

Cabeça, Tronco, Rodas¹

Thiago AMANCIO²

Fernando Oliveira PAULINO³

Universidade de Brasília, Distrito Federal, DF

RESUMO

Cabeça, tronco, rodas é um curta-metragem do gênero documentário que discute o problema da mobilidade urbana nas grandes cidades sob a ótica de Brasília. O filme acompanha Izaías da Silva, morador de Santa Maria, no trajeto de onde vive até o Plano Piloto de Brasília, enquanto expõe seu ponto de vista sobre as dificuldades de locomoção no Distrito Federal para quem não anda de carro. Ao mesmo tempo, cidadãos comuns e especialistas no assunto dissertam acerca dos desdobramentos do tema, como os problemas de acessibilidade para deficientes físicos, a situação dos pedestres e dos ciclistas e as restrições ao uso dos carros. *Cabeça, tronco, rodas* é um manifesto pela diminuição da dependência dos automóveis particulares e sugere uma forma mais humanizada de viver as cidades. O filme pode ser acessado em <https://www.youtube.com/watch?v=5XliUg3Uy90>.

PALAVRAS-CHAVE: Brasília; documentário; mobilidade urbana; trânsito.

1 INTRODUÇÃO

Cabeça, tronco, rodas é um documentário de curta-metragem que propõe uma maneira alternativa de encarar a vida nas cidades, partindo da ótica da mobilidade urbana. O trabalho se desenvolve tendo Brasília, sobretudo o Plano Piloto, como objeto de representação, embora se pretenda buscar uma narrativa universal, que fale sobre formas de locomoção como um todo. Partir de uma cidade única no mundo – por conta de seu planejamento urbano singular – para discutir um problema geral: como tornar as cidades menos hostis aos não-motorizados.

A narrativa do filme se desenvolve por três eixos. Izaías da Silva é o fio condutor da história. Enquanto ele se desloca de Santa Maria, onde mora, até o Plano Piloto, onde trabalha, dá sua opinião sobre a situação do pedestre em Brasília, o atual estado do transporte público, a dependência do uso dos carros e as possibilidades de locomoção alternativas ao transporte motorizado, como as bicicletas. Seu depoimento é intercalado por quatro entrevistas feitas em movimento, que não se cruzam e que tratam, justamente, sobre os assuntos levantados por Izaías. Uma pedestre, um ciclista, um cadeirante e um idoso. Perfis que vivem em situação de fragilidade quando se fala em locomoção. Ao longo dessas quatro cenas, outros três especialistas em mobilidade transitam por todas as sequências, dando depoimentos e diagnósticos curtos, em entrevistas estáticas, acerca do que é dito pelos demais entrevistados.

¹ Trabalho submetido ao XXII Prêmio Expocom 2015, na Categoria Jornalismo, modalidade Documentário Jornalístico e Grande Reportagem em vídeo e televisão.

² Aluno líder do grupo e graduada em Comunicação Social, email: thiagoamancio@gmail.com.

³ Orientador do trabalho. Professor do Curso Comunicação Social, email: fopaulino@gmail.com.

2 OBJETIVO

O documentário *Cabeça, tronco, rodas* busca mostrar o que pode significar a cidade para o cidadão não-motorizado e, a partir disso, entender como ele se sente pertencido a ela e a que problemas está sujeito, uma vez que encontra barreiras que dificultam a locomoção dentro do espaço urbano. O filme propõe um questionamento quanto à dependência do carro como meio de transporte principal e, assim, investiga o que significa não se locomover com um automóvel particular em uma cidade majoritariamente planejada para tal prática. O documentário busca entender, ainda, de que modo o projeto urbanístico, com as longas distâncias que separam os espaços da cidade e com a ineficiência do Estado de possibilitar um transporte público que supra esses vazios, influencia a ocupação da cidade.

Em termos audiovisuais, este trabalho procura experimentar novas linguagens ao trazer a equipe de filmagem para dentro da tela, de modo que deixa clara sua participação no processo de realização do filme. Busca, também, experimentar maneiras de representar um personagem diferente: o espaço urbano. Tratar a cidade como indivíduo vivo, representável e mutável.

3 JUSTIFICATIVA

A motivação do trabalho se faz, sobretudo, pelo meu desejo de ver Brasília se tornar uma cidade mais vibrante, com menos motoristas isolados dentro de automóveis e mais pessoas compartilhando o espaço público. Tal qual um pai que justifica a repreensão do filho com preocupação, a premissa crítica que motiva o documentário só existe devido ao afeto que tenho pela cidade. A mobilidade urbana entrou na pauta de discussão da mídia nos últimos anos e, por isso, desperta o interesse da população. O incentivo do governo ao desenvolvimento da indústria automobilística e a falta de investimentos para o transporte público abarrotou as ruas de carros particulares, que se tornaram pilares da nossa sociedade. Nos últimos cinco anos, o poder público⁴ investiu R\$ 56,4 bilhões em carros, considerando isenções fiscais e subsídios de combustíveis. Ao mesmo tempo, o dinheiro destinado ao transporte público soma apenas R\$ 32,6 bilhões. Somente o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) destinou R\$ 32 bilhões para a indústria automotiva entre 2008 e 2013 e menos de um terço, R\$ 9 bilhões, para projetos de mobilidade urbana. Os reflexos dessa política eram esperados: enquanto a população brasileira cresceu 25% entre 1998 e 2014, a frota de veículos particulares aumentou 175% no mesmo período. A cada ano, entram em circulação 3,7 milhões de carros.

O portal Mobilize⁵, espaço colaborativo que compila estatísticas da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, expõe a difícil situação do Distrito Federal quando o assunto é transporte. A página mostra que, de acordo com o Relatório Mapa da Violência 2012, produzido pelo Instituto Sangari, estamos em quinto lugar entre as capitais do país quando o assunto é morte no trânsito. Por aqui, morrem, por ano, 25 pessoas a cada 100 mil habitantes. A estrutura cicloviária de 600km, comparada pelo Governo do Distrito Federal à de Amsterdã, cidade conhecida por ser amigável às bicicletas, mal chega a 1,5% da extensão do sistema viário, que prioriza carros. Menos de um terço dos ônibus são

⁴ Dados divulgados pelo jornal O Globo, na matéria “Incentivos e subsídios a carros somam quase o dobro do investido em transporte coletivo em 2013”, disponível em <<<http://oglobo.globo.com/economia/incentivos-subsidios-carros-somam-quase-dobro-do-investido-em-transporte-coletivo-em-2013-14439996?topico=anda-e-para>>>. Acesso em 2 nov. 2014.

⁵ Disponível em <<http://www.mobilize.org.br/>>. Acesso em 29 set. 2014.

acessíveis a pessoas com deficiência física, o que nos coloca em último lugar no quesito, dentre as capitais pesquisadas. Brasília tem a tarifa de transporte público mais cara do Brasil proporcionalmente à renda média da população.

4 MÉTODOS E TÉCNICAS UTILIZADOS

Cabeça, tronco, rodas é um filme que só existe graças à evolução da tecnologia audiovisual, que facilita o acesso a equipamentos e permite que se floresça um cinema independente não apenas em relação a questões financeiras – o que liberta realizadores de grandes estúdios – mas também em relação ao conteúdo representado. É o que mostra o crítico Marcelo Ikeda, no texto *Existe cinema independente no Brasil?*, publicado em *Cinema de Garagem* (2011).

Um filme independente, nesse caso, seria um filme que abordasse valores, costumes, hábitos que não são abordados pelo cinemão. Enquanto o cinemão pensa exclusivamente nas leis de mercado, como um puro negócio cujo objetivo principal é a geração de lucros, o cinema independente pode exercitar linguagem, questionar a sociedade, as estruturas de poder, propor uma espécie de ensaio audiovisual, ser um cinema político, enfim, não ser primordialmente um produto a ser consumido. (IKEDA, 2001, in: IKEDA e LIMA, 2011, p.86)

A ascensão de novos realizadores e a simplicidade de filmar com as tecnologias recentes permitem que cineastas experimentem novas linguagens, sem se prender à rigurosidade de equipamentos antigos. Assim, tornou-se comum documentaristas gravarem sem um roteiro definido. Colocar-se sob o “risco do real”, como explicou o francês Jean-Louis Comolli. Segundo ele, o roteiro transforma o documentário em uma obra acabada, porque os personagens já possuem uma função definida, sem espaço para o acaso e para o instável, elementos essenciais para a existência de um filme. O pensamento de Comolli está expresso por Cezar Migliorin na obra *Ensaio do real: o documentário brasileiro hoje* (2014).

O filme aqui não é apenas uma sequência de imagens que tem uma determinada duração, isso aparece quando se faz um filme, mas para que haja filme é preciso que a cena se reconstitua, que o espectador seja transportado para a instabilidade do encontro entre sujeitos políticos, operando na polis e não apenas executando um roteiro que servirá para o consumo. (MIGLIORIN, 2014, p.14)

Para filmar sem roteiro, os cineastas precisam usar uma ferramenta para dar unidade ao filme, o dispositivo. *Cabeça, tronco, rodas* abusa do método. De acordo com Consuelo Lins (2007), o dispositivo é um procedimento que cria realidades e percepções que não existiam antes dele. Algo que limita o filme para evitar que ele se perca, e, nessa limitação, abre espaço para a criação artística. É uma escolha por vezes sem sentido aparente, que pretende guiar o documentário que abriu mão do roteiro. É o caso, por exemplo, do filme *33* (2003), de Kiko Goifman. O cineasta documentou a busca por sua mãe biológica e estabeleceu como dispositivo que a busca não deveria durar mais que 33 dias (idade do diretor).

5 DESCRIÇÃO DO PRODUTO OU PROCESSO

Cabeça, tronco, rodas é um filme colaborativo. Ele só foi possível graças à ajuda de amigos, que trabalharam, emprestaram equipamentos e se dispuseram a colaborar com um projeto no qual acreditavam. O filme é dividido em três eixos. O primeiro, acompanha o porteiro da Faculdade de Comunicação da UnB Izaías da Silva de casa ao trabalho. Ele é o guia do filme, aparece ao longo de toda a obra. O segundo é composto por quatro entrevistas em movimento: Ana Paula Borba, pedestre que procura fazer tudo a pé, por maior que seja a distância; Oldemar Barbosa, caiderante que sofre com a falta de respeito de motoristas; Mauro Burlamarqui, ciclista, que cruza o Distrito Federal para chegar ao trabalho; e José Carlos Coutinho, que mostra as dificuldades de locomoção para os mais velhos. As entrevistas do segundo eixo não são intercaladas, cada uma tem seu tempo. O último eixo é de entrevistas feitas com especialistas em urbanismo e mobilidade urbana, com entrevistas estáticas, que aparecem ao longo de todo o filme.

6 CONSIDERAÇÕES

Não tenho um carro e uso o transporte público diariamente. Esse é um dos motivos que me motivaram a fazer este documentário. Contudo, é importante ressaltar que moro no Plano Piloto e que, por isso, consigo pegar ônibus com relativa facilidade, o que acaba restringindo minha visão do problema. Ao longo da realização deste trabalho, porém, tive contato com pessoas que pesquisam e vivenciam a fundo as dificuldades de locomoção no Distrito Federal. Entre tantos exemplos, destaco que conhecer mais da realidade de Izaías da Silva, o personagem principal, e conversar com Aldo Paviani, professor emérito da UnB, me mostrou o quão grave é a concentração de empregos na área central de Brasília; Paulo César Marques me fez entender que Tarifa Zero é uma bandeira não só possível como urgente; e Ana Paula Borba me despertou anseios enquanto pedestre que eu nem sabia que poderia ter, como a reivindicação por mais áreas para pedestres. Fazer um filme com pouca experiência e praticamente sem recursos certamente teria sido impossível sem a ajuda de amigos. O processo de *Cabeça, tronco, rodas* deixou ainda mais claro para mim a importância de se trabalhar em conjunto, mostrou como as coisas tendem a funcionar melhor quando as pessoas compartilham de um mesmo ideal. Estar entre amigos, entre pessoas em que se confia, torna qualquer processo mais agradável.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BEAUVOIR, Simone de. **A força das coisas**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2010.
COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: GDF, 1991.
ESCUADERO, García. **Cine social**. Madri: Taurus, 1958.
GEHL, Jan. **Cities for people**. Washington: Island Press, 2010.
IKEDA, Marcelo. Existe cinema independente no Brasil?. In: IKEDA, Marcelo e IRAZÁBAL, Clara. **Da Carta de Atenas à Carta do Novo Urbanismo. Qual seu significado para a América Latina?** Vitruvius. Arqtextos, 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/02.019/821>>. Acesso em 17 set. 2014.

- IKEDA, Marcelo; LIMA, Dellani. **Cinema de garagem: um inventário afetivo do jovem cinema brasileiro do século XXI**. Rio de Janeiro: WSET Multimídia, 2011.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- LINS, Consuelo; MESQUITA, Cláudia. **Filmar o real: sobre o documentário brasileiro contemporâneo**. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.
- LINS, Consuelo. O filme dispositivo no documentário brasileiro contemporâneo. In: **Sobre fazer documentários** / Vários autores. – São Paulo: Itaú Cultural, 2007. Disponível em <<http://www.itaucultural.org.br/bcodemidias/000484.pdf>>. Acesso em 18 nov. 2014.
- MIGLIORIN, Cezar. **Ensaio no real: o documentário brasileiro hoje**. Rio de Janeiro: Azougue editorial, 2014.
- NICHOLS, Bill. **Introdução ao Documentário**. São Paulo: Papirus, 2012.
- RAMOS, Fernão Pessoa. **Mas afinal... o que é mesmo documentário?** São Paulo: Senac, 2008.
- SOARES, Sérgio José Puccini. **Documentário e roteiro de cinema: da pré-produção à pós produção**. 2007. 236 f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós- Graduação em Multimeios, Instituto de Artes, Universidade de Campinas, Campinas, 2007.