

# Revista de comunicação e linguagens



## Movimento e Mobilização Técnica

Organização : *José Bragança de Miranda e Catarina Patrício*

*Dezembro de 2016 N.º 45/46*

## *TO LIVE AND “DRIVE” IN L.A.* a cidade representada a partir do automóvel em movimento

João Rosmaninho

Escola de Arquitectura da Universidade do Minho

---

«Emotion materializes as a moving topography.»

Giuliana Bruno (1998)

«The best films about Los Angeles are, at least partly, about modes of transportation.»

Thom Andersen (2003)

### O movimento na cidade e no cinema

O movimento está intimamente ligado à urbe. Parece-nos, por isso, justo enunciar que a cidade, talvez a maior invenção humana e urbana, se tenha fundado como lugar de movimento e, também, como lugar de arquitectura e cinema. Verdade é que a percepção e a construção visual em movimento são, inevitavelmente, dos temas mais desenvolvidos e convincentes no acto projectual arquitectónico mas também no acto criativo e industrial que define o cinema.

As ideias de curso e percurso têm tido exploração na cultura arquitectónica ao longo de toda a história; e o mesmo tem acontecido com o cinema, sob múltiplas formas (embora se trate de matéria de trabalho bastante menos dilatada no tempo). Se a arquitectura existe desde o momento em que se traçou no chão uma marca para habitar (e dominar) a natureza envolvente, o cinema existe ‘realmente’ desde que a técnica o permitiu (no final do século XIX). No caso da arquitectura e dos elementos associados à sua representação, i. e. narrativa, a antiguidade e a modernidade têm proporcionado entendimentos semelhantes. A própria instrumentalização da perspectiva enquanto modo de representação e aparelho visual pré-cinematográfico parece

querer confirmar o domínio sobre o plano embora não deixe de depender de um observador fixo. Ora a *motion picture* adiciona uma pulsão para o movimento; na verdade, o curso transforma-se simultaneamente em percurso e discurso. O movimento e a deambulação possibilitam pois a continuidade e o fragmento, a montagem e a sequência, os tempos e os espaços, elementos que tanto se impõem numa leitura e construção activas da cidade como na concepção teórica e prática do cinema.

Crê-se que, por volta de 1937, o soviético Sergei Eisenstein, realizador e pensador de cinema com formação de arquitecto, tenha escrito o ensaio «Montage and Architecture».<sup>1</sup> Nesse texto, o autor atribui à experiência arquitectónica uma hipotética filiação cinematográfica com cerca de dois mil e quatrocentos anos de idade. «Only the film camera has solved the problem of [fixing the total representation of a phenomenon in its full visual multidimensionality] on a flat surface, but its undoubted ancestor in this capability is – architecture.»<sup>2</sup> (Eisenstein, 1989, p. 117). Escreve Eisenstein que a ideia de filme, processo e projecto, se fundara «genealogicamente» (Bruno, 2002, p. 56) vinte e quatro séculos antes da respectiva possibilidade e «reproduzibilidade técnica.» (Benjamin, 1992, pp. 74-113). Como refere a académica italiana Giuliana Bruno, um «filme é [tão] arquitectónico [quanto] a arquitectura é fílmica.» (Bruno, 2002, p. 56).

A questão do movimento e emoção em arquitectura é, de resto, introduzida na história da disciplina por Auguste Choisy. Contemporânea ao arranque do cinema, a sua *Histoire de l'Architecture* (1899) serve de base a Eisenstein para atribuir à ecúmena (e à cidade em geral) as tais características cinemáticas. Naquela época, no final do século XIX, Choisy debate-se com a escrita de uma história da arquitectura, com fim no século XVIII, assente em métodos e elementos clássicos cuja categorização parece surgir de uma grelha de observação segmentada e em movimento.<sup>3</sup> Perante as conclusões do historiador de arquitectura francês, aproveita então Eisenstein para lançar a ideia e exemplo de que o conjunto edificado na cidade alta ateniense só se permite reconhecer em toda a sua constituição e escala quando é fisicamente percorrido (experienciado em movimento) e decomposto em planos.<sup>4</sup>

«The Greeks have left us the most perfect examples of shot design, change of shot, and shot length (that is, the duration of a particular impression). (...) The Acropolis of Athens has an equal right to be called the perfect example of one of the most ancient films.» (Eisenstein, 1989, p. 117).

Para além de atento ao resultado e proposta de Choisy, Eisenstein é também um assumido admirador do modernista Le Corbusier. Em «Montage and Architecture» Eisenstein confirma ainda que o cinema é uma transposição fílmica da noção clássica e, ao mesmo tempo, moderna da *promenade architecturale*.<sup>5</sup> A ideia de percurso arquitectónico, associada ao mestre Suíço desde a sua obra *Vers une Architecture* (1923),<sup>6</sup> tem assim repercussão na posição de Eisenstein sobre o cinema, como avança logo a primeira frase do seu texto: «[When talking about cinema], the word "path" is not used by chance.» (Eisenstein, 1989, p. 116). Mas se a *promenade architecturale* exige uma apropriação espacial que vem no seguimento e maturidade do sujeito moderno (à medida que a condição do urbanita se altera e adapta) a impermanência desse mesmo sujeito amplifica ainda mais o respectivo significado. Etimologicamente, o cinema tem raiz no movimento e na cidade. É, simultaneamente, acção e emoção urbana.<sup>7</sup> Parece que os dois modos de ver complementares são, afinal, a origem do cinema e, porque não, da modernidade. Por outro lado, com a mobilização, também o ponto de vista dinâmico duplica.<sup>8</sup> O automóvel, para além de símbolo e veículo-tipo da modernidade,<sup>9</sup> é um veículo de libertação. Por ser legítimo inferir que o automóvel altera (e eleva) a percepção da realidade e, com igual intensidade, dos lugares, poder-se-á também aplicar-lhe a característica de «sobreposição da observação».<sup>10</sup> No interior de um automóvel, o sujeito domina dois espaços, observa e habita dois espaços.

Neste sentido, o sujeito pós-moderno automobilizado, o sujeito do pós-movimento, é também um pós-*flâneur* e um pós-nomádico, tendo evoluído para se encapsular no interior de um veículo automóvel. Para esse indivíduo, o movimento resulta, essencialmente, da passividade na observação ou percepção e não da actividade na condução. Para o próprio, é a cidade que se movimenta e não ele e, nesse ponto, parece permitir-se uma inversão de papéis. Para o sujeito pós-moderno, o interior de um automóvel não é mais que um centro de

gravidade resistentemente fixo, tudo o resto está em permanente movimento enquanto e instabilidade.<sup>11</sup>

O objecto de estudo deste artigo é a cidade de Los Angeles representada através de um determinado cinema. A *cidade dos anjos*, dos sonhos e do cinema é, de certo modo, a cidade do movimento; contudo é também um caso não canónico de evolução arquitectónica (particularmente afastado dos modelos europeus). L.A. é um exemplo único de «complexidade e contradição»<sup>12</sup> onde a observação pode ser coincidentemente transitória e contínua.

## Los Angeles: a cidade do automóvel

Los Angeles cresce significativamente durante toda a primeira metade do século xx. Até ao IIº pós-guerra a cidade desenvolve-se e condensa-se em núcleos urbanos ligados por um sofisticado sistema ferroviário de transportes públicos. Trata-se da denominada *Golden Age of Expansion* do Sul do Estado da Califórnia. Todavia, em meados da década de 1940 e durante toda a década seguinte, o mesmo tecido urbano inicia a sua fragmentação em função do crescimento da indústria e capacidade automóveis. O que fora a maior rede de ferrovia urbana electrificada e de génese colectiva dos Estados Unidos da América desmembra-se em função da uma nova circulação, essencialmente, individual e privada.<sup>13</sup> Esta mudança, associada ao crescimento da classe média e à emergência dos jovens enquanto geração específica, tem um resultado territorial visível e permanente na evolução da cidade através de um modelo de ocupação horizontal como é a *suburbia*; convivente, é certo, tanto com edificações em altura como, cada vez mais, com pesadas infra-estruturas de circulação automóvel.

Na década de 1950, a cidade torna-se uma vasta rede de asfalto e solidão. Sal, o narrador de *On the Road* (1951) de Jack Kerouac, confessa uma certa angústia enquanto habitante passageiro dessa cidade matizada, de incessante movimento e ruído.

«In the middle of the night I got up because I couldn't sleep (...), and examined the L.A. night. What brutal, hot, siren-whining nights they are! Right across the street there was trouble. (...) I

could hear everything, together with the hum of my hotel neon. I never felt sadder in my life. L.A. is the loneliest and most brutal of American cities (...). L.A. is a jungle.» (Kerouac, 2007, p. 187)

Em Los Angeles, os becos, avenidas e *boulevards* dão lugar a um léxico de derivações como *route*, *freeway*, *motorway*, *parkway*, *highway* ou, mais tardiamente, *interstate*.<sup>14</sup> Parecem surgir elementos novos (ou apenas um vocabulário novo), com propriedade e urbanidade Angelina, abertos a outras narrativas.<sup>15</sup>

Durante a década de 1960, a conurbação que é Los Angeles transforma-se então numa região mesclada de elementos urbanos e arquitectónicos de afinidade automóvel como são as estradas, os parques de estacionamento, alguns arranha-céus, os *motels*,<sup>16</sup> os *diners*, os *drive-in* ou os *drive-through*. Parece haver uma superação acelerada do moderno directamente para o pós-moderno e a rua parece regressar mais pujante que nunca.<sup>17</sup>

No início da década de 1970, Peter Reyner Banham propõe a eloquente hipótese de revelar Los Angeles enquanto organismo urbano equilibrado e exemplar, resultante positivamente da máquina automóvel e das infra-estruturas por ela provocadas.<sup>18</sup> À época, o crítico britânico reconhece tratar-se de uma abordagem eventualmente *nonsense* (nas palavras do próprio) mas a sua posição surge poeticamente inatacável e academicamente sugestiva.<sup>19</sup> No filme *Reyner Banham Loves Los Angeles* (1972), um documentário-propaganda interpretado e narrado pelo próprio, Banham procura evidenciar uma parte da sua proposta de taxionomia, apresentada no volume publicado um ano antes *Los Angeles: the Architecture of 4 Ecologies* (1971).<sup>20</sup> De quatro categorias arquitectónicas para a cidade californiana<sup>21</sup> diz o autor que Los Angeles tanto coexiste a partir de um epicentro elevado como é Bunker Hill quanto a partir de um vale como é o de San Fernando; tanto coexiste a partir da orla pacífica a poente em Santa Monica quanto a partir do deserto a nascente. Numa metodologia inédita de análise urbana, Banham parece querer definir o automóvel e os obstáculos derivados como o trânsito, as distâncias e a velocidade, como problemas essenciais e pertinentes na compreensão daquela paisagem. Neste seguimento, Banham defende que a «autopia», a quarta ecologia, mais não é que a atenção e reconhecimento da pri-

mazia atribuída ao veículo-sujeito que é o *automobile* naquele território e naquela época.

No arranque da década de 1990, Edward Soja acrescenta ainda ao assunto do movimento na cidade uma visão pós-moderna sobre aquela paisagem urbana, isto para além da cultura automóvel. No filme *Los Angeles: City of the Future* (1992), um documentário onde o geógrafo é um dos narradores, Soja retoma a explicação que Fredric Jameson lançara quase dez anos antes sobre o efeito urbano e humano de um edifício como o *Westin Bonaventure Hotel* (1976), desenhado pelo arquitecto John C. Portman.<sup>22</sup> Diz Soja, a terminar o depoimento sobre Los Angeles e mencionando novamente as palavras do filósofo sobre o mesmo edifício, que aquele objecto arquitectónico «é um ponto focal para o debate sobre o pós-modernismo» (Soja, 3'05"-4'05") tornando-se, em si mesmo, «uma paisagem altamente fragmentada e um espaço que nos descentraliza, fazendo-nos sentir perdidos e deslocalizados. Estamos sem ajuda, fomos colocados sem ajuda, estamos periféricos» (Soja, 4'55"-5'10").

A dispersão da cidade e dos seus objectos arquitectónicos ajuda, de facto, à dispersão do sujeito. Para o habitante ou visitante, o território de Los Angeles, embora maioritariamente horizontal, é sempre um espaço limitado. As transparências e os reflexos dos edifícios, as frentes das ruas e das avenidas, os painéis e cartazes *outdoor*, os *terrain-vagues*,<sup>23</sup> entre inúmeros elementos caracterizantes daquele universo específico e inconciliável, provocam a deriva urbana reunida à queda humana e, nesse momento, o automóvel ganha espaço. A inquietação, a angústia, a sobre-urbanização e a sub-humanização daquele lugar parecem precisar de aliados.

## Los Angeles: a cidade do automóvel e do cinema

Na primeira metade da década de 2000, Thom Andersen produz um ensaio audiovisual sobre as diferentes apropriações e ficções de Los Angeles a partir da colagem de mais de três centenas (de excertos) de filmes rodados na cidade ou sobre a cidade.<sup>24</sup> No filme *Los Angeles Plays Itself* (2003), o realizador e académico traça uma narrativa possível sobre a dificuldade em representar tangivelmente L.A., apon-

tando um caminho que é o filme sobre «modos de transporte e movimento» (Andersen, 115'30"-115'50").<sup>25</sup>

Voltando ao sujeito pós-moderno e à cidade do automóvel que é Los Angeles, há então um certo cinema que importa citar. Na década de 1980, a mesma do ensaio de Jameson, emergem os filmes de estrutura segmentada. Aparentemente tratam de episódios menores no contexto quotidiano da cidade e cuja resolução ocorre distante da grande narrativa. Obras como *Der Stand Der Dinge* (1982) de Wim Wenders,<sup>26</sup> ou *Night on Earth* (1991) de Jim Jarmusch,<sup>27</sup> parecem assumir, literalmente, a circunstância como motivo e estrutura. Em ambos os filmes não há só Los Angeles, há lugares outros que se projectam na voz das personagens e só confirmam a inadaptação humana naquela cidade. As personagens destas duas obras percorrem a cidade em automóveis: no primeiro caso, de maneira solar, num descapotável; no segundo caso, em modo nocturno, no interior abafado de um táxi. Tanto no filme de Wenders como no filme de Jarmusch, as personagens procuram outras personagens na grelha.

A simples procura de alguém numa metrópole como L.A. é, de facto, um dos argumentos comuns nestas narrativas em constante movimento. A proposição é, ela própria, movimento. No caso de *Der Stand der Dinge*, e para dificultar ainda mais o novelo narrativo, acontece a busca ser a de uma personagem cuja casa se tornara móvel. Friedrich Munro, o protagonista do filme de Wenders, procura Gordon, o seu agente e produtor, quando este se encontra em permanente trânsito. Tal situação é motivada por uma necessidade de fuga constante que obriga Gordon a habitar uma autocaravana (um *recreational vehicle*). Neste jogo de trajectos, os lugares seleccionados são uma espécie de catálogo de «não-lugares».<sup>28</sup> Do estacionamento no aeroporto à via rápida, dos *parking lots* no centro de L.A. às cabines telefónicas na Hollywood Boulevard, o filme ocorre em lugares transitórios e espaços vazios, terminando com um homicídio localizado no corolário arquitectónico que é uma estação de serviço-restaurante de estrada.

No cinema em Los Angeles, a procura evolui rapidamente para perseguição e pode, com frequência e facilidade, transformar-se em crime ou entretenimento. No primeiro caso, obras como *To Live and Die in L.A.* (1985) de William Friedkin, ou *Collateral* (2004) de Michael



Mann, utilizam o dispositivo narrativo do género policial para desenvolverem um esquema de acção percorrendo zonas viárias e indigentes da cidade. O segundo filme, *Collateral*, é de tal modo explícito na relação com a segunda superfície de Los Angeles que é totalmente nocturno e (como *Night on Earth*) quase se resume ao habitáculo de um táxi como cabine de visão e decisão num circuito criminal. Na sua génese está um mapa de Los Angeles por cumprir num intervalo de tempo específico. A cidade surge como um conjunto anódino de alçados, viadutos, silos de estacionamento, e vazios urbanos que serve de fundo visual negro desta narrativa. No segundo caso, uma obra como *Gone in Sixty Seconds* (1974), escrita, produzida, realizada e interpretada por Henry Blight “H.B.” Halicki (um actor especializado em papéis de duplo em acidentes de automóvel) demonstra, sem reservas, a afeição e obsessão por este veículo, ao ponto do filme ser protagonizado por um *muscle-car* com o nome feminino de Eleanor, como referem os créditos finais.

Há também o caso do crime programado que se transforma em tragédia, depois em solução e, por fim, em perseguição. *Mulholland Drive* (2001), de David Lynch, começa com um acidente nocturno entre automóveis, na via homónima que intitula o filme. Depois desse acontecimento, Rita, a personagem em fuga, desce da colina de Santa Monica para o sopé da cidade, passando por espaços interiores identificados com uma *suburbia* de difícil reconhecimento (exceptuando o apartamento de tipologia habitual naquela região e que lhe serve de abrigo). Mas se a noite e a cidade são sinal de fatalidade, também a manhã pode ser igualmente infeliz. A narrativa de *Falling Down* (1993), de Joel Shumacher, arranca no interior de um automóvel imóvel sob um viaduto rodoviário e após a imposição de trabalhos de manutenção na via. Perante esta situação de imobilidade, o protagonista William Foster decide evadir-se passando, a partir daí, a reagir violentamente sobre os indivíduos que encontra a cada vulgar acontecimento quotidiano. Mas a tragédia também pode devir recreio. *Reservoir Dogs* (1992), a estreia de Quentin Tarantino, é rodado em armazéns industriais, cruzamentos, lotes baldios, *lodges* e *coffee shops*, numa rede de lugares díspares só conectada pelo automóvel. Tratando-se de uma revisão de um sub-género como é o filme de *gangsters*, os lugares funcionam enquanto espaços acessíveis aos

condutores e à ilegalidade. Ao contrário de *Falling Down*, *Reservoir Dogs* está, de resto, visualmente ligado ao interior de um automóvel, no que este representa um espaço de abrigo e defesa (sendo exemplar a cena pós-tiroteio onde Orange é ferido).

Há ainda filmes como *Crash* (2004), de Paul Haggis, baseado numa estrutura de curtas e plurais narrativas acidentais intersectadas e ou tangentes. Há várias cenas no interior de automóveis, há quem neles queira entrar e quem deles queira sair. Há atropelamento, tráfico de gente, conflitos raciais, sexuais e morais, vigilância policial, tiroteio, *carjacking*,<sup>29</sup> tudo em ordem e sequências automobilizadas. Há gente desencontrada e afastada como, aliás, confirma Graham Waters, uma das personagens no filme. «In L.A. nobody touches you. You're always behind this metal and glass» (Harris, Bobby Moresco, 2004, 03'04"-03'20"), ou seja, o que nos liga e separa naquela cidade é nada menos que os materiais, afinal, que constituem o automóvel.

Resta, por fim, referir dois filmes que parecem agregar muitos dos pontos anteriormente levantados. *The Driver* (1978), de Walter Hill, e *Drive* (2011), de Nicolas Winding Refn, assumem, tanto no título como ao longo de toda a narrativa e para cada momento, elementos que sugerem versões distintas do género de acção e com perseguição automóvel. Se o primeiro se trata de uma obra datada e algo esquecida, o segundo reverencia-o e referencia-o, parecendo revelar-se anacronicamente *seventies*, como se de uma suspensão temporal se tratasse. Em ambos, tanto a cidade quanto o automóvel se tornam preponderantes. Os percursos e os elementos são os mesmos da «cidade genérica» que surgem a pontuar cada um dos outros filmes: os semáforos, as pontes, os *diners*, os motéis, os supermercados, os estacionamento, as os silos, as oficinas, os armazéns, os vazios urbanos, a pista de velocidade, a autocaravana, etc. O território natural de *The Driver* e *Drive* são as infinitas vias da cidade, as veias e artérias da megalópole que é Los Angeles. Como diz o protagonista do segundo filme, um condutor sem nome: «There are 100,000 streets in this city (...)» (Hosseini Amini, 2011, 03'04"-03'20"). A malha de asfalto e cimento é a sua casa. Para ele, o efeito da condução e circulação agressiva é de quietude e realizado em silêncio,<sup>31</sup> num exame visual sobre a desolação da cidade e as suas hipóteses de saída. Em *The Driver* e *Drive*, há procura, perseguição, crime e tragédia. Há violência e

serenidade. O automóvel é o veículo ideal para a fuga possível e o seu interior é uma cápsula de conforto, poder e leitura da cidade. Em *The Driver* e *Drive*, como em L.A., as dialécticas mantêm-se como a *suburbia* contrasta com a *downtown*, ou como a luz queima e a sombra protege. A personagem principal é construída sob um modelo dúplice explícito, já que a sua actividade diurna é legal e a nocturna é ilegal. Tanto em *The Driver* como em *Drive* cada um dos ofícios e desejos daquele sujeito incógnito, sem assinatura nem nome, está intimamente ligado ao automóvel... como a cidade que habita.

## Los Angeles: a cidade do movimento

«It all comes together in Los Angeles.» (Soja, 1994, p. 190). Começa assim o oitavo e penúltimo capítulo de *Postmodern Geographies* (1989), de Edward Soja, sobre as configurações do pós-modernismo naquela cidade, naquela «world-city» (Soja, 1994, pp. 222-223), como refere o geógrafo a partir da sua leitura do conto *El Aleph* (1945) de Jorge Luis Borges. Em Los Angeles, o movimento define a cidade, a par do automóvel e do cinema, reflectindo desse modo a sua relevância. Em certa medida, a urbe parece reclamar a ficção *in motion* para a sua própria condição e concretização.

Em L.A., as ruas e o automóvel, para além de se tratarem de elementos basilares urbanos na cidade contemporânea, provocam e acompanham a história do cinema desde o seu início.<sup>32</sup> Via e veículo poderão ter-se alterado nas suas dimensões e possibilidades mas continuam presentes em qualquer tecido urbano actual (mesmo sabendo que, no movimento moderno, a rua na sua morfologia tradicional fora propositadamente negligenciada). É pois possível definir e percorrer uma história de corroboração entre o cinema, as ruas de Los Angeles e o automóvel; o que não impede que o automóvel surja mais preponderante em certas narrativas, momentos ou lugares. Ainda que o automóvel se trate, por definição, de um dispositivo móvel, é estimulante compreender que se adapta com maior ou menor precisão a territórios específicos. De resto, o automóvel, para além de resistir como símbolo da pós-modernidade, é também um veículo emotivo.

Para além do significado popular relacionado com a implantação dos maiores estúdios cinematográficos na cidade, assim como das maiores figuras relacionadas com essa indústria, Los Angeles parece ter características próprias que tornam os seus filmes de toda e de nenhuma origem em particular. Aquela cidade é arquitectura e cinema, é o espaço apto à prática de percursos e *promenades* cinemáticas.

A polis é, por tudo isto, movimento e cinema e o automóvel é uma espécie de peça fundamental desse conjunto. Como diz Fredric Jameson acerca de L.A.: «In this new machine, which does not, like the older machinery of the locomotive or the airplane, represent motion, but which can only be represented *in motion*, something of the mystery of the new post-modernist space is concentrated.» (Jameson, 2005, p. 45). Será, então, a urbe Californiana, quando ficcionada nas ruas, estradas e auto-estradas e através do seu próprio cinema, a visão e definição última de uma *autopia* arquitectónica?

## Bibliografia

- Andersen, Thom. *Los Angeles Plays Itself*. 2003. 168'
- Benjamin, Walter (1936/39). «A Obra de Arte na Era da sua Reprodutibilidade Técnica». *Sobre Arte, Técnica, Linguagem e Política*. Lisboa. Relógio d'Água. 1992.
- Borden, Iain. *Drive: Journeys through Film, Cities and Landscapes*. Reaktion. 2013. 280 pp.
- Boucher, Geoff; Lee, Chris; Olsen, Mark; Abramowitz, Rachel; Timberg, Scott; Day, Patrick; Turan, Kenneth. «LA's Story is Complicated, but they got it». *Los Angeles Times*, 31 Agosto 2008.
- Bruno, Giuliana. *Atlas of Emotion: Journeys in Art, Architecture, and Film*; Londres/Nova Iorque; Verso; 2002.
- Dear, Michael (editor). *From Chicago to LA: Making Sense of Urban Theory*. Thousand Oaks. Sage Publications. 2001. 456 pp.
- Dimendberg, Edward. «The Will to Motorization: Cinema, Highways, and Modernity». *October*, Vol. 73. 1995. pp. 90-137.
- Eisenstein, Sergei; Bois, Yve-Alain (ca. 1938). «Montage and Architecture». *Assemblage*, #10. Cambridge. MIT Press. Dezembro 1989. pp. 110-131.
- Haggis, Paul. *Crash*. Lionsgate/Pathé. 2004. 112'
- Jameson, Fredric. *Postmodernism, or, the Cultural Logic of Late Capitalism*. Durham. Duke University Press. 2005.

- Kerouac, Jack. *On the Road – The Original Scroll*. Londres. Penguin Books. 2007.
- Refn, Nicolas Winding. *Drive*. Film District. 2011. 100'
- Schwarzer, Mitchell. *Zoomscape: Architecture in Motion and Media*. Nova Iorque. Princeton Architectural Press. 2004.
- Soja, Edward. *Postmodern Geographies: the Reassertion of Space in Critical Social Theory*. Londres. Verso. 1994.
- Soja, Edward; Thompson, Kenneth. *Los Angeles – City of the Future?*. The Open University: BBC. 1992. 49'
- Vidler, Anthony. *Warped Space: Art, Architecture, and Anxiety in Modern Culture*. Cambridge. MIT Press. 2001.

## Notas

<sup>1</sup> O texto terá sido escrito entre os anos de 1937 e 1940 com o objectivo de integrar um volume intitulado *Montage*, contudo a sua primeira edição acontece somente em 1985, na versão e tradução italiana. Cf. *Teoria Generale del Montaggio*. Venice. Marsilio.

<sup>2</sup> O texto que seguimos vem da tradução directa do Russo para Inglês e é da responsabilidade de Michael Glenny. Foi publicado em 1989 com uma introdução do crítico Ive-Alain Bois. Cf. I.-A Bois. «Introduction». *Assemblage*, #10. Cambridge. MIT Press. Dezembro 1989. pp. 111-115.

<sup>3</sup> A provar esta análise, Eisenstein utiliza, entre vários exemplos de desenhos e esboços, o espaço urbano da acrópole de Atenas.

<sup>4</sup> Sobre este assunto ver o capítulo Vidler, Anthony. «Metropolitan Montage: the City as Film in Krakauer, Benjamin, and Eisenstein» in *Warped Space: Art, Architecture, and Anxiety in Modern Culture*. MIT Press, 2001. pp. 110-121.

<sup>5</sup> A expressão que Corbu define como resolução 'histórica' de um percurso e respectiva complexidade.

<sup>6</sup> Não será por acaso que Le Corbusier decide registar algumas das suas obras ou planos mais impactantes através de curtos filmes-percurso de propaganda visual e arquitectónica. Cf. Pierre Chenal. *Architecture d'Aujourd'Hui*. 1930. 14'.

<sup>7</sup> A emergente relação entre movimento e emoção é bastante mais explícita em Inglês que em Português. Senão basta ver o par *motion-emotion* a funcionar com outra consequência. Cf. Giuliana Bruno. *Atlas of Emotion*. Verso. 2002.

<sup>8</sup> E os objectos se miniaturizam, embora este seja assunto para outro desenvolvimento.

<sup>9</sup> Não será, igualmente, por acaso que autores de arquitectura como Le Corbusier, Frank Lloyd Wright, Richard Buckminster Fuller, ou o casal Alison e Peter Smithson, entre outros, fotografem e filmem as suas obras acompanhadas por automóveis.

<sup>10</sup> Cf. Sigfried Giedion. *Space, Time and Architecture: The Growth of a New Tradition*. Cambridge. Harvard University Press. 1941.

<sup>11</sup> Lembrar Paul Virilio e as suas posições sobre o problema da velocidade e aceleração, com particular incidência nas tele-tecnologias mas com ressonância em novas geografias de poder e cultura. Cf. Paul Virilio. *A Velocidade da Libertação*. Lisboa. Relógio d'Água. 2000. pp. 173-188.

<sup>12</sup> Utilizando o título proposto por Robert Venturi sobre a sua visão crítica da teoria e prática arquitectónicas. Cf. Venturi, Robert. *Complexity and Contradiction in Architecture*, Nova Iorque. The Museum of Modern Art Press. 1966.

<sup>13</sup> A substituição das linhas férreas pelas vias e canais com perfil de autoestrada arranca com a construção da segunda fase da *Hollywood Freeway*, em 1952.

<sup>14</sup> Vale a pena, de resto, lembrar o filme *Who Framed Roger Rabbit?* (1988), de Robert Zemeckis, que coloca no centro da narrativa a necessidade e imposição de transformação daquela cidade provocada pela ascensão do automóvel e em detrimento do transporte ferroviário.

<sup>15</sup> Com início em 1955, o projecto *Interstate Highway System* viria a tratar-se da maior e mais cara obra pública norte-americana do século xx.

<sup>16</sup> É importante notar que os elementos estruturais auto-estradais têm uma origem cronológica anterior, entre Guerras, e do outro lado do continente, em Nova Iorque. Robert Moses e Norman Bel Geddes são dois casos de figuras associadas a esse desenvolvimento, também político.

<sup>17</sup> Um expressão com origem explícita no binómio *motor-hotel*.

<sup>18</sup> Um sintoma desse fascínio é alguma da arte produzida naquele tempo, naquela cidade, nascer do imaginário automóvel. Exemplos como a fotografia com retrovisor *Double Standard* (1961), de Dennis Hopper, o alçado desdobrável *Every Building on the Sunset Strip* (1966) ou o livro-série *Thirty-four Parking Lots in L.A.* (1967), ambos de Ed Ruscha, e a colagem que é *Pearlblossom Highway, 11-18* (1986), de David Hockney, demonstram sem reserva a obsessão pela rua, pela estrada e pelos elementos associados à cultura automóvel.

<sup>19</sup> É de lembrar que o laboratório académico lançado em 1967, por Robert Venturi, Denise Scott-Brown e Steven Izenour, e que resulta na publicação do livro *Learning from Las Vegas* (1972), tem também exposição e debate público nestes anos.

<sup>20</sup> É curioso que uma das referências teóricas de Banham seja a obra já referida *Vers une Architecture*, um livro que, para além de manifesto do moderno, não deixa de fazer a apologia do automóvel enquanto veículo urbano ideal de progresso e convivência arquitectónica.

<sup>21</sup> E que alguns autores classificam de aproximação «eco-sistémica para a compreensão e entendimento da urbe.» Cf. David C. Sloane, Ashwani Vasishth. «Returning to Ecology: an Ecosystem Approach to Understand the City». [Michael Dear, editor] *From Chicago to LA: Making Sense of Urban Theory*, Thousand Oaks. Sage Publications. pp. 343-366.

<sup>22</sup> Especificamente, Banham enquadra-as segundo: as praias de Venice ou Long Beach (ecologia I: *surfurbia*); as colinas de Hollywood, Bel-Air ou Beverly Hills (ecologia II: *foothills*); os sopés planos dessas colinas (ecologia III: *plains of id*); e as ruas e estradas que tentam ligar esse território (ecologia IV: *autopia*).

<sup>23</sup> Este assunto surgiu publicado, pela primeira vez, na revista *New Left Review*, #146, de Julho-Agosto de 1984. Cf. Fredric Jameson. «Chapter 1: Culture – The Cultural Logic of Capitalism». *Postmodernism, or, the Cultural Logic of Late Capitalism*. Durham. Duke University Press. 2005. pp. 1-54.

<sup>24</sup> Utilizando a definição proposta por Ignasi de Solà-Morales, em 1995, sobre os vazios urbanos expectantes. Cf. Ignasi de Solà-Morales. «Terrain Vague». *Territorios*. Barcelona. Editorial Gustavo Gili. 2002.

<sup>25</sup> Essencialmente, Andersen organiza o seu exercício fílmico segundo três categorias: o fundo (*the City as Background*), a personagem (*the City as Character*) e o assunto (*The City as Subject*).

<sup>25</sup> A provar esta dificuldade está uma lista sobre os melhores vinte cinco filmes sobre Los Angeles realizados nos últimos vinte cinco anos. No artigo publicado pelo jornal *Los Angeles Times* (a 31 Agosto 2008) diz o seguinte: «L.A.'s story is complicated, but they got it. The city has been a main character in many films of the last 25 years.» (Geoff Boucher, *et al*).

<sup>26</sup> Referimo-nos apenas à segunda parte do filme, aquela que decorre em Los Angeles; já que durante a primeira parte do filme a acção decorre na região da Praia Grande, em Sintra.

<sup>27</sup> Referimo-nos também e apenas à primeira parte do filme, aquela que decorre em Los Angeles; já que depois se seguem os episódios automobilizados em Nova Iorque, Paris, Roma e Helsínquia.

<sup>28</sup> Utilizando a definição proposta por Marc Augé, em 1992, sobre a supermodernidade. Cf. Marc Augé. *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Londres. Verso. 2006.

<sup>29</sup> Haggis refere que o filme fora resgatado para a ficção após uma situação pessoal em que o próprio fora vítima num episódio de *carjacking*, na Wilshire Boulevard.

<sup>30</sup> Utilizando a expressão proposta por Rem Koolhaas sobre a condição ultrapassada da arquitectura. Cf. OMA, Rem Koolhaas, Bruce Mau. *S, M, L, XL*. Monacelli Press. 1995.

<sup>31</sup> No sentido oposto, poderíamos lembrar o catarse musical que é o tema *Be Quiet and Drive (Far Away)* da banda californiana Deftones. Cf. Camilo Moreno, Chi Cheng, Stephen Carpenter, Abe Cunningham. *Around the Fur*. Maverick/Warner Brothers. 1998.

<sup>32</sup> Enquanto veículo corrente, o automóvel nasceu na mesma época que o cinema. Muito embora tenha adquirido diferentes formas e mecanismos de funcionamento, tornando-se quase irreconhecível entre décadas, o modelo mais frequente continua a ser aquele que actua a partir de um motor de explosão e sob combustão fóssil; veículo esse com origem entre 1883 e 1891, a partir de estudos de Edouard Delamare-Deboutteville, Gottlieb Daimler, Karl Benz, Wilhelm Maybach ou Armand Peugeot.