

Curta o movimento: uma análise fílmica sobre a produção do espaço urbano em metrópoles brasileiras

Enjoy the move: a film analysis about the urban space production in brazilian metropolises

Disfruta del movimiento: un análisis de películas sobre la producción del espacio urbano en las metrópolis brasileñas

Antonio Fagner da Silva Bastos

Universidade Federal de Pernambuco | antonio.fagner@ufpe.br

Cédrick Cunha Gomes da Silva

Instituto Federal do Rio Grande do Norte | cedrickgomes@gmail.com

Sérgio Carvalho Benício de Mello

Universidade Federal de Pernambuco | sergio.benicio@gmail.com

Resumo: Diante dos problemas de mobilidade urbana encontrados nas cidades contemporâneas, diferentes discursos emergem na tentativa de construir alternativas que podem produzir menos externalidades sociais, ambientais e econômicas. A partir de uma análise fílmica, este artigo objetiva compreender como curtas metragens brasileiros sobre mobilidade urbana podem representar os espaços urbanos de fluxos. Para isto, nosso *corpus* de pesquisa foi composto por oito curtas que foram analisados sob a lente teórica de Henri Lefebvre e suas considerações sobre a produção do espaço. As análises mostraram que os sujeitos estão buscando produzir uma condição urbana alternativa que tenha foco na escala humana.

Palavras-chave: análise fílmica; Henri Lefebvre; mobilidade urbana; produção do espaço.

Abstract: In the light of urban mobility problems found in contemporary cities, different discourses emerge in an attempt to construct alternatives that could produce less social, environmental and economic externalities. From a film analysis, this paper aims to comprehend how Brazilian short films about urban mobility could represent the urban spaces of flow. In order to do this, our research *corpus* was composed of eight short films that were analysed under the theoretical lens of Henri Lefebvre and his considerations regarding the production of space. The analyses showed that the subjects are seeking to produce an alternative urban condition that focuses on the human scale of the cities.

Keywords: filmic analysis; Henri Lefebvre; urban mobility; the production of space.

Resumen: Ante los problemas de movilidad urbana encontrados en las ciudades contemporâneas, diferentes discursos emergen en el intento de construir alternativas que pueden producir menos externalidades sociales, ambientales y económicas. A partir de un análisis fílmico, este trabajo objetiva comprender cómo cortos metrajes brasileños sobre movilidad urbana pueden representar los espacios urbanos de flujos. Para ello, nuestro *corpus* de investigación fue compuesto por ocho cortos que fueron analizados bajo la lente teórica de Henri Lefebvre y sus consideraciones sobre la producción del espacio. Los análisis mostraron que los sujetos están buscando producir una condición urbana alternativa que tenga foco en la escala humana de las ciudades.

Palabras clave: análisis fílmico; Henri Lefebvre; movilidad urbana; producción del espacio.

Introdução

Não é de hoje que o modelo de distribuição espacial adotado pelas grandes cidades mostra-se problemático. A cidade moderna, construída para atender lógicas fordistas e pós-fordistas pautadas na “eficiência”, é resultado de uma racionalidade funcional voltada para questões prioritariamente econômicas. Centrada no automóvel como modal principal para os deslocamentos cotidianos, passou a construir não-lugares (AUGÉ, 2005) que priorizam os fluxos acelerados de veículos, assim como a perda da história e de identidades locais.

Em virtude disso, diferentes sujeitos políticos se opõem à atual conjuntura espacial e à desigualdade de poderes, defendendo uma nova redistribuição do espaço público urbano, menos centrado na velocidade do motor e mais nas pessoas. Esse fenômeno tem levado ao surgimento de diferentes movimentos que lutam contra a lógica hegemônica que tem sido responsável pela construção e pela reconfiguração urbana. Tais sujeitos, em busca de aumentar o apoio por sua causa, fazem uso de diferentes estratégias e formas de comunicação para levar sua mensagem ao grande público.

Hoje, a internet tornou-se importante aliada para movimentos contra-hegemônicos. Através das mídias sociais, é possível levar a informação a um maior número de pessoas, fato que não ocorre com a mesma facilidade em outros meios de comunicação marcados por interesses específicos, barreiras geográficas e vieses ideológicos que nem sempre convergem com os interesses desses movimentos sociais (e.g. rádio e redes de televisão). Portanto, é na internet que essas lutas têm encontrado um “palanque” de ampla visibilidade.

A partir dessas considerações, reconhecemos que um olhar crítico sobre o material produzido nesse tipo de ambiente tem o potencial de enriquecer a busca pelos diferentes discursos que se antagonizam com o modelo atual de cidade.

Assim, a partir dos particularismos encontrados na produção de curtas-metragens brasileiros sobre mobilidade urbana, tentaremos entender como diferentes grupos não-hegemônicos estão produzindo seu espaço de mobilidade na urbe. Este é nosso objetivo. Como aporte teórico, fazemos uso das ideias desenvolvidas por Lefebvre (2006), em *A produção do espaço*, mais especificamente na tríade espaço percebido, concebido e vivido, que são as dimensões necessárias para se compreender uma dada realidade espacial (ALVES, 2019).

Lefebvre (2006) chama de espaço concebido a dimensão espacial ligada às relações de produção, ao conhecimento, ao planejamento, à ordem instituída. Chama de espaço vivido aquele ligado ao lado clandestino e subterrâneo da vida social e à sua potência de subversão. E chama de espaço percebido a articulação entre as dimensões do vivido e do concebido. Assim, tal teoria trata-se de uma economia política do espaço, e não aborda de forma separada as dimensões econômica e política, teoria e prática (COSTA, 2003). É de uma práxis socioespacial que trata Lefebvre, um espaço urbano que é construído no seu uso e que subverte ao espaço abstrato imposto.

Selecionamos um *corpus* de pesquisa formado por oito curtas-metragens produzidos a partir de 2012, ano da publicação da Lei 12.587/2012, referente à Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Escolhemos a PNMU como marco por entendermos que, a partir dela, os diferentes sujeitos políticos a favor de uma nova distribuição do espaço público obtiveram materialidade jurídica para ancorar seus discursos. Afinal, em seu artigo segundo, a lei deixa claro que seu objetivo é contribuir para o acesso universal à cidade (BRASIL, 2012).

Para tratarmos o *corpus*, escolhemos para a análise fílmica um protocolo inspirado em proposta elaborada por Vanoye e Goliot-Lété (2002), que segue as etapas de descrição, decomposição, elementos de ligação e interpretação.

Mobilidades urbanas

No decorrer do tempo, como produto dos processos históricos e revoluções que culminaram numa ordem social pautada pela modernidade, isto é, o triunfo da racionalização em detrimento da subjetivação (TOURAINÉ, 1994), um modelo hegemônico de cidade baseado na automobilidade emergiu. Isto é, um planejamento urbano que concentra os deslocamentos urbanos apenas no automóvel, sendo as cidades planejadas e governadas apenas para aqueles que possuem automóveis (SHELLER; URRY, 2000). Hegemônico, então, no sentido dado por Laclau e Mouffe (2015) – ou seja, como prática que representa a articulação de diferentes identidades e subjetividades para constituírem e disseminarem determinada ordem social –, tal modelo se moldou para atender às demandas do modelo fordista e pós-fordista de produção e circulação (SHELLER; URRY, 2000). E as cidades passaram a ser, conforme Castells (2004), estruturadas e desestruturadas simultaneamente pelas lógicas concorrentes do espaço de fluxos e o espaço de lugares. Com os espaços de fluxos prevalecendo.

Com isso, as cidades foram se tornando não-lugares, ou seja, lugares sem identidade, relações e historicidade (AUGÉ, 2005). Conforme Rieth (1995), os não-lugares descortinam um mundo provisório e efêmero, apenas comprometido com o transitório e com a solidão. O rumo dos acontecimentos deixou sitiadas as funções cultural e social do espaço da cidade. O local de encontro e fórum social para os moradores foi reduzido, ameaçado ou progressivamente descartado (GEHL, 2013). E a mobilidade urbana como sistema de automobilidade se estabeleceu.

As externalidades geradas por tal sistema são inúmeras: espalhamento da cidade, altos índices de congestionamento, diferentes tipos de poluição (química, sonora, térmica, visual), acidentes, etc. Essa percepção da automobilidade como solução última para o transporte diário é dependente da perpetuação do mito do progresso tecnológico ilimitado, bem como das práticas e dos princípios colonialistas e militaristas, enraizados do projeto tecnocultural (FURNESS, 2013). Ou seja, numa cultura baseada na ideia de que as soluções tecnológicas devem guiar cegamente as decisões públicas. Onde, por exemplo, problemas urbanos oriundos do uso de uma tecnologia (como o excesso de carros) devem ser solucionados através de novas tecnologias (a construção de novas rodovias).

Para Urry (2010), a mobilidade deve ser entendida num sentido horizontal e ser aplicada a uma variedade de atores humanos e não-humanos. A mobilidade, podemos assumir, possui dois subsistemas que a produzem: um técnico e outro social (CRESSWELL, 2006). No âmbito técnico, há dois temas a serem atacados: a *estrutura* e os *meios*. Já no âmbito social, são os *significados* da mobilidade que precisam ser repensados. Portanto, ressignificações seriam necessárias nos dois âmbitos para transformar a mobilidade urbana.

A estrutura para a mobilidade é formada pelas infraestruturas viárias e demais logradouros públicos, inclusive ferrovias, hidrovias e ciclovias; estacionamentos; terminais, estações e demais conexões; pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

sinalização viária e de trânsito; equipamentos e instalações; e instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações (BRASIL, 2012). Os meios ou modos mais discutidos dentro das questões de mobilidade urbana são os de transporte público, os motorizados individuais (e.g. automóvel) e os não-motorizados (e.g. pedalar e caminhar).

Quanto aos significados, a polissemia da mobilidade é evidente. Por um lado, a mobilidade pode assumir diferentes significados como progresso, liberdade, velocidade, oportunidade, modernidade, poder, resistência, ideologia, sobrevivência, desvio, entre outros (CRESSWELL, 2006; JENSEN, 2011; SHELLER; URRY, 2000). Boa parte destes significados são reificados como forma de sustentar o modelo hegemônico vigente. Não é difícil observar que defensores da automobilidade se prendem ao significado de mobilidade como progresso, oportunidade, velocidade, modernidade e liberdade.

Sob tais argumentos, o carro, por exemplo, vira símbolo de status social, de conforto, de individualidade, de riqueza de uma nação, de geração de empregos. Torna-se, portanto, a “solução” para os problemas enfrentados por uma nação. Há, ainda, a mobilidade como poder, como controladora do ir e vir dos corpos. Isto porque a forma como a mobilidade é planejada, vivida e representada pode contribuir para moldar nossas emoções, desejos e vontades (JENSEN, 2011). Logo, quem controla a mobilidade terá poder sobre quem a usa.

Por outro lado, alguns significados já surgem como resposta aos sentidos hegemônicos tão propagados. Mobilidade, agora, também aparece como ideologia, como resistência, como reconhecimento de sua importância para a sobrevivência de determinados estratos sociais, como comportamento desviante e como direito à cidadania. Junto a esses significados, ações, políticas e recomendações vão sendo construídas em busca de uma mobilidade urbana sustentável que consiga readequar o sistema vigente.

Algumas medidas mitigadoras dos impactos negativos do atual modelo de mobilidade já estão sendo tomadas. São exemplos, de acordo com Barczak e Duarte (2012), políticas de taxação viária, taxação de estacionamento, impostos sobre veículos, impostos sobre combustíveis, subsídios ou compensações financeiras, padrões de emissão veicular, restrição física de veículos, gestão de tráfego, reordenamento territorial, novo urbanismo, campanhas de sensibilização, inovações menos poluentes nos veículos, entre outras. Além dessas, segundo Boareto (2003), é preciso ações para não gerar necessidade de viagens motorizadas, desenvolvimento dos meios não motorizados de transporte, proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência, priorização efetiva do transporte coletivo e inserir tais temas na pauta política.

Das estratégias acima, o novo urbanismo surge como uma alternativa ao planejamento dos complexos cenários urbanos. O novo urbanismo é uma filosofia de planejamento que funde um reconhecimento da cultura urbana e história, com uma ênfase em fazer conexões humanas e físicas, estimular a participação do público nos assuntos cívicos, e melhorar o espaço de domínio público (BRAY, 1993). Como ele aumenta a interação social em espaços públicos, seus padrões de rua e misturas de uso do espaço oferecem muitas vantagens, especialmente para pedestres e ciclistas; contudo, é válido salientar que elas não geram, sozinhas, um senso de comunidade, o qual depende de interesses compartilhados, crenças e histórias (ELLIS, 2002).

De acordo com Gehl (2013), ao longo da história, o espaço da cidade funcionou como ponto de encontro em vários níveis. A cidade era onde se realizavam manifestações de religiosidade, de poder, festividades e castigos públicos – tudo acontecia à vista do público. No entanto, gradativamente, as forças do mercado e as tendências arquitetônicas mudaram seu foco, saindo de inter-relações e espaços comuns da cidade para os edifícios individuais, que, durante o processo, tornaram-se cada vez mais isolados, autossuficientes e indiferentes.

Por isso, há defesa por cidades que privilegiem a dimensão humana. Na cidade para pessoas, sustentabilidade, segurança, confiança, democracia e liberdade de expressão são conceitos-chave para descrever perspectivas vinculadas à cidade como local de encontro (GEHL, 2013). Assim, uma das alternativas lançadas como resposta aos problemas de mobilidade urbana da cidade moderna refere-se ao seu retorno como lugar de encontro. Uma forma de planejamento urbano para ressignificar os espaços de fluxos da cidade hegemônica.

Caminhos teórico-metodológicos

A produção do espaço em Lefebvre

Iniciamos nosso trajeto de trabalho tratando da teoria da produção do espaço de Lefebvre (2006), publicada, em sua primeira edição, no ano de 1974. Já nas primeiras páginas, o autor mostra que é preciso reconhecer que o conceito de espaço reúne o mental e o cultural, o social e o histórico, em resposta à proliferação de espaços racionalmente calculados.

O espaço, no pensamento de Lefebvre, “é para ser entendido em um sentido ativo como uma intrincada rede de relações que é produzida e reproduzida continuamente” (SCHMID, 2012, p. 104). Ele repudia o caráter alienante da pretensão de tornar os problemas urbanos em questões meramente administrativas, técnicas, científicas, o que fortalece o fato de serem mais objetos do que sujeitos do espaço social, fruto de relações econômicas de dominação e de políticas urbanísticas, por meio das quais o Estado ordena e controla a população (TELÉSFORO, 2011). Em outras palavras, o espaço social não existe em si mesmo; ele é produzido (SCHMID, 2012). Foram considerações como essas que nos levaram a utilizar essa teoria para analisar o espaço produzido por discursos não-hegemônicos que pensam a condição urbana das metrópoles brasileiras.

Segundo D’Almeida (2011), Lefebvre não reifica o espaço, e sim o torna dialético como produto-produtor, numa teoria unitária que reúne os espaços físico, social e mental, com base na análise da relação intrínseca entre forma e conteúdo. De acordo com Schmid (2012), que é corroborado por Araújo (2012), a chave para a teoria de Lefebvre é a compreensão de que a produção do espaço pode ser dividida em três dimensões (i.e. percebido, concebido e vivido) – em interação e negação –, dialeticamente interconectadas.

Ao tratar da primeira dimensão, Lefebvre (2006, p. 65) explica que a *prática espacial* de uma sociedade “se descobre decifrando seu espaço. Ela associa estreitamente, no espaço percebido, a realidade cotidiana (o emprego do tempo) e a realidade urbana (os percursos e redes ligando os lugares do trabalho, da vida ‘privada’, dos lazeres)”. Assim, corrobora Schmid (2012, p. 103), “o espaço tem um aspecto perceptível que pode ser apreendido por meio dos sentidos. Essa percepção constitui um componente integral de toda prática social. Ela compreende tudo que se apresenta aos sentidos”. Logo, inspirando-nos na dimensão da

prática espacial de Lefebvre, o *espaço percebido*, em nossas análises, será aquele que se apresenta sensorialmente aos sujeitos.

Sobre a segunda dimensão, as *representações do espaço*, Lefebvre (2006, p. 66) explica: “as representações do espaço, ou seja, o espaço concebido, aquele dos cientistas, dos planejadores, dos urbanistas, dos tecnocratas ‘retalhadores’ e ‘agenciadores’, de certos artistas próximos da cientificidade”. Para ele, as concepções do espaço levariam a um sistema de signos verbais, elaborados intelectualmente, que definiriam como o espaço deve ser. Schmid (2012) explica que nessa dimensão o espaço não pode ser percebido como tal sem antes ter sido concebido em pensamento, ou seja, a junção de elementos para formar um “todo” que é considerado como espaço presume pensamento prévio. Portanto, consideraremos o *espaço concebido* como aquele previamente planejado por quem detém o poder de produzi-lo.

Finalmente, a terceira dimensão é esclarecida por Lefebvre (2006, p. 66) da seguinte forma: “os espaços de representação, ou seja, o espaço vivido através das imagens e símbolos que o acompanham, portanto, espaço dos ‘habitantes’, dos ‘usuários’, mas também de certos artistas e talvez dos que descrevem e acreditam somente descrever”. Segundo o autor, esses espaços de representação levariam, por sua vez, a sistemas de símbolos e signos não verbais que a imaginação tenta modificar e delas se apropriar. Para Schmid (2012, p. 103), tal dimensão “significa o mundo assim como ele é experimentado pelos seres humanos na prática de sua vida cotidiana”. Desse modo, o *espaço vivido* será então aquele com valor de uso, fabricado no cotidiano de quem o produz, nas suas vivências.

Lefebvre (2006, p. 68) adverte, entretanto, que essa triplicidade (percebido/concebido/vivido) perde seu alcance se for vista como um “modelo” abstrato. O autor argumenta que se ela não apreende o concreto, lhe resta uma importância apenas reduzida de uma mediação ideológica entre tantas outras. Por isso, é “imprescindível que o vivido, o concebido, o percebido sejam reunidos, de modo que o ‘sujeito’, o membro de determinado grupo social, possa passar de um ao outro sem aí se perder”. Ou seja, o indivíduo possa concretamente viver o espaço que ajuda a conceber, tendo a percepção dos impactos dessa ação sobre tal espaço. Em resumo, uma maneira de construção espacial não alienada.

Assim, após os aportes teóricos básicos de nosso estudo serem apresentados, partimos agora para descrever nosso modelo de análise fílmica.

Análise fílmica

Considerando que o ambiente virtual se caracteriza pela sua pluralidade de conteúdo, escolhemos analisar os discursos contidos em filmes, já que oferecem um registro restrito, mas poderoso das ações temporais e dos acontecimentos reais, concretos e materiais (LOIZOS, 2002). Por consequência, esses dados multimídia trazem um discurso mais acessível, ao combinarem imagem, movimento e texto com o intuito de transmitir uma mensagem.

O audiovisual irá constituir uma voz própria, a partir da conjunção de vozes, que irão produzir um significado que traduz o ponto de vista, apresentando determinado argumento ou defendendo alguma causa (MOMBELLI; TOMAIM, 2014). Conforme Martín-Barbero (2003, p. 21), um discurso “não é um mero instrumento passivo na construção do sentido que tomam os processos sociais, as estruturas econômicas ou os conflitos políticos”.

Sabendo que, como nos apresenta Kellner (2001, p. 123), cada artefato cultural sempre tem cunho ideológico, mas alguns “tentam cativar o maior público possível” tratando

diversos temas ao mesmo tempo, escolhamos trabalhar com análise fílmica de curtas por estes serem diretos e específicos sobre o que querem transmitir. Afora que, depois de produzidos, podem ser utilizados por terceiros para fortalecimento de um discurso, como, por exemplo, através de seu compartilhamento em páginas de ativismo.

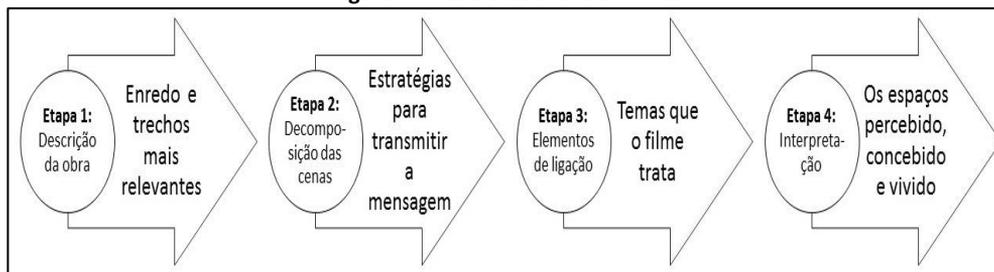
É comum observar em todas as obras que tratam de análise fílmica que não há um modelo universal de análise a ser seguido. Cada autor, normalmente, adapta o próprio modelo de outrem a fim de melhor atender a seu objeto de pesquisa. Mombelli e Tomaim (2014, p. 1-2), por exemplo, afirmam que, “por se tratar de um método interpretativo que não possui uma fórmula única a ser seguida, é preciso criar o próprio caminho, desenvolver categorizações que darão embasamento para que a análise não seja uma interpretação vã”. Aqui não faremos diferente. É importante reconhecer também que, conforme Rose (2002), em todo passo do processo de análise de materiais audiovisuais, há o transladar, o que implica em decisões e escolhas. Logo, haverá sempre alternativas viáveis às escolhas concretas feitas, e aquilo que é deixado de fora é tão importante quanto o que permanece.

A análise fílmica é prática que procede de um dado objetivo situado em um contexto, compreendendo a narrativa do filme e a sua composição enquanto produto final (VANOYE; GOLIOT-LÉTÉ, 2002; MOMBELLI; TOMAIM, 2014). Para Vanoye e Goliot-Lété (2002, p. 15), “analisar um filme ou fragmento é, antes de mais nada, decompô-lo em seus elementos constitutivos. É despedaçar, descosturar, desunir, extrair, separar, destacar e denominar materiais que não se percebe isoladamente ‘a olho nu’”. Os autores sugerem uma análise em duas etapas: descrição e estabelecimento de elementos de ligação para interpretação.

Na primeira etapa, parte-se, portanto, do texto fílmico para desconstruí-lo e obter um conjunto de elementos distintos do próprio filme. Através dessa etapa, o analista adquire um certo distanciamento do filme. A segunda etapa consiste em estabelecer conexões entre esses elementos isolados, em compreender como eles se associam e se tornam cúmplices para fazer surgir um todo significativo. O analista traz algo ao filme à sua maneira. Porém, os limites dessa criação são restritos. O analista deve respeitar a obra e não tentar reconstruir o filme (VANOYE; GOLIOT-LÉTÉ, 2002).

Para analisarmos como o espaço de mobilidade foi produzido nos curtas, criamos um protocolo de análise inspirado nas etapas de Vanoye e Goliot-Lété (2002). Dividimos as duas etapas em quatro, para melhor visualizar nossas análises. Assim, conforme a Figura 1, a primeira etapa foi dividida em descrição e decomposição, e a segunda, em elementos de ligação e interpretação.

Figura 1. Modelo de análise fílmica



Fonte: Elaboração dos autores.

Seguindo essas etapas, extraímos de cada curta os pontos principais que representassem questões que versassem sobre mobilidade urbana e que estivessem contidas em nosso referencial. Cada curta foi, então, interpretado em vias de se encontrar o espaço percebido, o espaço concebido e o espaço vivido que versem sobre uma ou mais categorias.

Corpus de pesquisa

Um *corpus* de pesquisa é um conjunto de fontes linguísticas que geram as evidências significativas – produzem efeitos – para o estudo de determinados fenômenos (MELLO; SÁ, 2006). Como nosso trabalho se trata de uma análise fílmica, buscamos encontrar tais evidências significativas em uma quantidade representativa de curtas sobre mobilidade urbana. Representatividade que, em pesquisas qualitativas como esta, é um princípio que merece atenção (BAUER; AARTS, 2002; PAIVA JUNIOR; LEÃO; MELLO, 2011) e que buscamos atender a partir das decisões adotadas nas escolhas das obras para tornar viável a realização de uma análise sobre curtas de mobilidade urbana. Cabe ressaltar que nossa seleção, embora representativa, não deixa de ser reducionista, pois é preciso reconhecer que muito material de boa qualidade ficou de fora. Explicamos, então, como chegamos ao nosso *corpus*.

Primeiro, partimos de uma matéria vinculada no site *Mobilize* (RIBEIRO, 2015), portal especializado em mobilidade urbana sustentável, em setembro de 2015. A matéria sugeria 40 títulos sobre o tema de mobilidade urbana. Desses, retiramos os produzidos fora do Brasil, os brasileiros produzidos antes da publicação do PNMU em 2012 e os com mais de cinco minutos. Nos restaram dez vídeos. Destes, selecionamos cinco de conteúdo mais diversos, para evitar saturação prévia do conteúdo. Em seguida, complementamos esses cinco com os três vencedores do Concurso de Curta-Metragem Mobilidade Urbana, promovido em 2015 pelo Instituto CCR – pertencente à antiga Companhia de Concessões Rodoviárias e atual Grupo CCR – e pelo *Portal Tela BR* (TELABR, 2015). Chegamos, enfim, a oito curtas, dispostos na Tabela 1.

Tabela 1. Lista de curtas analisados neste artigo

Filme	Direção	Ano	Duração	Link
<i>Caminhando com Tim Tim</i>	Genifer Gerhardt e Tiago Expinho	2014	4'29"	https://www.youtube.com/watch?v=UU5-hkBH2rw
<i>No Caminho do Bem</i>	João Lucas	2013	3'25"	https://www.youtube.com/watch?v=cHIAg2IAQa0
<i>Rua dos Sonhos</i>	Rua Filmes e GreenpeaceBR	2014	2'21"	https://www.youtube.com/watch?v=tVCMf3otDlc
<i>Eu NÃO SOU o Trânsito</i>	Diogo Louzada	2012	2'05"	https://www.youtube.com/watch?v=hgQNC6wydEs
<i>Pessoas Cinzas</i>	Marcelo Martins Santiago	2015	3'43"	https://www.youtube.com/watch?v=lgTKIthkX20
<i>Se Essa Rua, Se Essa Rua...</i>	Paula Vanina Cencig	2015	3'43"	https://www.youtube.com/watch?v=df37Q_Eqj60
<i>175P</i>	Vinícius Rolim	2015	3'43"	https://www.youtube.com/watch?v=NiTgEYB_dHg
<i>A Evolução dos Transportes</i>	Diana Sampaio e Elvio Cavalcante	2012	3'18"	https://www.youtube.com/watch?v=nGG3rQeZhkY

Fonte: Elaboração dos autores.

Analizando os curtas de mobilidade

Para Johnson (2004), a leitura formal de um texto tem que ser tão aberta quanto possível, identificando posições preferidas ou quadros de referência preferenciais, mas também leituras alternativas e quadros de referência subordinados, mesmo que esses possam ser discernidos apenas como fragmentos ou como contradições nas formas dominantes. Tentamos aqui manter essa postura.

Entretanto, conforme Mello, Marçal e Fonsêca (2009), contar um filme é fazer uma interpretação, uma decodificação por parte de quem conta. Logo, nosso objetivo nesta análise é explorar os curtas de forma a interpretá-los, mantendo a mente aberta às infinitas possibilidades de interpretação que uma obra proporciona a quem a vê, reconhecendo que partes que deixamos de lado são tão importantes quanto as que utilizamos e que nossa interpretação levará a possíveis reducionismos.

Para cada curta, construímos um quadro-resumo, apresentando as etapas de análise. Colocamos cada curta em uma subseção para facilitar a visualização e a leitura.

***Caminhando com Tim Tim* (2014), de Genifer Gerhardt e Tiago Expinho**

Este vídeo foi produzido em Porto Alegre, em 2014, e já tinha alcançado 1 milhão de visualizações na rede social de sua realizadora Genifer Gerhardt, até janeiro de 2016. Narrado pela mãe do protagonista, um garotinho de um ano e meio, e com a câmera posicionada sempre à altura do olhar da criança, o filme acompanha uma das muitas caminhadas que Tim Tim faz até a casa de sua avó e os encontros estabelecidos por ele até chegar lá. O Quadro 1 apresenta nossa análise.

Quadro 1. Análise de *Caminhando com Tim Tim*

Etapa 1. Descrição da obra

A obra inicia com a tela escura e a mãe de Tim Tim chamando-o para ir à casa da avó. Aparece a fachada da casa, e uma música lúdica em acordeom se inicia. A câmera é posicionada para sempre acompanhar o trajeto pelo ângulo de visão do garoto, que, por sua vez, enquanto caminha por conta própria, vai descobrindo coisas das calçadas durante o percurso. A narração, em off, da mãe, que vai se revezando com o acordeom, então apresenta o trajeto sob seu ponto de vista e sob o ponto de vista de Tim Tim (“*Para mim: calçada, ferragem, mercadinho, chegou. Para Valentim: pedrinhas, árvores...*”). Em seguida, a mãe mostra os quatro encontros que o próprio Tim Tim estabeleceu durante seu percurso: Seu João, morador de rua e flanelinha; Jorge, guardador de carros do restaurante da esquina; o homem do mercadinho e os três senhores do almoxarifado do hospital. A cada encontro, a mãe explica a relação que o garoto criou com seus amigos e o que ela tem aprendido com isso: “*Valentim tem me ensinado sobre os caminhos e que o tempo é senhor de delicadezas, desafios e novidades constantes e intermináveis*”. A câmera segue sempre mais próxima ao chão, aproximando o público do mundo percebido de Tim Tim. O garoto chega, então, à casa da avó, dá uma última olhada para a rua e a porta se fecha. A mãe finaliza: “*Valentim tem me ensinado que [...] o chegar não é mais valioso que a andança e o encontro é precioso e necessário*”.

Etapa 2. Decomposição das cenas

O vídeo é quase um plano-longo. Sua narrativa acompanha o trajeto do garoto demarcado pelos quatro encontros ocasionados. A música procura se aproximar de um tom lúdico, suave, educativo. Por diversos momentos, Tim Tim para durante o trajeto para experimentar os elementos contidos nas calçadas, como pedrinhas e plantas. Nesses momentos de descoberta, a câmera também para, quebrando o ritmo da caminhada. A mãe só segura a mão da criança em momentos estratégicos, como ao atravessar ruas; no resto, o menino segue livre para vivenciar seu percurso.

Etapa 3. Elementos de ligação

A função social das calçadas e do caminhar; a liberdade para se mover; a transgressão do reconhecimento do outro; a vivência do espaço público.

Etapa 4. Interpretação

O percebido: as calçadas como lugar de permanência, e não só de passagem.

O concebido: as calçadas como opção de deslocamento.

O vivido: um ambiente de liberdade, encontros e descobertas.

Fonte: Elaboração dos autores.

***No Caminho do Bem* (2014), de João Lucas**

Dirigido por João Lucas e rodado no Recife, em 2013, este é o vídeo mais visualizado (foram mais de 2.500 visualizações até janeiro de 2016), entre os dez que compõem o projeto *É Por Aí* (que trata sobre mobilidade e transporte público na cidade do Recife), disponibilizados no YouTube. No vídeo, um motorista de ônibus, que também é ciclista, fala sobre a relação no trânsito entre ônibus e bicicletas, principalmente do respeito entre ambos os modais. O Quadro 2 mostra nossa análise.

Quadro 2. Análise de *No Caminho do Bem*

Etapa 1. Descrição da obra

Após a animação de abertura do projeto, vemos um senhor com blusa branca, crachá e uma bicicleta, saindo, pela manhã, de algum bairro periférico para ir trabalhar. Seu nome: Djalma José. A trilha sonora se inicia. Ele encontra um colega, e ambos seguem juntos para o trabalho, pedalando pelas ruas do Recife. Ele chega ao seu destino, e é aí, então, que descobrimos que ele é motorista de ônibus. Então, o motorista explica sua escolha: *“Esse percurso fazemos em 30 minutos, se fossemos procurar um outro meio de transporte, levaríamos um tempo maior”*. A câmera foca, então, no bicicletário da empresa, com várias outras bicicletas, e o motorista explica: *“Boa parte dos funcionários estão usando a bicicleta como meio de transporte e nós incentivamos os outros a também utilizar”*. A cena é cortada e vemos o motorista em serviço, sua rotina e a rotina da cidade à sua volta (*“No trânsito, todos têm que se respeitar.”*). A câmera mostra o ônibus e um ciclista parando para um pedestre atravessar uma faixa. Somos apresentados, então, ao que parece ser a mensagem principal do vídeo: *“O ônibus e a bicicleta têm que se respeitar; tem espaço para os dois...”* o vídeo segue mostrando a rotina dos motoristas, intercalando com Djalma, argumentando sobre sua convivência no trânsito com outros ciclistas (*“O maior tem que cuidar do menor, [...] vemos acidentes bobos por aí que podiam ser evitados...”*). No fim, ele explica que, mesmo podendo não pagar passagem, prefere a bicicleta. E finaliza: *“Na bicicleta, você não vê a natureza, você é a natureza”*. O curta encerra com Djalma pedalando de volta para casa.

Etapa 2. Decomposição das cenas

Narrando o dia de trabalho de um motorista de ônibus que se desloca de bicicleta, o vídeo usa de estratégia retórica do contraste para chamar a atenção do público sobre a necessidade de coexistência entre ambos os modais. Durante o filme, diversas cenas, pontuadas por uma trilha sonora reconfortante, vão indicando como isso pode acontecer: o bicicletário da empresa; uma ultrapassagem segura; o capacete de ciclista pendurado no ônibus. Além disso, o vídeo também advoga a favor do modal da bicicleta, em outras cenas: o motorista fala que, de bicicleta, chega mais rápido ao trabalho, mesmo que não apareça, em seu percurso, algum congestionamento; Djalma mostra que, mesmo tendo outras opções, prefere a bicicleta.

Etapa 3. Elementos de ligação

Exaltação a modais mais sustentáveis: ônibus e bicicleta; convivência pacífica no trânsito; integração modal; bicicleta como modal de transporte rápido.

Etapa 4. Interpretação

O percebido: as vias do trânsito com espaço para coexistência de vários modais.

O concebido: a bicicleta como um veículo de transporte.

O vivido: a bicicleta como integradora do homem com a natureza.

Fonte: Elaboração dos autores.

***Rua dos Sonhos* (2014), de Rua Filmes e Greenpeace Brasil**

Trabalho produzido pela Rua Filmes para o Greenpeace Brasil, para a Semana da Mobilidade de 2014. *Rua dos Sonhos* possui mais de 27 mil visualizações na principal rede social da entidade e parte da premissa de que uma rua boa para crianças é boa para todo mundo. Por isso, ouve, de um grupo de crianças, como seria a rua de seus sonhos. O Quadro 3 detalha nossa análise.

Quadro 3. Análise de *Rua dos Sonhos*

Etapa 1. Descrição da obra

O filme parte de uma premissa simples: várias crianças respondem sobre como seria sua rua dos sonhos. Com uma trilha sonora lúdica ao fundo, a narrativa vai acompanhando a opinião das crianças e intercalando cenas em que elas aparecem brincando no que aparenta ser um parque ou praça pública. Assim, as opiniões vão surgindo: “*Eu acho que a rua é um espaço longo onde os carros andam e só serve para eles andarem...*”; “*...o que eu mais gosto é de brincar na rua*”; “*...a rua dos meus sonhos tem mais plantas, mais árvores e mais flores...*”; “*que não seja como as outras tão agitadas*”. No fim do vídeo, aparece a mensagem sobre um fundo rosa dividindo a tela: *Quando uma rua é boa para as crianças, é boa para todo mundo. Com a mobilidade urbana também é assim.*

Etapa 2. Decomposição das cenas

O filme segue sua narrativa com uma configuração retórica bem discernível, com as crianças dizendo o que queriam para sua rua dos sonhos. A trilha sonora e a fotografia escolhidas evocam a felicidade que um piquenique proporciona. Enquanto as crianças fazem desenhos sobre o trânsito, outras imagens são adicionadas ao vídeo para reforçar as ideias a serem transmitidas. Além disso, a maioria dos desenhos que as crianças estão fazendo são de pessoas e da natureza.

Etapa 3. Elementos de ligação

Repensar a distribuição do espaço urbano; rever a lógica de progresso e modernidade baseada na automobildade; resgatar o uso do espaço público pelas crianças; foco nas pessoas.

Etapa 4. Interpretação

O percebido: que as ruas seriam melhores se fossem construídas e pensadas para as crianças.

O concebido: modelo urbano voltado para as pessoas.

O vivido: a rua como espaço de recreação, de imaginação, de brincadeiras.

Fonte: Elaboração dos autores.

Eu NÃO SOU o Trânsito (2012), de Diogo Louzada

Este curta foi dirigido por Diogo Louzada, em 2012. De acordo com um dos narradores, a ideia surgiu depois de ler na internet a frase que diz: *Você não está no trânsito, você é o trânsito*. O autor do vídeo começou, assim, a refletir sobre o problema do entupimento das ruas e do esvaziamento do espaço público, causado pelo excesso de carros. O curta foi premiado em um concurso mundial da Siemens sobre sustentabilidade, ainda em 2012 (CAVALCANTI, 2015). No Quadro 4, apresentamos nossa análise.

Quadro 4. Análise de *Eu NÃO SOU o Trânsito*

Etapa 1. Descrição da obra O curta se inicia com dois personagens narrando sua saída para o trabalho, ao som de uma trilha alegre, que acompanha todo o vídeo. O primeiro sai a pé, e logo em seguida aparece a seguinte mensagem em letras garrafais: “Eu não sou o trânsito”. O segundo sai para o trabalho de carro, e, da mesma forma, aparece a seguinte mensagem: “Eu sou o trânsito”. A câmera volta a acompanhar o primeiro narrador que avisa: “O caminho é meio longo, mas eu vou ouvindo música, e fica tranquilo”. A câmera vai para o segundo narrador, que, preso em um congestionamento, resmunga: “Lento pra caramba”. Cenas são alternadas entre ambos os narradores. O primeiro, sempre em movimento, e o segundo, sempre parado. Então, o primeiro chega antes ao trabalho que o segundo, e explica: “Eu sempre vou a pé para o trabalho e sempre chego com a cabeça mais leve... E eu comecei a reparar nas pessoas presas no trânsito. Fica cada um no seu carro achando que só ele precisa ir a algum lugar e que está todo mundo atrapalhando, quando na realidade está todo mundo querendo chegar em algum lugar... Nesse sentido, eu acho que esse hábito que desenvolvi ajuda bastante o planeta”. E depois de enumerar algumas ações para melhorar o trânsito, ele conclui: “As pessoas precisam entender que a soma delas que causa o trânsito”. No fim, voltam as letras garrafais: “Você não está preso no trânsito, você é o trânsito”.
Etapa 2. Decomposição das cenas Como estratégia retórica de simetria inversa, o curta tenta defender sua posição mostrando as diferenças enfrentadas por dois jovens, com idade, condição social e até aparência semelhantes – embora o segundo pareça estar mais estressado –, que optam por diferentes modais de transporte para irem ao trabalho. Um terceiro personagem se faz presente no curta: o congestionamento. Ele é usado de contraponto ao narrador, que prefere caminhar e está sempre em movimento e serve de ilustração para o que prefere dirigir e está quase sempre parado.
Etapa 3. Elementos de ligação Revelar o esgotamento do modelo de automobilidade; necessidade de mudança de hábitos; incentivo ao modal “a pé”; crítica à individualidade do automóvel; repensar a distribuição espacial para favorecer a mobilidade a pé.
Etapa 4. Interpretação O percebido: caminhar é melhor para si e para o ambiente urbano. O concebido: esgotamento do uso do carro nas cidades. O vivido: caminhar pela cidade proporciona um olhar diferenciado sobre seus problemas.

Fonte: Elaboração dos autores.

***Pessoas Cinzas* (2015), de Marcelo Martins Santiago**

Em 2015, O Instituto CCR e o *Portal Tela BR* promoveram um concurso cultural intitulado Concurso de Curta-Metragem Mobilidade Urbana, que recebeu vídeos inéditos, com duração entre um e três minutos, nos gêneros ficção, documentário ou animação, e que abordavam o tema “mobilidade urbana” (TELABR, 2015).

O primeiro colocado no concurso foi Marcelo Martins Santiago, do Rio de Janeiro, com o curta *Pessoas Cinzas*, que traz um olhar poético sobre a mobilidade urbana planejada para a velocidade das máquinas.

Embora os filmes do concurso ainda não tenham chegado ao grande público, achamos por bem incluir os três vencedores em nossas análises. No Quadro 5, mostramos a análise realizada para o primeiro colocado. Os outros dois são analisados na sequência.

Quadro 5. Análise de *Pessoas Cinzas*

Etapa 1. Descrição da obra O narrador vai nos falando de seu dia, em off, enquanto as imagens em tom cinza e desfocadas vão apresentando o que ele vê em um trem em movimento. Não chegamos a ver nenhum rosto, apenas corpos de passagem. Ele inicia: <i>“Já vi que o vento que voa lá fora aqui dentro pode derrubar o vaso de flores. Um vaso quebrado pode ser mais profundo que um inteiro? Fechei o caderno de poemas e guardei na mochila. Não estava bem para ler aquilo agora. Maria, quando me mandou embora, hoje de manhã, me disse a seguinte frase: ‘Eu vou pegar teus poemas e vou forrar o chão para pintar a casa’. Uma jovem lá fora espera o trem chegar angustiada porque vai se encontrar a qualquer momento com um rapaz que conheceu pelo Facebook. Esse rapaz está perto de mim, usa um perfume suave e carrega no colo um presente embrulhado num papel estampado com girassóis. As flores me lembraram Maria. Tem uma senhora sentada aqui do lado com um olhar moribundo; fico fugindo do olhar dela. Ela disse que hoje iria fazer a primeira visita ao filho na detenção. ‘Já almocei! Não quero essa migalha’, o filho disse à mãe, quando chegou o momento do encontro. Voltei minha mente para o vagão, avistei um senhor de chapéu, pensando sobre o voo do passarinho, sobre a chuva, sobre a saudade do Piauí. As pessoas estão sempre em movimento [a tela pausa em desconhecidos na plataforma esperando pelo trem]. Esse alguém deve estar atrasado [a tela pausa novamente]. Essa mulher está pensando em alguém [a tela pausa mais uma vez]. Essa jovem me lembrou Maria [a tela pausa pela última vez e o curta acaba]”</i> .
Etapa 2. Decomposição das cenas As imagens aparecem em cinza para mostrar algum estranhamento. Até mesmo quando a imagem é pausada, as pessoas sempre aparecem desfocadas. Não há faces, só vultos. A narração em off reforça a ideia que o narrador é apenas mais um ali. As personagens que vão sendo citadas pelo narrador reforçam uma ideia de carência, seja social ou econômica: a jovem, a mãe do detento, o nordestino com saudade de sua terra.
Etapa 3. Elementos de ligação Crítica à modernidade, à velocidade e à individualidade; lugares para passagem.
Etapa 4. Interpretação O percebido: a modernidade acelerada produz esvaziamento de sentidos e estranhamento. O concebido: as pessoas estão sempre em movimento. O vivido: o metrô como um não-lugar, servindo apenas ao fluxo.

Fonte: Elaboração dos autores.

Se Essa Rua, Se Essa Rua... (2015), de Paula Vanina Cencig

Segunda colocada no Concurso de Curta-Metragem Mobilidade Urbana, de 2015, esta animação realizada no Rio Grande do Norte, de Paula Vanina Cencig, aborda de forma minimalista o poder transformador que pequenas atitudes podem causar nas cidades. Nossa análise é apresentada no Quadro 6.

Quadro 6. Análise de *Se Essa Rua, Se Essa Rua...*

Etapa 1. Descrição da obra Em formato de animação, sem falas e com uma trilha sonora de acordes leves de violão, a personagem é apresentada. Ela caminha em uma paisagem branca. Seu cabelo azul começa a crescer até virar um rio. Do rio, um pescador retira um sapato novo. Na cena seguinte, vemos a protagonista caminhando pela cidade, ainda branca e usando o sapato pescado. Prédios cinzas começam a aparecer. Aparecem também carros. E a poluição produzida por eles impregna a personagem. Ela entra em seu prédio, chega em seu apartamento e vai tomar banho. Seu apartamento tem uma vivacidade colorida, que não se viu na cidade acinzentada, que ela acabara de deixar. Após o banho para retirar todas as impurezas trazidas da cidade, a protagonista sai para pedalar e leva consigo as flores que enfeitavam a entrada de seu apartamento. Enquanto pedala, ela vai

jogando suas flores pela cidade. As flores vão devolvendo o colorido à cidade e transformando carros em novos ciclistas; prédios, em árvores. No fim, ela volta a caminhar como na cena inicial, só que agora com os sapatos e sob um fundo azul onde aparece: “Se essa rua, se essa rua fosse nossa”.

Etapa 2. Decomposição das cenas

O curta utiliza uma estratégia retórica de sedução, fantasia. A cena do sapato vindo do rio alude ao fato de retirarmos da natureza o que consumimos. A sequência mostra que a relação homem-natureza está degradada e que mudanças de hábitos são necessárias (quando a personagem pedala, vai colorindo a cidade).

Etapa 3. Elementos de ligação

Crítica à modernidade; busca por uma relação boa entre homem e natureza; necessidade de mudanças de hábito.

Etapa 4. Interpretação

O percebido: a cidade está degradada pela automobildade.

O concebido: boa relação humano-natureza é necessária.

O vivido: mudanças de hábito transformam a cidade.

Fonte: Elaboração dos autores.

175P (2015), de Vinícius Rolim

Terceiro colocado no Concurso de Curta-Metragem Mobilidade Urbana, de 2015, o curta de Vinícius Rolim aborda de maneira intimista o transporte público paulistano. O Quadro 7 aponta nossa análise.

Quadro 7. Análise de 175P

Etapa 1. Descrição da obra

Com narração em off e uma trilha sonora, que simula som ambiente, uma personagem vai contando suas experiências, como passageira de uma linha de ônibus, ao mesmo tempo em que são mostradas imagens da linha em funcionamento, de seus passageiros desconhecidos, de seus motoristas e da cidade através das janelas dos ônibus. Ela narra coisas como a primeira vez que pegou o ônibus, como sua vida social se dava em torno dessa linha e como, depois de não mais utilizar a linha, percebeu como ela era parte da sua vida.

Etapa 2. Decomposição das cenas

No curta, a narração é combinada com cenas do dia a dia, de forma a aproximar o espectador da narradora. A linha específica não é mostrada, demonstrando ao público que poderia ser qualquer uma.

Etapa 3. Elementos de ligação

O transporte coletivo com função social; o meio de deslocamento molda a vida dos usuários.

Etapa 4. Interpretação

O percebido: o meio de deslocamento molda a vida de seus usuários.

O concebido: o transporte coletivo como mais que um simples meio de deslocamento.

O vivido: transporte coletivo como lugar de identificação entre usuário e a cidade.

Fonte: Elaboração dos autores.

Evolução dos Transportes (2012), de Elvio Cavalcante

A animação *A Evolução dos Transportes* foi desenvolvida em parceria com a Prefeitura de São Paulo, em 2012, e trata de refletir sobre o trânsito da cidade e sobre o papel que o automóvel e o transporte público exercem. Segundo a roteirista da animação, Diana Sampaio, a ideia era propor o debate sobre a questão do trânsito na cidade, através de uma linguagem descontraída, mas ao mesmo tempo embasada por números, pesquisas e estatísticas (RIBEIRO, 2015). O Quadro 8 indica nossa análise sobre o vídeo.

Quadro 8. Análise de *Evolução dos Transportes*

Etapa 1. Descrição da obra A animação começa com o narrador tratando dos primeiros meios de locomoção criados pelo homem, como a carroça. Aqui, a animação apresenta tons envelhecidos para combinar com a época das primeiras invenções. Conforme é mostrada a evolução dos meios de transporte, as cores e os movimentos da animação vão ficando mais vibrantes, e a trilha sonora, antes tímida, começa a ditar o ritmo da animação. O narrador vai apresentando dados do crescimento da cidade e da frota de veículos de São Paulo, enquanto a animação vai dando contornos à cidade em formação, com seus prédios, pontes e avenidas lotadas de automóveis. Isso tudo para reforçar o argumento principal: a necessidade de se pensar em outros meios de locomoção na cidade, principalmente do transporte coletivo. <i>“É preciso recuperar o espaço urbano que é direito de todos. Buscar fontes energéticas de origem não fóssil, desenvolver tecnologias que desperdicem menos energia... e priorizar o transporte das pessoas e não das máquinas”</i> . Ao fim, o narrador aponta que, hoje, a velocidade média do carro é menor do que a de carroças. E conclui: <i>“Podemos chamar isso de evolução? Viver em sociedade é compatibilizar o interesse individual com o bem-estar coletivo, ou repensamos esse modelo ou estaremos fadados a uma drástica mudança socioambiental”</i> .
Etapa 2. Decomposição das cenas Animação com retórica didática, explicativa e incitativa, muito semelhante a um spot publicitário. Como a própria roteirista já indicou, a animação usa uma linguagem descontraída, mas embasada por números, pesquisas e estatísticas. Como é possível observar a logomarca da prefeitura por diversos momentos, compreende-se que o vídeo pode também ter servido para angariar apoio às políticas de mobilidade urbana por ela implementadas, o que explica o teor didático do filme, mas não diminui a importância de sua mensagem.
Etapa 3. Elementos de ligação Priorizar transporte coletivo; devolver a função social das cidades; buscar tecnologias mais limpas e eficientes; espaço urbano é de todos.
Etapa 4. Interpretação O percebido: a modernidade trouxe mais malefícios do que benefícios. O concebido: é preciso que interesses individuais e bem-estar coletivo sejam compatíveis. O vivido: priorizar as pessoas e não as máquinas no planejamento da mobilidade.

Fonte: Elaboração dos autores.

A produção do espaço urbano: um olhar mais específico

Considerando os limites de espaço, mas buscando demonstrar nossas análises, acrescentamos uma versão mais detalhada de um curta analisado. Escolhemos o vencedor do Concurso de Curta-Metragem Mobilidade Urbana de 2015, promovido pelo Instituto CCR e pelo *Portal Tela BR: Pessoas Cinzas*, de Marcelo Martins Santiago.

A etapa 1, de descrição da obra, já apontamos no Quadro 5, no qual transcrevemos a fala do narrador e suas escolhas visuais para gravar o curta. Na etapa 2, de decomposição das cenas, contamos 10 cortes de cena que, somados, formam o filme. Eles estão todos em cor cinza e sempre mostrando objetos ou corpos em movimentos, seja o trem ou as pessoas. Os rostos dos transeuntes sempre estão desfocados, mesmo no último corte, quando a cena é pausada em quatro momentos. A ideia é que os indivíduos sejam reduzidos a vultos. Não somos apresentados à figura do narrador, e a câmera emula seu ponto de vista. O narrador apresenta diferentes histórias, as quais vai encontrando em seu trajeto: uma mãe que foi visitar o filho na cadeia, uma moça à espera de um encontro, um senhor com olhar distante e a sua própria relação com uma personagem Maria. Na cena final, entre pausas, ele afirma:

“As pessoas estão sempre em movimento. Esse alguém deve estar atrasado. Essa mulher está pensando em alguém. Essa jovem me lembrou Maria”.

Na etapa 3, de elementos de ligação, é possível visualizar elementos recorrentes na película. Primeiro, a impossibilidade de identificação do lugar. A estação de trem onde acontece a narrativa pode ser de qualquer grande cidade, não há elementos identitários (Figura 2). Em segundo, os vultos remetem à ideia de movimento: até quando paradas, as pessoas então entre lugares (partes 3, 5 e 6 da Figura 2), ou seja, estão presentes fisicamente, mas com preocupações de outros lugares (a casa, a cadeia, o encontro). Terceiro, não há pessoas se relacionando em cena; apenas indivíduos solitários em uma micromultidão (parte 2 da Figura 2). Quarto, em certos momentos, pessoas e estrutura se misturam: não é possível reconhecer claramente a presença humana (como demonstra a quarta parte da Figura 2). Dessa forma, os elementos presentes remetem a críticas à significados como velocidade e individualidade oriundos da modernidade, bem como aos não-lugares apontados por Augé (2005).

**Figura 2. Cenas aos 0’24”, 1’08”, 1’36”, 1’39”, 2’43” e 2’56”
do curta *Pessoas Cinzas* (2015), de Marcelo Martins Santiago**



Fonte: Reprodução.

Na etapa 4, de interpretação, acreditamos que o autor do curta percebe, no espaço da estação de trem, um lugar esvaziado, estranho a relações humanas, sem significados que não o deslocamento dos corpos resultante de uma modernidade acelerada. No curta, visualizamos um espaço concebido para o movimento dos corpos, de forma quase “maquínica”, com os objetos e as pessoas se misturando à paisagem. E, assim, o espaço vivido torna-se um não-lugar, que serve apenas para os fluxos, no qual a poesia trazida pelo narrador é estranha.

Algumas considerações

Com a análise realizada, é possível escrever que o espaço urbano de mobilidade construído nos vídeos selecionados é variado, mas consoante com as novas formas de se pensar a cidade sob uma lógica menos “maquínica” e mais humana. Contudo, alguns princípios e elementos puderam ser mais observados em nossas análises, sendo destacados a seguir.

Nas enunciações analisadas, foi possível identificar a existência de diferentes sujeitos que estão produzindo uma forma urbana alternativa e voltada para as pessoas. Nestes, as calçadas e as bicicletas são opções possíveis para os deslocamentos cotidianos. Contrapondo-se de forma crítica à realidade urbana distópica encontrada nas metrópoles brasileiras, as ruas são significadas como lugares de convivência, onde, por exemplo, as crianças podem brincar, aprender, descobrir o mundo, e não apenas um lugar de fluxos (CASTELLS, 2004) que tenda a se tornar um não-lugar (AUGÉ, 2005).

Os argumentos também apontam para um repensar e encurtar de distâncias, em que as pessoas possam vivenciar suas cidades enxergando com mais clareza seus problemas e possibilidades. Articulando as múltiplas concepções dos espaços urbanos a partir da tríade desenvolvida por Lefebvre (2006), podemos apontar que diferentes sujeitos estão produzindo seu espaço de forma a transformar a cidade em um modelo que coaduna com a ideia de *cidade para pessoas* proposta por Gehl (2013): a cidade como ambiente vivo, seguro, sustentável e saudável. Ideia que está de acordo com as estratégias de novo urbanismo defendidas por diversos autores (BRAY, 1993; ELLIS, 2002).

A partir da análise fílmica, tornou-se possível identificar como a condição urbana moderna, pautada pela automobilidade (SHELLER; URRY, 2000), tem sido criticada e ressignificada por diferentes sujeitos políticos. Nos curtas, há uma convergência na percepção de que o uso desmedido do automóvel produz diversas externalidades, molda comportamentos, influencia na educação dos filhos, incentiva a individualidade e reforça um modelo segregador nas vias urbanas. Por isso, começa-se a produzir um espaço em que exista integração de diferentes modais, incentivo ao transporte coletivo público e vias com espaço para coexistência de vários modais. E, assim, produzindo uma cidade que consiga equilibrar interesses individuais e bem-estar coletivo.

Uma outra questão que está sendo produzida pelos diversos sujeitos é a noção de que é preciso repensar alguns hábitos urbanos. Eles já percebem que a modernidade favoreceu que as pessoas se tornassem individualistas, “máquinas” que estão sempre em movimento. Com cidades sendo concebidas para priorizar as máquinas, e não as pessoas. Agora, cabe-nos encontrar meios que revertam tal lógica. Novos olhares para se vivenciar isto vem sendo propostos através das obras aqui analisadas e de tantas outras disponíveis nas diversas plataformas. Obras que ajudam a repensar a relação dos indivíduos com a cidade, com a natureza e, principalmente, com os outros.

Referências

ALVES, Glória da Anunciação. A produção do espaço a partir da tríade lefebvriana concebido/percebido/vivido. *GEOUSP – Espaço e Tempo*, São Paulo, v. 23, n. 3, p. 551-563, set./dez. 2019.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da sobremodernidade*. Lisboa: 90 Graus, 2005.

ARAÚJO, James Amorim. Sobre a cidade e o urbano em Henri Léfèbvre. *GEOUSP – Espaço e Tempo*, São Paulo, v. 16, n. 2, p. 133-142, maio/ago. 2012.

BARCZAK, Rafael; DUARTE, Fábio. Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. *Urbe – Revista Brasileira de Gestão Urbana*, Curitiba, v. 4, n. 1, p. 13-32, jan./jun. 2012.

BAUER, Martin W.; AARTS, Bas. A construção do *corpus*: um princípio para a coleta de dados qualitativos. In: BAUER, Martin W.; GASKELL, George (Eds.). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual Prático*. Petrópolis: Vozes, 2002. p. 39-63.

BOARETO, Renato. A mobilidade urbana sustentável. *Revista dos Transportes Públicos*, São Paulo, ano 25, n. 100, p. 49-56, 2003.

BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. *Diário Oficial da União*. Brasília, 4 jan. 2012.

BRAY, Paul M. The New Urbanism: celebrating the city. *Places*, Berkeley, v. 8, n. 4, p. 56-65, 1993.

CASTELLS, Manuel. Space of flows, space of places: materials for a theory of urbanism in the information age. In: GRAHAM, Stephen (Ed.). *The cybercities reader*. New York: Routledge, 2004. p. 82-93.

CAVALCANTI, Aline. “Eu NÃO SOU o trânsito”. *Vá de Bike*, 2015. Disponível em: <<https://vadebike.org/2012/06/eu-nao-sou-o-transito/>>. Acesso em: 06, abr 2020.

COSTA, Geraldo Magela. A contribuição da teoria do espaço de Lefèbvre para a análise urbana. In: ENCONTRO ANUAL DA ANPUR, 10., 2003, Belo Horizonte. *Anais...* Belo Horizonte: ANPUR, 2003.

CRESSWELL, Tim. *On the move: mobility in the modern western world*. New York: Routledge, 2006.

D’ALMEIDA, Carolina Heldt. A produção do espaço da historicidade à espacialidade. *Arq.Urb*, São Paulo, n. 5, p. 4-14, jan./jun. 2011.

ELLIS, Cliff. The New Urbanism: Critiques and Rebuttals. *Journal of Urban Design*, London, v. 7, n. 3, p. 261-291, 2002.

FURNESS, Zack. Não temos nada a perder, exceto nossas correntes (de bicicleta): contemplando o futuro do cicloativismo e do carro. *Pós – Revista Brasiliense de Pós-Graduação em Ciências Sociais*, Brasília, v. 12, n. 1, p. 121-152, 2013.

GEHL, Jan. *Cidade para pessoas*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

JENSEN, Anne. Mobility, space and power: on the multiplicities of seeing mobility. *Mobilities*, Lancaster, v. 6, n. 2, p. 255-271, 2011.

JOHNSON, Richard. O que é, afinal, Estudos Culturais? In: SILVA, Tomaz Tadeu da (Org.) *O que é, afinal, Estudos Culturais?* 3. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2004. p. 7-20.

KELLNER, Douglas. *A cultura da mídia: estudos culturais, identidade e política entre o moderno e o pós-moderno*. Bauru: EDUSC, 2001.

LACLAU, Ernesto; MOUFFE, Chantal. *Hegemonia e estratégia socialista: por uma política democrática radical*. São Paulo: Intermeios, 2015.

LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. 2006. Disponível em: <https://gpect.files.wordpress.com/2014/06/henri_lefevre-a-produc3a7c3a3o-do-espac3a7o.pdf>. Acesso em: 6 mar. 2021.

LOIZOS, Peter. Vídeo, filme e fotografias como documentos de pesquisa. In: BAUER, Martin W.; GASKELL, George (Eds.). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual Prático*. Petrópolis: Vozes, 2002. p. 137-155.

MELLO, Sérgio Carvalho Benício; MARÇAL, Maria Christianni Coutinho; FONSÊCA, Francisco Ricardo Bezerra. Os sentidos do trabalho precarizado na metrópolis: fato e ficção!. *Organizações & Sociedade*, Salvador, v. 16, p. 307-323, 2009.

MARTÍN-BARBERO, Jesús. *Dos meios às mediações: comunicação, cultura e hegemonia*. 2. ed. Rio de Janeiro: UFRJ, 2003.

MELLO, Sérgio Carvalho Benício; SÁ, Márcio Gomes de. Tecendo uma virtuosa “colcha de retalhos”: a constituição e interpretação de um *corpus* linguístico num estudo sobre reflexividade e articulação empreendedora. *RAP*, Rio de Janeiro, v. 40, n. 3, p. 385-410, maio/jun. 2006.

MOMBELLI, Neli Fabiane; TOMAIM, Cássio dos Santos. Análise fílmica de documentários: apontamentos metodológicos. *Lumina*, Juiz de Fora, v. 8, n. 2, p. 1-17, dez. 2014.

PAIVA JUNIOR, Fernando Gomes; LEÃO, André Luiz Maranhão de Souza; MELLO, Sérgio Carvalho Benício. Validade e confiabilidade na pesquisa qualitativa em Administração. *Revista de Ciências da Administração*, Florianópolis, v. 13, n. 31, p. 170-209, set./dez. 2011.

RIBEIRO, Ricky. Quarenta curtas sobre mobilidade. *Mobilize*, 29 set. 2015. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/8770/quarenta-curtas-sobre-mobilidade.html>>. Acesso em: 9 dez. 2015.

RIETH, Flávia. Resenha de AUGÉ, Marc. Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 1994. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, ano 1, n. 2, p. 270-271, jul./set. 1995.

ROSE, Diana. Análise de imagens em movimento. In: BAUER, Martin W.; GASKELL, George (Eds.). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual Prático*. Petrópolis: Vozes, 2002. p. 343-364.

SCHMID, Christian. A teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. *GEOUSP – Espaço e Tempo*, São Paulo, v. 16, n. 32, p. 89-109, 2012.

SHELLER; Mimi; URRY, John. The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, London, v. 24, n. 4, p. 737-757, 2000.

TELABR. O Instituto CCR e o Portal Tela BR anunciam os três melhores curtas-metragens do “Concurso de Curta-Metragem Mobilidade Urbana”. *Tela BR*, 19 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.telabr.com.br/noticias/2015/11/19/o-instituto-ccr-e-o-portal-tela-br-anunciam-os-tres-melhores-curtas-metragens-do-concurso-de-curta-metragem-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 27 jan. 2016.

TELÉSFORO, João. Henri Lefebvre, inventor do direito à Cidade. *Outras Palavras*, 23 jul. 2011. Disponível em: <<https://outraspalavras.net/outrasmidias/direito-a-cidade/>>. Acesso em: 25 jan. 2016.

TOURAINÉ, Alain. *Crítica da modernidade*. Petrópolis: Vozes, 1994.

URRY, John. Mobile sociology. *The British Journal of Sociology*, Londres, v. 61, p. 347-366, jan. 2010.

VANOYE, Francis; GOLIOT-LÉTÉ, Anne. *Ensaio sobre a análise fílmica*. 2. ed. Campinas: Papirus, 2002.

Antonio Fagner da Silva Bastos

Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE).

Cédric Cunha Gomes da Silva

Professor do Instituto Federal do Rio Grande do Norte (IFRN). Doutor em Administração pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE).

Sérgio Carvalho Benício de Mello

Professor titular da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Doutor em Business pela University of London (Inglaterra).