

## **Cidades, Trens e Cinema: Sinfonias da Modernidade<sup>1</sup>**

Joaquim Paulo Rios DELPHIM<sup>2</sup>

Leila Beatriz RIBEIRO<sup>3</sup>

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ

### **Resumo**

Trata de investigar a relação entre o cinema e a ferrovia agregada à problematização das mudanças trazidas por esses dois meios de comunicação e transporte. Contextualiza o trabalho no início do século XX. Situa essas transformações como uma problemática da modernidade. Realiza uma análise fílmica, com o filme *Berlin, Sinfonia de uma Metrópole* (*Berlin, die sinfonie der grosstadt*) de Walter Ruttmann, de 1927. Conclui que tanto o cinema como a ferrovia funcionou como instrumento de uma modernidade que se desenvolvia nos novos modelos industriais e reforçou o ideário desenvolvimentista dos Estados nacionais transformando a vida de seus indivíduos.

### **Palavras-chave**

cinema; trens; cidades; modernidade.

### **Introdução**

No início do século XX, a ferrovia, assim como o cinema, teve grande influência na nova constituição social e nas mudanças que aconteciam no modo de vida dos indivíduos, tanto os que moravam nas grandes cidades, quanto os que ainda habitavam o interior. Segundo Nilson Ghirardello, "a formação de cidades era de interesse da ferrovia" (2002, p.12), pois pretendia transformar as estações em centros urbanos, para dar o suporte necessário à sua operação. O trem, mais do que um importante meio de transporte e de trabalho, foi um agente do progresso que se apresentava cada vez mais atuante na sociedade daquele período. Suas características funcionais, como a velocidade, a pontualidade e a capacidade de transportar pessoas e produtos, foram determinantes para a transformação da vida e do cotidiano nas cidades.

---

<sup>1</sup> Trabalho submetido XV Encontro dos Grupos de Pesquisa em Comunicação, evento componente do XXXVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação, na Categoria DT 4, modalidade Cinema. Este texto integra a pesquisa de dissertação de Mestrado, cuja temática é: "Por uma memória cinematográfica nos trilhos da ferrovia: o trem na tela do cinema", do PPGMS da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, sob a orientação da Profª Dra Leila Beatriz Ribeiro.

<sup>2</sup> Mestrando de Pós-Graduação em Memória Social do PPGMS-UNIRIO, email: [jpdelphim@gmail.com](mailto:jpdelphim@gmail.com)

<sup>3</sup> Orientadora do trabalho. Professora Adjunta IV do PPGMS-UNIRIO, email: [leilabriereiro@ig.com.br](mailto:leilabriereiro@ig.com.br)

As estações ferroviárias erguidas nas cidades estabelecem locais de encontros e despedidas, onde o fluxo contínuo de passageiros, regulados pelo horário de chegada e partida dos trens, constitui agora uma nova prática social. As estações são exemplos da constituição social moderna, reguladas pelo relógio, que comprime o tempo e acelera a vida do indivíduo moderno em novas práticas capitalistas.

Nesse quadro social, a questão do comportamento do indivíduo moderno vai se constituindo em novas e constantes reconfigurações, onde os estímulos produzidos por esses efeitos - que Simmel chamou de "intensificação dos estímulos nervosos" (1967, p.12) - em nossa análise gerada primeiramente pelo trem com sua velocidade, que suprime distâncias e encurta tempos, e depois pelo cinema, com a sua apresentação de diversas "atrações" cotidianas, são determinantes para uma nova maneira de se perceber a vida pelos indivíduos daquela modernidade.

### **Cenas de uma cidade moderna**

Um dos principais estudiosos dos primórdios do cinema, Tom Gunning comenta sobre esses novos sistemas de circulação, onde "delineia-se o drama da modernidade" (2001, p. 40). Seguindo esse pensamento, poderíamos relacionar as transformações da vida dos indivíduos nas grandes metrópoles, estabelecendo as mudanças sociais e culturais surgidas daí, como processos relevantes nessa maneira de viverem marcados intensamente pelas novas técnicas - entre as quais o fazer cinematográfico e o mecanismo ferroviário - com novos estímulos, causadores de constantes reconfigurações nos indivíduos ou grupos constituídos naquela sociedade. Walter Benjamin nesse sentido já observava que a "forma de percepção das coletividades humanas se transforma ao mesmo tempo que seu modo de existência" (1994, p. 169).

Ao percebermos uma estreita aproximação entre os mecanismos ferroviário e cinematográfico e também como as significantes contribuições de ambos nas reconfigurações social, política, econômica e cultural do início do século passado, investigamos a influência desses dois meios nesse cenário de constantes e intensas transformações.

Desse princípio, parte-se do pressuposto que a aceleração do tempo, ideário trazido pelas mudanças técnicas e pelos meios de comunicação e de transporte vai ser afirmada pela "mítica do progresso" que se utiliza do trem como metáfora para as transformações originadas na cidade moderna pela velocidade (FURTADO, 2002, p.36), seja ela produzida

pelo trem ou projetada pelo cinema. Nossa análise será realizada através de filmes em que o trem exerce uma participação importante como personagem, por exemplo, "Berlim, sinfonia de uma metrópole" (1927) de Walther Ruttmann que dialoga com o texto seminal de George Simmel, "A metrópole e a vida mental", entre outros filmes clássicos, de vanguarda, modernos e contemporâneos, em que a ação se desenrola dentro ou no entorno do trem e suas estações e passagens. Mais uma vez Walter Benjamin nos direciona nessa viagem pelo trem-cinema ou cinema de trilhos ao observar que

As primeiras construções em ferro tiveram objetivos transitórios: mercados cobertos, estações de trem e exposições. O ferro associa-se, portanto, imediatamente a momentos funcionais da vida econômica. Todavia o que naquela época era funcional e transitório começa a aparecer forma e estável no ritmo transformado de hoje (2006, p.193).

A mesma funcionalidade e transitoriedade lidas modernamente por Benjamin serão discutidas ao longo de nosso trabalho para vários momentos da história do cinema e da vida urbana. Como nos diz Simmel, (1967, p.17), "a técnica da vida metropolitana é inimaginável sem a mais pontual integração de todas as atividades e relações mútuas em um calendário estável e impessoal", o que podemos perceber no mecanismo ferroviário e suas características funcionais marcadas pela pontualidade regulada pelo relógio da estação e na apresentação das cenas urbanas pelo cinema.

Essa mesma pedagogia do tempo e da pontualidade se expressa no cinema de diferentes formas. Tomemos, por exemplo, a ideia de plano que designa uma "imagem fílmica unitária" (AUMONT; MARIE, 2003, p.230). Essa unidade é espacial, mas também temporal. O plano é um fragmento no tempo e de tempo. "A noção muito difundida de plano abrange todo esse conjunto de parâmetros: dimensões, quadro, ponto de vista, mas também movimento, duração, ritmo, relação com outras imagens". (AUMONT, 1995, p.39, grifo do autor). Essas relações com o tempo e o movimento nos interessam mais em função de suas conexões com a memória que podem ser evidenciadas em Halbwachs. Assim, ao tratar da memória coletiva em sua relação com o tempo, percebemos uma analogia com o plano cinematográfico quando nos diz que:

Na realidade, no intervalo que se estende entre os dois cortes que correspondem aos pontos de referência, só existem pensamentos individuais separados em outras tantas correntes de pensamento, distintas cada uma com sua própria duração. Pode-se, por assim dizer, imaginar um tempo vazio no qual transcorreriam todas as

durações individuais, que estaria dividido pelos mesmos cortes (HALBWACHS, 2006, p.118)

O plano, essa mínima parte de um todo chamado filme (aquele que contém todas as durações individuais) pode ser tido como esse tempo vazio. Entre uma ação e outra num filme, a noção de tempo se altera, seja num grande lapso temporal - para o futuro ou para o passado - ou em continuidade temporal com a ação que se desenvolve. A temporalidade dessa passagem nos guia na percepção de como a sequência se desenvolve. Em Halbwachs, vemos que o tempo e seus intervalos são marcados com precisão e exige do indivíduo que se respeite essa marcação. O costume de chegar aos lugares em um determinado horário, de sair de casa para uma sessão de cinema ou mesmo fazer uma viagem de trem, dentro de um mundo cuja "divisão do trabalho social" irá "arrasta[r] o conjunto dos homens num mesmo encadeamento mecânico de atividades: quanto mais avança, mais ela nos obriga a ser exatos. Tenho de chegar na hora se quero assistir a um concerto, a uma peça de teatro [...] não posso perder o trem..." (HALBWACHS, 2006, p.114). A pontualidade é exigida ao indivíduo que agora não pode mais se atrasar para seus compromissos. Os ponteiros do relógio regulam as suas atividades e os seus compromissos.

O surgimento do cinema trazendo para os espectadores novas possibilidades de vislumbrar a sociedade que se apresentava na tela, por intermédio de uma máquina, o cinematógrafo, que captava e projetava imagens em movimento, criando naqueles indivíduos o que Benjamin (1994) chamou de "o efeito de choque", aliado a uma "atenção aguda", assim como a ferrovia já possibilitava uma nova impressão de tempo devido ao aumento da velocidade nos seus deslocamentos, provocando nos seus passageiros novas sensações relacionadas com essa experiência.

Nessas sociedades em que as máquinas e as novas tecnologias de circulação, informação e entretenimento, foram responsáveis por uma nova percepção do espaço e do tempo urbano pelo indivíduo moderno, causando no mesmo sujeito diversas e novas sensações, tornando seus cotidianos uma vivência fragmentada pela urgência de prazos e metas oriundos do modelo industrial de trabalho produtivo em série, vemos que,

A modernidade possibilitou a fragmentação, a separação, a especialização de saberes e fazeres, isolando o indivíduo da realidade sócio histórica, criando, ao mesmo tempo, mecanismos capazes de ordenar, prever, controlar e religar aquilo que foi separado (RIBEIRO, 2005, p. 98).

E a vida que corria nas grandes metrópoles daquele período, seria pela primeira vez levada ao cinema pelo documentário de Walter Ruttmann, intitulado "Berlim, Sinfonia da

Metrópole" (Berlin, die Sinfonie der Grosstadt, 1927) sendo "a primeira tentativa de tomar e de fixar a própria metrópole como tema, utilizando-se de recursos expressivos e estilísticos próprios de uma cinemática de vanguarda que pudesse traduzir o que a vida sensória metropolitana tinha de específico" (DI COLA, 2013, p. 154).

A especificidade da vida na metrópole marcada pelas condições que o Estado-nação ou ao menos seu ideário iria estabelecer, tem em filmes que mostram a cidade como algo sinfônico, os requisitos necessários para essa realização. Mostra-se a cidade a partir do movimento. Acelerado. Ritmado. Conduzido. O regente-diretor se torna ou personifica o governante ou figura máxima desse Estado-nação. Os transeuntes representam a massa, símbolo do amorfo e do desordenado dentro do Estado-nação daquela modernidade. Curioso notar que a grande sinfonia da cidade de Berlim é um filme a serviço do próprio Estado.

Em Leila Beatriz Ribeiro, observamos que:

A modernidade também não se representa fora do espaço da cidade, da circulação das mercadorias e dos corpos, do treino dos estímulos e dos olhos, do exercício do consumismo. A metrópole moderna irá surgir assim, como um campo de luta para a definição do papel do indivíduo, alguém que emerge neste cenário com uma nova proposta histórica; a instalação de um novo espírito. Por sua vez, esse novo espírito, em busca de uma nova relação determinada pelas práticas funcionais do trabalho, vê emergir a massa, com formato indiferenciado e amorfo, exercitando seus desejos e aspirações no cinema. (2005, p. 107)

Nesse filme documentário, classificado nas vanguardas como *city symphony* ou sinfonia da cidade, mostra-se a vida na Berlim do ano de 1927, e vemos o progresso e suas maiores expressões personificadas nas máquinas e mecanismos que simbolizavam a modernidade daquele período. O movimento acelerado do trânsito de automóveis, bondes, ônibus e pessoas pelas ruas e avenidas da cidade. A vida cotidiana dos indivíduos de diferentes classes sociais e suas diferentes ocupações. As vitrines e publicidades. As máquinas que movimentavam as fábricas que produziam as mercadorias e serviços que eram consumidos por esses indivíduos. Os elevadores, o telefone, o sistema de transporte e de limpeza pública. Os símbolos do Estado enfatizados e documentados.

Outros exemplos como a arquitetura moderna e o crescimento da cidade, a construção do metrô berlinense sublinha o patrimônio que a arte cinematográfica tentava lidar. Um dia na metrópole do nascer do sol quando a cidade e seus cidadãos ainda dormiam, até o cair da noite e suas horas de diversão. O filme se passa em cinco atos e em cada um

deles vemos a vida cotidiana dessa metrópole em um ritmo sempre acelerado, tendo o trem como principal condutor dessa velocidade.

Chegamos à Berlim nas primeiras horas do dia. Chegamos de trem e somos apresentados a uma cidade ainda adormecida e deserta, como nas fotografias de Eugene Atget, que retratavam a Paris do final do século XIX. A velocidade da viagem é acelerada pela montagem do filme e também pelo movimento do trem. Vemos a cidade, seus subúrbios, indústrias e casas na beira da linha férrea.

A câmera embarcada no trem nos permite vislumbrar a paisagem de maneira diferente sob uma ótica da velocidade, que imprime um ritmo notadamente caracterizado pela aceleração da vida, pela vigência da modernidade e do progresso. As estações de trem e seu fluxo de passageiros em trânsito nos mostram o ritmo acelerado dos deslocamentos dos indivíduos e seus grupos em uma vida cotidiana marcada intensamente pela exigência do aproveitamento do tempo moderno capitalista.

A grande estação central, com sua arquitetura, é um dos símbolos da grandeza da ferrovia, pois congrega a estrutura necessária para o acontecimento desse meio de transporte em todos os seus fins. Observamos a sua participação nesse processo pensando o trem na categoria de acelerador das questões cotidianas, como um agente do progresso, responsável pelo novo ritmo de vida dos indivíduos das grandes cidades, da velocidade e sua percepção pelo indivíduo moderno, e ainda, a fragmentação da identidade por esses processos tecnológicos.

Observamos também a necessidade de uma integração do indivíduo moderno aos mecanismos operacionais dessa força, que exige "pontualidade, calculabilidade, exatidão" devido às práticas capitalistas que operam na maneira de participar do indivíduo e seus grupos e que "são introduzidas à força na vida pela complexidade e extensão da existência metropolitana" (SIMMEL, 1967, p. 15). Sob esses conceitos incorporados de Simmel, analisamos o filme de Ruttmann como um documento representativo da sociedade berlinense dos anos 1927 e seu desenvolvimento pautado pelo modo de vida que se configurava naquela época e nele podemos atestar a participação do trem e da ferrovia nesse processo.

O cinema e a ferrovia, como duas importantes invenções da modernidade, propiciaram profundas transformações na maneira de viver do homem moderno, que teve a sua percepção de tempo e espaço alterada pelos estímulos provocados pela aceleração da velocidade que essas invenções trouxeram para a vida nas grandes cidades. "Assim, o

espírito moderno se carrega das transformações vertiginosas que se deram nas cidades. As marcas desse espírito são percebidas no âmbito que expressa o mais importante dos elementos humanos, sem dúvida, sua experiência espaço-temporal". (FURTADO, 2002, p.41)

É dessa forma que a constituição dessa sociedade moderna se dá em virtude de "intervenções no espaço urbano" onde o "planejamento reflete as discussões sobre os projetos dessas sociedades". (FURTADO, 2002, p.42)

Os indivíduos estavam sendo influenciados por uma grande variedade de novos estímulos, que produziam novas experiências e novas sensações. E as máquinas eram as responsáveis por esses estímulos. "A modernidade, em resumo, foi concebida como um bombardeio de estímulos" (SINGER, 2001, p.116). Um mundo sensorial fantástico em que os indivíduos se depararam com um aumento do estímulo nervoso, abrindo espaço para novas percepções da realidade. Michael Davis, um nova-iorquino adepto do movimento de "reforma social" chamou em 1910 de "hiperestímulo", para "descrever o novo ambiente metropolitano". (SINGER, 2001, p.119). O indivíduo urbano é um grande consumidor das novidades produzidas pelas máquinas e divulgadas pelas diferentes formas de publicidade que também não param de surgir em cartazes e jornais impressos.

De acordo com Ribeiro,

com um ritmo frenético, no meio de turbulências, barulhos do tráfego, sinais de trânsito, placas, vitrines e anúncios, a cidade se torna um local hiperestimulado, forçando o indivíduo a viver em um espaço bombardeado de impressões, choques e sobressaltos. A velocidade e a aceleração impelem cada vez mais às massas a se adequarem ao ritmo e aos horários prementes, impostos pela linha de montagem. (2005, p.108)

Observamos ainda em Singer, que "a imprensa ilustrada oferece um registro particularmente rico de fixação da cultura nos ataques sensoriais da modernidade." (SINGER, 2001, p.119), e continua com exemplos de importantes publicações da época como a revista "Life" e uma edição de 1909, intitulada "Cidade de Nova York: Ela vale a Pena?", onde vemos cenas desenhadas retratando acidentes fatais com bondes e grupos de indivíduos representando a massa constituinte dessa sociedade em estado de pânico decorrente da violência de tais choques.

Esse evento, ao provocar os espectadores de maneira intensa fazia com que os mesmos despendessem uma "atenção aguda" para compreender o que se vislumbrava na tela. Nesse sentido, "O cinema é a forma de arte correspondente aos perigos existenciais mais

intensos com os quais se confronta o homem contemporâneo" (BENJAMIN, 1994, p. 192, grifos do autor), e relacionamos o mito criado sobre a primeira aparição de um trem projetado numa tela de exibição cinematográfica, com a sensação de pânico que esse evento teria causado na plateia presente na primeira sessão de cinema realizada pelos irmãos Lumière.

Leo Charney (2001) observa que Benjamin nos indica um conceito de cinema ao associá-lo a vida moderna em sua "mudança repentina constante" e "das sensações efêmeras acentuadas que atingem o sujeito moderno com grande intensidade", provocando nesses indivíduos "o momento do choque" que "trazia à sensação, e depois à consciência, a instantaneidade do momento presente, mesmo quando passava." (CHARNEY, 2001, p. 394). No momento em que o espectador/sujeito vislumbra as imagens em movimento do cinema, experimentava "o reconhecimento tangível da presença do presente", em um instante fragmentado e fugaz.

De acordo com Charney, "nessa simbiose entre a possibilidade de um instante sensório e sua evanescência igualmente potente, o cinema tornou-se a forma de arte definidora da experiência temporal da modernidade" (CHARNEY, 2001, p. 395), provocando seus espectadores de maneira intensa e fragmentada pela apreciação de imagens em movimento e troca constante de espaço-tempo. Filmes com trens redimensionam essa experiência de tempo da modernidade. A Berlim que vemos pela lente de Ruttmann, embarcada no trem que chega à cidade no alvorecer de um dia, nos permite vivenciar essa simbiose sugerida por Charney através da velocidade das imagens, que passam na tela como se fossem vistas pelo passageiro que vislumbra a paisagem pela janela do trem, sob o efeito transitório que Schivelbusch descreve como "percepção panorâmica" (apud GUNNING, 1995, p. 58).

Essa velocidade sentida pelo passageiro do trem permite ao sujeito embarcado em suas composições uma nova experiência, em contraste com a do antigo viajante "o passageiro de trem não pertence mais ao mesmo espaço que os objetos percebidos: o viajante vê os objetos, as paisagens etc., através da máquina que o move pelo mundo" (SCHIVELBUSCH apud GUNNING, 1995, p. 58), o espaço experimentado pelo viajante agora é outro, embarcado no ambiente interno da máquina. Os vagões que transportavam os passageiros se deslocam sobre os trilhos colocados no espaço natural, por onde o viajante de outrora se deslocava em outros meios de transporte.



Também a fixidez de uma câmera que espera pela chegada do trem, parada na plataforma de embarque da estação, colocada de tal maneira, provoca uma nova percepção dos acontecimentos por parte do espectador. Devido ao efeito visual que a profundidade de campo origina com essa perspectiva, o movimento da chegada do trem em uma velocidade que vai diminuindo à medida que se aproxima, excita e causa espanto nos espectadores presentes no salão do café em que a exibição dessas imagens inaugurais acontecia, a ponto de "Segundo vários historiadores, os espectadores pularam em suas cadeiras, ou gritaram, ou levantaram-se e correram para fora do auditório (ou os três sucessivamente)" (GUNNING, 1995, p.52).

Esse mito fundador faz parte ainda de uma construção memorialística acerca da relação do cinema com a memória individual e coletiva. De acordo com Tom Gunning, "Esse público histórico, em pânico, forneceu as bases para posteriores mitos sobre a essência da história do cinema e do poder da imagem cinematográfica." (GUNNING, 1995, p. 52), e nos diz sobre o filme como uma obra capaz de reproduzir a realidade e impactar o espectador, causando o efeito sugerido nas imagens como um fato possível de acontecer:

Assim pensado, o mito do terror inicial define o poder do filme como um realismo sem precedentes, como a destreza em convencer os espectadores de que a imagem móvel era, de fato, palpável e perigosa, vindo em direção a eles com um impacto físico. A imagem ganhou vida, devorando com sua força inexorável qualquer reflexão sobre a representação - o imaginário é percebido como real (GUNNING, 1995, p. 52).

Benjamin discute as diferentes possibilidades de entendimento e de realização pelo caráter técnico e de reprodução, nas novas manifestações artísticas oriundas da modernidade, principalmente a fotografia e o cinema. Para ele, o cinema e seu produto, o filme, podem ser considerados "uma criação da coletividade" (1994, p.172), tanto na sua concepção como na sua exibição. Isso nos permite entender que o modo de produção cinematográfico, dividido em equipes, onde cada uma delas desempenha uma função própria, e na conclusão do mesmo, onde será realizada a montagem de tudo o que foi executado pelos diferentes setores, em um produto final, a ser copiado e distribuído para exibição em lugares distintos, visto por várias pessoas ao mesmo tempo, reforça sua função coletiva.

O cinema em sua fase inicial, como um mecanismo de entretenimento visual, cria nos seus primeiros espectadores a sensação ilusória de continuidade de uma ação que se desenrola em sincronismo temporal e espacial, através de um efeito de ilusão ótica que

"sublinha o papel problemático que a 'ilusão perfeita' desempenha na recepção estética tradicional" (GUNNING, 1995, p. 53, grifo do autor).

Benjamin nos diz ainda que "uma das funções sociais mais importantes do cinema é criar um equilíbrio entre o homem e o aparelho" (BENJAMIN, 1994, p.189). Esse equilíbrio seria possibilitado pelo "modo como o homem se representa diante do aparelho" e como "ele representa o mundo graças a esse aparelho". O cinema e sua câmera registram não apenas a vida cotidiana, mas também a maneira como o homem se identifica e interpreta esse cotidiano moderno, permitindo vislumbrar através de seu mecanismo, desde os grandes anseios, até os mais importantes detalhes dessa vivência moderna. Para Benjamin,

através dos seus grandes planos, de sua ênfase sobre pormenores ocultos dos objetos que nos são familiares, e de sua investigação dos ambientes mais vulgares sob a direção da objetiva, o cinema faz nos vislumbrar, por um lado, os mil condicionamentos que determinam nossa existência, e por outro assegura-nos um grande e insuspeitável espaço de liberdade (1994, p.189).

É assim que assistimos o ambiente urbano moderno intensamente narrado pelo filme de Ruttmann (1927), anterior ao de Vertov ("Um Homem com uma câmera", de 1929), onde a Berlim desse período, e seus cidadãos nos exemplificam a organização social que transcorria pelas ruas, avenidas e aparelhos estruturais citadinos - como os mecanismos ferroviários - que são importantes suportes da vida acelerada nas grandes cidades.

Do plano de um relógio numa torre, referência temporal dos cidadãos - na imagem esse relógio marca cinco horas da manhã - passando em seguida para imagens das ruas ainda desertas sob as primeiras luzes do alvorecer, determinando a urgência dos deslocamentos das diferentes classes sociais para mais um dia de trabalho, temos a marcação do que para Norbert Elias seria função dos relógios como medidores do tempo e reguladores dos "processos físicos que a sociedade padronizou, decompondo-os em sequências-modelo de recorrência regular, como as horas e os minutos" (ELIAS, 1998, p. 7). Essas funções aliadas aos processos físicos ajustam os limites de operação das máquinas e das tarefas em tempos precisos. O mesmo autor continua argumentando que:

os relógios exercem na sociedade a mesma função que os fenômenos naturais - a de meios de orientação para homens inseridos numa sucessão de processos sociais e físicos. Simultaneamente, servem-lhes de múltiplas maneiras, para harmonizar os comportamentos de uns para com os outros, assim como adaptá-los a fenômenos naturais, ou seja, não elaborados pelo homem. (ELIAS, 1998, p.8)

Os indivíduos urbanos são parte integrante de um conjunto de atividades e convenções que demandam seus comportamentos de acordo com o tempo e a duração de seus afazeres, sejam eles da ordem social ou da ordem das obrigações empregatícias, que sustentam as bases da sociedade moderna. Para cada deliberação, uma duração se faz necessária, duração essa regulada pelo tempo específico e necessário para sua realização e aproveitamento. Cada atividade tem um tempo para se iniciar e para terminar. O tempo útil do dia-a-dia nas grandes cidades é calculado de acordo com a produção em série das indústrias, do funcionamento dos escritórios, do comércio e dos meios de transporte de massas.

Em Halbwachs, essa regulação das atividades dos indivíduos modernos se espelha na seguinte afirmação, "Sou obrigado a regular as minhas atividades segundo o andar dos ponteiros de um relógio, segundo o ritmo adotado por outros e que não leva em conta as minhas preferências" (HALBWACHS, 2006, p.114). Em Norbert Elias vemos ainda que

O mecanismo do relógio é organizado para que ele transmita mensagens e, com isso, permita regular os comportamentos do grupo. O que um relógio comunica, por intermédio dos símbolos inscritos em seu mostrador, constitui aquilo a que chamamos tempo. Ao olhar o relógio, sei que são tantas ou quantas horas, não apenas para mim, mas para o conjunto da sociedade a que pertencço. (1998, p.16)

Os símbolos que constituem o relógio são os numerais e os ponteiros que nos precisam as horas e os minutos. Com essas marcações, pensamos a urgência da organização temporal, em virtude das obrigações sociais que os indivíduos retratados no filme "Berlin" (1927) de Ruttmann sugerem cumprir. Essa maneira representada no filme, com os cidadãos se manifestando no seu dia-a-dia, são interessantes para a nossa compreensão daquele período em que o tempo social e seu aproveitamento, eram uma questão de grande importância para o entendimento dos efeitos da modernidade sobre aquela sociedade. Com seu poder de "construção de um campo no qual a passagem dos corpos serve, ao mesmo tempo de revelador e de medida" (MICHAUD, 2014, p.161), e fixando em seus fotogramas esses corpos, o cinema possibilita uma análise posterior a sua realização como um documento que registra uma época e seus costumes. O filme, no ritmo acelerado do progresso metropolitano notadamente capitalista, se faz existir como registro e arquivo.

Simmel argumenta que em função das urgências demandadas, a vida da grande metrópole funciona numa relação de causa e efeito. Assim, "Os relacionamentos e afazeres do metropolitano típico são habitualmente tão variados e complexos que sem a mais estrita

pontualidade nos compromissos e serviços, toda a estrutura se romperia e cairia num caos inextricável". (SIMMEL, 1976, p.14)

### **Considerações Parciais**

O cinema como um meio de registro e representação de épocas passadas, entre outras possibilidades, exerce uma participação importante no processo de fortalecimento de uma política de Estado progressista. O cinema e a ferrovia como instrumentos de uma modernidade que se desenvolvia nos novos modelos industriais reforçou o ideário desenvolvimentista dos Estados nacionais transformando a vida de seus indivíduos.

A vivência em e de uma nova percepção temporal que acelerava o movimento cotidiano em novas práticas sociais provocou urgências que demandavam transformações econômicas, políticas e culturais. A relação entre os indivíduos e essas práticas reconfigurou a sociedade em novas bases constitucionais. O progresso e a modernidade foram exaltados pelas narrativas cinematográficas e o trem, em diversas delas se faz presente como a personificação desse processo.

Cinema e ferrovia na nossa análise foram entendidos como meios de organização social, criando em suas estruturas e representações, diversas possibilidades evidenciando diferentes épocas e práticas sociais, "recuperando" de maneira memorialística o passado e sua história.

As similaridades entre o cinema e a ferrovia, com seus mecanismos de realização que carregam em seus corpos os anseios de uma época, em que se pretendia afirmar uma política de desenvolvimento afirmada pelo modelo industrial capitalista, percorreram juntos caminhos embalados na velocidade constante de movimentos acelerados, que ajudou a transformar a vida dos indivíduos e das sociedades modernas daquele período.

A evolução para um mercado que se transformou em indústria de entretenimento, onde os filmes são o produto lucrativo, serviu ainda como suporte para o entendimento do nosso passado, além de uma grande fonte geradora de capital e investimento, ela se tornou durante o século XX, uma das mais rentáveis indústrias contemporâneas.

### **Referências**

AUMONT, Jacques et al. **A estética do filme**. 2ª. ed. Campinas, SP: Papyrus, 1995.

\_\_\_\_; MARIE, Michel. **Dicionário teórico e crítico de cinema**. Campinas, SP: Papyrus, 2003.

BENJAMIN, Walter. A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica. In: \_\_\_\_\_. **Magia e técnica, arte e política**: ensaios sobre literatura e história da cultura. São Paulo: Brasiliense, 1994.p. 165-196. (Obras escolhidas, vol. I).

\_\_\_\_\_. Construção em ferro. In: \_\_\_\_\_. **Passagens**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2006.

BERLIM, Sinfonia de uma Metrópole (*Berlin, die sinfonie der grosstadt*) de Walter Ruttmann, Alemanha, 65min., 1927, p&b.

CHARNEY, Leo. Num instante: o cinema e a filosofia da modernidade. In: CHARNEY, Leo, SCHWARTZ, Vanessa. (Orgs.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: CosacNaify, 2001. p.386-410.

DI COLA, Flávio. Experiência urbana e linguagem cinematográfica: o exemplo de "Berlim, Sinfonia da Metrópole". In: FACCIN, Milton Julio; NOGUEIRA, Maria Alice de Faria; VAZ, Élide (Orgs.). **Narrativas da cidade**: perspectivas multidisciplinares sobre a urbe contemporânea. Rio de Janeiro: E-papers, 2013. p. 153-162.

ELIAS, Norbert. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998.

FURTADO, Beatriz. **Imagens eletrônicas e paisagem urbana**: intervenções espaço-temporais no mundo da vida cotidiana. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória coletiva**. 2ª ed. e 6ª. reimp. São Paulo: Vértice, 2006.

UM HOMEM com uma câmera (Cheloveck s Kinoapparatom), de DzigaVertov. URSS: VUFKU, 1929, 68 min., mudo, p&b.

GHIRARDELLO, Nilson. **À Beira da linha**: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GUNNING, Tom. Uma estética do espanto: O cinema das origens e o espectador (in) crédulo. **Revista Imagens**, São Paulo: Editora da Unicamp, n. 05, ago. / dez., 1995.

\_\_\_\_\_. O retrato do corpo humano: a fotografia, os detectives e os primórdios do cinema. In: CHARNEY, Leo, SCHWARTZ, Vanessa. (Orgs.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: CosacNaify, 2001.p.39-80.

MICHAUD, Philippe-Alain. **Filme**: por uma teoria expandida do cinema. Rio de Janeiro: Contraponto, 2014.

RIBEIRO, Leila Beatriz. **Narrativas informacionais**: cinema e informação como invenções modernas. 2005 345 f. Tese (Doutorado em Ciência da Informação) - Escola de Comunicação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia, IBICT, Programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação, Rio de Janeiro.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

SINGER, Ben. Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular. In: CHARNEY, Leo, SCHWARTZ, Vanessa. (Orgs.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac Naify, 2001.p.115-148.