

**Corpos em crise, territórios em disputa: reflexões sobre o *road movie* em Iracema - uma transa amazônica**

**Cuerpos en crisis, territorios en disputa: reflexiones sobre el *road movie* en Iracema - una transa amazônica**

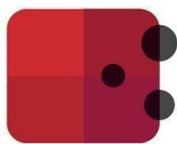
**Bodies in crisis, territories in dispute: reflections on the road movie *Iracema - uma transa amazônica***

Régis Orlando Rasia<sup>1</sup>

Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, Campo Grande, MS, Brasil  
<https://orcid.org/0000-0003-3345-348X>

**Resumo:** O presente texto analisa o filme *Iracema - uma transa amazônica* (1974), de Jorge Bodanzky e Orlando Senna, destacando como a obra reflete as tensões e crises ao longo da Transamazônica, no contexto da colonização da Amazônia nos anos 1970. Considerado um marco do gênero *road movie* no Brasil, o filme é explorado como uma chave interpretativa, especialmente no que diz respeito à jornada como metáfora para transformações internas e externas, tanto dos personagens quanto das paisagens que atravessam. Nesse sentido, o *road movie* funciona como uma instância narrativa que revela a complexidade das relações entre movimento e estagnação, progresso e degradação, e, sobretudo, a colonização dos espaços marcados por conflitos. *Iracema - uma transa amazônica* se consolida, portanto, como uma crítica à presença da estrada na representação de paisagens naturais em deterioração. A produção peculiar do filme é abordada tanto por suas instâncias de fabulação quanto por suas impressões de realidade, envolvendo o que está dentro e fora do quadro, o que é mostrado e o que o governo militar tentava ocultar. Como metáfora, a Transamazônica aparece como uma cicatriz no território, enquanto a jornada de Iracema e sua relação com o caminhoneiro Tião Brasil Grande expõem o impacto desse progresso sobre os habitantes locais, especialmente mulheres e trabalhadores marginalizados, cujos corpos, em constante mutação, são marcados pela exploração e violência.

**Palavras-chave:** Cinema brasileiro; Filmes de viagem; Ditadura militar; *Road movie*.



**Resumen:** El presente texto analiza la película *Iracema - uma transa amazônica* (1974), de Jorge Bodanzky y Orlando Senna, destacando cómo la obra refleja las tensiones y crisis a lo largo de la Transamazônica, en el contexto de la colonización de la Amazonía en los años 70. Considerada un hito del *road movie* en Brasil, el filme se explora como una clave interpretativa, especialmente en lo que respecta al viaje como metáfora de las transformaciones internas y externas, tanto de los personajes como de los paisajes que atraviesan. En este sentido, el *road movie* funciona como una instancia narrativa que revela la complejidad de las relaciones entre movimiento y estancamiento, progreso y degradación, y, sobre todo, la colonización de los espacios marcados por conflictos. *Iracema - uma transa amazônica* se consolida, por lo tanto, como una crítica a la presencia de la carretera en la representación de paisajes naturales en deterioro. La peculiar producción de la película se aborda tanto por sus instancias de fabulación como por sus impresiones de realidad, involucrando lo que está dentro y fuera del cuadro, lo que se muestra y lo que el gobierno militar intentaba ocultar. Como metáfora, la Transamazônica aparece como una cicatriz en el territorio, mientras que el viaje de Iracema y su relación con el camionero Tião Brasil Grande exponen el impacto de ese progreso sobre los habitantes locales, especialmente mujeres y trabajadores marginados, cuyos cuerpos, en constante mutación, están marcados por la explotación y la violencia.

**Palabras clave:** Cine brasileño; Películas de viaje; Dictadura militar; Películas de carretera.

**Abstract:** This text analyzes the film *Iracema - uma transa amazônica* (1974), by Jorge Bodanzky and Orlando Senna, highlighting how the work reflects the tensions and crises along the Transamazônica, in the context of the colonization of the Amazon in the 1970s. Considered a landmark of the road movie genre in Brazil, the film is explored as an interpretive key, especially regarding the journey as a metaphor for internal and external transformations, both of the characters and the landscapes they traverse. In this sense, the road movie functions as a narrative device that reveals the complexity of the relationships between movement and stagnation, progress and degradation, and, above all, the colonization of spaces marked by disputes. *Iracema - uma transa amazônica* thus consolidates itself as a critique of the presence of the road in the representation of deteriorating natural landscapes. The film's unique production is addressed both for its instances of fabulation and its impressions of reality, involving what is inside and outside the frame, what is shown, and what the military government sought to conceal. As a metaphor, the Transamazônica appears as a scar on the land, while Iracema's journey and her relationship with the truck driver Tião Brasil Grande expose the impact of this progress on the local inhabitants, especially women and marginalized workers, whose constantly shifting bodies are marked by exploitation and violence.

**Keywords:** Brazilian cinema; Travel films; Military dictatorship; Road movie.

## Introdução

O presente artigo propõe uma análise do filme *Iracema - uma transa amazônica* (1974), desde já abreviado como *Iracema*, em alusão ao título da obra, e não à personagem interpretada por Edna de Cássia. Dirigido por Jorge Bodanzky e Orlando Senna, o filme completa cinco décadas em 2024, ano que também marca o falecimento do renomado ator Paulo César Pereio, intérprete do personagem Tião. Apesar de ter circulado em festivais internacionais, sua estreia no Brasil ocorreu somente em 1980, em razão da censura imposta pelo regime militar, que via a obra como uma ameaça ao discurso ufanista da época.

A jornada dos personagens é acompanhada por uma crítica socioambiental incisiva, que não apenas expõe a degradação em curso, mas também alerta para as graves consequências da ocupação desordenada da Amazônia aos habitantes da região. O filme revela as tensões e contradições geradas pela exploração predatória, destacando os impactos dessa intervenção. A análise aqui proposta foca nas questões ligadas ao gênero do *road movie*, explorando as dinâmicas de transformação dos corpos e os conflitos desencadeados ao longo da rodovia Transamazônica.

Os *road movies*, em particular, estabelecem uma relação na qual o deslocamento físico dos personagens — seja de carro, moto, trem, caminhão, ônibus ou a pé — configura um espaço de trânsito que atua como motor propulsor da narrativa. Esses filmes geralmente seguem uma certa linearidade do transcorrer da trama, com a rota atuando como uma linha condutora que liga diferentes cenários e acontecimentos. Ao teor dos encontros e com vários percalços encontrados pelo caminho, tanto os personagens quanto as paisagens se transformam: os primeiros se moldam a partir das experiências vividas, enquanto as últimas adquirem novos significados e se revelam através das interações humanas. A estrada deixa de ser um mero cenário e se torna um agente ativo, moldando a jornada interior dos corpos e sujeitos elencados na trama, refletindo suas crises, desejos e confrontos. Essa simbiose oferece aos *road movies* um potencial simbólico para explorar temas versados na identidade, liberdade e autodescoberta das personagens (Paiva, 2011; Gama, 2017; Romanielo, 2014).

O texto se apoia em referenciais sobre o gênero *road movie*, além de recortar relatos sobre o processo de criação do filme, extraídos das memórias dos diretores Jorge Bodanzky (2015; 2022) e Orlando Senna (2021). A análise também considera levantar questões através das reflexões trazidas pelo documentário *Era uma vez Iracema* (2005) e pela série documental *Transamazônica: uma estrada para o passado* (2021), dirigida por Bodanzky e Fabiano Maciel. À obra original, acrescenta-se ainda uma camada analítica relacionada à banda sonora com os comentários do diretor, Jorge Bodanzky (2015), em uma entrevista conduzida por Eduardo Escorel e João Moreira Salles.

### Corpos em trânsito: análise de *Iracema - uma transa amazônica*

A concepção de *Iracema*... remonta a 1968, inspirada nas experiências de Jorge Bodanzky como fotógrafo da extinta revista *Realidade*. Durante suas andanças pelo interior do Brasil, Bodanzky observou as ambivalências presentes nos espaços de trânsito, como um posto de gasolina na rodovia Belém-Brasília, que durante o dia era um ponto de abastecimento comum, mas à noite se transformava em um local de prostituição. Essas observações se tornaram o embrião para a criação dos protagonistas do filme - um caminhoneiro e uma prostituta (Bodanzky, 2022).

*Iracema* segue essa toada quando realizado em meados da década de 1970, e narra a história de uma jovem amazônida menor de idade que trabalha em um bordel na periferia de Belém. Nesse contexto, conhece um caminhoneiro oriundo do sul do país, chamado Tião Brasil Grande - epíteto de um dos principais slogans militaristas da ditadura. Antes do encontro, porém, a ordem de apresentação se dá, primeiro, com a protagonista feminina deixando seu universo familiar (entre 02min20s e 09min50s), com uma sequência que mostra o contexto de mercadores de açaí com suas embarcações levando produtos através dos rios afluentes até a cidade de Belém.

Para esta sequência inicial, os diretores montaram uma realidade comum a uma família daquela região com poucas intervenções cenográficas<sup>1</sup> e ligada às relações e trânsito dos habitantes locais com seus barcos. Para compor a família, não houve um teste de elenco efetivo para selecionar os personagens coadjuvantes não-atores, de acordo com Bodanzky (2015). Eles foram escolhidos para representar seus papéis sociais, como os mercadores de açaí, o dono do bar e as pessoas que circundam a sequência inicial do filme.

A primeira parte do filme, segundo Bodanzky (2015), aborda a chegada de *Iracema* na cidade, tendo sido pensada para ser mais “lenta”, seguindo a ideia do ritmo do rio, que flui de maneira mais calma, em contraste com o ritmo mais agitado da estrada. Mais adiante, esse ritmo é confrontado pelo tempo da estrada, em que os eventos são mais elipsados, com a velocidade do trânsito e do caminhão se impondo.

<sup>1</sup> Há, de fato, poucas intervenções na cenografia ao longo do filme, como diz Bodanzky (2015), mencionando o nome do barco “Graças a Deus” e os dizeres do próprio caminhão já existiam, por exemplo. A cenografia acrescenta alguns elementos cênicos nas casas e prostíbulos, ainda que reforçando o que já estava lá e era habitual do local (Bodanzky, 2015).

Com a chegada da moça na capital Belém (entre 16min48s e 18min14s), as câmeras a observam com certa distância, retratada com *inserts* de imagens captadas da feira. Vislumbrada com o movimento festivo da cidade, perambula pela festa do Círio na Cidade e entre os fiéis que acompanhavam o evento, pouco a pouco, a personagem de Edna passa por um processo de decalque em sua identidade, sobretudo nesta incursão no espaço urbano.

Com poucas falas, a protagonista vai gradualmente absorvendo novas características até chegar na incursão das realidades periféricas e suburbanas dos bordéis. Durante uma conversa com uma colega de trabalho descontente com a vida nos bordéis, esta manifesta a Iracema o desejo de viajar e partir para São Paulo. A amiga conta os sobressaltos e alguns dramas da vida na estrada e Iracema a questiona, parecendo revelar a própria aspiração de deixar as periferias de Belém. Tal impulso em se aventurar fora do contexto urbano coincide, então, com o encontro da jovem com o caminhoneiro Tião, que aceita dar carona a Iracema na boleia do caminhão.

Gradualmente, o espectador vai se integrando aos fluxos de transformação de Iracema, e em paralelo, a trama vai mostrando Tião, que se revela mais “rígido”, no ideal da mutação subjetiva, se comparado a Iracema. Em uma de suas falas (entre 43min35s e 44min26s), ele diz: “Eu sou um homem de estrada, nasci para isso, tá no sangue”, comentando estar há “6 anos no trajeto Belém - São Paulo” e ter cruzado a rodovia em questão “quando ela nem existia”.

Logo em sua primeira aparição, o protagonista encapsula a essência de uma figura cheia de si, dizendo (entre 10min40s e 14min26s): “Eu sou mais eu, [...] Tião Brasil Grande [...]”. Inicialmente confundido com um baiano, ele esclarece, com convicção: “sou gaúcho”. Esse detalhe já começa a moldar a persona do motorista de caminhão no filme, um sulista cuja caracterização reflete a economia centrada no transporte de toras de madeira do norte para o sul do país.

Neste mesmo trecho, o diálogo sobre a natureza e o progresso do Brasil entre o caminhoneiro e o madeireiro (gerente, de fato, do negócio que abastece seu caminhão), fornece um contexto crucial para o filme como uma visão pragmática e utilitarista da natureza: “A natureza é mãe e cria todo mundo”, diz o madeireiro. Tião retruca, negando qualquer noção romântica ou espiritual da natureza, declarando: “Natureza coisa nenhuma [...] natureza é meu caminhão, é a estrada”. Bodanzky (2015) explica que o madeireiro, no momento da filmagem, acreditava sinceramente

nas falas que proferia para Tião, atuando mais como ele mesmo do que como um personagem.

Tião parece vislumbrar o Brasil na amplitude da apropriação dos recursos naturais. Seu ideal é minado pela noção de prosperidade, reforçando que a madeira fornece o trabalho aos homens trabalhadores e que, de fato, “tem que abrir estrada”. Não obstante, ele diz: “Onde tem madeira, tem dinheiro, meu negócio é isso mesmo, estou atrás do dinheiro, da grana”, encarnando a figura ambiciosa, despreocupada com as consequências, ambientais ou sociais, de suas ações.

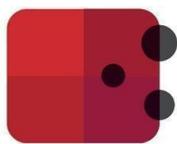
Uma das cenas do filme diz um pouco mais sobre a figura de Tião: enquanto os trabalhadores carregam as toras de madeira (entre 12min19s e 14min01s), o protagonista impele os trabalhadores braçais a se apressar, observando, de maneira desdenhosa e empostado na sua posição superior de benesse. Presunçoso, sentado nas ripas de madeira, enquanto ordena trabalhadores em suas atividades, personifica mais ainda seu caráter ao dizer: “Só não se dá bem nesse país quem não sabe se virar, quem não tem cabeça!”, apontando para seu próprio membro superior.

Durante a fala arrogante do protagonista, a imagem não se concentra apenas no diálogo entre o madeireiro e o caminhoneiro. A câmera vagueia, como em vários trechos do filme, sem permanecer “presa” ao espaço em que se desenvolve a ação. O “campo cênico ortodoxo” na deambulação da câmera se expande, por assim dizer, ao ver o ator desdenhar do trabalho braçal dos carregadores. Essa mesma postura meritocrática se repete em vários momentos do filme quando Tião, já na estrada, deitado em uma rede junto a Iracema (entre 1h02min00s e 1h03min01s), observa um trabalhador que está construindo uma casa e diz: “tem que forcejar para progredir, para melhorar, né”.

Com o desenrolar da trama, Tião conhece Iracema e a convida para percorrer as estradas que cortam a região norte. A relação entre os dois se desenvolve sob a visceralidade de um lugar fragilizado por negligências políticas, sociais e econômicas. E ainda que haja uma frágil expectativa por um romance na trama, Tião não parece estar aberto a um(a) outro(a) em sua vida. Tampouco parece se abrir a quaisquer questões que fujam de seus objetivos. Não obstante, ele confronta a curiosidade de Iracema com suas falas cercadas de repúdio à visão de mundo dela (entre 1h04min00s e 1h06min17s).

A postura rude e grosseira do caminhoneiro e a curiosidade de Iracema criam um contraste que sublinha a complexidade (e a tragédia) da ocupação dos espaços. Temendo um envolvimento mais profundo, um “rabicho” nos seus termos,

rebeca



Revista Brasileira  
de Estudos de  
Cinema  
e Audiovisual

e1150

o caminhoneiro abandona a moça à noite em um pequeno vilarejo. A presença masculina, aqui, parece consolidar a marca da exploração de outras mulheres que, provavelmente, foram deixadas pelo caminho. Desamparada (a partir de 1h06min31s), Iracema acumula situações adversas por onde passa. De cidade em cidade, trabalha em restaurantes à beira das rodovias, tenta a vida como costureira e continua a circular em espaços de prostituição. Numa de suas aventuras, quase é vendida em um negócio envolvendo imigrantes nordestinos. Estes, por sua vez, negociados como força de trabalho pelo motorista para trabalho análogo à escravidão.

O filme não acompanha as errâncias de Tião, que certamente se resguarda no invólucro protetor do caminhão. No entanto, como se vê, Iracema é a mais vulnerável da relação, por ser menor de idade e inexperiente, segue desamparada em uma aventura de sobrevivência, sem bens e sem nenhum “tostão”, empilhando abandonos. Após se envolver em uma realidade paupérrima de recursos, que assola a região com sua frágil infraestrutura e economia pouco desenvolvida, a protagonista cai novamente em um bordel à beira da estrada (entre 1h27min20s e 1h35min53s). Em um desses lugares, reencontra Tião, que mudou de ramo e de negócio, passando do transporte de toras de madeira para o gado. Ele mal reconhece Iracema, que está abatida, desfigurada, sem dentes, e com roupas desgrenhadas (a partir de 1h28min58s). Além disso, precisa rivalizar pela atenção com outras mulheres na vida servil da prostituição.

Como de praxe, os dois se separam novamente. Neste novo desenlace, antes de seguir pela rodovia, Tião e Iracema se envolvem em uma troca de insultos. Ela tripudia o novo abandono, permanecendo sozinha no local com outras mulheres, sem receber nenhum dinheiro ou ajuda do caminhoneiro. O final não poderia ser mais simbólico porque é decadente: o caminhão desaparece na profundidade do quadro, engolido pela poeira da Transamazônica, deixando Iracema com o que restou da expectativa de um destino açodado pelo falacioso desenvolvimento do país.

Como se vê, o desfecho funciona como crítica incisiva à derrocada da conquista amazônica, expondo as tensões e contradições do progresso desenfreado que moldou a ocupação da região. Da jovem até a mulher endurecida pela prostituição, a obra simboliza corpos em constante mutação, atravessando uma jornada que os conduz à miserabilidade humana.

### Filmar nas estradas: desafios e improvisos na criação do filme

Com uma produção complexa, a obra precisou adaptar seu desenho de produção às dificuldades logísticas de se filmar com poucos recursos, pois o projeto foi encomendado para um programa de televisão da Alemanha<sup>2</sup>. Contando com uma equipe enxuta de apenas nove integrantes, conforme Senna (2021), dois deles viajavam no caminhão (Pereiro e o motorista), enquanto os outros sete se deslocavam em uma Kombi, transportando os equipamentos necessários para as filmagens.

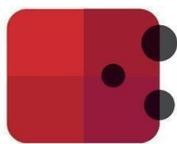
A equipe e os atores tiveram que incorporar os obstáculos encontrados ao longo do percurso e lidar com os desafios de filmar em um trajeto marcado por inúmeros inconvenientes e desconfortos, em razão da infraestrutura precária da região. De acordo com Senna (2021, s.p.), o filme, em certa medida, se adensa na

[...] estrada poeirenta, com centenas de grandes máquinas, o tráfego de viaturas do Exército, as árvores gigantescas sendo derrubadas, os incêndios enormes que sempre aconteciam em algum lugar, o tráfico de madeira (apesar da vigilância militar), os hotéis imundos, os restaurantes para caminhoneiros, os bares com muitas prostitutas-meninas e cafetões, além dos inúmeros aventureiros que disputavam pequenas faixas de terra nas margens da estrada, apesar dos avisos de que essas áreas não podiam ser ocupadas.

Paiva (2015, p. 85) afirma que “a estrada se torna mais comum nas telas de cinema em parte como consequência da superação da fase dos estúdios, que marcou a produção industrial cinematográfica até meados do século XX”, e junto a isso, acompanha o “surgimento de equipamentos mais ágeis e o advento do cinema de rua, entre outros movimentos estéticos em vários países, disseminaram o uso de movimentos de câmera e o aproveitamento da luz natural”.

---

<sup>2</sup> Trata-se da televisão alemã ZDF, uma das principais emissoras do país, conhecida por apoiar filmes com viés social, o projeto foi recomendado a Eckart Stein, produtor do *Das Kleine Fernsehspiel*, um programa de ficção experimental (Bodanzky, 2015).



O *setup* de gravação mais “leve” se revela crucial para cineastas como Bodanzky (2015), cujo estilo se beneficia da mobilidade da fotografia jornalística, que favorece os deslocamentos da equipe. Ao optar por equipamentos discretos, o diretor e fotógrafo do filme menciona que essas escolhas contribuiriam para preservar a naturalidade e evitar interrupções no compósito cênico, ao eliminar até mesmo o uso da claquete para a equipe poder entrar e sair da ação discretamente.

Nesta economia de recursos e espaço logístico, alguns membros da equipe desempenhavam a rotação e o revezamento das funções. O “núcleo duro” do elenco, por exemplo, contava com alguns coadjuvantes aproveitados pelas circunstâncias e no caminho. É o caso de Gildo, chofer e dono do caminhão, figurante em algumas cenas, além de ter alugado o veículo e servido como dublê (pois Pereio não sabia dirigir). Já Conceição Senna, forjava um misto de produção de elenco: sendo também tutora legal de Edna (que na época tinha 15 anos), articulava a direção de arte e colaborava com o figurino. Ela interpreta Tereza (entre 1h10min22s e 1h17min45s), uma das prostitutas arrastadas pelo transporte e negócio de trabalhadores em regimes análogos à escravidão, vista no trecho final do filme. Esta mesma sequência contou com figurantes locais e um grupo de teatro de Belém (Bodanzky, 2015).

A formação de um elenco incomum significou demandar dinâmicas diferentes entre atores e a atriz protagonista, sobretudo em relação às experiências vertidas para a pré-produção do filme. A começar por uma personagem feminina de origens e traços indígenas, e que, conforme Senna (2021), visava lembrar e ainda romper com a personagem homônima e romântica de José de Alencar. O diretor ressalta que o nome Iracema, escolhido por Alencar na obra literária, trata-se de um anagrama de “América”. No caso do filme aqui analisado, seu biotipo suscitou ampliar a posição crítica ao retratar uma indígena, esvaziada de seu referencial identitário e cultural, exposta à degradação na Amazônia (Senna, 2021).

Para Xavier (2004), *Iracema* é um exemplo seminal do cinema moderno por explorar e manipular os “efeitos do real”, especialmente ao envolver atores profissionais e não profissionais em contato com outros personagens e corpos do contexto social. Para o teórico, tal questão cria uma narrativa na qual a realidade está em constante negociação, sobretudo ao mesclar “procedimentos de investigação como a entrevista e o caráter provocativo desse teatro”. O filme levanta uma diversidade de questões em sua forma, ao se distanciar da ideia de um documentário como neutro ou objetivo. Em vez de registrar a realidade como fiel aos fatos, *Iracema* encontra seu “lastro na explicitação das relações de poder que se desenrolam nos

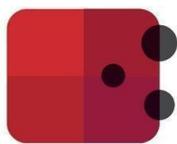
encontros entre o aparato do cinema e os agentes locais (no caso, a população da Amazônia)” (Xavier, 2004, p. 74).

Esse jogo entre realidade e ficção, por exemplo, calha na relação entre Paulo Cesar Pereio e a atriz paraense Edna de Cássia, que apresenta uma curiosa dicotomia diametralmente descompensada: ele, um ator experiente, e ela, uma jovem que nunca havia participado de uma gravação. Escolhida para interpretar a personagem, Edna não possuía experiência em atuação até a produção do filme, o que a levou a representar uma jovem curiosa por desbravar um universo novo que se descortinava à sua frente. Nesse sentido, a atriz/personagem começa tímida, mas gradualmente abandona esse traço subjetivo, mergulhando na boemia dos bordéis da periferia da capital e, posteriormente, nas rotinas de prostituição à beira das rodovias.

Oriundo do teatro, Pereio, por sua vez, versa uma figura emblemática em várias obras do cinema brasileiro, certamente por representar tipos malandros com um timbre particular de deboche e sarcasmo. Pode-se dizer que incorpora para si uma certa leitura parafilmica. Ele se define como um grande rebelde, alvo da censura constante, por viver uma vida pouco ou nada convencional para a época. Escolhê-lo para o papel significava optar por sua persona social. “Tião Brasil Grande é o Pereio [...] até hoje me comporto dessa maneira”, diz o ator em entrevista (a partir 8min07s) para o documentário *Era uma vez Iracema* (2005).

Pereio confere uma gestualidade peculiar ao incorporar diálogos e cacoetes da profissão de um caminhoneiro, como checar a pressão dos pneus com uma marreta (a partir de 55min54s). Na elaboração da roupagem de seu personagem, vem dele a capacidade de elaborar expressões como “boi perde peso na viagem” (a partir de 1h33min37s), em referência à relação do tempo a ser percorrido pelo trajeto com pressa para alcançar mais lucros e menos perdas na viagem (Bodanzky, 2015).

Os atores, em geral, seguiam algumas diretrizes de um roteiro elaborado por Senna, que se distanciava de uma estrutura rígida e canônica. Senna (2021) comenta que “havia situações mais organizadas do ponto de vista dramático e com maior complexidade, formando o eixo da história a ser contada”. Ou seja, certas ações roteirizadas serviam mais como um mapa, com “situações que seriam recriadas ou serviriam de inspiração para as cenas com os não-atores, as pessoas comuns dispostas a interagir com nossa equipe”. Sendo assim, os diretores não procuravam encenar com as falas decoradas, tampouco uma rígida marcação de cena. Neste sentido, a dinâmica de atuação de Pereio/Tião é encaixada no constructo



da *mise en scène* pretendida para o filme - “performática”, como define o ator em entrevista para o documentário de Bodanzky (2005).

Segundo Bodanzky (2015), muitas das sequências eram gravadas de uma vez só, ou seja, valia o “*take 1*”, no sentido de “nunca repetir uma cena”. Caso uma das cenas não desse certo, partiam para uma próxima execução, não necessariamente igual à primeira tentativa. Essa abordagem se desdobrava, inclusive, no dispositivo das entrevistas, travestidas de elementos dramáticos, com pessoas e situações encontradas pelo caminho. A ideia da equipe de produção sempre foi provocar situações e incorporar acontecimentos, fazendo com que os atores e atrizes reagissem a encontros incomuns e cenários baseados na realidade enfrentada no local. Assim, a relação entre atores “vestidos” de personas que interagem com figurantes ocasionais e atores sociais, por assim dizer, torna-se uma das principais tônicas do filme.

Aberta aos controles e descontroles experienciados no ato, em circunstâncias de um presente, *Iracema* “transpira” os improvisos e espontaneidades com situações imprevistas que moldam a narrativa. Tal questão parece despir os corpos de qualquer idealização quando experienciam suas próprias vivências refletidas na imposição da dureza dos locais por onde passaram. Daí ser difícil discernir o que é espontâneo e o que é encenado em vários momentos do filme.

Recheado de dobras e desdobras, nas quais pessoas e atores, cenários e paisagens, abordam questões críveis em um contexto que seria o de uma história ficcional, *Iracema* elabora as verdades do lugar. No entanto, para isso, é necessário contar uma série de “inverdades”, ou melhor, desvelar a ilusão de um Brasil sob a batuta dos militares no poder. Na outra dobra da questão, a ficcionalização revela que a realidade era bem diferente, contradizendo a ideia de um país desenvolvido que força um ideal de progresso. Assim, pensar em descartar o real da ficção no filme de Sena e Bodanzky torna-se problemático na mesma medida em que se descarta a carga especular dramática e permeada por fabulações.

### Rasgos na floresta: a ocupação enviesada da Amazônia

Como uma crônica de viagem, o filme revela um universo pouco explorado da perspectiva urbana, refletindo a realidade densa de um Brasil amazônico, quase invisível nas telas da época. Nessa incursão na Transamazônica, é como se Tião

apresentasse a estrada não apenas à sua companheira de viagem, mas também a nós, espectadores distantes da realidade dos “sertões” e dos rincões calcados no ambiente da floresta.

Os motivos da escolha das locações, tendo como mote o cenário rodoviário, se alinham ao ambicioso projeto inicial da Transamazônica, que, idealizado para ligar o litoral brasileiro do Atlântico ao Pacífico, findando no Peru, atravessa parcialmente o Brasil no sentido leste-oeste. A rodovia, que passa por cidades como Marabá, Altamira e Itaituba, tem sua trajetória encerrada em Lábrea, no Amazonas, sendo um testemunho visível das promessas não cumpridas e das intervenções agressivas da ocupação do território.

Fato é que a Transamazônica, concebida como uma rota de integração nacional, falhou em suas ambições, tornando-se um símbolo de exploração, destruição ambiental e negligência estatal. Durante a realização de *Iracema*, a estrada já era apelidada de “Transamargura” e “Transmiseriana”, como diz Senna (2021), devido à sensação de abandono que marcava sua fama desde a sua criação. Desde então, a rodovia não conseguiu resolver seu eterno estado de incompletude, sobretudo, no que diz respeito ao acesso a algumas regiões, permanecendo intransitável em trechos de terra durante a estação chuvosa. Nada mais previsível sobre uma obra de extensão gigantesca, que exige reparos constantes, além de investimentos financeiros para sua manutenção.

O fracasso da Transamazônica se explica pelo fato dela cortar uma região densa de recursos naturais e florestais. Inicialmente, poderia parecer que a natureza reivindicaria seu espaço tomado, engolindo gradualmente a infraestrutura humana em uma luta constante pela supremacia do ambiente natural sobre a intervenção. Antes fosse. A verdade é que, ainda hoje, a estrada segue sendo uma espécie de corpo estranho - ou uma cicatriz na floresta -, pois, com ela, vieram os impactos sociais e ambientais, aprofundando a desregulação do bioma e perpetuando a degradação que a intervenção humana provocou.

*Iracema*, em si, forja um retrato peculiar do seu tempo no que se refere ao espaço fílmico e as tensões políticas do lugar em questão. Diz muito sobre o afã expansionista do governo na época, remetendo, por exemplo, os anos e a década de 1940, com o governo de Getúlio Vargas e os vários estímulos à migração e colonização de extensas faixas inexploradas do território brasileiro rumo ao Centro-Oeste e à Amazônia. Num salto histórico maior, remonta, por exemplo, o ciclo de exploração e ao ímpeto dos bandeirantes paulistas dos séculos XVI e XVII na busca

por riquezas minerais, resultando nos regimes de escravização de negros e de população indígena.

Para Salles (2022, p. 102), “o processo histórico de ocupação da Amazônia se caracteriza pela convicção de seus protagonistas de que conquistar é destruir”. Em seu livro *Arrabalde: em busca da Amazônia*, coleta imagens, entrevistas e argumentos sobre os modos de ver e a visão incrustada sobre os equívocos e paradoxos das construções simbólicas da floresta. Ao indagar, “qual papel a floresta ocupa na economia mental da nação?”, na sua conclusão, “as respostas não são boas”, pois “quem se mudou para a Amazônia foi para lá a fim de substituir a Amazônia” (Salles, 2022, p. 15).

Em terras abertas sem o planejamento e a presença efetiva do Estado, a ilegalidade e o clima de “coronelismo” se espalharam pela rota viária e estradas vicinais, testemunhando inúmeras tragédias em sua existência. A série documental de Bodanzky, *Transamazônica: uma estrada para o passado* (2021), realizada em codireção com Fabiano Maciel, forja um dossiê extenso capaz de revisitar as encruzilhadas ambientais amplificadas desde então. A série firma as pautas ambientais e o ciclo de investigação de Bodanzky, que participa com sua voz e corpo da narrativa a fim de refazer o percurso do seu primeiro longa-metragem. Como uma espécie de *ombudsman*, ele atualiza o fracasso da empreitada que resultou na construção da estrada, mostrando questões que insistem, resistem e persistem como hidrelétricas e a ocupação de garimpos legais e ilegais.

Bodanzky (2015) comenta que, em 1974, durante a produção de *Iracema*, as discussões sobre preservação ambiental não eram tão frequentes quanto hoje. Embora circulassem algumas reportagens, elas não se aprofundavam nas consequências das políticas governamentais. Para o diretor, naquela época, havia pouca distinção entre o que era legal e ilegal; para muitos, estavam abrindo fazendas para desmatar e plantar pastos. Contudo, como o filme evidencia (entre 59min30s e 1h01min10s), havia uma desconfiança explícita em relação às promessas do governo sobre a ocupação fácil da região, especialmente na ausência de contratos e escrituras formais.

Uma das cenas do filme, especialmente marcante (entre 42min05s e 42min58s), é filmada ao longo da rodovia Belém-Brasília e mostra a floresta ardendo em chamas. Bodanzky (2015) relata que capturou essa cena em um *travelling* improvisado, sentado no banco da Kombi com a porta lateral aberta, tornando-se



uma das imagens mais icônicas do filme, frequentemente requisitada para uso em outras produções.

Outra imagem que simboliza a lógica de devastação, ocorre quando Iracema e uma colega prostituta viajam de avião até uma fazenda no interior do Pará (entre 1h07min11s e 1h10min22s). As tomadas aéreas mostram a floresta virgem contrastando com uma área desmatada: de um lado, a densa vegetação rica e de outro, o campo devastado, preparado para cultivo agrícola ou pastagem de gado. Nesta cena, a descontinuidade do verde se choca com o descampado, do mesmo modo como a linha reta da estrada, que corta a floresta, simplifica a paisagem complexa. Uma imagem que revela como a intervenção humana transforma a diversidade e a riqueza do ecossistema florestal em uma imagem bidimensional, apagando a multiplicidade de elementos e o contínuo do ambiente natural. Ou seja, a paisagem, antes marcada pela sua variabilidade e dinamismo do natural, torna-se um simples traço no mapa, simbolizando o domínio humano sobre a natureza.

De acordo com Salles (2022, p. 107), essa redução do bioma reflete um desejo pela desolação ambiental e o que ele chama de uma “simplificação” visual provocada pelo desmatamento. Para a mentalidade ocidental colonial, é mais fácil entender a aparente ordem dos campos abertos do que o caos das matas tropicais. A floresta desafia não apenas o corpo e o espírito, mas também o intelecto, que muitas vezes tenta desconstruir a massa uniforme de verdes e marrons, onde há uma abundância de vida, como sugere Fausto, citado por Salles (2022, p. 107), ao discutir a “estética dos intervalos”<sup>3</sup>.

Para entender os regimes de força que imperam sobre a Transamazônica é importante considerar os efeitos do golpe de 1964, momento em que o Brasil viveu um processo de “monumentalização” de seus símbolos, conforme relata Samuel Paiva (2018). “Ocupar para não entregar” era um dos emblemas do governo militar, nos anos 1960 e 1970, incitando o nacionalismo e a soberania nacional, tendo como mote a Amazônia brasileira. Os planos de criação das rodovias tornaram-se o carro-chefe da Integração Nacional, a concessão de incentivos fiscais resultou de uma intensa propaganda governamental alardeada para atrair os “homens sem terra” para usufruir de “terras sem homens”, entre tantas outras campanhas oficiais de teor ufanista.

<sup>3</sup> O antropólogo Carlos Fausto, observa que na floresta amazônica a vida é abundante e próxima, o que para a imaginação ocidental pertence ao reino da desordem, quase como uma forma de loucura. Essa percepção é refletida nos filmes de Werner Herzog, que afirma que as florestas assustam as pessoas por terem “coisa demais acontecendo”.

Segundo Salles (2022, p. 14), os grandes movimentos de ocupação sempre foram alimentados por construções ideológicas, sendo o colonialismo um exemplo claro disso. Para tanto, era necessário criar narrativas por parte do Estado brasileiro para incentivar a migração interna rumo à Amazônia, levando populações a enfrentar a floresta em suas formas mais hostis. O fluxo migratório e as promessas estatais atraíram agricultores do Sul, onde a modernização agrícola se iniciou mais cedo. Além disso, atraiu pessoas que fugiam da seca no Nordeste e “da cerca” relacionada as disputas agrárias causadas pelo avanço dos latifúndios. Dada a baixa fertilidade das terras, grandes contingentes populacionais chegaram à Amazônia, onde os territórios eram vendidos a preços muito abaixo do valor de mercado (Salles, 2022, p. 34).

Gradualmente, a ocupação humana cede lugar a presença cada vez mais dominante de máquinas, representada por tratores, caminhões, motosserras e queimadas deliberadas. Essas ferramentas se tornaram símbolos do desmatamento massivo e da conversão do território em monoculturas voltadas ao extrativismo predatório, revelando a exploração intensa dos recursos naturais e o impacto irreversível sobre o meio ambiente. Esse ímpeto atraiu milhares de trabalhadores e comerciantes, mas também trouxe garimpeiros ilegais, grileiros, contrabandistas de madeira e formas de trabalho degradantes, baseadas na exploração do corpo, como o trabalho forçado e análogo à escravidão, além da prostituição. Ademais, a região contou com a presença ostensiva das forças militares intensificada devido aos conflitos com a guerrilha do Araguaia, conforme aponta Bodanzky (2015).

Salles explora a ideia de que os colonizadores da Amazônia repetem frequentemente a frase: “quando eu cheguei, aqui não tinha nada”. Essa expressão, ou suas variações, ignora a existência do bioma, bem como a realidade das populações ribeirinhas, indígenas, quilombolas e as interações entre floresta, água e clima. O conceito de “nada” para o colono se contrapõe à complexidade que ele reduz a pouca coisa “aos olhos de quem chegou para ocupar e não se preparou para ver” (Salles, 2022, p. 92).

Esse discurso não é ingênuo, claro, mas sim uma conveniência para negar a complexidade dos biomas, servindo para sustentar as diversas economias exploratórias e predatórias que se perpetuam no país. Historicamente, no Brasil, defendeu-se a ocupação de “espaços demograficamente vazios”, promovendo a ideia de que a floresta ou o bioma presentes eram inúteis, improdutivos e sem valor.

Na tentativa de entender ou descrever a “natureza desse nada”, Salles (2022, p. 92) sugere que os colonizadores, ao “ler, ver e perceber a floresta como tal,” viam, na verdade, o que desejavam ver, ou melhor, viam apenas o que já conheciam (Salles, 2022, p. 36). Nesse contexto, os ocupantes da Amazônia começaram a “desenxergar a floresta”, substituindo-a por aquilo que era conveniente à perspectiva dos recém-chegados. Em suma, no caso da Amazônia, para Salles (2022, p. 78), “praticamos uma forma de colonialismo indiferente, ocupando sem o interesse de conhecer, optando por não enxergar,” e essa cegueira pode ser intencional, pois “é mais fácil destruir o que não desperta curiosidade ou afeto.” Portanto, “ver tem uma dimensão ética. Não ver, também” (Salles, 2022, p. 102).

### **Sobre os *road movies*: traços da colonização e a crise sublimada nas perambulações dos personagens**

Para entender *Iracema* no contexto dos filmes de viagem, é essencial considerar a longa tradição desse tipo de narrativa, que antecede o surgimento do cinema (Paiva, 2011, p. 37). Com o surgimento da fotografia, a visão mediada tecnicamente se aprimorou e pavimentou o caminho para a criação do cinema. O advento do cinematógrafo, no final do século XIX, intensificou essa conexão, com obras como *A chegada do trem à Estação* (1896), dos irmãos Lumière, simbolizando o poder do cinema em capturar o movimento e transportar os espectadores para novas realidades.

As imagens em movimento logo firmaram o lugar dos *travelogues* no imaginário dos filmes do período silencioso, focados em expedições, buscando revelar o desconhecido para os espectadores, permitindo-lhes “viajar” sem sair do lugar. A exemplo dos trabalhos do major Luiz Thomaz Reis, que documentava as expedições da Comissão Rondon ao norte e noroeste do Brasil, fascinando seus espectadores com lugares distantes e exóticos. Desde os primeiros filmes, que documentavam expedições e exploravam lugares desconhecidos, até os cinejornais que registravam eventos históricos e cotidianos, o cinema sempre teve uma relação íntima com a ideia de deslocamento.

O *road movie* é frequentemente associado ao cinema norte-americano, tendo o termo sido cunhado e consolidado durante a contracultura, mais especificamente com o erigir do Novo Cinema Americano, culminando no cânone do

rebeca



Revista Brasileira  
de Estudos de  
Cinema  
e Audiovisual

e1150

gênero com *Easy Rider* (1969). Sendo assim, incorpora questões históricas e um espírito de época marcado por “rupturas e rebeldia” (Paiva, 2015, p. 85). Vale destacar que o gênero também foi apropriado por cineastas de outras partes do mundo, como na América Latina, utilizado para explorar e subverter noções tradicionais de identidade e espaço, adaptando-se às particularidades culturais, sociais e políticas locais (Prysthon, 2006).

Uma questão importante a ser sublinhada diz respeito ao fato de o gênero se relacionar intimamente com os veículos automotores e às máquinas que transportam os seres humanos (Paiva, 2015; 2018). A presença do caminhão no filme aqui analisado, encapsula não apenas como um meio de transporte, mas um símbolo de modernização e intrusão na paisagem natural. Não por acaso, as máquinas e o homem como máquina figuram no horizonte crítico do filme, sendo parte do traço da presença humana que se interpõe à floresta. Em dado momento do filme, por exemplo, ouve-se a música (entre 40min36s e 41min19s) “Máquinas humanas” do cantor Paulo Sérgio, cuja letra é bastante sugestiva<sup>4</sup>.

Os personagens perambulantes das narrativas de viagens frequentemente exibem um impulso interior enfraquecido, resultado de uma crise existencial, capaz de navegar por um mundo marcado por incertezas. Em crise, os personagens são postos à deambulação, muitas vezes nem encontram o consolo do sublime que poderia conectá-los à matéria ou elevar seu espírito. Como um sentimento de fuga ou afastamento dos espaços íntimos e reconhecidos, conforme definido por Paiva (2011, p. 43):

Nos *road movies*, a busca que provoca o deslocamento vincula-se a uma necessidade de liberação, seja do espaço familiar, seja do espaço do trabalho regular, capaz de promover o bem-estar do indivíduo em sociedade, segundo a lógica capitalista de acúmulo de propriedades materiais.

<sup>4</sup> Chega um dia em que a gente / Vai aos poucos percebendo / Somos máquinas humanas / Estamos sempre correndo / O motor, logicamente / É o nosso coração / A estrada é o tempo / O passado é contramão.

Paiva (2011) discute sobre sujeitos impulsionados por uma busca que “não se sabe exatamente do que é”. Para o teórico, “os filmes de estrada estão relacionados a dimensões intrínsecas do ser humano, como o nomadismo, a capacidade de locomoção e o interesse nela por razões ou necessidades distintas” (Paiva, 2011, p. 37). Como diz o teórico, é revelador que o *road movie* “inscreve-se no âmbito de representação da modernidade, com suas tecnologias, porém, explicitando crises e contradições” (Paiva, 2011, p. 43).

Em relação aos imperativos da crise, tal questão lembra as reflexões sobre as narrativas do cinema moderno delineadas por Deleuze (2005), especialmente no cinema do pós-guerra. Conforme descrito pelo teórico, os corpos em deslocamento representam uma desestruturação internalizada pelos personagens que cedem à perambulação. Certos personagens acabam em espaços desativados, onde deixam de sentir e agir, optando pela fuga, pela perambulação e pelo vaivém, caracterizados por uma indiferença vaga ao que lhes acontece e uma indecisão sobre o que fazer (Deleuze, 2005, p. 23).

Sabe-se que o impacto da Segunda Guerra Mundial gerou uma sensação de desolação e desencanto, refletida no neorrealismo italiano como um retrato das profundas transformações sociais e históricas do século XX. Filmes desse período representaram a realidade cotidiana e as dificuldades enfrentadas pelas pessoas comuns em um mundo dilacerado pela guerra. A crise é marcada pela perda de sentido e direção, manifestando-se em uma busca constante por identidade e propósito, com personagens em estado de hesitação e dúvida, refletindo a fragmentação e complexidade do mundo visível. Tais questões são ativadas por um *locus* incomum para a época, fora dos estúdios, e por uma busca por substancializar o “real” do lugar. Ou seja, difere-se da lógica de uma locação tradicional, pois não se trata apenas de um cenário, mas de um espaço imbuído de significado ou memória, em suas circunstâncias da presença.

Em crise, os personagens dos filmes parecem sentir realmente a fome, o frio, o desconforto e o abandono, sendo assim, os “estados de corpo” tornam-se burlescos, motores de uma balada. É dessa forma que Deleuze (2005, p. 236) destaca os estados emocionais das personagens em frangalhos (ou “abaladas”, em um jogo de tradução com o termo “balada”). Esses estados personificam a desintegração emocional e psicológica desencadeada pelas forças adversas encontradas em suas jornadas, simbolizando não apenas os conflitos internos, mas também a fragmentação social e cultural que permeia o cenário retratado.

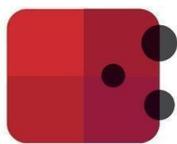
Como uma moça indígena, moradora da região norte do Brasil, Iracema avanta as tensões e a rudeza de seu aparente par romântico. Solapada pela prostituição, emoldura nela as mazelas do efeito colonialista, que estavam encobertas por trás desse discurso de um Brasil pretensamente grande. Ela é, sem dúvidas, uma personagem incrustada na dimensão da crise e com o “pé na estrada”. Não apenas versa a questão do protagonista do gênero *road movie*, como se encaixa na dimensão da errância, sem demonstrações claras de um destino ao longo da rodovia, tipificando um universo de questões subjetivas das suas inquietações.

Entre vários elementos estilísticos que sublinham as incertezas da personagem, reforça-se a ideia de um mundo em constante mudança e a desintegração das humanidades, e esse é o sentido da estrada para Iracema. Sua travessia geográfica implica uma transformação interna refletida na crise existencial que se firma nas contradições da estrada. Ao mesmo tempo, tudo lhe é destituído de um universo rarefeito do familiar, num mundo que muda na velocidade peremptória das máquinas.

Vários estudos sobre o *road movie* apontam o *western* como precursor desse gênero, uma vez que está “associado à apropriação do espaço, no caso, nos Estados Unidos, onde ‘a conquista do Oeste’ é um ícone do poder da dominação da cultura WASP sobre as demais - por exemplo, sobre a cultura indígena” (Paiva, 2011, p. 11). Curiosamente, o filme de Senna e Bodanzky parece orbitar, a seu modo, entre esses dois gêneros. Mas, à luz das visões de seus personagens, cabe pensar, também, na trama evocando questões sobre a ocupação do Oeste à brasileira.

Há um detalhe: embora pareça compartilhar o mesmo ímpeto de progresso presente na conquista do Oeste norte-americano, a ocupação do território brasileiro — do litoral ao norte-oeste — se distingue pela ausência de um imaginário consolidado sobre a nossa paisagem. Para Salles (2022, p. 75), o imaginário construído pelo cinema dos Estados Unidos da América revela um arsenal simbólico na música, nas artes visuais e na literatura, sem contar o cinema, que “produziu uma épica que se espalhou mundo afora [...] feita de diligências, ferrovias, fortes militares, cavalos, apaches, desertos, pradarias, bisontes, John Wayne, carabinas, flechas, xerifes e saloons”. Neste, a “paisagem do Oeste se tornou patrimônio comum da nação. É uma geografia que confere pertencimento. A beleza e a escala da topografia se converteram em atributos espirituais que imantam a identidade nacional” (Salles, 2022, p. 77). A Amazônia, por outro lado, “sofre por não ter sido pensada e querida. A civilização brasileira não formulou uma ideia de floresta, não a incorporou à

rebeca



Revista Brasileira  
de Estudos de  
Cinema  
e Audiovisual

e1150

imaginação coletiva, não a transformou em imagem compartilhada”, diz Salles (2022, p. 15).

O correlato nacional da expansão e ocupação tardia do Brasil rumo ao oeste do país, revela-se através das máquinas, dos veículos automotores e de toda a operação desregulada promovida pelo Estado, num processo de negação e desconstrução da floresta e do ambiente natural. Nesse contexto, surge a figura de Tião, e, em vez dos trens, cavalos ou diligências típicas do cinema norte-americano, a conquista da floresta amazônica se dá por meio de caminhões, tratores e aviões, que chegam aos espaços isolados do garimpo.

A guisa desta questão, percebe-se que o romance enviesado de Tião com Iracema serve como uma crítica incisiva à mentalidade que acompanha todos os negócios ilegais que circundam a incursão do personagem em seu veículo. Mais que isso, com o protagonista masculino impera a imagem da impermanência e a falta de criação de laços afetivos, de modo que rasga com seu caminhão a Transamazônica, rasgando e despedaçando também os desejos e esperanças de Iracema com sua truculência.

Paiva (2011, p. 43) menciona um ponto instigante ao considerar os vínculos dos *road movies* com o *western*, no qual os protagonistas também estão em deslocamento, mas que podem estar ou não inseridos em questões morais como ser fora da lei, e “acabam quase sempre reiterando o estabelecimento da suposta civilização, com sua apropriação do território e o estabelecimento da família e da comunidade à sua volta”.

Indo um pouco além e trazendo esse aspecto para a análise do filme, as relações para Tião são frouxas pelo modo como o constructo da figura do caminhoneiro é, antes de mais nada, a da transitoriedade. Na trama, Tião vive à margem da sociedade e enfrenta a vastidão da natureza selvagem da floresta amazônica, permanecendo um forasteiro, estrangeiro, alheio à região e de fora. Perpetua, aqui, a apropriação da Amazônia por imposição da visão de civilização, mas representando a ideia de um conquistador/colonizador neste desdobramento da expansão do oeste à brasileira. Seu interesse, como visto, é o acúmulo, a riqueza, e nada (ou pouco) muda em relação aos seus objetivos.

Tião simboliza o explorador, mas também a transitoriedade e a não permanência no local e nas relações. Mantendo-se como uma figura de passagem e na busca incessante por progresso e acúmulo material, nele impera a tipificação da provisoriedade, pois seus vínculos e relacionamentos parecem estar em outros

cantos, investindo seus afetos sempre em outros lugares. Nesse fluxo constante de trânsito e de passagens, Iracema é mais uma presença passageira na boleia, na dupla acepção do termo.

### **Conclusão: sobre filmes de viagens no cinema brasileiro**

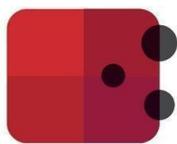
O cinema brasileiro tem uma longa tradição de explorar as andanças de seus personagens, que em suas jornadas enfrentam dilemas existenciais e profundas transformações. Um exemplo seminal é *Deus e o diabo na terra do sol* (1964), de Glauber Rocha, onde Corisco e Antônio das Mortes perambulam pelo sertão, simbolizando a luta entre opressores e oprimidos. Conta a história de Manuel e Rosa, após matarem o coronel que explorava sua força de trabalho, embarcam em uma fuga pelo sertão, lidando com suas crises subjetivas.

Durante os anos 1960 e 1970, deixando de lado a estética da fome e na urdidura do turbilhão dos trópicos, os filmes parecem tentar desconstruir uma certa identidade nacional a efeito das turbulências sociais e políticas; *Bye bye Brasil* (1980), de Cacá Diegues, na mesma órbita do espaço de *Iracema*, e como um filme de estrada, segue uma trupe de artistas circenses viajando pelo interior do país, sonhando em acessar a Transamazônica e escapar da competição com a televisão, que avança sobre o Brasil.

Nos anos 1990, a retomada do cinema brasileiro versou filmes como *Terra estrangeira* (1995), de Walter Salles e Daniela Thomas, que retrata o caos econômico pós-Collor e a migração forçada dos protagonistas rumo à Europa. A obra reflete as dificuldades econômicas e o lapso na produção cinematográfica, abordando questões de deslocamento e busca por melhores oportunidades.

Segundo Gama (2017), o gênero *road movie* no Brasil se divide em duas fases: a “Viagem Física” (1960-1998), onde a estrada simboliza a nação e aborda questões sociais e coletivas, e a “Jornada Interior” (1998-2015), que foca na transformação pessoal e introspecção dos personagens, revelando conflitos internos e jornadas existenciais. Para Gama, essa mudança é clarificada no ciclo de filmes pós-retomada, com *Central do Brasil* (1998), de Walter Salles, obra que segue Dora e Josué em uma jornada do Rio de Janeiro até o interior do Nordeste. É assim em *Diários de motocicleta* (2004), em que Salles narra a viagem de Ernesto Guevara pela América do Sul, consolidando o interesse do diretor por histórias de

rebeca



Revista Brasileira  
de Estudos de  
Cinema  
e Audiovisual

e1150

deslocamento em suas dinâmicas sociais, políticas e culturais, tanto no Brasil, quanto na América Latina.

Cineastas como Marcelo Gomes e Lírio Ferreira trouxeram novas perspectivas sobre o sertão e suas complexidades culturais. *Cinema, aspirinas e urubus* (2005) e *Árido Movie* (2006), destacam o isolamento, deslocamento e a busca por identidade no contexto nordestino. Apenas para citar alguns filmes, entre eles o destaque a *Viajo porque preciso, volto porque te amo* (2009), de Marcelo Gomes e Karim Aïnouz, que explora uma abordagem mais experimental, com imagens em várias bitolas e a narração introspectiva de Irandhir Santos, combinando a fabulação com a realidade documental.

Entre esses e vários outros exemplos, talvez seja mais interessante pensar o cinema brasileiro retratado pelas estradas tendo como molduras as suas instabilidades e constantes transformações. As narrativas de viagem, nesse sentido, surgem como uma possibilidade de refletir a própria história de um país marcado por corpos em contínuas migrações, deslocamentos e êxodos forçados, espelhando os intensos movimentos humanos que percorrem os rincões do Brasil.

Considerando as reflexões delineadas, *Iracema* se posiciona, assim, como uma obra seminal e precursora, que não só dialoga com o contexto de sua época, mas também antecipa temas e preocupações que atravessariam a filmografia brasileira nas décadas seguintes. Ao situar a estrada como um espaço de crise e transformação, o filme reflete as rupturas e continuidades que caracterizam a trajetória social, cultural e cinematográfica do Brasil, consolidando sua importância na história do cinema nacional.

A paisagem reflete a conquista enviesada do nosso norte rumo ao oeste, onde a incursão pelo interior do Brasil não é apenas um pano de fundo, mas um agente transformador que acompanha as errâncias dos corpos em questão. Violentemente destituída de sua autonomia, a paisagem perde sua complexidade e torna-se um espaço de passagem, subordinado à lógica do avanço econômico. Do mesmo modo, os corpos que nela habitam são expropriados, invisibilizados e consumidos por um ciclo de exploração que transforma o território em uma mercadoria, evidenciando o caráter predatório da ocupação.

Vale destacar a relevância contemporânea do filme de Bodanzky e Senna, e seu papel fundamental na articulação das interseções entre cinema, sociedade e meio ambiente no Brasil. Não por acaso, os filmes de estrada se constituem como um gênero inerente à crise, refletindo momentos de ruptura e transformação.

rebeca



Revista Brasileira  
de Estudos de  
**Cinema**  
e Audiovisual

e1150

*Iracema*, assim, se posiciona precisamente nesse contexto, navegando entre os regimes de força da exploração que resistem, insistem e persistem, encapsulando a complexidade de um país marcado por profundas contradições socioeconômicas e políticas, usando a estrada como um espaço de revelação e confronto das tensões subjacentes à sociedade brasileira.

Por fim, o filme aqui analisado revela o modo como os personagens vivenciam e enxergam a vida no trecho, refletindo suas perspectivas visões de mundo sobre a estrada e a floresta. Não por acaso, a interação entre Iracema e Tião reflete um microcosmo da devastação provocada pela estrada, que figura como uma ferida aberta na floresta, ao narrar uma jornada diante das consequências devastadoras da ocupação da Amazônia.

## Referências

A CHEGADA de um trem à estação (*L'arrivée d'un train à La Ciotat*). Direção: Auguste Lumière e Louis Lumière. França, 1896. 1 min., silencioso, preto e branco.

ÁRIDO Movie. Direção: Lírio Ferreira. Brasil, 2005. 100 min., sonoro, colorido.

BODANZKY, Jorge. 2015

BODANZKY, Jorge. Nos passos de Humboldt: entrevista com Jorge Bodanzky. [Entrevista cedida a] Ana Paula Orlandi. **Humboldt**, Goethe-Institut, 4 de abril de 2022. Disponível em: <https://www.goethe.de/prj/hum/pt/dos/kos/21470343.html>. Acesso em: 24 maio 2024.

BYE bye Brasil. Direção: Carlos Diegues. Brasil, 1980. 100 min., sonoro, colorido.

CENTRAL do Brasil. Direção: Walter Salles. Brasil, 1998. 110 min., sonoro, colorido.

CINEMA, aspirinas e urubus. Direção: Marcelo Gomes. Brasil, 2005. 99 min., sonoro, colorido.

DELEUZE, Gilles. **A imagem-tempo**. Tradução de Eloisa de Araújo Ribeiro. São Paulo: Brasiliense, 2005. 338 p.

DEUS e o diabo na terra do sol. Direção: Glauber Rocha. Brasil, 1964. 120 min., sonoro, preto e branco.

DIÁRIOS de motocicleta. Direção: Walter Salles. Brasil e outros, 2004. 126 min., sonoro, colorido/preto e branco.

EASY rider. Direção: Dennis Hopper. Estados Unidos, 1969. 95 min., sonoro, colorido.





ERA UMA VEZ IRACEMA. Direção: Jorge Bodanzki. Produção: Videofilmes. Brasil, 2005. 46 min., sonoro, colorido.

GAMA, Gheysa Lemes Gonçalves. Da viagem física à jornada interior: alegorias e identidade cultural em road movies brasileiros (1960-2015), **Teoria e Cultura**, Juiz de Fora, v. 12, n. 2, nov. 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/TeoriaeCultura/article/view/12308>. Acesso em: 01 set. 2024.

IRACEMA, uma transa amazônica. Direção: Jorge Bodanzky e Orlando Senna. Produção: Stop Film; Zweites Deutsches Fernsehen (ZDF). Brasil; Alemanha, 1974. 16mm/35mm, 95min., sonoro, colorido.

PAIVA, Samuel. Gêneses do gênero *road movie*, **Significação**: Revista de Cultura Audiovisual, v. 38, n. 36, p. 1-20, 22 dez. 2011. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/significacao/article/view/70902>. Acesso em: 31 ago. 2024.

PAIVA, Samuel. O Brasil na estrada: estudo revela aproximações e diferenças entre o *road movie* norte-americano e os filmes do gênero feitos aqui. [Entrevista cedida a Márcio Ferrari]. **Pesquisa FAPESP**, edição 230, abr. 2015. Disponível em: <https://revistapesquisa.fapesp.br/o-brasil-na-estrada/#:~:text=Em%20ambos%20os%20casos%2C%20a,industrializa%C3%A7%C3%A3o%2C%20sendo%20as%20mais%20conhecidas>. Acesso em: 24 maio 2024.

PAIVA, Samuel. O Road Movie no Brasil - Samuel Paiva. Canal da Revista Significação no YouTube, 14 de dezembro de 2018, 8 min. [Entrevista cedida para a Revista Significação]. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=CbL-S3\\_LWeQ](https://www.youtube.com/watch?v=CbL-S3_LWeQ). Acesso em: 17 jun. 2024.

PRYSTHON, Ângela. Da Alegoria Continental às Jornadas Interiores: o *road movie* latino-americano contemporâneo, **Ícone**, v.2, n. 9, dez. 2006. p. 113-124. Disponível em: <https://doi.org/10.34176/icone.v9i2.230099>. Acesso em: 09 dez. 2024.

ROMANIELO, Ana Luiza. A trajetória da personagem no cinema de estrada: leitura de Central do Brasil, **Revista Leitura**, [S. l.], v. 1, n. 51, p. 153-167, 2014. Disponível em: <https://www.seer.ufal.br/index.php/revistaleitura/article/view/1460>. Acesso em: 31 ago. 2024.

SALLES, João Moreira. **Arrabalde**: em busca da Amazônia. São Paulo: Companhia das Letras, 2022.

SENNA, Orlando. Cinema e guerrilha: uma biografia incompleta do filme *Iracema – Uma Transa Amazônica*, **Revista Piauí**, Edição 180, Setembro de 2021. Disponível em: <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/cinema-e-guerrilha/>. Acesso em: 20 maio 2024.

TRANSAMAZÔNICA: uma estrada para o passado. Direção: Jorge Bodanzky e Fabiano Maciel. Produção: HBO Latin America Originals e Ocean Films. Brasil, 2021. Série exibida por Amazon Prime [01 Temporada; 06 episódios], 365 min., sonoro, colorido. Disponível em: <https://www.primevideo.com/>

rebeca

Revista Brasileira  
de Estudos de  
**Cinema**  
e Audiovisual

e1150

/pt/detail/Transamaz%C3%B4nica-Uma-Estrada-Para-o-Passado/003B3KZ8GCVCRGS2M6H37C2UCO. Acesso em: 09 dez. 2024.

VIAJO porque preciso, volto porque te amo. Direção: Karim Aïnouz e Marcelo Gomes. Brasil, 2009. 75 min., sonoro, colorido.

XAVIER, Ismail. Iracema: o cinema-verdade vai ao teatro, **Devires**, Belo Horizonte, v. 2, n. 1, p. 70-85, jan.-dez. 2004. Disponível em: <https://bib44.fafich.ufmg.br/devires/index.php/Devires/article/view/235/103>. Acesso em: 31 ago. 2024.

---

<sup>1</sup> Régis Orlando Rasia

Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Multimeios da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Professor do Curso de Audiovisual da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul (UFMS).

Email: [regis.rasia@ufms.br](mailto:regis.rasia@ufms.br)

### Informações sobre o artigo

Resultado de projeto de pesquisa:

Não se aplica.

Fontes de financiamento:

Não se aplica.

Considerações éticas:

Não se aplica.

Declaração de conflitos de interesse:

Não se aplica.

Apresentação anterior:

Não se aplica.

Artigo recebido em: 07/07/2024 e aprovado em 18/09/2024.

