

**UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTES E COMUNICAÇÃO SOCIAL
CURSO DE BACHARELADO EM CINEMA E AUDIOVISUAL**

Gabriela Urban Pessoa

**MULHERES PELAS ESTRADAS LATINO-AMERICANAS:
UMA ANÁLISE DOS *ROAD MOVIES* “QUÉ TAN LEJOS” E “SIN DEJAR HUELLA”**

**NITERÓI
2018**

Gabriela Urban Pessoa

**MULHERES PELAS ESTRADAS LATINO-AMERICANAS:
UMA ANÁLISE DOS *ROAD MOVIES* “QUÉ TAN LEJOS” E “SIN DEJAR HUELLA”**

Monografia apresentada à Universidade Federal
Fluminense como requisito parcial para obtenção do
grau de bacharel em Cinema e Audiovisual.

Orientação: Profa. Dra. Karla Holanda

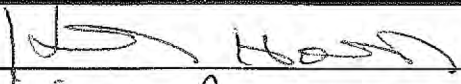
**NITERÓI
2018**



Universidade
Federal
Fluminense

IACS - Instituto de Arte e Comunicação Social
Departamento de Cinema e Vídeo

PARECER DE PROJETO EXPERIMENTAL

Aluno:	GABRIELA PESSOA		
Curso:	CINEMA E AUDIOVISUAL	Matrícula:	113057013
Título			
MULHERES PELAS ESTRADAS LATINO-AMERICANAS: UMA ANÁLISE DOS ROAD MOVIES "BUÉ TAN LEJOS" E "SIN DEJAR HUELLA"			
Banca Examinadora			
Prof. Orientador	KARLA HOLANDA		
	MAURÍCIO DE BRAGANÇA		
	GABRIELA RIZO FERREIRA		
Data de Apresentação	13/06/2018		
Parecer			
A banca ressalta a importância do tema, ao articular gênero e território para pensar a ideia do "road movie" latinoamericano. A pesquisa é mediana, original e escolhe extensa bibliografia para pensar o usual, demonstrando o engajamento da pesquisadora.			
Nota Final	10,0		
Assinaturas da Banca			
Prof. Orientador			
	Maurício de Bragança		
	Gabriela Rizo Ferreira		

AGRADECIMENTOS

À minha família e, especialmente, meus pais, por todo amor incondicional e inenarrável apoio e incentivo ao longo da graduação e das escritas;

Às minhas queridas amigas e mulheres incríveis e fortes, Liz, Jéssica, Luanna e Raquel, pelas viagens, risos e aventuras por essas estradas;

Às minhas queridas no RJ, Marina, Marcela, Bia e Caren, e à minha querida em BH, Verônica, que me acompanharam durante esses anos de graduação e se tornaram grandes parcerias da vida;

À Catu Rizo, com quem dividi tantas dúvidas, vontades e empolgações em relação a essa pesquisa e ao ser-mulher em deslocamento;

Ao Taciano, pelas aventuras e companhia ao longo de tantas estradas;

À Maria Célia Orlando Selem, que gentilmente me cedeu seu artigo, tão importante para essa pesquisa;

À Karla Holanda, pela paciência e pelos encorajamentos durante todos esses meses de escrita;

Ao Maurício Bragança, e novamente, à Catu Rizo, pela participação na banca;

A todas as amigas e amigos que não citei aqui, mas que, de perto ou de longe e de diversas maneiras, me auxiliaram nessas jornadas;

A todas as mulheres que, de uma forma ou de outra, inspiraram, fomentaram e criaram, em mim e no mundo, formas de caminhar e viver a estrada.

*“Eu vou andando pelo mundo como posso
E me refaço em cada passo dado”*

– Luedji Luna

RESUMO

Este trabalho tem interesse em analisar a presença das mulheres em produções cinematográficas latino-americanas que sejam configuradas como filmes de estrada, gênero cinematográfico historicamente tido como masculino. Como principal objeto de análise, serão estudados os filmes *Sin Dejar Huella*, de María Novaro (México, 2000) e *Qué Tan Lejos*, de Tania Hermida (Ecuador, 2006).

Palavras-chave: *Road movie*. Mulheres. América Latina. Gêneros cinematográficos.

RESUMEN

Este trabajo tiene interés en analizar la presencia de las mujeres en producciones cinematográficas latinoamericanas que se configuren como películas de carretera, género cinematográfico históricamente considerado como masculino. Como principal objeto de análisis, se estudiarán las películas *Sin Dejar Huella*, de María Novaro (México, 2000) y *Qué Tan Lejos*, de Tania Hermida (Ecuador, 2006).

Palabras clave: *Road movie*. Mujeres. América Latina. Géneros cinematográficos.

ABSTRACT

This work is interested in analyzing the presence of women in Latin American cinematographic productions that are configured as road movies, a cinematographic genre historically considered as masculine. As the main object of analysis, the films *Sin Dejar Huella*, directed by María Novaro (Mexico, 2000) and *Qué Tan Lejos*, directed by Tania Hermida (Ecuador, 2006) will be studied.

Keywords: Road movie. Women. Latin America. Film Genres.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
CAPÍTULO 1. A viagem, os caminhos, a estrada: sobre possíveis definições do <i>road movie</i>	10
1.1 Perscrutando os <i>road movies</i>	12
1.1.1 Iniciando o percurso.....	14
1.1.2 Avançando no caminho.....	16
1.2 Pelas estradas latino-americanas	19
CAPÍTULO 2. As mulheres na estrada	23
CAPÍTULO 3. Qué Tan Lejos, Sin Dejar Huella.....	34
CONSIDERAÇÕES FINAIS	48
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	50
REFERÊNCIAS FILMOGRÁFICAS	53

INTRODUÇÃO

O presente trabalho partiu de uma constatação minha a respeito de como existe uma grande ausência de referências e exemplos de narrativas – filmes, livros ou até pesquisas acadêmicas –, que trouxessem mulheres viajando, desbravando e se aventurando pelas estradas do nosso continente.

Eu sempre me senti muito atraída pela estrada, pelas possibilidades e liberdades evocadas por ela, e quando tinha dezenove anos viajei centenas de quilômetros de carona – eu e um amigo – pelas estradas do Brasil e de alguns outros países da América Latina. Desde então realizei diversas outras viagens do mesmo tipo, e o interesse pelo tema só foi crescendo.

Habitar a estrada junto com um amigo homem me fez perceber as diferenças e os perigos aos quais eu era exposta simplesmente pelo fato de ser mulher. Habitar a estrada junto com amigas mulheres me fez perceber o quão fortes precisávamos ser, já que estávamos “sozinhas” nesse mundo de desigualdades.

Dentro do curso de cinema, não encontrava quase nenhuma produção cinematográfica com que eu pudesse relacionar minhas experiências, ou alimentar minhas inspirações e meu repertório a respeito de mulheres viajantes, menos ainda do que outras narrativas, como as literárias. Este foi o primeiro passo para, dentre diversas possibilidades, a escolha das minhas investigações ter sido a respeito dos filmes de estrada – ou *road movies*, termo de reconhecimento internacional.

Ao me debruçar um pouco mais sobre o tema, foi ficando mais claro que os poucos exemplos cinematográficos existentes de mulheres na estrada que chegavam até mim giravam em torno da cultura e espacialidade norte-americana. Não que isso fosse um problema, mas eu queria também ter referências e histórias um pouco mais próximas de mim.

Isso me fez ter a ideia inicial para essa pesquisa – como existia uma *falta* destas narrativas de mulheres pelas estradas do Brasil e da América Latina. Mas escrever sobre a ausência me parecia demasiado pessimista e, depois de alguns meses encontrei os filmes que serão analisados neste trabalho – *Sin Dejar Huella* (María Novaro, México, 2000) e *Qué Tan*

Lejos (Tania Hermida, Equador, 2006) – que constituem aqui, eu espero, apenas uma pequena amostra dentre muitos outros que virão a ser feitos, assistidos, redescobertos, analisados e tidos também como constituintes do gênero filme de estrada, historicamente tido como masculino.

É também um certo consenso na historiografia canônica sobre esse gênero cinematográfico a sua estreita relação com o *western* e a geração *beat*, e com a própria cultura norte-americana, onde *Bonnie and Clyde* (Arthur Penn, 1967) e *Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969) são muitas vezes considerados marcos inaugurais do *road movie*. A construção de uma perspectiva latino-americana tem sido dificultada, portanto, pela pronta associação entre o *road movie* e os Estados Unidos, motivo pelo qual também se faz importante criar um contorno geográfico para a pesquisa, de forma que seja possível pensar as questões dos filmes de estrada latino-americanos sem necessariamente relacioná-los ou submetê-los à outras cinematografias.

Portanto, no primeiro capítulo, principalmente através de teóricos como Jaime Correa, Timothy Corrigan, Marcio Markendorf e Samuel Paiva, tentarei inicialmente me aproximar de diversas definições estipuladas acerca dos *road movies*, seu surgimento e principais características, para, em seguida e principalmente através da tese de doutorado de Mariana Gonçalves, *Filmes de Estrada e América Latina: Caminhos de uma Estética e Narrativa Própria*, pensar suas particularidades quando pensados no contexto latino-americano.

Ademais, a constatação de que a grande maioria da bibliografia e estudo sobre o tema abarca poucas ou quase nenhuma obra cinematográfica que tenha mulheres como realizadoras ou ainda como personagens onde elas sejam sujeitos de suas próprias histórias e não tenham seus corpos objetificados e fetichizados, faz com que meu principal objetivo seja discutir a presença e representação das mulheres nos filmes de estrada, construindo uma discussão desvinculada da ideia do *road movie* como gênero cinematográfico majoritariamente habitado pelo masculino, sendo portanto relevante um recorte investigativo que procure mapear e analisar obras que ampliem e constituam a concepção do *road movie* como tal.

Como aponta Markendorf, o roteiro do filme de estrada caracteriza-se “por uma estrutura de episódios e peripécias, organização responsável por aproximar o viajante de estrada dos heróis do gênero de aventura e, muito especialmente, promover a manutenção do protagonista sob a forma de um personagem masculino” (MARKENDORF, 2013, p. 5), artifício de manutenção de

uma espécie de paradigma onde “o aventureiro é historicamente representado como um *homem que vai para longe*” (Ibid, p. 2, grifo do autor).

Dessa forma, é de objetivo dessa pesquisa quebrar com esses paradigmas dos filmes de estrada, onde se tem uma constante manutenção do protagonista masculino em suas narrativas, trazendo referências e análises de *road movies* onde a mulher se faz protagonista, atrás e na frente das câmeras. Como destacou Maria Célia Selem:

Diante das enormes possibilidades de emancipação que as práticas coletivas entre mulheres propiciam, e mediante toda a ofensiva misógina contida em inúmeras produções em cinema e vídeo, é importante tomar como avanço as narrativas em que as mulheres se encontram, debatem e elaboram sobre suas vidas [...] Assim, imagens que firmam esse lugar comum são passíveis de apreço, sobretudo quando reúnam mulheres ruidosas ou, pelo menos, indispostas a manter silêncio (SELEM, 2013, p. 133).

Portanto, no segundo capítulo irei discorrer sobre a presença das mulheres na estrada, principalmente a partir dos trabalhos de Vanessa Veselka, em seu artigo *The Lack of Female Road Narratives and Why It Matters (A Falta de Narrativas Femininas de Estrada e Porque Isso Importa)* e Jessica Enevold, com sua tese de doutorado intitulada *Women on the Road: Regendering Narratives of Mobility (Mulheres na Estrada: Reconfigurando o Gênero em Narrativas de Mobilidade)*.

No terceiro capítulo, relacionarei o que foi apresentado nos anteriores para analisar especificamente os dois filmes selecionados, *Sin Dejar Huella* e *Qué Tan Lejos*, baseando-me também nos artigos *Qué Tan Lejos: Uma Viagem Rumo à Descolonização do Feminino* de Maria Célia Selem, e *María Novaro: Feminist Filmmaking as Public Voice (María Novaro: Cinematografía Feminista como Voz Pública)*, de David Foster.

Espero, como já dito anteriormente, que estes dois filmes sirvam também como uma espécie de gatilho, que essa pesquisa possa desencadear outras, que as histórias das mulheres pelas estradas sejam escritas, assistidas, divulgadas e pesquisadas, e que cada vez mais mulheres se sintam livres e empoderadas para se moverem pelas tantas estradas do mundo.

CAPÍTULO 1. A viagem, os caminhos, a estrada: sobre possíveis definições do *road movie*

A viagem, os deslocamentos e o movimento permeiam o imaginário humano desde há muito tempo. Desde seus primórdios, a humanidade, caracterizada por seus hábitos nômades, tinha em seu cerne a necessidade pelo movimento. Mas mesmo com a possibilidade do sedentarismo e a formação das comunidades fixas, a viagem continuou intrinsecamente ligada ao modo de vida do ser humano (MARKENDORF, 2012).

“Da pré-história ao período das grandes navegações” (Ibid, p. 221), as viagens, explorações e as constantes idas e vindas para lugares distantes eram não só meios de sobreviver e acumular riquezas, mas experiências que traziam relatos de aventura e desbravamento, e constituíram o imaginário da humanidade por séculos.

Com o advento da modernidade, entretanto, e o desenvolvimento das tecnologias com o surgimento das máquinas e automóveis, as próprias formas de mobilidade e concepções da viagem se modificaram intensamente. E, quase concomitante à própria invenção das máquinas de transporte, está também o surgimento das primeiras máquinas que passam a colocar a imagem em movimento (PAIVA, 2011, p. 39).

O cinema, desde seus primórdios, colocou em destaque o movimento, as viagens e as máquinas de transporte. Aquela que é tida como a primeira sessão de cinema, por exemplo, *A chegada do trem à estação*, dos irmãos Lumière (1895), ou até mesmo a ficção científica *Viagem à lua*, de Georges Méliès (1902), são obras que trazem consigo a conexão entre cinema, viagem e meios de transporte (PAIVA, 2011).

Além disso, no final do século XIX e início do século XX, a “fotografia e o cinema eram as mídias por meio das quais as populações, sobretudo dos centros urbanos, podiam satisfazer sua curiosidade em relação a lugares distantes e *exóticos* do planeta” (PAIVA, 2011, p. 40, grifo do autor), contexto que explica, por exemplo, o surgimento dos *travelogues*, ou filmes de viagem, no português, que foi considerado um dos primeiros gêneros do cinema.

Portanto, pode-se perceber que as questões de viagem e mobilidade sempre foram, de diversas maneiras, retratadas e exploradas pelo cinema. O filme de estrada, tradução do inglês

para o termo *road movie*, teria ele mesmo seu surgimento agregado às primeiras viagens e relatos de viagem feitos pela humanidade.

Indagando-se sobre o nascimento dos filmes de estrada, Walter Salles (2005) pondera se esse nascimento teria se dado em Homero, com a odisséia de Ulysses, com os documentários e as viagens de Robert Flaherty, ou até mesmo a partir de fotógrafos como Cartier-Bresson, no que ele mesmo responde: “provavelmente, em todas essas origens”. Samuel Paiva, a partir das indagações de Salles, completa afirmando ser instigante “o fato de tal afirmação sobre o *road movie* nos fazer pensar nesse gênero como sendo bastante antigo, existindo muito antes do cinematógrafo e de veículos automotores, como trens e carros” (PAIVA, 2011, p. 37).

Pois, se os filmes de estrada “estão relacionados a dimensões intrínsecas do ser humano, como o nomadismo, a capacidade de locomoção e o interesse nela por razões ou necessidades distintas” (PAIVA, 2011, p. 37), é mesmo possível que sua origem remonte à própria aurora da humanidade, e que estejam presentes desde as primeiras sessões de cinema.

Entretanto, no que diz respeito à historiografia clássica e ao estudo dos gêneros cinematográficos, os filmes de estrada teriam sua fundação em meados da década de 50 e seu amadurecimento como gênero independente nas décadas de 60 e 70. Há um certo consenso entre os teóricos que os primeiros expoentes do gênero foram obras como *Bonnie & Clyde* (Arthur Penn, 1967) e *Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969), realizados no contexto do pós-guerra norte-americano.

Contudo, mesmo essas e outras afirmações a respeito dos filmes de estrada acabam sendo passíveis de questionamento, justamente por centralizar os estudos e análises em obras estadunidenses e não levar em consideração seus expoentes em outros territórios e nacionalidades. A própria noção de *road movie* como gênero cinematográfico e quais são as características que o definem como tal ainda não estão em plena concordância entre os estudiosos.

Entretanto, antes de pensarmos nas características próprias dos *road movies* e nas problemáticas que envolvem a sua definição como gênero, é importante frisar a própria problemática que envolve os estudos de gêneros cinematográficos no geral. Como afirma Paiva, os gêneros não possuem “identidades e fronteiras estáveis. São frequentemente híbridos, trans-

históricos, não seguem evoluções predizíveis, ainda que sua natureza repetitiva muitas vezes possa nos levar a pensar dessa maneira” (2011, p. 38). Assim, os gêneros cinematográficos “não podem ser estudados como se fossem categorias „impermeáveis“ ou formas fixas, já que sua forma e funções são sempre dinâmicas” (CORREA, 2006, p. 275, tradução nossa¹).

De qualquer forma, a impossibilidade de uma definição concreta não nos deve impossibilitar de um certo avizinhamo aos filmes de estrada, pretendendo de alguma forma compreendê-los melhor. Assim, se “com cada novo *road movie* o gênero inteiro se consolida e se renova outra vez” (CORREA, 2006, p. 275, tradução nossa²) cabe ao pesquisador a necessidade de definir seu objeto. Dessa forma, entende-se ser importante primeiramente buscar identificar características em comum que possibilitem aos *road movies* sua configuração como tal, tanto nos estudos de gênero como na historiografia clássica que o vincula ao contexto norte-americano, discorrendo também sobre as principais questões e discordâncias envolvendo essas características, para posteriormente analisar seus contornos e particularidades quando pensados no contexto latino-americano.

Busca-se, portanto, realizar uma aproximação aos filmes de estrada, pensando seus principais atributos e particularidades, mas longe de uma conceituação específica ou uma definição hermética, deseja-se aqui realizar um percurso de ideias, um disparo de possibilidades para que diversas formas e concepções dos *road movies* sejam possíveis.

1.1 Perscrutando os *road movies*

Analisando os filmes de estrada sobre um viés que os vincula à cena sociocultural e cinematográfica norte-americana, Jaime Correa, antes de adentrar em uma discussão mais aprofundada acerca das complexidades que envolvem uma melhor compreensão sobre os *road movies*, estipula alguns “marcadores básicos”, que em geral ocorrem nos filmes pertencentes ao gênero. Dentre outras características, o autor aponta que:

Um *road movie* tem como eixo central um relato de busca que é também um relato de estrada. Se caracteriza então pela presença de heróis viajantes ou nômades – geralmente um par ou às vezes um grupo de heróis –, personagens jovens e marginais cujo mal estar

¹ No original: “no puedan ser estudiados como si se tratara de categorías „impermeables“ o formas fijas, ya que su forma y funciones son siempre dinámicas”.

² No original: “con cada nuevo *road movie*, el género entero se consolida y se renueva a la vez”.

social converte-os freqüentemente em verdadeiros párias (CORREA, 2006, p. 272, tradução nossa³).

Além disso, Correa aponta uma forte ligação com a tecnologia e os transportes modernos, já que muitas vezes “os personagens se identificam com os veículos que conduzem, chegando inclusive a „humanizá-los”” (2006, p. 272, tradução nossa⁴), sendo também personagens que freqüentemente tensionam a vida doméstica e civilizada das cidades com a rebeldia e liberdade que as estradas evocam.

Nesse aspecto, o automóvel então teria um papel fundamental, constituindo-se como a máquina que permitirá o movimento e libertação dos protagonistas, sendo inclusive apontado pelo autor como um símbolo norte-americano de liberdade. O autor, citando COHAN & HARK (1997, p. 1) ainda aponta que “quando Jean Baudrillard compara a cultura norte-americana com „espaço, velocidade, cinema, tecnologia”, bem poderia estar descrevendo as características principais de um *road movie*” (apud CORREA, 2006, p. 272 tradução nossa⁵), afirmando ser esse um gênero que tem sua essência “ligada à mitos centrais da ideologia norte-americana” (CORREA, 2006, p. 278, tradução nossa⁶).

Entretanto, o próprio autor reconhece que esses “marcadores básicos” estão distantes de uma compreensão mais aprofundada sobre os filmes de estrada, justamente por seu caráter híbrido e propensão à intertextualidade e auto-reflexividade. A temática da viagem e da estrada, bem como os relatos de heróis que deslocam-se para longe estão presentes em diversos filmes que não necessariamente se configuram como *road movies*. Dessa forma, Correa indaga-se como seria possível diferenciar um *road movie* de outros filmes que também são atravessados pela temática da estrada e dos deslocamentos e a partir então de quais critérios poderia um filme ser considerado como um *road movie*.

³ No original: “un *road movie* tiene como eje central un relato de búsqueda que es también un relato de carretera. Se caracteriza entonces por la presencia de héroes viajeros o nómadas – usualmente una pareja y a veces un grupo de héroes –, personajes jóvenes y marginales cuyo malestar social los convierte a menudo en verdaderos párias”.

⁴ No original: “los personajes se identifican con los vehículos que conducen, llegando incluso a „humanizarlos””.

⁵ No original: “cuando Jean Baudrillard compara la cultura norteamericana con „espacio, velocidad, cine, tecnología”, bien podría estar describiendo las características principales de un *road movie*”.

⁶ No original: “ligada a mitos centrales de la ideología norteamericana”.

Como Correa, vamos buscar compreender melhor essas questões, primeiramente, a partir dos processos e acontecimentos que permitiram o surgimento do *road movie*, procurando investigar o que o precedeu, influenciou e quais fatores contribuíram para sua origem. Posteriormente discorreremos sobre os principais atributos e particularidades considerados como pertencentes ao gênero, buscando uma aproximação maior às principais características dos filmes de estrada.

1.1.1 Iniciando o percurso

Samuel Paiva (2011), ao indagar sobre a gênese do *road movie*, discorre sobre a proposição de Rick Altman, que propõe uma separação dos gêneros cinematográficos em fases onde seriam “substantivos” ou “adjetivos”:

Pensando nos musicais hollywoodianos dos anos 1920 e 1930, mais precisamente na transição do cinema silencioso para o sonoro, Altman afirma que, naquele momento, o termo musical era compreendido mais como um adjetivo de substantivos já então consolidados, como a comédia. Daí, foi possível surgir uma noção como a de *comédia musical*, um substantivo seguido de um adjetivo. A consolidação do musical como substantivo só iria ocorrer posteriormente (PAIVA, 2011, p. 38).

Segundo essa proposição, o *road movie* então passaria também por uma fase na qual se configuraria como gênero adjetivo, aliando-se ou “contaminando” outro gênero considerado independente, ou substantivo, antes de consolidar-se ele mesmo como um gênero substantivo.

Pensando nessa fase adjetiva do *road movie*, muitos pesquisadores consideram o *western* e os *film noir* norte americanos como seus principais precursores. O *western*, devido ao “caráter nômade de seus personagens, a grandiosidade dos cenários, e ao conflito constante entre espaço selvagem e espaço civilizado” (CORREA, 2006, p. 275, tradução nossa⁷), bem como à constante associação ao desbravamento e apropriação do espaço, decorrente da conquista do Oeste norte-americano, evoca questões e temáticas posteriormente também presentes nos *road movies*.

Uma das simbologias mais presentes nos *westerns* – os trens – são analisados por Paiva (2011) como um dos possíveis vínculos entre este gênero com os *road movies*, baseando-se também na definição de Timothy Corrigan sobre os filmes de estrada: “*road movies* são, por

⁷ No original: “debido al carácter nómada de sus personajes, la majestuosidad de sus decorados y el conflicto constante entre espacio salvaje y espacio civilizado”.

definição, filmes sobre carros, caminhões, motocicletas, ou algum outro descendente motorizado do trem do século XIX” (CORRIGAN, 1991, p. 144, tradução nossa⁸).

E ainda, somada à simbologia dos trens, os *western* possuem “narrativas de busca e protagonistas que se deslocam com a tensão de estar dentro ou fora da lei” (PAIVA, 2011, p. 42) que os vinculam às narrativas dos filmes de estrada, apesar de que, no *western*, mesmo os personagens à margem da lei estão relacionados à reiteração de uma certa ideia de civilização, que é freqüentemente contestada nos *road movies*.

Mas, para além dos *westerns*, os *film noir* e os filmes de gângsteres americanos, ou ainda outros gêneros “que possam ser associados à angústia existencial da Grande Depressão ou da Segunda Guerra Mundial” (PAIVA, 2011, p. 43) também são freqüentemente apontados como influenciadores diretos dos *road movies*. Filmes como *Aconteceu naquela noite* (*It happened one night*, Frank Capra, 1934), *As vinhas da ira* (*The grapes of wrath*, John Ford, 1940), *Amarga esperança* (*They live by night*, Nicholas Ray, 1949), dentre outros, são apontados, tanto por Paiva (2011) como por Correa (2006), como possíveis precursores dos filmes de estrada, ao passo em que, além de trazerem temáticas e protagonistas que lidam com uma certa ideia de revolta, têm a estrada como um importante eixo estrutural.

Dessa forma, pensando esses filmes precursores do *road movie*, estaríamos portanto na fase adjetiva do gênero, onde ele ainda não se estabeleceu como substantivo, mas já começa a se aflorar em outros gêneros até então já consolidados.

A fase substantiva do *road movie* viria então um pouco mais tarde, como já é praticamente um consenso entre os estudiosos, com *Bonnie & Clyde* (1967) e *Easy Rider* (1969), onde ainda podem ser vistos vínculos tanto com os *film noir* e filmes de gângsteres, como com os *western*, respectivamente.

Outro fenômeno que parece ser consenso ao se pensar no nascimento do *road movie* no contexto norte-americano foi o lançamento do romance *On the Road* (Jack Kerouac, 1957) e a influência da literatura *Beat* na cultura e modos de vida da época. Como destaca Mariana Gonçalves:

⁸ No original: “road movies are, by definition, movies about cars, trucks, motorcycles, or some other motoring soul-descendant of the nineteenth-century train”.

Por seu perfil contestador da cultura dominante, os *beatniks* ou simplesmente *beat* – como são chamados os escritores e apreciadores do movimento – acabaram por influenciar tanto o gênero e fizeram surgir um novo tipo de personagem viajante: o rebelde, o *outsider*. Ao mesmo tempo, colocaram sob os holofotes um novo sentido para a viagem: o deslocamento sem destino ou direção certa e sem um objetivo maior. Destacaram o viajar por viajar (GONÇALVES, 2014, p. 23).

Com seu caráter contestador e ideais de rebelião, *On the Road* logo se tornou um fenômeno cultural. As viagens de Sal Paradise e Dean Moriarty influenciariam profundamente não só a literatura, mas também o cinema, se tornando o que David Laderman apontou como “narrativa mestre” para o *road movie*, especialmente em sua característica versão modernista/rebelde que emerge no final da década de sessenta” (2002, p. 10, tradução nossa⁹).

No decorrer da sua tese, Correa (2006) analisa alguns pontos presentes no romance de Kerouac fazendo um paralelo com *Easy Rider* – considerado por ele como o “*road movie* por excelência” –, de forma a elencar algumas características herdadas pelo romance que perduraram e incorporaram-se aos filmes de estrada e posteriormente esboçar algumas definições sobre o gênero. Partiremos então desses pontos para discorrer sobre essas possíveis definições que se podem fazer sobre os *road movies* e procurar aproximarmo-nos um pouco mais.

1.1.2 Avançando no caminho

Correa (2006) aponta *Easy Rider* como sendo uma obra que aborda primordialmente questões a respeito do conflito entre liberdade e repressão. De fato, esse parece ser um tema recorrente nos filmes de estrada, habitados por personagens que fogem da opressão de um certo conservadorismo do mundo “civilizado” das cidades para buscarem a liberdade na estrada. Tanto *Easy Rider* quanto *On the Road* retratam personagens considerados “típicos” dos *road movies*, ou seja, aqueles que de certa forma se encontram à margem da sociedade, e que buscam através da viagem e dos deslocamentos uma liberação, “seja do espaço familiar, seja do espaço do trabalho regular capaz de promover o bem-estar do indivíduo em sociedade, segundo a lógica capitalista de acúmulo de propriedades materiais” (PAIVA, 2011, p. 43).

⁹ No original: “master narrative” for the road movie, especially the distinctive modernist/rebel version that emerges in the late 1960s”.

Segundo Correa, *Easy Rider* também é um emblema do que ele considera um dos elementos fundamentais dos *road movies*: o papel protagonista dos meios de transporte. Como o personagem de Dean Moriarty em *On the Road*, com quem “a união entre o homem e o automóvel torna-se parte integrante do mito da estrada” (COHAN & HARK, 1997, p. 7 *apud* CORREA, 2006, p. 288, tradução nossa¹⁰) podemos ver em *Easy Rider* essa fusão dos personagens com seu meio de transporte, que “são apresentados como „centauro“, seres metade homem, metade moto” (2006, p. 288, tradução nossa¹¹), de forma que “ambos se tornam algo transcendente” (CORRIGAN, 2002, p. 145, tradução nossa¹²).

Ademais, tanto *On the Road* como *Easy Rider* trazem a configuração de um par (não necessariamente um casal) de protagonistas, muito utilizada nos *road movies*. Essas duas obras dão a entender que a “relação entre o par de viajantes e a sociedade que os rodeia é então um aspecto semântico capital no gênero”, afirma Correa (2006, p. 289, tradução nossa¹³). E o que une esse par de personagens, para além do sentimento de marginalidade e distanciamento da sociedade, é o motivo da *busca*, elemento narrativo central dos *road movies*, e da *viagem de descobrimento*, que é “uma das marcas fundamentais do gênero” (CORREA, 2006, p. 291, tradução nossa¹⁴).

A viagem então não tem uma conotação de mera passagem, ou meio pelo qual se chega a algum lugar específico. No destaque, apontado por Gonçalves, que o romance de Kerouac deu ao “viajar por viajar”, já podemos observar que essa é uma concepção da viagem também presente nos *road movies*. Marcio Markendorf defende que a viagem nos filmes de estrada “assume a qualidade de um ato de peregrinação da alma ou de uma movimentação nômade em que, muito embora mover-se implique um ponto de chegada pré-definido, mas não definitivo, a viagem torna-se a própria meta” (MARKENDORF, 2012, p. 224). E, diferentemente de outros gêneros cinematográficos, onde “os personagens iniciam os eventos, nos *road movies* os eventos agem

¹⁰ No original: “la unión entre hombre y automóvil se convierte en parte integral del mito de la carretera”.

¹¹ No original: “son presentados como „centauros“, seres mitad hombre, mitad moto”.

¹² No original: “they both become something transcendent”.

¹³ No original: “relación entre la pareja de viajeros y la sociedad que los rodea es entonces un aspecto semántico capital en el género”.

¹⁴ No original: “una de las marcas fundamentales del género”.

sobre os personagens, e o mundo histórico é sempre muito importante como contexto” (CORRIGAN, 2002, p. 145, tradução nossa¹⁵).

Se, como aponta Correa, o *road movie* “comporta sempre um relato de busca”, (2006, p. 291, tradução nossa¹⁶), temos a viagem e os deslocamentos como consequência dessa própria busca, que é geralmente esse desejo de descobrimento, de novos espaços e encontros, de *possibilidades*. Entretanto, para Correa “essa viagem de descobrimento é indissociável do contexto tecnológico no qual se desenvolve, aspecto que diferencia o *road movie* de outros gêneros que apresentam deslocamentos similares, como o *western* ou o filme de aventura” (2006 p. 291, tradução nossa¹⁷).

E aqui, chegamos num dos principais pontos que diferem o *road movie* de outras narrativas. A *busca* e o descobrimento são fatores que levam o personagem a uma espécie de segunda viagem, uma viagem interna, que acontece no subjetivo, no espiritual, e que estabelece uma relação de interdependência com a viagem física:

A estrada como tema pode aparecer em qualquer filme, independentemente do contexto histórico, enquanto no gênero do *road movie* a metáfora da estrada se converte no principal recurso estrutural através desta interdependência entre as viagens físicas e espirituais (ROBERTS, In: CONAN & HARK, 1977, p. 53 *apud* CORREA, 2006, p. 277, tradução nossa¹⁸).

Dessa forma, o que diferenciaria o *road movie* de outros filmes que tragam a estrada em suas narrativas, é o fato de que essa estrada, para além de possibilitar os deslocamentos dos personagens, também os leva a “um estado espiritual – perceptivo, intelectual e até mesmo social – diferente” (CORREA, 2006, p. 277, tradução nossa¹⁹). Assim, o “deslocamento físico significa

¹⁵ No original: “characters initiate events, in the road movies events act upon the characters: the historical world is always too much of a context”.

¹⁶ No original: “comporta siempre un relato de búsqueda”.

¹⁷ No original: “este viaje de descubrimiento es indisociable del contexto tecnológico en que se desarrolla, aspecto que diferencia el *road movie* de otros géneros que presentan desplazamientos similares, como el *western* o la película de aventuras”.

¹⁸ No original: “La carretera como tema puede aparecer en cualquier película, sin importar el contexto histórico, mientras que en el género del *road movie*, la metáfora de la carretera se convierte en el principal recurso estructural a través de esta interdependencia de los viajes físico y espiritual”.

¹⁹ No original: “un estado espiritual – perceptual, intelectual e incluso social – diferente”.

muito mais uma movimentação interior, uma descoberta de si mesmo, do que uma jornada ao longo do espaço” (MARKENDORF, 2012, p. 221).

Todas essas características vão constituir o que Correa chama, ao final de seu artigo, como uma possível “definição bastante completa do gênero” (CORREA, 2006, p. 292, tradução nossa²⁰), que criaram uma noção bem estabelecida de como constituiu-se e caracterizou-se o *road movie* no contexto norte-americano. Entretanto, em outros cenários, “as matrizes do *road movie* apresentam formulações muito distintas daquelas freqüentemente reconhecidas no contexto dos Estados Unidos” (PAIVA, 2009, p. 1).

Como problematiza Paiva, muitas vezes os pesquisadores colocam Hollywood como base central para a compreensão dos estudos de gênero, de modo a deixarem de lado possibilidades de outras experiências, em diversos contextos. De fato, não há consenso sobre o tema, há estudiosos que afirmam o *road movie* como necessariamente norte-americano, outros que reconhecem seu surgimento nesse contexto mas possibilidades de sua existência em outros lugares, e outros, como Paiva, que pensam o gênero a partir de uma perspectiva trans-histórica e trans-nacional, expandindo sua análise para diversas outras categorias que não necessariamente vinculadas aos códigos de Hollywood.

Portanto, ao pensar as possibilidades múltiplas dos filmes de estrada na América Latina, vamos nos utilizar do que argumentou Paiva:

Defende-se aqui, entretanto, que os sentidos relacionados aos gêneros audiovisuais são construídos em razão das especificidades locais, em um processo cuja complexidade envolve necessariamente histórias específicas, por mais que a circulação cada vez mais rápida dos produtos da indústria cultural tenha dimensões globalizadas (2009, p.2).

1.2 Pelas estradas latino-americanas

Em sua tese de doutorado, Mariana Gonçalves mapeou diversos filmes considerados como *road movies* realizados a partir da década de noventa na América Latina, para apresentar algumas considerações a respeito de características e particularidades específicas desse contexto. Segundo a autora, as obras analisadas se utilizam “dos preceitos das combinatórias narrativas do

²⁰ No original: “definición bastante completa del género”.

road movie como gênero, mas que, na América Latina, ganham novos contornos que perpassam a estética e a própria narrativa” (GONÇALVES, 2014, p.13).

Em sua análise, Gonçalves cria três principais blocos – ou orientações de direção, como nomeado por ela –, que vão reunir os principais elementos e características levantados pela pesquisa. Entretanto, esses elementos não são apontados como características exclusivas dos filmes analisados, mas “norteadores de uma primeira identificação de dados sobre narrativa, estética, política, registro e produção que se misturam, se repetem e se destacam nas obras” (GONÇALVES, 2014, p. 46).

Portanto, a pesquisa buscava provar que, apesar da apropriação de elementos do *road movie* norte-americano, os filmes de estrada latino-americanos exibem questões, narrativas e estéticas próprias:

Se eles [norte-americanos] seguem por autoestradas eficientes, aqui temos estradas de terra e vias muito mal cuidadas; enquanto eles viajam em carros e motocicletas, viajamos de ônibus, caminhões velhos e mesmo *motor homes*. As viagens pelo continente, as singularidades de seus personagens viajantes, o caminho por onde se guiam estes personagens em relação à geografia, dentre outros elementos presentes nos filmes são rotas, possibilidades e direções que destacam a identidade e a estética latino-americanas impressas nesses filmes (GONÇALVES, 2014, p. 14).

Dessa forma, com filmes de muitas nacionalidades distintas – são analisados filmes dos seguintes países: Cuba, México, Argentina, Uruguai, Brasil, Chile, Peru e Equador –, o objetivo era o de criar uma espécie de painel do filme de estrada na América Latina, levantando “os primeiros traços comuns do gênero latino-americano contemporâneo” (2014, p. 172).

Os três principais blocos propostos por Gonçalves são os que ela nomeou de *Relato mínimo*, *Viagem coletiva*, e *Força do real*. Seguiremos a análise percorrendo sobre os principais pontos e características de cada um.

O primeiro, *Relato mínimo*, é relacionado à narrativa dos filmes. São tramas desprovidas de grandes atos ou grandiosas reviravoltas, onde geralmente o que motiva a viagens dos personagens é algo mínimo:

O que não quer dizer que estes filmes sejam apequenados, ou que tratem de histórias menores ou que não se agigantem a medida de sua exibição. As análises demonstram que a escolha por temas ordinários não está dissociada de beleza e significação (2014, p. 15).

Normalmente a viagem nesses filmes é então algo corriqueiro para os personagens, sendo também narrativas que são menos focadas nas paisagens geográficas que se desenrolam ao longo da estrada e dão mais atenção às relações humanas e ao afeto entre os personagens. São, portanto *relatos* que trazem um “alento narrativo que destaca personagens em suas relações íntimas, cotidianas e banais, mas nem por isso menos belas e complexas” (2014, p. 47).

Já o segundo bloco, *Viagem coletiva*, subverte a clássica dupla de amigos homens (ou *buddies*, no inglês) tão presente no *road movie* norte-americano, para colocar três ou mais (até mesmo doze) personagens dividindo a estrada. São obras que apresentam uma diferente noção de coletividade, que:

Para além da quantidade de personagens viajantes, também pode ser estendida para os meios de transporte utilizados nas viagens e para os modos de produção dos próprios filmes. Se, para o gênero clássico, a dupla de viajantes é estética e narrativamente funcional (pela dualidade de características e temperamentos: o mocinho e o rebelde; o inteligente e o desatento etc.), nos filmes latino-americanos [...] os personagens e suas relações são expandidas. Não se trata somente de uma relação quantitativa (2014, p. 88).

Essa noção de coletividade se faz presente também ao analisar os próprios veículos, que muitas vezes não são o típico automóvel ou motocicleta dos filmes de estrada norte-americanos, mas ônibus, caminhões, vans, entre outros. Os carros muitas vezes, quando são retratados, estão cheios de passageiros ou compartilhados em carona. Assim, “esses meios de transporte coletivos presentes nos filmes de estrada da América Latina reforçam a ideia de uma experiência ampliada pela necessidade solidária ou até mesmo financeira”, que também agrega um “sentido subdesenvolvido às tramas dos filmes” (2014, p. 88).

O terceiro bloco, *Força do real*, é marcado por um realismo que abrange tanto o lado formal das obras quanto suas temáticas. Entretanto, Gonçalves aponta que a palavra *real*, nesse contexto:

Não se relaciona a valores como exatidão, veracidade ou autenticidade, pois se tratam de ficções, de procedimentos construtivos (roteiro, edição, cortes) e posicionamentos diferenciados de cada autor. A força do real presente nesses filmes não evidencia um

registro direto da realidade, mas aborda a representação da realidade como uma característica e uma poética defendida pelo cinema latino-americano (2014, p. 126).

Dessa forma, “a vontade de refletir e revelar o real se torna uma política, uma estética e, por que não dizer, uma ética assumida pelos diretores latino-americanos que mostram em seus filmes um retrato de suas sociedades” (2014, p. 126). Com muitas características herdadas do neorealismo italiano, esses filmes buscam uma atuação e representação dos cenários menos artificiosa, procurando, portanto, filmar fora dos estúdios, com luz natural, utilizando-se de não atores e uma linguagem mais coloquial, dentre outras características.

São filmes que buscam o real tanto em sua forma quanto em seu conteúdo. As temáticas buscam o realismo do contexto histórico e social das tramas que se desenrolam ao longo da viagem, chegando a serem, inclusive, “registros bastante documentais” (2014, p. 127). A forma também é contaminada pelo real, por meio dos “posicionamentos da câmera e seus movimentos, planos e enquadramentos” (2014, p. 127).

Ao final de sua tese, Gonçalves reitera as ideias de Paiva ao afirmar que os “gêneros são elementos vivos como o próprio cinema, que mudam de acordo com o passar do tempo e do contexto histórico-social” (GONÇALVES, 2014, p. 181), evidenciando seu desejo de que a tese não seja uma simples conceituação ou gaveta específica para se colocar os filmes, mas que se mantenha em desenvolvimento, sem necessariamente chegar a uma finalização.

Como Gonçalves, não temos a intenção de colocar os *road movies* latino-americanos em caixas fechadas e exclusivas, mas partiremos de seu inventário de elementos, características e particularidades que distinguem o filme de estrada da América Latina, aliado ainda ao estudo da historiografia clássica que o vincula ao cinema estadunidense apresentado anteriormente, para prosseguir com as análises dos filmes selecionados por essa monografia que serão desenvolvidas nos próximos capítulos.

CAPÍTULO 2. As mulheres na estrada

Como visto anteriormente, apesar das diversas características que podem ser consideradas comuns aos filmes de estrada, eles não seguem padrões e definições cerradas. No que diz respeito à presença e representação das mulheres nas estradas, entretanto, tem sido freqüentemente apontado por teóricos e estudiosos do *road movie* o papel estereotipado e secundário das personagens femininas nesse tipo de narrativa, ou até mesmo sua quase completa ausência como constituidores desse gênero cinematográfico.

Em suas definições dos *road movies*, Corrigan afirma que são filmes “habitados por companheiros homens, geralmente um par cuja busca só será distraída por, ou na melhor das hipóteses, complementada pelas mulheres que se intrometem de tempos em tempos” (1991, p. 144, tradução nossa²¹). Mark Williams também discorre sobre a presença das mulheres apenas como acompanhantes dos protagonistas masculinos: “as mulheres estão essencialmente acompanhando o passeio, e não são parte do que está sendo constantemente redefinido como um enclave exclusivamente masculino” (1982, p. 8, *apud* MURPHY, 2016, p. 18, tradução nossa²²). Correa afirma ainda que o gênero está relacionado com “um desejo de reiteração de fantasias masculinas de evasão e liberação” (2006, p. 291, tradução nossa²³).

Entretanto, a ausência das mulheres em narrativas de estrada e de busca talvez se justifique não pelo fato de que esses desejos e fantasias não sejam eles também femininos, mas em parte porque são os homens que, dentro do sistema patriarcal, tem a liberdade e o espaço para exercê-los. Segundo a escritora Vanessa Veselka, conhecida também por ter viajado milhares de quilômetros de carona pelas estradas dos Estados Unidos e Europa quando era adolescente, o “poder e o patriarcado não podem permitir às mulheres a possibilidade da busca, porque dentro

²¹ No original: "peopled with male buddies, usually a pair whose questing will only be distracted or, at best, complemented by the women who intrude from time to time".

²² No original: "the women are essentially along for the ride, and are not part of what is constantly being redefined as an exclusive male enclave".

²³ No original: "un deseo de reiteración de fantasías masculinas de evasión y liberación".

dessas estruturas as mulheres são valorizadas como agentes de preservação, e não de mudança social” (VESELKA, 2013, tradução nossa²⁴).

De fato, as características freqüentemente associadas ao feminino que justificariam a ausência das mulheres na estrada, como “ser indefeso, fraco, assustadiço e desinteressado pelo perigo” são “culturalmente construídas pelo modelo patriarcal” (MARKENDORF, 2013, p. 5), não necessariamente correspondendo à verdade.

Em seu artigo “A Falta de Narrativas Femininas de Estrada e Porque Isso Importa” (no original: *The Lack of Female Road Narratives and Why it Matters*), Veselka colocou algumas questões a respeito da invisibilidade social a que estão sujeitas as mulheres na estrada. Ao indagar-se sobre o motivo pelo qual diversas mulheres que haviam sido assassinadas na beira da estrada em diversos estados norte-americanos não eram nem sequer lembradas (a autora entrevistou diversas pessoas que trabalhavam ou passavam freqüentemente pelos locais dos assassinatos), Veselka aponta que essas mulheres “não eram lembradas, parecia, porque elas não foram nem vistas em primeiro lugar. E elas não foram vistas em parte porque não há narrativa cultural para elas além de estupro e morte” (VESELKA, 2013, tradução nossa²⁵).

Dessa forma, enquanto que para as mulheres o discurso da estrada é primordialmente trágico ou fatal, “um homem na estrada pode ser visto como potencialmente perigoso, potencialmente aventureiro, ou potencialmente desafortunado, [sendo que] em todos os casos o discurso é um de potência” (VESELKA, 2013, tradução nossa²⁶).

Esse desequilíbrio de narrativas parece estar de acordo com o que Chimamanda Ngozi Adichie denominou de “o perigo da história única”. A escritora, ao discorrer sobre como seu país natal, Nigéria, e seu continente eram vistos de forma estereotipada por conhecidos seus nos Estados Unidos, alertou sobre como uma única e constante história sobre um lugar ou um povo pode desumanizá-los a ponto de tornar quase impossível um processo de identificação, de empatia, pois a história única “ênfatiza como somos diferentes ao invés de como somos

²⁴ No original: “power and patriarchy can’t afford women the possibility of quest, because within these structures women are valued as agents of social preservation and not agents of social change”.

²⁵ No original: “these women weren’t remembered, it seemed, because they hadn’t been seen in the first place”.

²⁶ No original: “a man on the road might be seen as potentially dangerous, potentially adventurous, or potentially hapless, in all cases the discourse is one of potential”.

semelhantes”, criando uma espécie de verdade sobre o outro: “mostre um povo como uma coisa, como somente uma coisa, repetidamente, e será o que eles se tornarão” (ADICHIE, 2009). Dessa forma, “a história única cria estereótipos, e o problema com os estereótipos não é que sejam mentira, mas é que eles são incompletos. Eles fazem com que uma história se torne a única história” (ADICHIE, 2009).

As histórias das estradas, portanto, têm sido desbalanceadas de forma que quem as conta são, em sua maioria, homens, sendo às mulheres delegados os estereótipos de meras acompanhantes ou vítimas de estupros e assassinatos. Pois, “como são contadas, quem as conta, quando e quantas histórias são contadas, tudo realmente depende do poder” (ADICHIE, 2009), e o poder representado pelo patriarcado não permite às mulheres outro tipo de narrativa.

Sobre suas experiências como mulher viajante, Veselka aponta que:

Como uma menina de quinze anos pegando carona, minha sobrevivência dependia na capacidade das outras pessoas visualizarem um futuro possível para mim. Sem um cenário *Melvilliano* ou *Kerouaciano*, ou pelo menos algum tipo de narrativa capaz de conceber um potencial para além da morte, nenhum dos meus recursos e curiosidade eram reconhecíveis e, portanto, eu era irreconhecível (2013, tradução nossa²⁷).

Dessa forma, a falta de narrativas femininas de estrada se relaciona com a própria falta de possibilidades enfrentadas por mulheres reais quando estas decidem colocar o pé na estrada. A escritora Bernadette Murphy, que com quase cinqüenta anos de idade decidiu aprender a pilotar uma motocicleta e viajar por milhares de quilômetros por seu país, discorre sobre a falta de modelos narrativos que encontrou ao iniciar seus percursos:

Recentemente fui desafiada a nomear um livro ou um filme em que uma personagem feminina embarca numa aventura de estrada sem acabar violada ou morta. Isso foi mais difícil do que eu pensava. Pense nisso: Thelma e Louise caem de um penhasco. Não há uma mulher Huck Finn, nem mesmo Sal Paradise e Dean Moriarty. [...] As mulheres em filmes de estrada raramente são impulsionadas por uma aventura – é mais provável que estejam fugindo de machos abusivos (MURPHY, 2016, p. 18, tradução nossa²⁸).

²⁷ No original: “As a fifteen-year-old hitchhiker, my survival depended upon other people’s ability to envision a possible future for me. Without a Melvillean or Kerouacian framework, or at least some kind of narrative to spell out a potential beyond death, none of my resourcefulness or curiosity was recognizable, and therefore I was unrecognizable”.

²⁸ No original: “I was recently challenged to name a book or a movie in which a female character embarks on a road adventure without ending up raped or dead. This was harder than I would have thought. Think about it: Thelma and Louise drive off a cliff. There is no female Huck Finn, nor even Sal Paradise and Dean Moriarty. [...] Women in road films are rarely driven by a pursuit of adventure – more likely they’re in flight from abusive males”.

A autora, portanto, expressa também que: “não somente as mulheres precisam saber que é possível perseguir seus sonhos assistindo outras mulheres fazendo o mesmo, mas é igualmente importante que grande parte da cultura testemunhe essas façanhas” (MURPHY, 2016, p. 18, tradução nossa²⁹); e que é aceitável para uma mulher habitar a estrada, que caso ela o faça, essa escolha:

Não é um convite para abuso ou perigo. Que muitas mulheres querem ver o mundo e experimentar diferentes maneiras de ser, do mesmo modo que muitos homens o querem. [...] Mas enquanto as mulheres forem retratadas desse jeito nas histórias que formam nossa consciência cultural, perigos muito reais continuarão a existir (Ibid, p. 19, tradução nossa³⁰).

Portanto, a “importância de exemplos de mulheres que pegam a estrada, adentram o reino masculino ou se envolvem em outros tipos de aventura não pode ser subestimada” (Ibid, p. 18, tradução nossa³¹). Como nas palavras de Adichie: “histórias importam. *Muitas* histórias importam. Histórias tem sido usadas para desapropriar e difamar. Mas histórias podem também ser usadas para empoderar e humanizar” (2009, grifo nosso).

Pois, mesmo quando a mulher não é invisibilizada ou completamente ausente na estrada, e de alguma forma escapa de ser retratada apenas como vítima de estupros ou assassinatos, sua representação em grande parte das narrativas de estrada é quase sempre estereotipada e subjugada à presença do homem, como já demonstraram Corrigan e Correa. Referindo-se propriamente aos *road movies*, Markendorf afirma que quando as mulheres assumem qualidades referentes à “mobilidade, liberdade, realização e aventura”, essa relação é:

Tão somente para torná-las um produto sensual, altamente desejado pelos homens da tela ou fora dela, como as formosas heroínas dos filmes de ação, ou um objeto atraente e perigoso, ao modo do arquétipo *femme fatale* dos filmes *noir*, ou uma personagem fora dos parâmetros estabelecidos de beleza feminina e, portanto, pretexto para a comicidade e a abjeção (MARKENDORF, 2013, p. 6).

²⁹ No original: “Not only do women need to know it’s possible to pursue their dreams by watching others. It’s just as important for the larger culture to witness her exploits”.

³⁰ No original: “is not an invitation to abuse or danger. And that many women want to see the world and experience different ways of being just as much as men do. [...] But until women are depicted that way in the stories that form our cultural consciousness, very real perils will remain”.

³¹ No original: “The importance of female role models who take to the road, enter the male realm, or engage in other kinds of adventure cannot be understated”.

Quando pegam a estrada e se relacionam com a mobilidade e o espaço público, portanto, as mulheres, que “foram inegavelmente, ao longo da história, constantemente relegadas à esfera do privado” (SIEGEL, 2004, p. 5, tradução nossa³²) são, como aponta Alexandra Ganser:

Consideradas erráticas desajustadas, o que se reflete em expressões como „prostituta“, „garota desobediente“, „vagabunda“ e „solta“ (ou „rápida“), todas expressões que conectam corpos femininos, espaço público e mobilidade, e, por meio de suas conotações negativas, identificam a „mulher pública“ como imprópria, sexualmente disponível, perturbadora da organização de gênero (*gender*) da esfera pública e, portanto, fora do seu lugar (GANSER, 2009, p. 76, tradução nossa³³).

Basta observar como as mesmas expressões, quando têm seu gênero invertido, trazem conotações completamente diferentes; enquanto no masculino essas palavras podem ter uma variada gama de significações, no feminino são todas expressões que caracterizam a mulher como “prostituta” ou “sexualmente disponível”: “aventureiro” e “aventureira”, “puto” e “puta”, “vadio” e “vadia”, “garoto de rua” e “garota de rua”, “pistoleiro” e “pistoleira”, “homem público” e “mulher pública”, entre tantas outras.

Segundo Ganser, essas expressões “têm servido, desde seus princípios etimológicos, para controlar os corpos de mulheres no ocidente e criar o masculino, como oposto polarizado da mulher, como excessivamente móvel e dominante” (GANSER, 2009, p. 76, tradução nossa³⁴).

A mulher, ao habitar o espaço público é portanto considerada “fora do seu lugar”, sendo o local designado à ela o espaço doméstico, da casa. Essa casa então é simbolizada como substituidora “dos olhos controladores do patriarcado, com paredes de enclausuramento, fechaduras e portões instalados para manter [a mulher] em „seu lugar“” (Ibid, tradução nossa³⁵). A autora avança na análise, expondo que “construir qualquer sujeito como „em seu lugar“ ou „fora do seu lugar“ é um poderoso instrumento de hegemonia que visa, em última instância,

³² No original: “Undeniably, women, throughout history, often have been relegated to the private sphere”.

³³ No original: “deemed erratic misfits, which is reflected in expressions like „streetwalker“, „wayward girl“, „tramp“, and „loose“ (or „fast“) woman, all of which connect female bodies, public space, and mobility, and, via their negative connotations, identify the „public woman“ as improper, sexually available, disturbing the gendered organization of the public sphere, and as thus out of place”.

³⁴ No original: “such expressions have served, from their etymological beginnings, to control, women’s bodies in the West and to create the male, as woman’s polar opposite, as excessively mobile and dominant”.

³⁵ No original: “the controlling eye of the patriarch, with walls of enclosure, locks and gates installed to keep her „in place“”.

manter os grupos sociais dominantes em *seus lugares*, no topo da escada social” (Ibid, grifo da autora, tradução nossa³⁶). Daí que ela propõe, a partir dos escritos da geógrafa feminista Doreen Massey, a “mobilidade como uma forma feminista de resistência às espacialidades patriarcais” (GANSER, 2009, p. 73, tradução nossa³⁷), um certo “avacalhamento” com esses “lugares” estabelecidos e o rompimento com certos limites e estruturas espaciais criadas pelo poder hegemônico como possíveis formas de transgressão.

Podemos observar, portanto, nos próprios exemplos do capítulo anterior, como as mulheres são representadas nos filmes considerados *road movies* por excelência. Em *Easy Rider*, as mulheres aparecem na medida em que são interesses sexuais dos dois protagonistas, não tem importância estrutural na narrativa e nem relações com a estrada ou a viagem empreendida pelos personagens principais.

Em *Bonnie & Clyde*, por mais que Bonnie seja uma das personagens título, ela é frequentemente sexualizada (vide a cena em que ela bebe uma garrafa de refrigerante), se tornando o que Laura Mulvey colocou como “um objeto erótico [tanto] para os personagens na tela [como] para o espectador no auditório” (MULVEY, 1983, p. 444). Além disso, sua relação com uma das outras únicas personagens femininas da trama, Blanche, é de grande rivalidade. O estereótipo das mulheres rivais também é um discurso sustentado pelo patriarcado, onde, segundo Maria Célia Selem, “a identificação das mulheres com outras mulheres permanece desqualificada e prejudicada” (SELEM, 2013, p. 132).

Já em *On the Road*, as “mulheres funcionam como objetos de conquista ao invés de sujeitos móveis” (SIEGEL, 2004, p. 4, tradução nossa³⁸). Além da “estereotípica objetificação sexual e infantilização das mulheres”, vemos também uma “atitude degradante em relação às [...] minorias raciais” (ENEVOLD, 2003, p. 70-71, tradução nossa³⁹).

³⁶ No original: “to construct any subject as either „in place” or „out of place” is a powerful instrument of hegemony that ultimately aims at keeping dominant social groups in *their place*, on top of the social ladder”.

³⁷ No original: “mobility as a form of feminist resistance to patriarchal spatialities”.

³⁸ No original: “women function as objects of conquest, rather than as mobile subjects”.

³⁹ No original: “stereotypical sexualized objectification and infantilization of women”, e “degrading attitude towards [...] racial minorities”.

Tais representações nos filmes e literatura de estrada denunciam uma certa “atitude subtextual conservadora em relação ao Outro sexual e racial”, como aponta Laderman (2002, p. 48, tradução nossa⁴⁰). Segundo o autor:

Apesar do contexto rebelde ou subcultural do *road movie*, essa persistente perspectiva branca e patriarcal, demonizando redutivamente mulheres e pessoas de cor, liga esse gênero cinematográfico à sociedade conservadora (e aos filmes convencionais e conservadores) (Ibid, tradução nossa⁴¹).

Os *road movies*, portanto, apesar de suas temáticas de contestação do *status quo*, e de sua exposição de desejos de libertação e rebeldia, acabam – por mais que tenham em vista a estrada e as viagens como “idas e vindas de um sujeito „universal“” – por só permitir essas contestações e liberações para seus personagens que são “de natureza branca, imperial, de classe média e masculina” (ENEVOLD, 2003, p. 28, tradução nossa⁴²).

Aqui, entretanto, cabe fazer um adendo. Embora essa pesquisa tenha um recorte analítico em relação à mulher, entende-se ser de certa forma incompleta uma argumentação analisando-se as questões de gênero desvinculadas de outras especificidades como raça, classe, sexualidade, circunstâncias históricas, relações de poder, entre outros. Como aponta Siegel, “embora o gênero (*gender*) inevitavelmente afete o gênero [cinematográfico] (*genre*), é quase impossível construir um conjunto de pontos em comum que cortaria as linhas de raça e classe” (SIEGEL, 2004, p. 5, tradução nossa⁴³). Pois as “naturezas de classe e raça referentes ao gênero (*gender*) afetam a forma como o espaço pode ser habitado e as relações espaciais vivenciadas” (MILLS, 2009, p. 4, tradução nossa⁴⁴). Compreende-se, dessa forma, que não há uma figura “una” da mulher na estrada, pois são diversas as questões que estabelecem essa experiência; há de se atentar, portanto, para um “esforço para situar a experiência da mulher dentro de contextos específicos”

⁴⁰ No original: “conservative subtextual attitude toward the sexual and racial Other”.

⁴¹ No original: despite the supposed counter- or subcultural context of the road movie, this lingering white patriarchal perspective, reductively demonizing women and people of color, links the genre with conservative society (and conservative, conventional movies).

⁴² No original: “the comings and goings of a „universal“ subject”, e “white, imperial, middle-class, masculine nature”.

⁴³ No original: “though gender inevitably affects genre, it is nearly impossible to construct a set of commonalities that would cut across lines of race and class”.

⁴⁴ No original: “the classed and raced nature of gender affects the way that space can be inhabited and spatial relations experienced”.

(SIEGEL, 2004, p. 1, tradução nossa⁴⁵). Assim, a intenção aqui não é, como colocou Enevold, empreender uma tese que seja lida como cega em relação às questões étnicas, de raça, e de classe, mas como um trabalho que “foca *estrategicamente* nas mulheres” (ENEVOLD, 2003, p. 25, grifo da autora, tradução nossa⁴⁶).

Em relação aos filmes de estrada, alguns estudiosos apontam que foi no início da década de noventa que o “caráter discriminador e sexista dos *road movies* tradicionais dá um giro, com o filme *Thelma & Louise* (Ridley Scott, 1991), que inicia o caminho para produções posteriores” (SÁNCHEZ, 2012, p. 3, tradução nossa⁴⁷). Como aponta Selem:

Apenas no início da década de 1990 [...], as mulheres começam a protagonizar os filmes de viagem, resultando em uma etapa revisionista da tendência majoritária desse gênero cinematográfico norte-americano, predominantemente patriarcal (SELEM, 2013, p. 135).

O filme *Thelma & Louise*, com roteiro de Callie Khouri, portanto foi um dos pioneiros ao abordar as aventuras de duas protagonistas femininas, que quebraram com o modelo masculino do *road movie* em voga desde as décadas de cinquenta e sessenta, representando o que Jessica Enevold chamou de “virada apropriativa na evolução da narrativa de estrada” (ENEVOLD, 2003, p.132, tradução nossa⁴⁸). Entretanto, mais do que uma simples substituição de um protagonismo masculino por um feminino, o filme traz algumas relações mais complexas:

Thelma & Louise não fornece distinções claras entre as duas colunas de binários; não fica seguramente no lado feminino/ feminilidade da divisão binária das qualidades. Tampouco as personagens são uma simples inversão da polarização masculina/ feminina. As coisas são muito mais “desordenadas” do que isso. Para mim, *Thelma & Louise* orienta seu público em uma névoa de binários, uma névoa de noções de estereótipos baseados no sexo (ENEVOLD, 2003, p. 135, tradução nossa⁴⁹).

⁴⁵ No original: “strive to situate a woman’s experience within a specific context”.

⁴⁶ No original: “*strategically* focusing on women”.

⁴⁷ No original: “carácter discriminador y sexista de las *road movies* tradicionales respecto a la mujer da una giro con *Thelma y Louisa*, que inicia el camino de posteriores producciones”.

⁴⁸ No original: “appropriative turn in the evolution of the road narrative”.

⁴⁹ No original: “*Thelma & Louise* provides no neat distinctions between the two columns of binaries; it does not stay safely on the female/femininity side of the binary division of qualities. Nor are the characters a simple reversal of the masculine/feminine polarization. Things are much more ‘untidy’ than that. To me, *Thelma & Louise* guides its audiences into a fog of binaries, a haze of notions of sex-based stereotypes”.

Dessa forma, o filme não é apenas uma conquista do *road movie* masculino, mas também uma “apropriação de um conjunto de qualidades tradicionalmente vistas como traços de masculinidade que caracterizam os seres humanos do sexo masculino (aqui: habitando a estrada) enquanto, ao mesmo tempo, retém qualidades tradicionais da feminilidade” (ENEVOLD, 2003, p. 136, tradução nossa⁵⁰).

O filme então, mais do que uma mera reversão dos papéis, desestabiliza certos códigos e estruturas antes responsáveis por uma espécie de fixidez conservadora do gênero *road movie*. Contudo, cabe observar que Thelma e Louise eram mulheres brancas, com certas condições econômicas (dentre outras características, possuíam um carro Ford Thunderbird), questões que influenciam diretamente nas possibilidades e perspectivas de seus deslocamentos. Como afirma Jennie Goode, referência da tese de Enevold: “a estrada se aparenta diferente dependendo se somos homens ou mulheres, negros, pardos ou brancos, queers ou héteros; se temos um carro e dinheiro para um quarto de motel, ou apenas um polegar e uma mochila” (GOODE, 2002, p. xiv, *apud* ENEVOLD, 2003, p. 183, tradução nossa⁵¹).

Ademais, como apontado por alguns críticos e estudiosos, o “destino das protagonistas é perpassado pela impossibilidade e o fim da viagem chega com a morte de ambas” (SELEM, 2013, p. 135). Como destaca Enevold, o final do filme é:

Um resultado bastante sombrio, que torna tentador dizer que o filme falhou, em vez de ter sucesso, quando se trata da questão da libertação das mulheres. Embora o filme tenha liberado o roteiro do gênero de estrada, Thelma e Louise nunca conseguiram se sentar confortavelmente na cadeira do diretor (ENEVOLD, 2003, p. 137, tradução nossa⁵²).

Apesar desse resultado trágico, a autora aponta, através de exemplos de outras narrativas de estrada, uma nova geração de mulheres – consideradas por ela “filhas” de Thelma e Louise –, que “sobreviveram e cresceram com as aventuras revolucionárias de Thelma e Louise em suas mentes”, em obras onde as personagens femininas “parecem prosperar no que Thelma e Louise

⁵⁰ No original: “appropriation of a set of qualities traditionally viewed as traits of masculinity characterizing male human beings (here: inhabiting the road) while, at the same time, retaining traditional qualities of femininity”.

⁵¹ No original: “the road looks different depending on whether we’re female or male, black, brown or white, queer or straight; whether we have a car and money for a motel room, or just a thumb and a backpack”.

⁵² No original: “a rather bleak result that makes it tempting to say that the movie failed, rather than succeeded, when it comes to the question of liberating women. Although the film did liberate the road genre script, Thelma and Louise were never able to sit down comfortably in the director’s chair”.

fizeram, e se recusam a dirigir em direção ao abismo; elas querem resolver a estrada de maneira diferente” (ENEVOLD, 2003, p. 137, tradução nossa⁵³).

Os exemplos citados por Enevold nessa nova fase das narrativas de estrada são exclusivamente literários, e incluem o livro *Wild Ways: New Stories of Women on the Road* (1998), editado por Margo Daly and Jill Dawson e o romance *Flaming Iguanas: An All-Girl Road Novel Thing* (1997) de Erika Lopez. Nessas obras, mais do que uma desestabilização dos códigos e estruturas das “narrativas de estrada clássicas”, há uma certa rejeição, uma inauguração de uma espécie de dissenso com a cena estabelecida, onde as “mulheres puderam concentrar-se no seu próprio desenvolvimento, e fazê-lo em relação à outras mulheres e não a favor ou contra homens” (ENEVOLD, 2003, p. 153, tradução nossa⁵⁴). De forma que, essas narrativas “destituíram seus precursores patriarcais e abriram o caminho para a auto-representação das mulheres na estrada e para as gerações futuras de narrativas de mobilidade” (Ibid, tradução nossa⁵⁵).

Ao se tornarem seus próprios sujeitos, as mulheres dessas histórias vão, portanto, “além da subversão para a construção de possibilidades alternativas” (WESLEY, 1998, p. xv, tradução nossa⁵⁶). De acordo com Wesley:

Ao iniciar sua jornada figurada, a mulher viajante sai de sua posição tradicional como objeto da cultura masculina, e sua carreira ativa contrasta a oposição fundamental da mobilidade masculina em uma área exterior à restrição feminina a um espaço doméstico. Não apenas a metáfora de sua jornada inscreve um lugar para as mulheres no mundo, mas ao desafiar a gama de privilégios e restrições autorizadas pelas ordens espaciais relativas ao gênero (*gender*), o tropo da jornada da mulher é uma reconstrução narrativa dos significados desse mundo (WESLEY, 1998, p. xv, tradução nossa⁵⁷).

⁵³ No original: “survived and grown up with Thelma and Louise,,s revolutionary adventure vividly in their minds”, e “seem to thrive on what Thelma and Louise did, and they refuse to drive off the cliff; they want to resolve the road differently”.

⁵⁴ No original: “women were able to focus on their own development and to do so in relation to other women rather than to or against men”.

⁵⁵ No original: “ousted patriarchal forerunners and paved the way for women,,s self-representation on the road and for future generations of regendered narratives of mobility”.

⁵⁶ No original: “beyond subversion to construction of alternative possibility”.

⁵⁷ No original: “In taking her figurative journey, the woman traveler moves out of her traditional position as object of masculine culture, and her active career controverts the fundamental opposition of masculine mobility in an exterior area to feminine restriction to a domestic space. Not only does the metaphor of her journey inscribe a place for women in the world, but by challenging the range of privileges and restrictions authorized by gendered spatial orders, the trope of the woman’s journey is a narrative reconstruction of the meanings of that world”.

Entretanto, se pensarmos essas perspectivas num contexto trans-histórico e trans-cultural, não necessariamente encontraremos em *Thelma & Louise* ou nas estradas norte-americanas nossos pontos de partida. Como aponta Selem, apesar do giro transformador de *Thelma & Louise*, “permaneceram as representações sobre as culturas diversas do modelo expansionista norte-americano, impregnadas pelo imaginário colonizador” (SELEM, 2013, p. 135). A grande maioria dos exemplos de Enevold, além de serem mais literários do que filmográficos, concentram-se também – talvez com a exceção da personagem latina de *Flaming Iguanas*, Tomato Rodriguez – em mulheres e histórias referentes ao contexto estadunidense.

Partiremos para o próximo capítulo, portanto, com a análise de dois filmes de estrada latino-americanos, realizados e protagonizados por mulheres, refletindo, a partir das viagens empreendidas por elas, a respeito do que foi apresentado nestes dois primeiros capítulos, pensando também a “construção de possibilidades alternativas” através das idas e vindas de mulheres pelo continente latino-americano.

CAPÍTULO 3. Qué Tan Lejos, Sin Dejar Huella

Ambos os filmes escolhidos para essa pesquisa são obras realizadas na América Latina durante a década passada. *Qué Tan Lejos*, do Equador, foi escrito e dirigido pela cineasta Tania Hermida e estreou no ano de 2006. Anterior a ele, *Sin Dejar Huella*, do México, foi escrito e dirigido pela cineasta María Novaro, tendo sua estréia nas telas no ano 2000.

María Novaro nasceu na Cidade do México em 1951. Durante o curso de sociologia na UNAM – Universidad Nacional Autónoma de México, engajou-se nas atividades do *Coletivo Cine Mujer*, o que a levou a ingressar também nos estudos de cinema na década de 80. A cineasta já dirigiu diversos curtas e também assina a direção de alguns longa-metragens além de *Sin Dejar Huella*, como *Lola* (México, 1989), *Danzón* (México, 1991), *El Jardín del Edén* (México, 1994), entre outros.

O pesquisador David Foster aponta Novaro como não apenas “atualmente a principal cineasta feminista do México”, mas também como a “primeira mulher mexicana que já estabeleceu sua carreira propriamente dita como grande diretora de cinema, ou esteve envolvida na infraestrutura do cinema” (FOSTER, 2014, p. 181, tradução nossa⁵⁸).

É possível observar como traços comuns de seus filmes narrativas que destacam a vida e o ponto de vista de mulheres, sendo:

Repetidas vezes mulheres vivendo por conta própria e mães solteiras, [...] e essas vidas são retratadas tanto em termos de uma rejeição aos papéis convencionais atribuídos às mulheres na sociedade mexicana, como contestações ao poder do patriarcado exercido sobre elas pelos homens. (FOSTER, 2014, p. 181-182, tradução nossa⁵⁹).

Novaro, além de refutar e demonstrar “pouco interesse nos paradigmas masculinistas de narrativa” (Ibid, p. 183, tradução nossa⁶⁰), também “criou mais papéis de liderança para atrizes

⁵⁸ No original: “currently Mexico’s premier feminist filmmaker”, “the first Mexican woman ever to have established a career, properly speaking, as a major film director, or been involved in the infrastructure of filmmaking”.

⁵⁹ No original: “repeatedly women on their own and single mothers, [...] and those lives are portrayed both in terms of the rejections of conventional women’s roles in Mexican society and as contestations of the multilayered power exerted on women by patriarchal men”.

⁶⁰ No original: “little interest in masculinist paradigms of narrative”.

do sexo feminino, bem como outros cargos de produção de filmes para as mulheres mexicanas” (ROBERTS-CAMPS, 2012, p. 53, tradução nossa⁶¹), priorizando não só narrativas, mas obras que envolvessem mulheres em diversas etapas da produção.

Em uma entrevista concedida a Gianmarco Farfán Cerdán, Novaro revela, entretanto, grandes dificuldades encontradas no início de sua carreira:

E sobre esta parte da sua biografia, que quando você estava prestes a fazer seu primeiro filme em 89, *Lola*, você teve que pedir permissão dos cineastas do sindicato de seu país, a fim de filmá-lo?

Sim. Você tinha que fazer filmes através do sindicato. Mas o fato é que eu não consegui passar pelo sindicato depois da minha primeira experiência. O sindicato ainda tinha estipulações. Eles iriam me autorizar como uma mulher para dirigir. Você tinha que inserir a cláusula. Eu não poderia usar uma fotógrafa mulher, não podia levar algumas colaboradoras mulheres. Eu tinha que usar pessoas do sindicato que eram todos homens. O clima no sindicato é bastante machista, especialmente porque eram todos homens mais velhos. Por exemplo, eles faziam coisas com você, coisas que eu vivenciei, como fazer truques com você. Fazendo trapaças com a câmera só para ver se você iria perceber. Coisas assim, todas um pouco infantis e absurdas. Durante esse tempo, na década de 1980, foi o começo de fazer filmes em cooperativas. De repente, alguns descobriram que essa era a maneira de evitar ter que trabalhar em um sistema desatualizado e desgastado que era o sindicato. *Danzón* me custou caro. Eles ficaram com raiva de mim porque era o segundo filme que eu ia fazer fora do sindicato. No laboratório, que era controlado pelo sindicato, eles pulverizaram o filme que eu havia passado uma semana gravando no porto de Veracruz com areia em vez de água, destruindo uma semana de negativos. [...] Foi tudo tão grosseiro. Era uma mistura de machismo, o sindicato, e não permitir que jovens com outras idéias trabalhassem. (NOVARO, em entrevista a CERDÁN, 2010, tradução nossa⁶²).

Dessa forma, as decisões de Novaro, de se engajar na produção de filmes, trazendo mulheres em diversas etapas do processo, ao mesmo tempo em que centra o protagonismo e o

⁶¹ No original: “created more leading roles for female actresses as well as other film production positions for Mexican women”.

⁶² No original: “Y esta parte de su biografía de que cuando va a filmar su primera película el 89, *Lola*, ¿usted tuvo que pedir permiso al sindicato de cineastas de su país para filmarla? Sí. Había que hacer las películas con el sindicato. Y de hecho no la hice con el sindicato a partir de la primera experiencia. Porque el sindicato todavía tenía cláusulas. A mí me iban a autorizar que siendo mujer dirigiera. Había que hacer la cláusula. Yo no podía llevar una fotógrafa, no podía llevar algunos colaboradores mujeres. Tenía que llevar gente del sindicato, que eran todos hombres. El clima mismo del sindicato era bastante machista todavía, sobre todo que eran hombres mayores. Por ejemplo, te hacían cosas – y yo ya lo había vivido – como trampas. Ponerte trampas con la cámara, a ver si sabías. Cosas así, un poco infantiles y absurdas. En esa época, en los ochentas, se empezó a crear la fórmula de filmar con cooperativas de cine. De pronto (fue) la solución que encontramos varios para no trabajar con el sistema anquilosado, envejecido, del sindicato de cine. Lo pagué muy caro con *Danzón*. Se enojaron porque era la segunda película que iba a hacer sin el sindicato, y al material filmado a lo largo de una semana que filmaba yo en el puerto de Veracruz, en el laboratorio, que estaba controlado por el sindicato, le metieron mangueras de arena en lugar de agua, y me estropearon el negativo de toda una semana de trabajo. [...] Eso era rudo. Era una cosa entre machista, sindicalista, no dejar a jóvenes con otros esquemas de trabajo”.

ponto de vista também em mulheres, não apenas “fornece um modelo para a sobrevivência feminista, mas também constitui uma refutação significativa das ações e predominâncias determinadas pelo privilégio masculino” (FOSTER, 2014, p. 186, tradução nossa⁶³).

Assim também podemos pensar no trabalho e nas produções de Tania Hermida. Nascida em Cuenca, no Equador, em 1968, graduou-se como cineasta com especialidade em direção em 1991 na Escuela Internacional de Cine y TV de San Antonio de Los Baños, em Cuba. Hermida também realizou curtas-metragens antes de trabalhar como assistente de direção em alguns longas. Seu primeiro longa-metragem como diretora e roteirista foi *Qué Tan Lejos*, e alguns anos depois também escreveu e dirigiu *En el Nombre de la Hija* (Equador, 2011).

Hermida atuou como professora em tempo parcial nas faculdades de Comunicação e Artes Contemporâneas da Universidad San Francisco de Quito e como diretora da escola de cinema da Universidad de las Artes em Guayaquil, também no Equador. Teve também participação na política, integrando a Assembléia Constituinte de 2008, onde, como aponta Selem:

Defendeu os direitos sexuais e reprodutivos para as mulheres e a diversidade cultural com vistas à consolidação de um Estado laico e plurinacional, chegando a realizar uma *performance* feminista durante uma sessão, que muito diz sobre a política realizada em sua arte. [...] Usando um véu sobre a cabeça ela fez uma crítica aos discursos religiosos e nacionalistas que constroem e perpetuam as hierarquias étnicas e de gênero (SELEM, 2013, p. 127).

Seu primeiro longa, *Qué Tan Lejos*, foi um grande sucesso em sua estréia. O filme teve quatro anos de preparação para cinco semanas de filmagens e, como aponta Gonçalves, foi “considerado um fenômeno em seu país: além de ter estreado em 14 salas – algo que nunca havia ocorrido com nenhum filme equatoriano –, ficou seis meses em cartaz e levou cerca de 200 mil pessoas ao cinema” (GONÇALVES, 2014, p. 143), uma quantia muito grande de espectadores se considerarmos que o número de habitantes do Equador na época era de aproximadamente 13 milhões de pessoas.

⁶³ No original: “provides a model for feminist survival but also constitutes a significant refutation of privileged male-based determined action and predominance”.

O filme de Hermida e a obra de Novaro, *Sin Dejar Huella*, trazem entre si algumas semelhanças e convergências, não apenas pelo fato de serem *road movies* protagonizados e dirigidos por mulheres, mas também pelas potências e possibilidades evocadas por eles.

Qué Tan Lejos nos traz a história de Tereza/ Tristeza, uma jovem universitária de Quito que, depois de terminar sua monografia sobre personagens femininas de contos equatorianos contemporâneos, descobre que seu namorado está prestes a se casar em Cuenca, com uma moça de uma rica família agrária local. Convencida de que o casamento é uma pressão familiar, Tereza decide por pegar um ônibus para Cuenca para conversar e dissuadir o namorado do matrimônio.

No ônibus ela conhece Esperanza, uma jovem turista espanhola, que viaja pelo mundo devido ao seu trabalho numa agência de viagens, e que, com sua *handycam* e guias turísticos e ansiosa para ver os vulcões e vilarejos do caminho, acaba por sentar na poltrona da janela, lugar marcado para Tereza. Quando o percurso do ônibus é interrompido por uma greve indígena que havia bloqueado as estradas, Tereza, aflita para chegar rápido em Cuenca a tempo do casamento, decide ir de carona durante o resto do caminho, ao que Esperanza pergunta se poderia se juntar a ela. Tereza consente, porém apresentando-se para Esperanza como Tristeza, e as duas iniciam a viagem juntas.

Já em *Sin Dejar Huella* somos apresentados à Marilú/ Ana, uma especialista em arte pré-hispânica que trafica falsas relíquias maias para os Estados Unidos. Já na primeira cena do filme vemos ela cruzando a fronteira de volta ao México, onde logo é encontrada por dois policiais. Um deles, Mendizábal, sexualmente obcecado por ela, enxerga-a como um objeto à mercê dos seus desejos carnis não realizados, obtendo prazer numa espécie de “jogo de gato e rato”. Ele portanto acaba liberando-a e passa o resto do filme em sua perseguição, com o intuito de prender também seu contato fabricante de relíquias falsas.

Também somos apresentados à Aurélia, mãe solteira de dois filhos que trabalha numa empresa *maquiladora*⁶⁴ na fronteira Ciudad Juárez. Em busca de melhores condições de vida

⁶⁴ As empresas *maquiladoras* são empresas de montagem e acabamento de produtos que surgiram a partir de 1965 no México, a partir da criação do Programa de Industrialização Fronteira, que permitia que essas empresas importassem, principalmente dos Estados Unidos “máquinas, equipamentos e componentes sem nenhuma taxa, contanto que estes fossem exportados para o seu país de origem após serem transformados em território mexicano”. Entretanto, essas empresas também estão relacionadas com a exploração e precarização da mão de obra, principalmente feminina (AYANG, Lidiane; COSTA, Gustavo. *Empresas Maquiladoras no México: Reflexos para a Mão de Obra Feminina*. Revista Perspectiva, Porto Alegre, v. 9, n. 16, 2016, pp. 113-129).

para si e para os filhos, Aurélia decide por partir para o sul do país, para isso acaba roubando o dinheiro de seu namorado traficante de drogas, Saúl. Ela deixa seu filho mais velho com a irmã, com a promessa de pegá-lo no aeroporto de Cancún dentro do período de um mês, e parte com seu outro filho bebê no carro deixado pelo ausente pai das duas crianças.

No caminho, em uma parada de caminhões em Tulancingo, Aurélia pergunta por direções para Cancún e Marilú, que havia chegado até a parada viajando de ônibus, passando por perto de Aurélia acaba escutando o seu destino e lhe pede uma carona. Seria um meio mais eficiente de fugir de Mendizábal e era o lugar onde seu contato que fabricava as relíquias estava, e ela precisava avisá-lo. Aurélia pergunta se ela sabia dirigir e, com a resposta afirmativa de Marilú, as duas entram no carro e passam a seguir a viagem juntas. Como Tereza em *Qué Tan Lejos*, Marilú não revela sua identidade verdadeira para Aurélia, apresentando-se como Ana.

O caráter feminino dessas duas narrativas, onde a perspectiva se dá pelo olhar das quatro protagonistas, é um dos pontos-chave destacados por Selem, ao analisar *Qué Tan Lejos*:

Mesmo quando as jovens são capturadas pela câmera numa perspectiva “de fora”, elas são narradas por meio de uma *voz off* feminina. Não há apelo sexual nas personagens nem mesmo no momento de privacidade dentro do banheiro nas primeiras cenas do filme, pois a única exposição íntima a que são submetidas é a narração de suas fichas médicas e os dados dos seus registros de nascimento, como no caso de Tristeza: “[...] Peso ao nascer: dois quilos. Idade de sua primeira menstruação: 13 anos e meio. Patologias familiares importantes: avó materna falecida com câncer de mama aos 70 anos. Avô paterno alcoólatra [...]” (SELEM, 2013, p. 129).

Ela completa afirmando que a “maioria dos diálogos é estabelecida entre Tristeza e Esperanza e versa sobre suas idiossincrasias. Não há a tradicional erotização do feminino”, de forma que, além de não estabelecer as suas personagens como sujeitas a algum personagem masculino, o filme também convida a/o espectador/a a “identificar-se com as personagens e a vivenciar suas experiências e reflexões junto às imagens de um país tão pouco conhecido dentro da própria América Latina” (SELEM, 2013, p. 131).

Dessa forma:

Durante a diegese há, portanto, a representação de mulheres reais, feito que se dá na contramão do discurso cinematográfico tradicional criticado quatro décadas atrás por Laura Mulvey (1983), uma vez que as personagens possuem autonomia sobre o próprio

corpo, que deixa de ser apenas um fetiche para o olhar do espectador (SELEM, 2013, p. 131).

Isso pode ser observado, por exemplo, na cena em que as protagonistas de *Qué Tan Lejos* estão fazendo xixi na beira da estrada, onde Tereza percebe que menstruou e pede um absorvente a Esperanza. A menstruação é tratada sem tabus, como parte natural da vida das mulheres. Em *Sin Dejar Huella*, nas cenas em que Aurélia amamenta seu bebê, esses momentos são tratados igualmente sem tabus ou julgamentos, nem nenhuma erotização do corpo de Aurélia.

No filme de Novaro, mesmo em momentos de intimidade, como quando Aurélia e Ana se banham no cenote, por exemplo, seus corpos não são objetificados e nem fetichizados, antes, a cena enfatiza a crescente cumplicidade e amizade entre elas. Até mesmo em relação aos policiais que sexualizam Ana durante todo o filme, Foster observa: “Marilú recusa-se a negociar com a polícia na maneira consagrada à sobrevivência das mulheres em um mundo masculino hostil: ela rechaça os avanços do detetive em vez de explorá-los de forma flertante em benefício próprio” (FOSTER, 2014, p. 188, tradução nossa⁶⁵).

Ainda, os avanços de Mendizábal e sua perspectiva objetificadora não encontram identificação por parte do espectador: ele é inclusive retratado quase que comicamente e de forma estereotípica, como podemos observar em diversos diálogos que ele tem com seu parceiro policial ao longo do filme. Em dado momento da perseguição de Marilú, Mendizábal falando sozinho afirma: “Eu senti seu cheiro Marilú, e vou te pegar nem que me acusem de...”, quando a palavra lhe foge ele se volta ao seu parceiro: “Como se chama o delito pelo qual Clinton foi acusado?”, ao que ele responde: “Assédio sexual”. Mendizábal então completa: “Gringos idiotas, criam todo um inferno por causa de um pouquinho de diversão”.

Entretanto, como aponta Selem, voltando à *Qué Tan Lejos*, “as marcas de gênero cravadas nos corpos de Tristeza e Esperanza fazem com que elas sejam interpeladas no decorrer da viagem nos diferentes espaços por onde passam” (SELEM, 2013, p. 130). Não somente Tristeza e Esperanza, mas também Aurélia e Ana, são o tempo todo lembradas dos perigos de habitarem a estrada enquanto mulheres viajantes.

⁶⁵ No original: “Marilú refuses to negotiate with the police in the time-honoured fashion of women’s survival in a hostile men’s world: she rebuffs the police detective’s advances rather than exploiting them flirtatiously to her own advantage”.

Como quando, ao saírem do ônibus em *Qué Tan Lejos*, as protagonistas são alertadas por outra passageira: “Tenham cuidado moças”, ao que Esperanza pergunta: “Por que, é muito perigoso?”, e a passageira responde: “Nem tanto, mas duas mulheres sozinhas, não sei...”. Tereza e Esperanza não estariam sozinhas, tinham a companhia uma da outra, mas:

Em sociedade patriarcais mulheres sozinhas são sinônimo de mulheres desacompanhadas de uma figura masculina, mesmo que estejam em companhia umas das outras. O discurso que estabelece a necessidade da companhia masculina para significar as mulheres é uma das formas de manifestação do poder patriarcal (SELEM, 2013, p. 130).

Como também em *Sin Dejar Huella*, onde Aurélia e Ana são constantemente ameaçadas pela perseguição do misterioso carro vermelho, tido como “um símbolo do patriarcado onipresente”, segundo Lindsay (2008, p. 90, tradução nossa⁶⁶).

Mas, apesar das adversidades, as viagens empreendidas pelas quatro protagonistas não deixa de acontecer: Tristeza e Esperanza conseguem chegar à Cuenca, e Aurélia e Ana também chegam à Cancún. Em *Qué Tan Lejos*, como aponta Selem, ao “aventurar-se pelas estradas, simbolicamente, [as protagonistas] estão rompendo com as regras e as convenções familiares, uma passagem para o exercício da autonomia e liberdade” (SELEM, 2013, p. 131).

A respeito de *Sin Dejar Huella*, Foster afirma: “ao perseguir os benefícios definitivos da viagem de duas mulheres juntas pela paisagem mexicana dominada por homens, Novaro eloqüentemente afirma a possibilidade de vidas de mulheres empoderadas” (2014, p.189, tradução nossa⁶⁷). Segundo o autor, seus longas anteriores como *Danzón* e *El Jardín de Edén* foram:

Significativos para a representação de mulheres que sobrevivem e enfrentam grandes dificuldades, mas que ainda não são capazes de serem agentes de mudança e sobrevivência em suas vidas e como exemplos para os outros, particularmente seus filhos. Em *Sin Dejar Huella*, Novaro é capaz de retratar tal agência (FOSTER, 2014, p. 189, tradução nossa⁶⁸).

⁶⁶ No original: “a symbol of an omnipresent patriarchy”.

⁶⁷ No original: “in pursuing the ultimate benefits of the two women’s road trip together across the male-dominated Mexican landscape, Novaro eloquently affirms the possibility of empowered women’s lives”.

⁶⁸ No original: “Significant for their representation of women coping and enduring, but not yet able to be agents of change and survival in their lives and as role models for others, particularly their sons. In *Sin Dejar Huella*, Novaro is able to portray such agency”.

Ao afirmar a possibilidade das mulheres na estrada esses dois *road movies*, portanto, parecem estar de acordo com a “virada apropriativa na evolução da narrativa de estrada”, proposta por Enevold (2003, p.132), e, assim como os exemplos colocados pela autora como sendo “filhas de Thelma e Louise”, são obras onde as mulheres se apropriam da estrada, desestabilizando os paradigmas patriarcais onde o sujeito masculino é móvel e aventureiro e o feminino passivo e estático, e inscrevem no imaginário social as possibilidades não só de as mulheres sobreviverem na estrada, mas de se aventurarem e se libertarem através dela.

Diferente do *road movie* norte-americano de Scott, portanto, onde Thelma e Louise sucumbem ao abismo, tanto Hermida quanto Novaro estabelecem suas “protagonistas femininas como sujeitos móveis bem-sucedidos” (LINDSAY, 2008, p. 95, tradução nossa⁶⁹), permitindo à elas a possibilidade de prosperarem na estrada, ainda que com grandes adversidades. Novaro, inclusive, lamenta a constante comparação feita entre seu filme e o norte-americano *Thelma & Louise*, chegando a afirmar em uma entrevista:

Desde que esbocei a minha história, não recebi outro comentário: “Mas é um Thelma e Louise mexicano!” Não houve produtor para quem apresentasse o projeto que não dissesse isso. Eu trabalhei muito em Los Angeles, e os gringos sempre têm o hábito de catalogar um filme baseado em outro [...] Parece que você não pode filmar um *road movie* com duas protagonistas femininas, porque Thelma e Louise já existe [...] E, na minha opinião, não há necessidade de um fim trágico para tal enredo. Espero que haja muitas Thelmas e Louises nas estradas, e espero que nem todas acabem caindo de um abismo (NOVARO, em entrevista a BRENNER, 2001, tradução nossa⁷⁰).

Nesse sentido, a amizade e solidariedade desenvolvida entre as protagonistas também exerce papel importante. Em ambos os filmes, muito do sucesso de suas jornadas advém da ajuda e companheirismo estabelecido entre as protagonistas (ROBERTS-CAMPS, 2012). Tanto em *Sin Dejar Huella* como em *Qué Tan Lejos*, como aponta Selem:

Há um movimento contrário em relação às narrativas convencionais, em que as amigas femininas tendem a terminar ou ficar em segundo plano diante da presença masculina na trama. [Em *Qué Tan Lejos*] Esperanza e Tristeza estreitam os laços de amizade no

⁶⁹ No original: “female protagonists as successfully mobile subjects”.

⁷⁰ No original: “Desde que esboqué mi historia no recibía otro comentario que “¿Pero es un Thelma y Louise a la mexicana!?”. No había productor a quien le presentara el proyecto que no dijera eso. Yo he trabajado mucho en Los Angeles, y los gringos tienen siempre la manía de catalogar una película en función de otra yanqui. [...] Parece que no se puede filmar una película de carretera con dos protagonistas femeninas, porque ya existe Thelma y Louise. [...] Y, a mi modo de ver, no es necesario un final trágico para una trama así. Ojalá haya muchas Thelmas y Louises de aventura por las carreteras, y ojalá no terminen todas despeñándose por un abismo”.

avancar da diegese, e, no final, encontram-se despidas das verdades imobilizantes que carregavam no início do percurso (SELEM, 2013, p. 136).

As duas narrativas de estrada iniciam-se com um certo estranhamento e antipatia entre as protagonistas, que entretanto começa a ser revertido ao longo do caminho e, na contramão do discurso patriarcal da rivalidade feminina, progride para uma grande amizade entre elas. Esperanza e Tristeza, Aurélia e Ana, crescem e se empoderam nas relações umas com as outras.

Esperanza aprende um outro olhar sobre o Equador e as belezas e problemas do país, antes estereotipado e exotizado por ela. Tristeza revê suas concepções a respeito do amor romântico e as decisões realizadas pensando em seu namorado, e, em contato com a sexualmente empoderada Esperanza “em vez de dar seqüência ao ideal romântico e à tristeza provocada pela separação, ela passa a experimentar a autonomia, vivenciando os lampejos de liberdade” (SELEM, 2013, p. 138). Ao final do filme, depois de saírem do casamento, quando Tereza desiste de falar com seu namorado e percebe que nada tinha a ver com ele, as duas vão continuar a jornada: agora sendo uma viagem só delas, em busca de si mesmas e de liberdade.

Ana e Aurélia também exibem crescente cumplicidade e amizade ao longo de sua viagem. Inicialmente sem dinheiro, Ana é auxiliada financeiramente por Aurélia em diversos momentos. Quando o leite de Aurélia seca, Ana sai para comprar leite para o bebê, chegando também a protegê-lo e cuidá-lo em muitas situações. A amizade entre as duas se consolida quando Ana, arrependida de ter roubado o dinheiro de Aurélia, aparece no aeroporto no dia em que o filho mais velho de Aurélia iria chegar. No final do filme as duas retornam para a praia deserta onde antes se lia em uma placa: “Aqui só se encontram amigos”, entendendo-se portanto, que a jornada conjunta continuou-se, desta vez com os dois filhos de Aurélia. Como apontou Foster: “a promessa final do filme é a de que as duas mulheres estabelecerão entre si uma nova unidade familiar, onde os dois filhos de Aurélia terão a oportunidade de amadurecer como homens em um ambiente alternativo e não-masculinista” (FOSTER, 2014, p. 188, tradução nossa⁷¹).

⁷¹ No original: “the closing promise of the film is that the two women will establish between themselves a new family unit ant that Aurelia’s two sons will have the opportunity to mature as men in this alternative and non-masculinist environment”.

Ao final de ambos os filmes, portanto, tanto Marilú como Tereza revelam seus verdadeiros nomes às suas companheiras de viagem: quase que como selando sua relação de amizade e evocando sua continuidade na estrada.

Em seu artigo, Selem afirma sobre o filme de Hermida:

Além de contribuir para a desmasculinização dos *roads movies* com a abertura e infinitas possibilidades às protagonistas, *Qué Tan Lejos* subverte também a perspectiva norte-americana, mediante a imponência da paisagem andina e a explicitação da interculturalidade do país (SELEM, 2013, p. 135).

O mesmo se dá também com *Sin Dejar Huella*. As paisagens latino-americanas funcionam quase que como personagens dos filmes, constituindo e influenciando os trajetos das mulheres viajantes. No filme de Novaro, como observou Lindsay (2008), o percurso efetuado por Marilú e Aurélia – da fronteira com os EUA para o sul do país – é o oposto do eixo realizado por Thelma e Louise, que fogem em direção ao México, ao mesmo tempo em que inverte também a direção mais típica instaurada no próprio imaginário cultural mexicano.

É através dos meios de transporte e locomoção que esses dois filmes também irão romper com os típicos *road movies* norte-americanos. Como já demonstrado por Gonçalves, ao elencar alguns atributos dos filmes de estrada latino-americanos, muitas vezes os personagens não se movimentam por estradas impecáveis e em veículos rápidos e imponentes.

A respeito de *Qué Tan Lejos*, Selem aponta que “o carro – item fundamental nos *road movies* hollywoodianos e que caracteriza aquelas décadas de exaltação do veículo como liberdade – é também desvalorizado [nesta] narrativa de Hermida” (SELEM, 2013, p. 135). De fato, são muitos os meios que Tereza e Esperanza utilizam para se movimentarem: ônibus, motocicletas, cavalos, um carro de parque de diversões, seus próprios pés, meios que revelam “a descrença da diretora para com o projeto desenvolvimentista baseado no consumo automobilístico, tão em voga nos discursos governistas atuais” (Ibid, p. 136).

Em *Sin Dejar Huella*, por mais que Aurélia e Marilú dirijam um carro, este tem um caráter de praticidade: “ao contrário do fático e vermelho Chrysler que as persegue em alta velocidade ao longo do filme, ou do Thunderbird conversível de *Thelma & Louise*, o Jeep de

Aurélia é funcional e utilitário” (LINDSAY, 2008, p. 96, tradução nossa⁷²). Segundo Lindsay, o Jeep também carrega certo simbolismo:

O fato de Aurélia dirigir uma versão usada do que já foi aclamado como um automóvel tecnologicamente avançado, tem, portanto, uma aplicação simbólica [...] Em um *road movie* ambientado em um país que entrou recentemente na economia global através do NAFTA, o Jeep também funciona como uma metáfora para a própria experiência de modernidade do México, isto é, uma experiência “periférica” ou “de segunda mão” (LINDSAY, 2008, p. 97, tradução nossa⁷³).

Também podemos observar em ambos os filmes o que Gonçalves denominou *Viagem coletiva*. Os dois *road movies* aqui subvertem a lógica do *buddy movie* norte-americano trazendo não só uma dupla de mulheres, mas diversos outros viajantes que as acompanham. Ana e Aurélia inclusive, estão o tempo todo viajando com Billy, o filho bebê de Aurélia, o que traz outras dinâmicas no carro, diferente dos clássicos enquadramentos da dupla principal nos assentos da frente. Tereza e Esperanza viajam longa parte do caminho com Jesus, e a lógica de suas locomoções através das caronas implica também a presença de diversos outros viajantes. Os meios de transporte coletivos – como as próprias caronas e os ônibus – também reforçam o que Gonçalves assinalou como “sentido subdesenvolvido às tramas dos filmes”, sendo que a *Viagem coletiva* estende-se também para uma ideia de coletividade referente aos próprios meios de produção dos filmes (GONÇALVES, 2014, p. 88-89).

Como também demonstrado por diversos estudiosos, como Corrigan e Paiva, o contexto histórico-social no qual estão inseridas são de grande importância para as obras e suas narrativas. Em seu terceiro bloco, *Força do real*, Gonçalves assinala como característica em comum dos filmes uma busca pelo realismo do contexto social e histórico presentes nas tramas, características estas que também podem se relacionar com *Sin Dejar Huella* e *Qué Tan Lejos*.

Sem ter a pretensão de resumir toda a complexidade de tais contextos, esses dois *road movies*, entretanto, retratam muito da realidade de seus respectivos países. Em *Sin Dejar Huella*, a situação econômica do México é evidenciada pela presença das *maquiladoras*, e ainda a

⁷² No original: “Unlike the red, phallic Chrysler car that pursues them at high speed throughout the film, or the Thunderbird convertible of *Thelma and Louise*, Aurelia’s Jeep is functional and utilitarian”.

⁷³ No original: “That Aurelia drives a used version of what was once hailed as a technologically advanced automobile thus has further symbolic application [...] In a road movie set in a country that has recently entered the global economy through the mechanism of NAFTA, the Jeep also functions as a metaphor for Mexico’s own experience of modernity, that is, „peripheral” or „second-hand””.

situação de precariedade na qual estavam sujeitas principalmente as mulheres trabalhadoras, como Aurélia. As notícias das mulheres assassinadas – grande parte delas trabalhadoras das *maquiladoras* – que ela vê no noticiário refletem crimes que realmente ocorreram em Ciudad Juárez a partir de 1993, muitos dos quais continuam sem solução até hoje (LINDSAY, 2008).

A greve indígena que bloqueou as estradas em *Qué Tan Lejos* trazia pautas contra o chamado Plano Colômbia. Concomitante à produção do filme, ele era caracterizado pela:

Intervenção dos Estados Unidos na Colômbia e regiões fronteiriças, com o pretexto de combater o narcotráfico no continente americano. Iniciado em 2000, o Plano sofreu muitas críticas dos movimentos sociais e intelectuais de esquerda, que o caracterizaram como uma ação autoritária e imperialista com interesses políticos e econômicos, tendo suas ações resultado em um elevado número de casos de violações de direitos humanos (SELEM, 2013, p. 130).

O fato de Esperanza ser espanhola e Marilú ter sido criada na Espanha coloca em questão a colonização sofrida tanto pelo Equador como pelo México, desde a frustração do taxista que leva Esperanza para seu hotel, – que em dado momento fala: “Temos que ter cuidado com vocês espanhóis! Já roubaram todo o tesouro dos Incas” – até os estranhamentos e atritos em relação a equatoriana Tereza e a mexicana Aurélia. Em relação à *Qué Tan Lejos*, Hermida inclusive afirma em uma entrevista que desde a pré-produção ela já imaginava uma personagem equatoriana e uma espanhola:

Eu queria a história de uma equatoriana e uma estrangeira. E essa estrangeira desde o roteiro era espanhola. Se fosse uma turista de outro país não funcionaria em muitas coisas, desde temas como o taxista e esse ressentimento pela conquista, desde coisas tão absurdas até coisas mais contemporâneas, como isso dos equatorianos que estão na Espanha e o que estão passando por lá. Toda essa relação que tem a ver com o passado colonial e com essa relação de agora, então tinha que ser espanhola (HERMIDA, em entrevista a BORRELA, 2007, tradução nossa⁷⁴).

As grandes diferenças entre Tereza e Esperanza, Aurélia e Marilú, não as impedirão, entretanto, de formarem laços de amizade, como já analisado anteriormente. É através dessa relação com o outro e com as diferenças, e o aprendizado umas com as outras durante as viagens,

⁷⁴ No original: “Yo quería que fuese una historia de una ecuatoriana y una extranjera. Y esa extranjera desde el primer borrador del guión era española. Si fuese una turista de otro país no funcionaría en muchas cosas, desde temas como el taxista y ese resentimiento por la conquista, desde cosas tan absurdas hasta cosas más contemporáneas como eso de los ecuatorianos que están en España y lo que están pasando. Toda esa relación que tiene que ver con el ancestro colonial y con esa relación de ahora, entonces tenía que ser española”.

que as personagens efetivam também sua *viagem interna*, característica comum aos *road movies* discutida no primeiro capítulo. Como discorreu Hermida em uma entrevista, o fato de as personagens de *Qué Tan Lejos* serem de personalidades e culturas diferentes “lhes obriga a estar em constante „tradução“, fazendo um constante esforço para que sua experiência de vida seja compreensível para os outros, que é, finalmente, a única maneira que têm de fazê-la compreensível para si mesmas” (HERMIDA, em entrevista a RUIZ, 2008, tradução nossa⁷⁵).

Através da experiência e vivência na estrada e nas relações de amizade e companheirismo entre si, portanto, as quatro protagonistas chegam ao final dos dois filmes muito diferentes do que eram no início: a viagem não foi só física, mas também subjetiva, espiritual.

Como mulheres viajantes, essa experiência subjetiva e de auto-descoberta através da mobilidade e das relações decorridas através dela, instauram, como apontado anteriormente, um desequilíbrio nas estruturas patriarcais, ao afirmar a dupla possibilidade da mobilidade e da amizade entre as mulheres, qualidades que foram historicamente negadas para elas (SELEM, 2013). A viagem, inclusive, não é apenas ficcional. Como coloca Novaro em uma entrevista, a cineasta viajou sozinha os milhares de quilômetros percorridos por Aurélia e Marilú antes das filmagens, e foi igualmente sucedida em sua aventura:

Antes de escrever [o roteiro] eu mesma fiz a viagem do filme: entrei em uma van e viajei 3 mil quilômetros sozinha, com minha filmadora, meu caderno e meus mapas. E as duas personagens estavam tomando forma, porque às vezes eu sentia uma e às vezes a outra (NOVARO, em entrevista a BRENNER, 2001, tradução nossa⁷⁶).

Ao inscrever duplamente a presença das mulheres pelas estradas em sua jornada-filme, Novaro estabelece o que, como visto no segundo capítulo, Ganser apontou como uma “forma feminista de resistência às espacialidades patriarcais” (2009, p. 73). O mesmo se dá com *Qué Tan Lejos*. Cada uma dessas mulheres, atrás e na frente das câmeras, ao habitarem a estrada resistem aos fundamentos imobilizantes de uma sociedade masculinista, pavimentando caminhos e possibilidades futuras para outras mulheres.

⁷⁵ No original: “les obliga a estar en constante „traducción“, haciendo un constante esfuerzo para que su experiencia de la vida sea comprensible para los otros, que es, al final, la única manera que tienen de hacerla comprensible para sí mismas”.

⁷⁶ No original: “antes de escribir esto hice yo misma el recorrido de la película: me subí a una camioneta y recorrí 3 mil kilómetros sola, con mi videocámara, mi libreta y mis mapas. Y los dos personajes fueron tomando cuerpo, porque a veces me sentía uno y a veces el otro”.

Como aponta Veselka, entretanto, essa desestabilização e reconfiguração das narrativas não ocorre tão facilmente:

Não há como estalar os dedos e fazer mitologia. Não há como abrir uma narrativa nacional e inserir uma população inteira. Mas nós temos vislumbres. Um dia, em um livro ou filme, uma nova mulher aparece e ela parece real. Não fabricada ou reacionária, ela transcende a página ou a tela (VESELKA, 2013, tradução nossa⁷⁷).

A potência desses dois *road movies*, portanto, talvez esteja no fato de serem esses vislumbres colocados por Veselka: vislumbres de possibilidades, de caminhos abertos e potentes, de narrativas que desafiam a *história única* apresentada por Adichie, transgredindo e transformando as congelantes estruturas do patriarcado. Como nas palavras da própria Adichie (2009): “quando nós rejeitamos a história única, quando percebemos que não há nunca apenas uma história sobre nenhum lugar, nós recuperamos algum tipo de paraíso”.

⁷⁷ No original: “There is no way to snap one’s fingers and make mythology. There is no way to pry open a national narrative and insert an entire population. But we do get glimpses. One day, in a book or a film, a new woman appears, and she feels real. Not contrived or reactionary, she transcends the page or the screen”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao observar os *road movies* através da perspectiva de sua historiografia consagrada e sua cinematografia considerada “clássica”, podemos inferir sua estreita relação com o contexto norte-americano, e com narrativas que abarcam majoritariamente homens, praticamente excluindo as mulheres de qualquer papel ativo ou que não tenha dependência dos personagens masculinos.

Jaime Correa chegou a afirmar, admitindo as dificuldades de definições deste gênero cinematográfico, que ele teria sua essência ligada à cultura e ideologia norte-americana, onde o automóvel – símbolo estadunidense de velocidade e liberdade – teria um papel fundamental. Dentro desse contexto as mulheres seriam praticamente invisíveis, ou quando não invisíveis retratadas apenas como meras acompanhantes ou interesses sexuais ou românticos dos protagonistas homens.

Ao se pensar o *road movie* como gênero cinematográfico, portanto, muitos estudiosos colocam Hollywood como parâmetro para suas análises, fato que muitas vezes exclui diversas possibilidades em diversos outros contextos. Samuel Paiva questiona esse viés analítico, propondo o *road movie* a partir de perspectivas transnacionais e trans-históricas, defendendo possibilidades múltiplas para o gênero dos filmes de estrada.

Nesse contexto é possível, portanto pensar o gênero numa perspectiva latino-americana, sem necessariamente submetê-lo a outras cinematografias e historiografias hegemônicas. Dessa forma foi possível observar, principalmente através do trabalho de Mariana Gonçalves, a existência de atributos e características particulares a uma certa cinematografia dos filmes de estrada da América Latina.

Entretanto, dentro do contexto latino-americano, também são ainda escassos os *road movies* que retratam as mulheres da mesma forma que os homens: aventureiras, não-fetichizadas ou objetificadas, com possibilidades de encontrar na estrada mais do que resultados trágicos ou fatais.

A noção das mulheres como seres passivos e indispostos à aventura e mobilidade, entretanto, não se manifesta somente nos *road movies*, sendo formada pelas estruturas e paradigmas de uma sociedade patriarcal. A “poderosa associação entre o feminino e o dócil, baseada na divisão de esferas, estruturou conceitos ocidentais de viagem, gênero e espaço” (GANSER, 2009, p. 73, tradução nossa⁷⁸), configurando o modo como as mulheres são sugestionadas a se portar e a se mover dentro da sociedade.

A partir da década de noventa, como aponta Selem, narrativas de estrada com o protagonismo feminino começaram a surgir, criando ruídos no longo período de silêncio referente às mulheres nos filmes de estrada. Os filmes aqui analisados, *Qué Tan Lejos* e *Sin Dejar Huella*, trazem tanto em sua realização como em seu protagonismo, mulheres que afirmam sua possibilidade nas estradas, desafiando e desestabilizando os preceitos estipulados pelo patriarcado.

Vejo essa pesquisa, no entanto, como um pequeno passo, uma semente embrionária a caminho de crescer e se expandir. Não consegui abordar, por exemplo, filmes de estrada brasileiros dentro desse recorte. Chegou ao meu conhecimento, já no final da pesquisa, o longa-metragem de Jorane Castro, chamado *Para Ter Onde Ir* (Brasil, 2018), um *road movie* pelas estradas e rios amazônicos sobre três amigas viajantes, que teve seu lançamento concomitante à finalização desta monografia, de modo que ainda não consegui assisti-lo.

Mas o fato de que mais narrativas de estradas feitas por mulheres, com mulheres e sobre mulheres estão sendo produzidas coloca como viável uma contínua desestabilização de estruturas engessadas e opressoras, que há muito constituem as formas pelas quais as narrativas de estrada são contadas. Com cada vez mais “vislumbres”, como colocado por Veselka, a balança talvez comece a se equilibrar.

⁷⁸ No original: “powerful association of the feminine and the docile, predicated on the division of spheres, has structured Western concepts of travel, gender, and space”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADICHIE, Chimamanda N. **The danger of a single story**. Palestra proferida no TEDGlobal, Oxford (Inglaterra), julho de 2009. Disponível em: <https://www.ted.com/talks/chimamanda_adichie_the_danger_of_a_single_story?language=en>. Acesso: abril de 2018.

CORREA, Jaime. **El Road Movie: Elementos Para La Definición De Un Género Cinematográfico**. Cuadernos de Música, Artes Visuales y Artes Escénicas, Bogotá, vol. 2, n. 2, abril-septiembre, 2006, pp. 270-301.

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

ENEVOLD, Jessica. **Women on the road: Regendering Narratives of Mobility**. Tese de Doutorado. Göteborgs Universitet/Karlskrona Tekniska Högskola, 2003.

FOSTER, David. **María Novaro: Feminist Filmmaking as Public Voice**. In: CASTILLO, Debra; DAY, Stuart. (Org.). **Mexican Public Intellectuals**. Londres/Nova York: Palgrave Macmillan, 2014.

GANSER, Alexandra. **Roads of Her Own: Gendered Space and Mobility in American Women's Road Narratives, 1970-2000**. Amsterdam: Rodopi, 2009.

GONÇALVES, Mariana. **Filmes de estrada e América Latina: caminhos de uma estética e narrativa própria**. Tese de Doutorado. Belo Horizonte: Escola de Belas Artes da Universidade Federal de Minas Gerais, 2014.

HERMIDA, Tania. **Entrevista**. Concedida a Jordi Motló Borrel. 2007. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=te3uwnZJO08>>. Acesso: maio de 2018.

_____. **Entrevista**. Concedida a Raquel Ruiz. 2008. Disponível em: <<http://www.portal7.ch/interviews/interviews/Hermida.html>>. Acesso: maio de 2018.

KEROUAC, Jack. **On the road – Pé na estrada**. Porto Alegre: L&PM, 2004.

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

LINDSAY, Claire. **Mobility and Modernity in María Novaro's *Sin dejar huella***. Framework: The Journal of Cinema and Media, vol. 49 n. 2, 2008, pp. 86-105.

MARKENDORF, Marcio. **Road movie: a narrativa de viagem contemporânea**. Revista Estação Literária, Londrina, vol. 10 A, pp. 221-236, dezembro de 2012.

_____. **Mulheres na estrada: a trajetória das heroínas de road movies**. Seminário Internacional Fazendo Gênero 10 (Anais Eletrônicos), Florianópolis, 2013. Disponível em: <http://www.fg2013.wwc2017.eventos.dype.com.br/resources/anais/20/1382024099_ARQUIVO_MarcioMarkendorfl.pdf>. Acesso: abril de 2018.

MILLS, Sara. **Gender and colonial space**. Manchester: Manchester University Press, 2009.

MULVEY, Laura. **Prazer visual e cinema narrativo**. Trad. João Luiz Vieira. In: XAVIER, Ismail. A experiência do cinema. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1983.

MURPHY, Bernadette. **Harley and me: Embracing risk on the road to a more authentic life**. Berkeley: Counterpoint, 2016.

NOVARO, María. **Entrevista**. Concedida a Fernando Brenner. 2001. Disponível em: <<https://www.pagina12.com.ar/2001/suple/Radar/01-03/01-03-04/nota4.htm>>. Acesso: maio de 2018.

_____. **Entrevista**. Concedida a Gianmarco Farfán Cerdán. 2010. Disponível em: <<http://entrevistasdesdelima.blogspot.com.br/2010/08/maria-novaro.html>>. Acesso: maio de 2018.

PAIVA, Samuel. **A Propósito do Gênero Road Movie no Brasil: um romance, uma série de TV e um filme de estrada**. Revista Rumores, São Paulo, v. 3, n. 6, 2009.

_____. **Gêneses do gênero road movie**. Revista Significação, São Paulo, n. 36, pp. 35-53, julho-dezembro de 2011.

ROBERTS-CAMPS, Traci. **Female Solidarity in the Films of María Novaro: Aquí Sólo Encontramos Amigas**. Chasqui: Revista de Literatura Latino-Americana, vol. 41, n. 2, 2012, pp. 51-62.

SALLES, Walter. **Cinema, aspirinas e urubus une forma e geografia**. Folha de S. Paulo: São Paulo, 27 nov. 2005. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/ilustrad/fq2711200516.htm>>. Acesso: março de 2018.

SÁNCHEZ, José G. **Qué tan lejos, Sin dejar huella: Corolarios transculturizadores hispanos de las "road movies"**. FRAME, n. 8, pp. 01-14, março 2012.

SELEM, Maria Célia O. **"Qué tan lejos": uma viagem rumo à descolonização do feminino**. In: RAGO, Margareth; MURGEL, Ana Carolina de Toledo. (Org.). Paisagens e tramas: O gênero entre a história e a arte. 1ª ed. São Paulo: Intermeios, 2013.

SIEGEL, Kristi (org.). **Gender, genre, and identity in women's travel writing**. P. Lang, New York; Oxford, 2004.

VESELKA, Vanessa. **Green Screen: The Lack of Female Road Narratives and Why it Matters**. The American Reader, vol. 1, n. 4, fev./março de 2013. Disponível em: <<http://theamericanreader.com/green-screen-the-lack-of-female-road-narratives-and-why-it-matters/>>. Acesso: abril de 2018.

WESLEY, Marilyn. **Secret Journeys: The Trope of Women's Travel in American Literature**. New York: State University of New York Press, 1998.

REFERÊNCIAS FILMOGRÁFICAS

Bonnie & Clyde (*Bonnie e Clyde – Uma Rajada de Balas*). Dirigido por Arthur Penn. (111 min.) Estados Unidos, 1967.

Easy Rider (*Sem Destino*). Dirigido por Dennis Hopper. (95 min.) Estados Unidos, 1969.

Danzón (*Danzón – Meu Amor Perdido*). Dirigido por María Novaro. (98 min.) México, 1991.

El Jardín del Edén (*O Jardim do Éden*). Dirigido por María Novaro. (104 min.) México, 1994.

En el Nombre de la Hija (*Em Nome da Filha*). Dirigido por Tania Hermida. (108 min.) Equador, 2011.

It Happened One Night (*Aconteceu Naquela Noite*). Dirigido por Frank Kapra. (105 min.) Estados Unidos, 1934.

L'Arrivée d'un Train en Gare de La Ciotat (*A Chegada do Trem à Estação*). Dirigido por Auguste e Louis Lumière. (1 min.) França, 1895.

Le Voyage Dans La Lune (*Viagem à Lua*). Dirigido por Georges Méliès. (14 min.) França, 1902.

Lola. Dirigido por María Novaro. (93 min.) México, 1989.

Para Ter Onde Ir. Dirigido por Jorane Castro. (100 min.) Brasil, 2018.

Qué Tan Lejos (*A Que Distância*). Dirigido por Tania Hermida. (92 min.) Equador, 2006.

Sin Dejar Huella (*Sem Deixar Pistas*). Dirigido por María Novaro. (109 min.) México, 2000.

The Grapes of Wrath (*As Vinhas da Ira*). Dirigido por John Ford. (129 min.) Estados Unidos, 1939.

Thelma & Louise. Dirigido por Ridley Scott. (129 min.) Estados Unidos, 1991.

They Live By Night (*Amarga Esperança*). Dirigido por Nicholas Ray. (95 min.) Estados Unidos, 1949.