desconhecido, a paisagem aberta e margeada por horizontes infinitos, a trilha sonora vigorosa, a paisagem lateral em deslocamento e o universo das paradas de beira-de-estrada, onde as reviravoltas e pontos de virada se dão (LADERMAN, 2006, pg. 13-16).

Dentro da chave do *Road Movie* fora-da-lei¹⁴, que explora, via de regra, um casal em fuga, o filme apresenta logo nos primeiros minutos os binômios vida suburbana/prisão e estrada/liberdade. O automóvel, gatilho dessa ruptura, se coloca mesclado à figura masculina e sublima a tensão sexual entre o casal. A atração sexual de Bonnie por Clyde muitas vezes se dá mediada pela presença do automóvel. A estrada como espaço da transgressão se apresenta à medida que o casal em

¹³ O automóvel dentro do Road Movie é sem dúvida seu elemento mais privilegiado, apesar de ser substituídos em muitos casos por motocicletas, trens, ônibus, bicicletas e até tratores.

¹⁴ Os *Road Movies* fora-da-lei tem por vezes inspiração em casos reais. Bonnie & Clyde é baseado na história real desse casal de assaltantes de banco do Texas. Outros filmes se baseiam no caso Starkweather-Fugate, casal de jovens que no final da década de 50 matou oito pessoas nos estados de Nebraska e Wyoming, enquanto viajava em fuga pelo assassinato da família da jovem. Outros exemplos de filmes inspirados nesses casos são “Badlands” de Terrence Malick e “Assassinos por Natureza” de Oliver Stone.

constante deslocamento foge das autoridades. Os personagens sintetizam a geração que busca por uma ruptura com a sociedade que os confina, sendo a estrada e o atravessar das fronteiras o que simboliza essa quebra. A forma narrativa também é arrojada, e traz inovações, principalmente na montagem, que desafiava a decupagem tradicional. Além disso, cenas de explícita violência e sugestão sexual chocavam a crítica e o público conservadores. A partir de “Bonnie & Clyde”, os filmes de estrada repetiriam exaustivamente essas convenções.

“Bonnie & Clyde” entretanto não é o primeiro filme a retratar a estrada e o automóvel. Desde a Grande Depressão alguns filmes se valiam da mobilidade para expressar uma resposta rebelde à crise social. Filmes como “Vinhas da Ira” de John Ford traziam a viagem como forma de expor a crise econômica do país. O gênero *western*, também imortalizou a estrada como fronteira entre natureza e cultura e a figura do cowboy errante, um viajante solitário no espaço aberto (LADERMAN, 2006, pg. 10). A iconografia baseada nas vastas paisagens abertas com o horizonte infinito, também pode ser lida como precursora do campo imagético do *Road Movies*. Também no *western*, a violência inerente ao mito da fronteira, também está presente no Road Movie, com suas perseguições, explosões e tiroteios. Ainda, outro gênero que dialoga com o Road Movie enquanto constituição de gênero, é o filme *noir* do pós-guerra, que oferece uma visão da estrada como o espaço do desconhecido, de imprevisível violência que pune os que se aproximam dela em fuga.

Todos esses precedentes trouxeram um leque de referências que combinadas servem como base para a constituição do Road Movie enquanto gênero, mas é talvez na literatura que o precedente mais relevante se encontre.

A literatura desde cedo nos trouxe a jornada como elemento da narrativa e como força de transformação da personagem. Obras como “Odisséia” de Homero, passando por “Canterbury Tales” de Chaucer e “Don Quixote” de Cervantes, traziam a jornada como elemento estruturante da trama. Nos EUA, livros como “As aventuras de Huckleberry Finn” de Mark Twain e “Vinhas da ira” de John Steinbeck” também traziam a mesma abordagem, adaptada para o contexto americano. Porém é o livro “On the road”, publicado nos EUA em 1957 pelo escritor Jack Kerouac, que condensa de forma mais direta os elementos constituintes do Road Movie.

O livro conta a história de dois amigos, Sal e Dean em uma viagem de automóvel pelo país (o tema de dois amigos em trânsito também é bastante trabalhado nos *buddy Road Movies* como *Easy Rider* de Dennis Hopper, a partir de 1969). Kerouac, vinculado à geração Beat, fez dessa obra uma celebração do movimento, combinando a exploração espiritual e a emancipação sexual através da viagem sem destino ou direção, em uma estrada idealizada. "On the road" expressa a crítica cultural, tão cara ao Road Movie, usando o automóvel glorificado como alegoria da transformação. Nos dois personagens masculinos está amalgamada a figura do cowboy com a figura do Hobo, assim como no personagem padrão dos *Road Movies*. Trata-se portanto da narrativa-mestra que irá servir de base para o desenvolvimento do gênero no final dos anos 60 e que será aos poucos desconstruída quando o Road Movie dos anos 80 passar a questionar a heteronormatização, a submissão feminina e combater o olhar fetichizante sobre negros, índios e latinos, elementos estes que estão presentes constantemente no livro de Kerouac.

Somando essas inspirações, aos filmes de Bergman, Fellini e da Nouvelle Vague, é natural que a constituição do gênero se estabeleça em contraposição aos gêneros convencionais, subvertendo diversas pressuposições estéticas e narrativas e importando dessas produções européias a estrutura elíptica e os artifícios de auto-reflexão.

Temos então, plasmada nesse gênero, a influência das vanguardas artísticas e literárias, e um lastro nos gêneros da velha Hollywood, além da efervescência e da rebeldia da juventude dos anos 60. No entanto, o Road Movie, comporta por baixo dessa aparência dois momentos de contradição que colocam em xeque os próprios pressupostos do gênero.

A primeira contradição inerente ao gênero está na forma na qual este se enquadra dentro da cadeia produtiva. Em sua constituição junto da "Nova Hollywood" busca negar os pressupostos da indústria, mas é rapidamente usada por ela para se modernizar e servir de veículo para seu reerguimento. Logo, traz em seu discurso um contraponto ao sistema de estúdios, mas que em última instância se coloca a serviço deste para reproduzir uma forma de produção vertical, centralizada em poucas produtoras e dependente de seu financiamento. Essa incongruência entre o discurso e

sua inserção efetiva no cenário americano não é a única contradição que o gênero encerra, e nem a mais importante.

Ao rearticular a jornada em um recorte mecanizado da modernidade automotiva e apresentar a estrada e o automóvel como possibilidade de libertação, esses filmes legitimam um processo severo de modernização através do poderio econômico de uma indústria pautada na violência, na expropriação e na dependência do automóvel que moldou definitivamente uma sociabilidade segregadora e espacialmente desigual. A sedimentação desse símbolo no imaginário coletivo como algo emancipador é na verdade uma tentativa de travestir os 50 anos de políticas rodoviárias e todos seus efeitos colaterais econômicos e sociais com a roupagem libertária da rebeldia jovem.

Esses ícones, portanto, têm nessa forma específica de abordagem, um caráter fetichista que turva a compreensão do perverso processo modernizatório que trouxe o automóvel para o centro da sociedade americana e gerou um modo de vida pautado em sua reprodução. O Road Movie, essa manifestação dinâmica do fascínio americano pela estrada, pode ser encarado como a atualização espetacularizada das campanhas rodoviárias dos anos 20, com o agravante de que agora traz o protagonismo do jovem americano, portador último da transgressão e da ruptura da moralidade. A estrada romantizada traz em seu imo a afirmação velada de uma estrada outra: a estrada da expropriação, da exclusão de minorias, da marginalização do negro, do abandono do transporte público, da segregação, do lobby e da tecnocracia.

Em 1969, a Columbia Pictures lança o filme *Easy Rider*, dirigido por Dennis Hopper e produzido por Peter Fonda. No ano seguinte, os Estados Unidos investem U\$131 bilhões em rodovias e U\$75 bilhões em educação (LEWIS, 1997, pg. 215).

Capítulo III - Easy Rider

O filme

Peter Fonda e Dennis Hopper não tinham nenhuma experiência como produtor ou diretor. Eram jovens atores com participações em alguns filmes de sucesso e livre acesso entre os círculos privilegiados de Hollywood. Através dessa credencial, conseguiram apresentar a ideia de *Easy Rider* para Bert Schneider jovem sócio da produtora Raybert, empresa nova que buscava uma aproximação com o cinema de autor, dando liberdade criativa aos realizadores. Conseguiram de imediato a aprovação de um orçamento de 360 mil dólares (BISKIND, 2009, pg.64) para a realização da obra, o que era considerado um orçamento baixíssimo pra época.

Filmado em locações na Califórnia e no sul dos EUA, o filme conta a história de dois amigos que depois de fazerem uma transação internacional de cocaína, decidem fazer uma viagem de motocicleta com destino a Nova Orleans, a tempo de acompanharem os desfiles de Mardi Gras, comemoração análoga ao Carnaval. Colocam o dinheiro escondido dentro de uma mangueira no tanque de combustível de uma das motos, e partem pelas rodovias americanas, passando por trechos da antiga Rota 66. No caminho encontram lavradores, dão caronas, conhecem uma comunidade hippie e chegam a pequenas cidades do sul, onde são presos, humilhados e agredidos. Por fim, chegam a Nova Orleans, onde acompanham os desfiles, e têm uma experiência lisérgica em um cemitério, acompanhados por duas prostitutas. Por fim, seguem pela estrada e são assassinados por sulistas.

Aclamado em Cannes como o melhor filme de um diretor estreante (VER FIGURA 5), o filme foi um sucesso estrondoso de público e crítica, atingindo a cifra de aproximadamente US\$ 60 milhões de dólares em arrecadação, o que corresponde a uma espantosa proporção de 166 dólares de arrecadação para cada dólar investido. O Washington Post publicou que o filme era "Lírico e brilhante, um reflexo de sua geração... como uma canção de Bob Dylan em celulóide" (KLINGER, 1997, pg. 179). Na imprensa contra-cultural o filme era entendido como a primeira obra comercial a dar corpo à consciência da nova juventude (MILLER, 1969, pg 16).

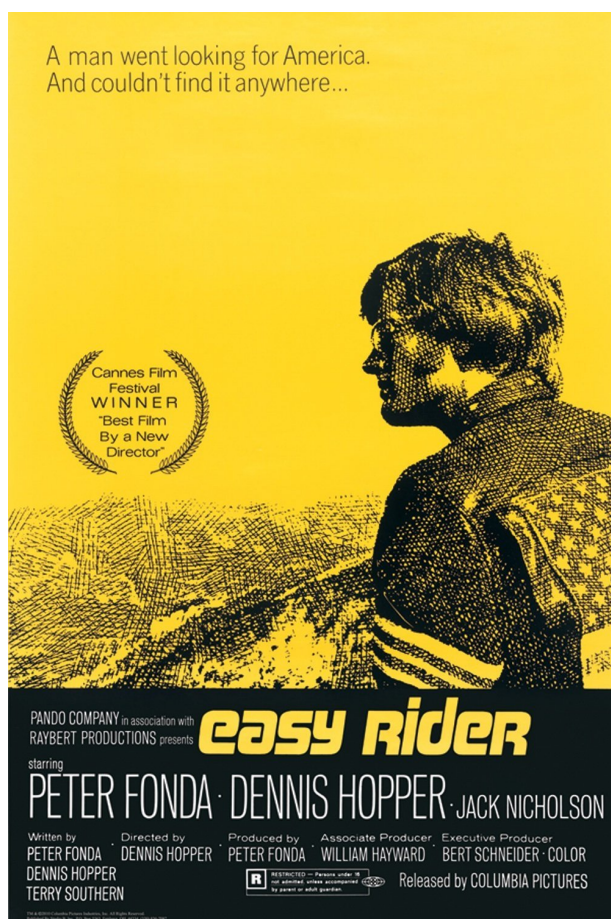


FIGURA 5 – Poster do filme Easy Rider

O Oeste e o mito pioneirista

As zonas de tangência entre o universo discursivo do *Road Movie* americano e o gênero *western* são diagnósticas para compreendermos a maneira com que se perpetuam nesse formato a construção e manutenção de um imaginário sobre a paisagem americana em um sentido de identidade patriótica. Em *Easy Rider*, os protagonistas Billy e Wyatt, ambos nomeados em homenagem a personagens icônicos do mito pioneirista americano, Billy the Kid¹⁵ e Wyatt Earp¹⁶, percorrem as paisagens imaculadas do oeste americano, imortalizadas no cinema faroeste. Em seu caminho

¹⁵ Billy the Kid foi um pistoleiro que viveu em meados do século 19 no oeste americano e foi perseguido e morto pelo xerife Pat Garret, pelos crimes que cometeu no Novo México.

¹⁶ Wyatt Earp foi um xerife e justiceiro americano, que viveu no século 19 no Arizona.

passam por lavradores isolados, vilarejos, dormem ao relento e tem encontros com a lei, com a figura do xerife e com a cadeia. As motocicletas que dirigem, são em diversos momentos do filme representadas em analogia com o cavalo, meio de transporte elementar do Velho Oeste, como na cena em que Wyatt (Fonda) conserta o pneu da motocicleta ao mesmo tempo em que um *cowboy* troca as ferraduras de seu cavalo. O próprio Peter Fonda, filho do lendário ator de faroestes Henry Fonda (VER FIGURA 6) afirma:

"Para mim era um idioma *Western* o que estávamos trabalhando. Estávamos dirigindo motocicletas e vestindo esporas... E estávamos cruzando a América de John Ford." (FROST, 2015, pg. 52)

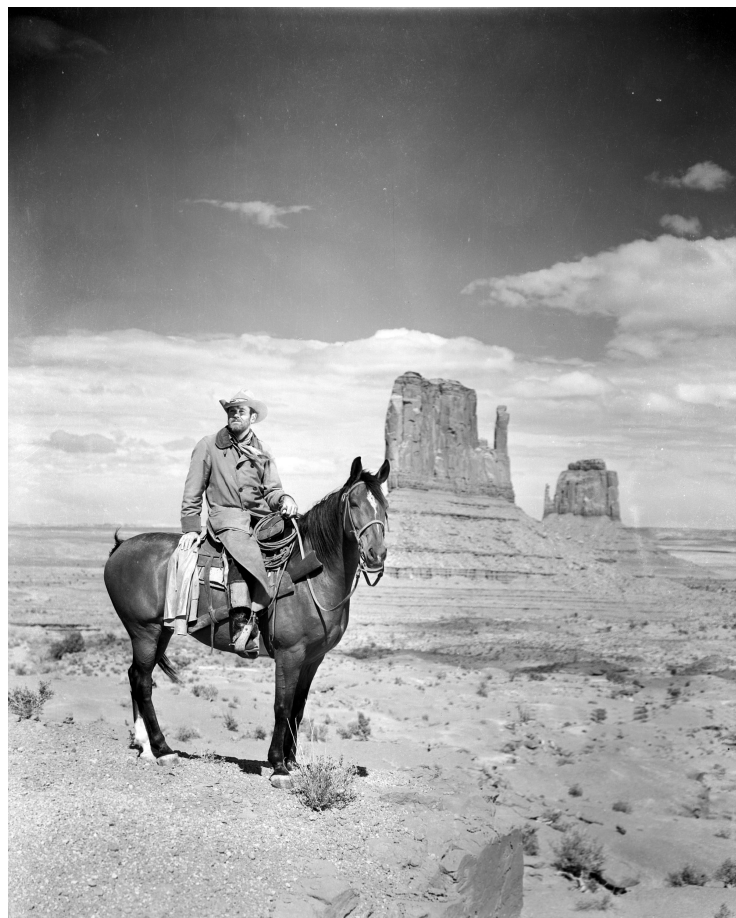


FIGURA 6 – John Ford durante filmagens

O caráter patriótico dos *western* se apresenta também nesse filme, mas de uma forma dialética e regionalizada. A afirmação dos pilares do mito pioneirista, se dá de forma mais veemente, quando cruzam, em sequências musicais de viagem, a região

sudoeste dos Estados Unidos, espaços tradicionalmente reclamados por essa iconografia, e em momentos como quando se encontram com a família Anglo-mexicana. Ao serem acolhidos para o almoço, Wyatt elogia a fazenda e a família do patriarca e afirma que "Não é todo homem que pode viver da terra. Você faz suas próprias coisas no seu próprio tempo. Você deveria se orgulhar". Em seguida vemos novamente a dupla montada em suas motocicletas percorrendo estradas cênicas (VER FIGURA X).

Por trás dessa afirmação, podemos inferir que dentro das motivações do personagem, existe um desejo pela vida idílica do campo, elemento também presente no mito expansionista americano. Em outra passagem, a dupla chega a uma comunidade hippie, ainda no sudoeste americano, e lá são recebidos por jovens urbanos tentando viver da terra e levar uma vida longe da cidade. Segundo Barbara Klinger:

"Através de sua ultra-fotogenia estética, o filme propagandeia a grandeza física e disponibilidade contínua dos territórios fronteiriços americanos, assim como sugere através de seus protagonistas, da família anglo-mexicana que eles encontram, da comunidade jovem e de outros aspectos da sua jornada através do oeste que esse território ainda promete liberdade, diversidade e tolerância, e um fluxo contínuo de novos pioneiros" (KLINGER, 1997, pg. 191)

Há no filme, no entanto, uma tentativa de se desconstruir esse patriotismo. O personagem de Wyatt tem em sua moto e sua jaqueta as faixas e estrelas da bandeira americana, e é em alguns momentos chamado de Capitão América por seu companheiro Billy. Wyatt, ao assumir essa identidade e ser morto por caipiras intolerantes, deixa clara a mensagem estampada nos cartazes promocionais do filme: "Um homem foi em busca da América, mas não pode encontrá-la em nenhum lugar". Quando saem do oeste e encontram o sul, representado como uma região pobre, industrial, racista, intolerante e espacialmente desigual (vemos em passagens musicais os personagens se deslocando por áreas residenciais de alto padrão e por periferias pobres habitadas por negros), pode-se perceber uma tentativa de glorificar a América dos antigos pioneiros e de demonizar a América real, violenta e pobre, se valendo de abordagens distintas no trato com a paisagem. Em uma conversa com Billy e Wyatt, George (advogado interpretado por Jack Nicholson) profere: "Esse país já foi muito bom, não entendo o que está acontecendo com ele".

Essa afirmação de um patriotismo nostálgico, lastreado no passado mítico da era das fronteiras, mas que em última instância representa também uma era de privações, violência, barbárie e extermínio indígena, é ainda mais crítica quando faz uso da paisagem rodoviária para sedimentar essa simbologia. Cooptar a figura do *cowboy* para amparar esse desejo de ligação com um território lendário, e do desfrute de uma vida simples é nessa leitura, um discurso tão perverso quanto delegar à estrada a função de representação de liberdade.

Representação da estrada

O filme tem sua estrutura narrativa pontuada por nove momentos musicais que servem para ilustrar o deslocamento espacial dos protagonistas da Califórnia até Nova Orleans. Essas sequências, intercaladas por momentos narrativos mais clássicos, onde ações e diálogos se desenrolam, mostram os personagens pilotando suas motocicletas pelas estradas americanas, geralmente em tomadas de ponto-de-vista, com a câmera sempre em movimento, abusando dos pontos de fuga das estradas em linha reta. Billy e Wyatt dirigem e conversam, apontam para lugares, acenam para os que estão às margens da estrada e se divertem, enquanto aceleram seus motores na estrada vazia e aberta. Os protagonistas e suas motocicletas são, via de regra, os dois únicos objetos na estrada. Não há diálogos e nem ações, somente o movimento, as estradas cênicas, as paisagens grandiosas e bucólicas, o vigor das motocicletas em alta velocidade, o atrito dos pneus contra o asfalto e a trilha sonora *rock and roll*, composta por canções famosas naquela época. As músicas que compõem a trilha fazem menção ao consumo de drogas, à viagem emancipadora e à liberdade. Na sequência que abre a jornada dos protagonistas, ouvimos a música "Born to be wild" da banda americana Steppenwolf, lançada no ano anterior. A letra traz a seguinte mensagem:

Ligue seu motor
Pegue a estrada
Em busca da aventura
Qualquer uma que venha em nossa direção...
...Eu gosto de fumaça e relâmpago
O estrondo do metal
Correr com o vento
E o sentimento que isso provoca...
Como um verdadeiro filho da natureza
Nós nascemos, nascemos para ser selvagens

Podemos escalar tão alto
Eu nunca quero morrer
Nascido para ser selvagem (STEPPENWOLF, 1968)

Essa é a música escolhida pelos realizadores para apresentar o nome do filme, do elenco e da equipe. Tal escolha certamente não é fortuita, e traduz o discurso que se tenta impor já nos momentos iniciais do filme: A mobilidade enquanto ação libertadora. A estrada ganha, nessa abordagem, um caráter emancipador e idealizado, que vai se encorpando ao longo do filme, quando novas sequências sublinham esse sentimento e quando o discurso dos personagens vai de encontro à essa lógica.

Essas sequências de viagem, foram entendidas pelos primeiros críticos dessa obra como uma reapropriação do conceito de "travelogue" (BRODE, 1980, pg. 20). Na literatura, no cinema e nas artes plásticas, esse conceito havia sido trabalhado para definir um conjunto de narrativas de viajantes, compiladas em uma obra. Muitas vezes, antes do advento do cinema, esses travelogues se davam sob a forma de palestras de viajantes para audiências interessadas em conhecer histórias e lugares exóticos. Com a chegada do cinema, popularizou-se a apresentação de pequenos filmetes de 8 minutos na tentativa de transmitir para as platéias a experiência da viagem como um todo. Em 1900 na Exposição de Paris, um experimento cinematográfico, composto por 10 projetores de filme 70mm, tentava simular um passeio de balão sobrevoando Paris.

Tais tentativas de transmitir ao público as sensações de uma viagem também se davam através de ensaios fotográficos publicados em revistas de ampla circulação nos Estados Unidos dos anos 60, como National Geographic, Life e Look. Na edição de fevereiro de 1968, a National Geographic afirmou que dirigir ao longo do sistema interestadual "proporciona uma vívida lição de geografia dos EUA. As novas rodovias cortam através de pensativas florestas, desertos silenciosos, cruzam as infinitas pradarias, margeiam rios que ajudaram a moldar o destino de um continente, e cortam altas e solitárias montanhas" (JORDAN, 1968, pg 201). Segundo Barbara Klinger, tais ensaios e publicações "claramente visavam glorificar a nação... trazendo uma gama de topografias americanas da cidade ao campo, atuando como um vetor para a retórica patriótica" (KLINGER, 1997, pg 181). Para Klinger, "essa retórica oferecia um continuum com o nacionalismo tradicional, durante um tempo em que a própria definição da 'América' estava sendo desafiada pelos movimentos dos direitos civis e da juventude" (pg 182).

Os travelogues em *Easy Rider*, tem nitidamente, função análoga na narrativa. Por não comporem uma decupagem narrativa clássica e nem trazerem informações fatuais à trama, servem unicamente ao propósito de oferecer ao espectador uma catarse visual e sonora, apoiada em uma apropriação romântica e idealizante da paisagem rodoviária, com sabor patriótico. Ainda que na parcela final do filme essa paisagem se torne mais sombria e pontuada de contrastes, assim como a música que se torna mais carregada, não temos no filme uma tentativa de desconstrução daquele primeiro discurso imagético. O final trágico só nos remete a uma retomada de uma noção ingênua e nostálgica da paisagem e das estradas.

Ao contrário do *western*, onde o espaço era aberto e o movimento da expansão podia se dar em todas as direções, no *Road Movie* o espaço aparece restrito e mediado pela bilateralidade dos pavimentos rodoviários (VER FIGURA 7). É ali e em suas margens e pontos de parada que a ação se desenrola. Esm última instância, a estrada pode ser entendida nessa abordagem como simulacro dessa noção de espaço aberto, como um trem fantasma de parques de diversões, que percorre espaços e pára em locais previamente estabelecidos, onde personagens animados e efeitos especiais entretem e assustam os visitantes. Como alguns artistas da Pop Art já haviam afirmado, a estrada não podia ser mais encarada

"como metáfora para liberdade, ou rota de escape para além do marasmo do mundo do trabalho; a estrada é pouco mais que uma linha de montagem que corta um ambiente repetitivo, monótono. E viajar não é mais uma aventura cedendo novas percepções. É muito mais uma excursão para réplicas do conhecido e familiar." (STICH, 1987, pg. 69)



FIGURA 7 – Fotograma do filme Easy Rider

Nessa seara, percebemos que com exceção da cena final, onde são mortos na estrada por sulistas intolerantes, a estrada não representa perigo. O perigo reside nas paradas

e no espaço urbano. É lá que são presos, humilhados, agredidos e até mortos (no caso de George). O personagem que encontram na beira da estrada e dão carona até a comunidade hippie afirma à beira da fogueira que "todas as cidades são iguais". Assim como na explosão espacial dos subúrbios na década de 50, o automóvel se apresenta como o veículo desse "fugere urbem" moderno. A cristalização de uma mentalidade rodoviária que vinha se construindo desde os anos 20 nos EUA, faz com que a contradição presente na utilização da estrada como elemento simbólico para a expressão de um escape urbano em direção ao desconhecido, seja velada e amplamente absorvida pelas enormes audiências que viram a obra no verão de 1969. Não obstante, já em 1971 o crítico Stephen Farber pontua que "a liberdade da estrada aberta, do poder mágico da terra impoluta, a jornada para além da civilização como uma experiência regeneradora" (FARBER, 1971, pg. 128) não estavam em consonância com o radicalismo proposto pelo filme.

O radicalismo a que Farber se refere se dá no filme através da temática e da forma. Inspirada pela "nova onda" de filmes europeus, que aos poucos conseguiam penetrar no mercado americano, o filme trazia uma montagem inovadora, um trabalho livre de câmera (que explorava os fulgores do sol penetrando a objetiva da câmera), atuações não convencionais, filmagens em locações reais e um final trágico e aberto. Essas escolhas rompiam as convenções da velha Hollywood, chocando as audiências tradicionais ao passo que seduziam e arrebatavam o público jovem. No campo temático, o filme se propunha a tratar livremente o consumo de entorpecentes (Cocaína, Maconha e LSD), colocando os protagonistas em diversos momentos sob a influência dessas substâncias. Além disso, o filme apresenta nudez, prostituição, tráfico de drogas e corrupção policial, sem lançar um juízo moral sobre essas questões. Em um cinema dominado por um estrito código de conduta, esse filme era sem dúvida um ponto fora da curva. Essas inovações, somadas ao impacto visual e sonoro dos travelogues, justificou o sucesso estrondoso de bilheteria do filme. Para Farber, "Não há sentido em idealizar as audiências jovens. Se um filme calha de alimentar suas fantasias, eles irão abraça-lo" (FARBER, 1969-1970, pg. 3).

O que se apresenta, no entanto, é uma naturalidade, sobretudo para o público jovem daquele momento, em associar essas inovações na forma e na temática com as formas de representação da estrada e com o discurso que elas carregam no filme. O perigo que reside em transferir os anseios e fantasias de uma geração para a paisagem rodoviária é o de travestir sob uma roupagem rebelde e arrojada, a afirmação

e celebração de um projeto de desenvolvimento respaldado pelo lobby da *road gang*, sem pesar criticamente suas implicações.

Em dado momento no filme, George explica sua compreensão sobre a liberdade:

"Eles não estão com medo de vocês, eles tem medo do que vocês representam... Nunca diga a alguém que ele não é livre, por que ele vai tratar de matar e aleijar pra provar que é. Eles falam sem parar de liberdade individual, mas quando vêem um indivíduo livre, ficam com medo".

George, que os conhecera há pouco tempo, traduz nessa fala a noção de que existe de fato uma "aparência de liberdade", e a vida na estrada, somada a uma atitude de rebeldia seriam os elementos caracterizantes dessa aparência. Após ser morto no meio da noite pelos conservadores habitantes do vilarejo, Billy e Wyatt recolhem de seu corpo inerte seus dois únicos objetos: Dinheiro e sua carteira de motorista.

Nessa análise, a encarnação de Capitão América em Peter Fonda, seria a incorporação do mito do espírito livre americano em um viajante sem paradeiro definido (no Brasil o filme foi traduzido como *Sem Destino*), a bordo de sua motocicleta estampada com a bandeira americana. Assim como a águia e a estátua da liberdade, a estrada naquele momento galgava mais um degrau em direção ao panteão de símbolos americanos. Dentro de uma mitologia que tinha a liberdade como elemento basilar de sua constituição, a elegia da estrada e da motocicleta, veículo individual por natureza, cooptada pela juventude que ia às ruas naquele verão para questionar a própria natureza do que chamavam de *Amerika* (termo pejorativo usado pela imprensa contra-cultural no final dos anos 60, para perverter o sentido do conceito de América e tudo que ele representava, como a presença imperialista no Vietnã, a repressão policial contra manifestantes e a moralidade conservadora), levava inconscientemente para o centro da agitação política nacional uma séria contradição. Legitimar a estrada naquele momento era legitimar a própria *Amerika*.

Considerações finais

Maguila é um borracheiro de beira-de-estrada. Vive e trabalha em sua borracharia, em franca decadência. Às margens da estrada, observa os carros que passam, sem parar (VER FIGURA 8). O único caminho que se apresenta para Maguila é a sabotagem. Uma sabotagem simbólica e ao mesmo tempo aguda, pungente, explosiva. Maguila abandona sua borracharia, implodida, e se encontra vagando por postos de gasolina abandonados, ferro-velhos e monumentais obras rodoviárias. Não existe redenção para Maguila. Ao fundo ouvimos, em tons menores, "Born to be wild".

Essa é a premissa para o longa-metragem "Borracharia 2 irmãos", dirigido por esse que vos escreve, atualmente em fase de pós-produção. O filme é um Road Movie estacionário, estático, perpendicular à estrada. Busca através de seu protagonista, um trabalhador rodoviário, fazer um contraponto ao imaginário difundido pelos Road Movies americanos dos anos 70. Maguila é a tragédia da caricatura épica de Billy e Wyatt.

Olhar para os EUA na tentativa de entender a formação de uma certa sociedade do automóvel é também lançar um olhar para o mundo, sobretudo para os países de capitalismo periférico, onde os ecos desse projeto de desenvolvimento e dessa produção cultural se amplificam e ganham contornos ainda mais nefastos. Enquanto nos EUA dos anos 20 se instaurava uma espécie de "rodocracia", no Brasil o presidente Washington Luís era eleito com o slogan "Governar é abrir estradas". Se nos EUA dos anos 30 inauguravam-se os primeiros motéis às margens das recém criadas rodovias, o Brasil inaugurava na Amazônia, às margens do Rio Tapajós, a cidade de Fordlândia, destinada à produção de látex para os pneus dos automóveis da Ford. Enquanto Nixon sucateava as ferrovias norte-americanas, o presidente Médici abria na amazônia uma cicatriz transversal de 4 mil quilômetros, chamada Rodovia Transamazônica. O processo de modernização através do automóvel foi e continua sendo um fenômeno global.

Por mais que os tentáculos desse projeto se estendam hoje por todo o globo, é possível, através de uma leitura histórica, estabelecer alguns pontos que situem essa escalada, que só foi bem-sucedida graças à algumas estratégias que colabaram para

uma compreensão do automóvel como partícula livre, coagulada hoje em nosso imaginário. Nesse âmbito é importante reconhecer a importância do *Road Movie* como uma dessas estratégias.

A compreensão do automóvel e das estradas de rodagem como um desenvolvimento natural das tecnologias de transporte é na verdade uma tentativa de escamotear e naturalizar o que foi um esforço hercúleo de convencimento em prol de uma plutocracia. Passar por cima desse fato é passar por cima também de centenas de milhares de famílias que tiveram e tem suas vidas impactadas negativamente por esse projeto. Acreditar que esse foi o desencadeamento natural dos eventos é acreditar que as poderosas indústrias do automóvel, do petróleo, da construção civil, entre outras, não foram prudentes o suficiente para promover sua própria reprodução. Não existe ingenuidade quando se trata do capital e da economia global.

Se não fossem os carros e as estradas, seguramente a feição de nossas paisagens urbanas e rurais seriam diferentes, assim como a forma com que nos relacionamos com o mundo e uns com os outros, e é impossível prever esse cenário. Mas o cenário que nos apresenta por baixo das tentativas simbólicas de qualificar esse opção pelo automóvel com brandas matizes, é certamente perverso. Esse é o cenário que Maguila observa, com as mãos sujas de graxa.



FIGURA 8 – Fotograma do filme Borracharia Dois Irmãos

Referências Bibliográficas

- AZEVEDO, Ana Francisca. Geografia e cinema. In: SARMENTO, João; AZEVEDO, Ana Francisca; PIMENTA, José Ramiro (Org.). Ensaio de Geografia cultural. Porto: Livraria Editora Figueirinhas, 2006
- BERMAN, Marshal. *All That Is Solid Melts into Air*. Simon & Schuster, Inc., 1982
- BISKIND, Peter. *Como a geração sexo-drogas-e-rock'n'roll salvou Hollywood: Easy Riders Raging Bulls*, 2009. Editora Intrínseca.
- BRODE, Douglas. *Films of the 1960s*. Secaucus, NJ: Citadel, 1980
- BRUNHES, Jean. *Geografia Humana*, 1955. Ed. Fundo de Cultura
- DEBORD, Guy. *A Sociedade do Espetáculo*, 2003. Coletivo Periferia. Disponível em: <http://www.ebooksbrasil.org/adobeebook/socespetaculo.pdf>
- EBERLE, Matthias. *Individuum und Landschaft*. Zur Entstehung und Entwicklung der Landschaftsmalerei. Giessen, Anabas´Verlag, 1980.
- FARBER, Stephen. *Easy pieces, Sight and Sound*. International Film Quarterly, vol.40, nº3 (Summer 1971), pg 128-131
- _____, Stephen. *End of the Road?*, Film Quarterly, vol. 23, nº 2, (Winter 1969-1970)
- FROST, Warwick; LAING Jennifer. *Imagining the American West Through Film and Tourism*. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=DVjLCQAAQBAJ&pg=PA8&lpg=PA8&dq=IMAGINING+THE+AMERICAN+WEST+THROUGH+FILM+AND+TOURISM&source=bl&ots=i6K1tASLGD&sig=iHNhDijxRJc7wseMUyGJv2ceAFc&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwjRnMTUpKXLAhUBFJAKHSeBAP0Q6AEIlzAB#v=onepage&q&f=false>
- GEDDES, Norman Bel. *Magic Motorways*, 1940. Retrieved 2009-03-18
https://ia801405.us.archive.org/2/items/magicmotorways00geddrich/magicmotorways00geddrich_bw.pdf
- GRAHAM, George M. *Sending Highway to school*, 1922 26-28 Oct. National Automobile Chamber of Commerce, INC. Disponível em: <https://ia800307.us.archive.org/9/items/sendinghighwayto00gram/sendinghighwayto00gram.pdf>

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

JORDAN, Robert Paul. "Our Growing Interstate Highway System" National Geographic (February, 1968)

JUNIOR, Roberto França da Silva. *Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa*, 2009. UNESP Presidente Prudente. Disponível em: http://www2.fct.unesp.br/pos/geo/dis_teses/09/robertofranca.pdf

KLINGER, Barbara. *The Road to Dystopia*. In: COHAN, Steven; HARK, Ina Rae. *The Road Movie Book*. 1997. Routledge

KURZ, Robert. *Sinal verde para o caos da crise: Ascensão e limites do capitalismo automobilístico*. Disponível em: <http://obeco.planetaclix.pt/rkurz57.htm>

LA BLACHE, Vidal. *Princípios de Geografia Humana*. 2 ed. Lisboa : Cosmos, 1956.

_____. *La personnalité géographique de la France*. Manchester, University press; London, Hachette, 1941.

LADERMAN, David. *Driving Visions: Exploring the road movie*, 2006. University of Texas Press

LEWIS, Tom. *Divided Highways: building the interstate highways, transforming American life*. 1997. Viking

LYND, Robert S. & Helen M. Lynd. *Middletown: A Study in Contemporary American Culture*. New York: Harcourt, Brace, and Company, 1929

MCLUHAN, Marshall. *Understanding Media*, Disponível em: http://cdn.robynbacken.com/text/nw_research.pdf

MEGALE, Januário Francisco (Org.). *Max Sorre*. São Paulo: Ática, 1984 (Grandes Cientistas Sociais, n. 46)

MILLER, Francis Jr. *Rev. of Easy Rider. The Great Speckled Bird* (September, 1969)

MOHL, Raymond A. *The Interstates and the Cities: Highways, Housing, and the Freeway Revolt*, 2002. Department of History University of Alabama at Birmingham. Disponível em: <http://www.prrac.org/pdf/mohl.pdf>

OLIVEIRA, Hipólita Siqueira. *Metrópoles e emprego nos Estados Unidos*, 2007.

OLIVEIRA JUNIOR, Wenceslao M. de. *Chuva de cinema: entre a natureza e a cultura*. 1999. Tese (Doutorado) – FE/UNICAMP, Campinas.

ROAD TO HAPPINESS, The. Ford Motor em parceria com a Highway Education Board, o Bureau of Public Roads e a National Automobile Chamber of Commerce. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=NZnuo0ZftAc>

STEPPENWOLF. *Born to be Wild*. EUA: RCA, 1968. Digital

STICH, Sidra. *Made in the U.S.A.: An Americanization in Modern Art, the '50s and '60s*. Berkeley: University of California Press, 1987

TIMES MAGAZINE. "Construction: March of the Monsters" Times (June 24, 1957): 92

VUGMAN, Fernando. *A Formação e a Instabilidade dos Gêneros Hollywoodianos*. In: Revista AV Audiovisual. Ano 1, Nº0, São Leopoldo: Unisinos, set. 2003.