

—  
ESCOLA  
SUPERIOR  
DE MEDIA  
ARTES  
E DESIGN  
POLITÉCNICO  
DO PORTO

P.PORTO

M

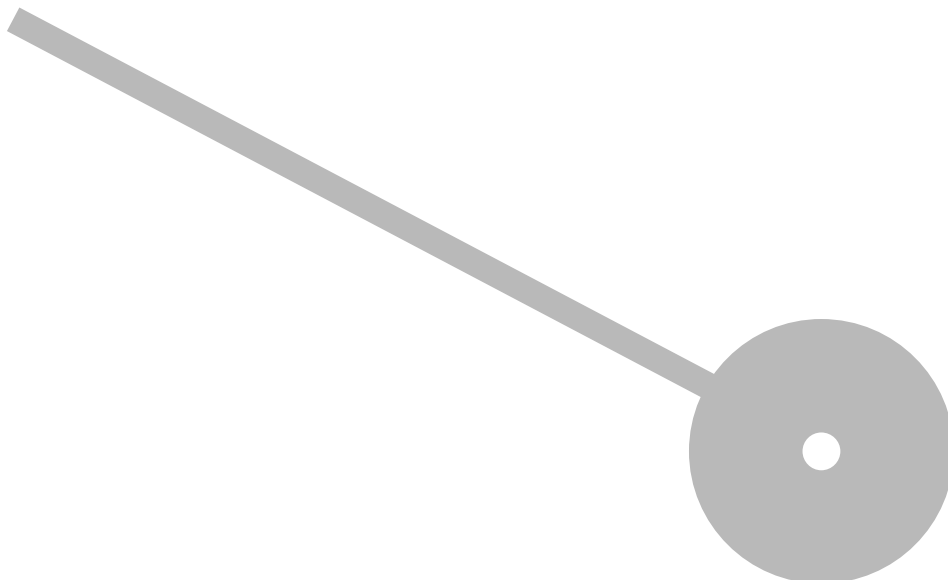
—  
MESTRADO

Comunicação Audiovisual – Especialização em Fotografia e Cinema Documental

# Carros da minha memória

João Ferreira Inácio Pinto Rodrigues

11/2022



Politécnico do Porto  
Escola Superior de Media Artes e Design

João Ferreira Inácio Pinto Rodrigues

**Carros da minha memória**

Trabalho de Projeto

**Mestrado em Comunicação Audiovisual - Especialização em Fotografia e Cinema  
Documental**

Orientação: Professora Doutora Maria Adriana da Costa Baptista

Vila do Conde, novembro de 2022

João Ferreira Inácio Pinto Rodrigues

## **Carros da minha memória**

Trabalho de Projeto

**Mestrado em Comunicação Audiovisual - Especialização em Fotografia e Cinema  
Documental**

### **Membros do Júri**

Presidente

Prof. Doutor Luís Filipe Pereira Ribeiro

Escola Superior de Media Artes e Design – Instituto Politécnico do Porto

Prof.<sup>a</sup> Doutora Maria Adriana da Costa Baptista

Orientadora - Escola Superior de Media Artes e Design – Instituto Politécnico do Porto

Arguente - Prof. Doutor Augusto Lemos

Vila do Conde, novembro de 2022

## **DEDICATÓRIA**

À família.

## **AGRADECIMENTOS**

Gostaria de agradecer aos professores da Escola Superior Media Artes e Design do Instituto Politécnico do Porto, pela constante disponibilidade de esclarecimento de dúvidas. Um especial agradecimento à Prof. Doutora Olívia da Silva, ao Prof. Doutor João Leal, ao Prof. Doutor Quinta Ferreira, ao Prof. Doutor Filipe Lopes e principalmente à minha orientadora de projeto, Prof. Doutora Adriana Baptista. À Dra. Anabela Novais por me ajudar a organizar as minhas referências.

Quero também agradecer ao Sr. Eng. Augusto Monteiro e ao Sr. Luís Almeida por toda a simpatia e disponibilidade mostrada na cedência do espaço do Aeródromo Vilar de Luz, e ao Sr. Luí Marinho, diretor do Euro circuito da Costilha por ter facilitado e permitido a utilização da pista para a realização do meu trabalho.

Quero também agradecer ao Jorge Mota e ao André Afonso do grupo Caetano, por disponibilizarem o espaço do stand da Toyota em Rio Tinto para fotografar.

Agradeço profundamente ao Hugo Ferreira, ao João Moreira, ao Filipe Melo e ao Rui Magalhães por se terem disponibilizado para participarem no meu projeto académico e pela simpatia que demonstraram ao fazê-lo.

Por fim, um grande apreço a toda a minha família, em especial aos meus pais, irmão, avós e madrinha que sempre apoiaram incondicionalmente.

## RESUMO ANALÍTICO

Aos olhos do cidadão comum, um automóvel, apesar de ser importante no quotidiano da maioria da população, é meramente uma máquina com quatro rodas e um volante usado para facilitar deslocamentos. É frequente haver uma relação quase de carinho e preocupação com o estado do próprio carro. Elevando o nível de relação aos entusiastas, o carro ganha um grande lugar de destaque na vida. Os donos ficam fascinados pelas linhas de design que fomentam a aerodinâmica do carro, os motores lendários, customizações quase infinitas, o cuidado na construção de uma carroçaria equilibrada por parte do construtor, suspensão e pneus que culminam no máximo grau de estabilidade e conforto. Admiradores imergem no mundo automóvel com grande adrenalina e paixão. Este projeto valoriza essa forte relação entre o dono e o seu automóvel, procurando documentar carros que, por diversas razões, são significativos na estirpe auto no distrito do Porto. Os carros usados neste projeto acabaram por marcar gerações e tornaram-se parte relevante na minha memória.

O presente ensaio documenta e aprofunda a problemática do meu projeto: “Carros da minha memória” descrevendo todo o processo de pré-produção, da metodologia, da criação de entrevistas e da realização das mesmas, o trabalho de campo, a revelação de película e os métodos digitais aplicados, e todos os procedimentos de pós-produção trilhados.

Os objetivos do trabalho integram uma pesquisa concisa sobre vários fotografos que fizeram do carro um objeto de estudo e uma reflexão sobre o conceito de automóvel. Procurei quatro carros e respetivos donos para integrarem o meu projeto, com o intuito de os fotografar e de perceber como os donos dos automóveis se relacionam do ponto de vista estético com os seus veículos, e poder retratá-los privilegiando a relação entre ambos como sínquise.

Os resultados do meu projeto demonstram que a fotografia assume um papel tanto de reviver acontecimentos, pessoais ou não, como ajuda a criar novos através da partilha da experiência.

**Palavras-chave:** Fotografia de carros e donos; contexto de retrato, elementos de paixão, racing jogos-digitais, colecionismo de carros

## **ABSTRACT**

In the eyes of the common citizen, a car, despite being important in the daily lives of most of the population, is merely a machine with four wheels and a steering wheel used to facilitate movement. There is often an almost affectionate relationship and concern for the condition of the car itself. Raising the level of relationship to enthusiasts, the car gains a great prominent place in life. Owners are fascinated by the design lines that promote the car's aerodynamics, the legendary engines, almost infinite customizations, the care taken in the construction of a balanced body by the manufacturer, suspension and tires that culminate in the maximum degree of stability and comfort. Admirers immerse themselves in the automotive world with great adrenaline and passion. This project values this strong relationship between the owner and his car, seeking to document cars that, for various reasons, are significant in the auto lineage in the Porto district. The cars used in this project ended up marking generations and became a relevant part of my memory.

This essay documents and deepens the problem of my project: "Cars from my memory" describing the entire pre-production process, the methodology, the creation of interviews and their realization, the fieldwork, the development of film and the digital methods applied, and all the post-production procedures followed.

The objectives of the work integrate concise research on several photographers who made the car an object of study and a reflection on the concept of the automobile. I looked for four cars and their respective owners to be part of my project, in order to photograph them and understand how car owners relate to their vehicles from an aesthetic point of view, and to be able to portray them, privileging the relationship between the two as a synchise.

The results of my project demonstrate that photography plays a role both in reliving events, personal or otherwise, and in helping to create new ones through the sharing of experience.

**Keywords:** Photography of cars and owners; portrait background, passion elements, racing digital games, car collecting

## ÍNDICE

DEDICATÓRIA .....	1
AGRADECIMENTOS .....	1
RESUMO ANALÍTICO.....	2
ABSTRACT.....	3
LISTA DE FIGURAS .....	6
INTRODUÇÃO .....	8
PARTE 1 – Fotografia: Enquadramento teórico.....	9
CAPÍTULO 1: Perspetiva diacrónica dos carros enquanto objeto de fotografia .....	9
1. Diferentes objetivos e diferentes fotógrafos (entre 1974 e 2014) .....	9
1.1. "Headlighting" - A tipologia de Thaddeus Holownia 1974-77 .....	9
1.2. "Dinosaurs and Dreamboats series" - Bruce Wrighton 1987.....	12
1.3. "The Lowriders series" - Maridel Rubenstein 1980-81 .....	14
1.4. "Low Ride Pleasure" de Pedro Magalhães .....	15
1.5. O caso particular do trabalho académico de Mariana Gomes em 2014: "Ter e Manter" .....	17
2. A representação imagética do automóvel nos videojogos: a vitória e o acidente .....	18
3. Quatro modelos de carros no espaço e no tempo selecionados para este projeto .....	25
3.1. Subaru Impreza WRX 1ª Geração .....	25
3.2. Toyota Supra A80 .....	26
3.3. Honda Integra Type R.....	27
3.4. Mitsubishi Lancer Evolution VII RS2 .....	27
CAPÍTULO 2: A relação do dono com o carro e o seu impacto na fotografia .....	28
4. O carro e o eu (estatuto, idade, corpo, vestuário) .....	28
4.1. O conceito de <i>posse sensível e posse inteligível</i> em Kant.....	29
4.2. A mitologia dos carros - A nova Citroen de Barthes (La Déesse) .....	30
4.3. Noção de interior e exterior .....	31
4.4. (Não) Consciência da noção de valor económico estético e social do carro .....	32
4.5. Carro, circulação e coleção.....	33

CAPÍTULO 3: Dados experienciais, emocionais e estéticos revelados pelo dono enquanto elementos considerados na produção fotográfica .....	34
5. Estrutura da entrevista.....	34
5.1. Análise das entrevistas.....	35
5.2. Seleção de elementos coligidos para a produção fotográfica .....	36
Parte 2 - Projeto prático enquanto processo em curso.....	36
Capítulo 4 .....	36
6. Objetivos do trabalho prático .....	36
6.1. Retratos.....	37
6.2. Contextos cenográficos .....	40
6.3. Pré-resultados .....	43
6.4. Metodologia.....	46
6.5. Meios de produção .....	52
6.6. Resultados.....	52
6.7. Reflexão crítica .....	55
6.8. Cronograma .....	56
CONCLUSÃO ou CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	56
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	58
ANEXOS	
APÊNCIDES	

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> – Thaddeus Holownia. Headlighting, 1974-77. Sem-título (Homem a posar ao lado do seu carro desportivo), 194x497mm.....	10
<b>Figura 2</b> - Thaddeus Holownia. Headlighting, 1974-77. Sem-título (mulher sentada no capô do carro), 194x497mm .....	10
<b>Figura 3</b> - Thaddeus Holownia. Headlighting, 1974-77. Sem-título (Homem sem t-shirt a posar com .El Camino), 194x497mm.....	10
<b>Figura 4</b> - Thaddeus Holownia. Headlighting, 1974-77. Sem-título (Um homem a fumar e a posar com o carro), 195x497mm .....	11
<b>Figura 5</b> – “Dinosaurs and Dreamboats” de Bruce Wrighton 1987 .....	13
<b>Figura 6</b> - "The Lowriders series" - Maridel Rubenstein 1980-81 .....	14
<b>Figura 7</b> - "Low Ride Pleasure" de Pedro Magalhães, 2012.....	16
<b>Figura 8</b> - "Low Ride Pleasure" de Pedro Magalhães, 2012.....	16
<b>Figura 9</b> – Calendário de estudantes da Universidade do Minho.....	17
<b>Figura 10</b> – The Blues Brothers .....	17
<b>Figura 11</b> – “Ter e Manter”, de Mariana Gomes 2014 .....	18
<b>Figura 12</b> – Space Racing, 1973.....	19
<b>Figura 13</b> – Gran Turismo, Playstation 1, 1998.....	20
<b>Figura 14</b> – Forza Motorsport, Xbox 2005.....	20
<b>Figura 15</b> – Need for Speed Underground 1 e 2 2003 e 2004 respetivamente .....	21
<b>Figura 16</b> – Colin Mcrae 2.0 (2000) – Subaru Impreza WRX.....	23
<b>Figura 17</b> – Visão Interior Subaru Impreza WRX, Colin Mcrae 2.0 (2000) .....	24
<b>Figura 18</b> – Manoel de Oliveira, Autoretrato 1940. Gelatina e sais de prata .....	38
<b>Figura 19</b> – Paul Walker na frente do Toyota Supra do filme “Velocidade Furiosa” .....	39
<b>Figura 20</b> – Need For Speed Underground 2: Corrida no aeroporto com Mitsubishi Lancer Evolution VIII (Pormenor do avião a aterrar na parte esquerda da imagem - fonte própria).....	41
<b>Figura 21</b> – Need For Speed Underground 2: Fachada do aeroporto com Mitsubishi Lancer Evolution VIII .....	41
<b>Figura 22</b> – Rolo de teste com Peugeot 206 – Ilford XP2 Super .....	44
<b>Figura 23</b> – Rolo de teste com Toyota Corolla StarVan – Ilford HP5 PLUS.....	45
<b>Figura 24</b> – Tentativas de tapar matrícula em laboratório (com uma barra preta digital para manter anonimato da mesma) .....	50
<b>Figura 25</b> – Planeamento da exposição das fotografias do Subaru Impreza WRX.....	53
<b>Figura 26</b> – Planeamento da exposição das fotografias do Toyota Supra A80 .....	54

**Figura 27** – Planeamento da exposição das fotografias do Honda Integra Type R .....54

**Figura 28** – Planeamento da exposição das fotografias do Mitsubishi Lancer Evolution VII .....55

## INTRODUÇÃO

Existe à volta dos carros uma grande e heterogénica comunidade que partilha uma paixão: os carros. Os meus objetivos com este trabalho centram-se em perceber como os donos se relacionam com os seus carros através da entrevista e da partilha de experiências e em retratar ambos privilegiando a relação existente entre eles.

O presente trabalho visa para além de documentar todo o processo de investigação realizado, abranger o conceito da representação imagética do automóvel nos videojogos e a relação do dono com o carro e o seu impacto na fotografia, através da análise do conceito de posse de Emmanuel Kant. Neste trabalho utilizei vários métodos para a concretização do mesmo, passando pela investigação e análise de trabalhos já efetuados que tinham como tema principal o carro, como pela pesquisa em filmes, como é o caso de “Fast and Furious” (Cohen, 2001), “Crash” (Cronenberg, 1996) “Titane” (Ducournau, 2021) que se focam em conceitos relacionados com o carro bastante distintos, sendo que o primeiro se centra na cultura do tuning, o segundo na erotização do acidente com os veículos e o último na sexualização do automóvel.

Este documento está organizado em quatro capítulos e subdividido em subcapítulos. No primeiro capítulo é feito um levantamento de trabalhos realizados por diferentes fotógrafos em diferentes anos que resume a evolução do conceito de carro e como este se foi modificando ao longo das décadas. Através do estudo e análise do conceito de carro entre os autores abordados neste capítulo (Thaddeus Holownia, Bruce Wrighton, Maridel Bubenstein, Pedro Magalhães e Mariana Gomes), é possível a concretização e cimentação de ideias e conceitos aplicados na parte prática do meu projeto. O contexto espacial e temporal onde são incluídos os carros, no âmbito do retrato, também são abordados.

No segundo capítulo é discutido o que é o conceito de carro, e de que forma é que cada dono de um automóvel o possui. Revela também a visão que as pessoas têm da imagem exterior do carro e como cada carro é visto como um símbolo de estatuto e relevância social. O terceiro capítulo trata dos dados experienciais, emocionais e estéticos entre o dono e o carro, revelados pelo proprietário por meio da entrevista, sendo considerados na para a produção das minhas imagens.

O quarto e último capítulo concentra-se no projeto prático enquanto processo fotográfico em curso. Nesse capítulo são discutidos todos os processos que experimentei para a execução do meu projeto, desde a procura de pessoas, seleção de material (películas fotográficas, câmaras, gravadores, microfones...), seleção de filmes, timings, revelações de películas e ampliações das mesmas, digitalizações, impressões em grandes formatos e planeamento da exposição. São expostos os objetivos do meu trabalho, os testes iniciais realizados, a captação do som e a organização das minhas fotografias em contexto de exposição como resultado final do meu projeto.

## PARTE 1 – Fotografia: Enquadramento teórico

### CAPÍTULO 1: Perspetiva diacrónica dos carros enquanto objeto de fotografia

#### 1. Diferentes objetivos e diferentes fotógrafos (entre 1974 e 2014)

Cada um dos fotógrafos que irei referenciar no meu projeto, produziram algo relevante para a solidificação das ideias no meu trabalho. Thaddeus Holownia, Bruce Wrighton, Maridel Rubenstein, Pedro Magalhães e Mariana Gomes são os nomes dos fotógrafos com mais impacto como referência visual para o meu projeto. Neste projeto, a recolha que fiz destes fotógrafos de carros não é sistemática nem tem em conta apenas um elemento do processo fotográfico ou do carro fotografado. Decidi escolher trabalhos realizados entre épocas tão distintas para conseguir perceber as motivações, pontos de vista e enquadramentos de cada um e as mudanças que é possível encontrar ao longo das décadas. Estes fotógrafos exibem uma significativa diversidade de intenções e objetivos, mas também a forma como usaram a fotografia para topicalizar um elemento particular nos carros, os donos ou a mulher que com eles contracenam para o retrato.

##### 1.1. "Headlighting" - A tipologia de Thaddeus Holownia 1974-77

A série fotográfica de Thaddeus Holownia "Headlighting", protagoniza retratos dos donos com os seus respetivos carros. As fotografias foram tiradas com recurso a uma Gundlach Banquet com 20x50,8cm durante uma viagem a Kansas. As imagens dizem respeito a cultura automóvel da década de 70, da moda e do uso criativo por parte do fotógrafo de uma câmara panorâmica de grande formato.

Em todas as imagens os donos dos automóveis apresentam-se de forma descontraída e a olhar para a câmara. Existe um alto contraste nas imagens desta série e são todas produzidas na lateral dos veículos. Nas imagens tanto existe um claro cuidado e preparação do sujeito retratado (Figura 1) como totalmente o oposto, aparecendo mesmo descalço e sem camisola, ainda que esse oposto possa ter intenções estéticas marcadas pela moda no período. (Figura 4).



**Figura 1** – Thaddeus Holownia. Headlighting, 1974-77. Sem-título (Homem a posar ao lado do seu carro desportivo), 194x497mm

<https://spencerartapps.ku.edu/collection-search#/object/54837>



**Figura 2** - Thaddeus Holownia. Headlighting, 1974-77. Sem-título (mulher sentada no capô do carro), 194x497mm

<https://spencerartapps.ku.edu/collection-search#/object/54839>



**Figura 3** - Thaddeus Holownia. Headlighting, 1974-77. Sem-título (Homem sem t-shirt a posar com El Camino), 194x497mm

<https://spencerartapps.ku.edu/collection-search#/object/54844>



**Figura 4** - Thaddeus Holownia. Headlighting, 1974-77. Sem-título (Um homem a fumar e a posar com o carro), 195x497mm

<https://spencerartapps.ku.edu/collection-search#/object/54872>

Em todo o seu trabalho ecoa uma observação do filósofo Henry Thoreau “The question is not what you look at, it’s what you see”(Thoreau, 1851/2015). Cada fotografia tem uma história diferente, uma abordagem diferente; representam classes sociais distintas através dos carros e do estado dos mesmos, do tipo de vestuário e da idade dos indivíduos.

A reflexão sobre este trabalho de Holownia foi muito relevante pois percebi que não era por este caminho que queria que o meu projeto seguisse, sendo que, ao perceber que também lidava com carros e donos distintos, o meu objetivo não seria produzir imagens sempre com o mesmo enquadramento e composição. Nas imagens apresentadas por Holownia, o sujeito, que se presume ser o dono do automóvel, é mostrado sempre na lateral do seu veículo. Desta forma, é conseguido um trabalho que funciona em série e que tem uma simples leitura, dado os enquadramentos serem muito semelhantes. Por outro lado, cada fotografia é única, pois cada indivíduo transparece algo diferente através da sua linguagem corporal e pelo contexto que é apresentado com o automóvel. Através da forma como o personagem nos é apresentado, conseguimos atribuir variantes imaginárias que constroem uma personagem fictícia. Se está bem vestido com um carro desportivo, claramente deve ser de uma classe social relevante, se está descalço, a fumar e sem camisola, passa mais rapidamente por uma classe social mais baixa.

## 1.2. "Dinosaurs and Dreamboats series" - Bruce Wrighton 1987

Em 1987, Bruce Wrighton apresentou uma série fotográfica que focava o automóvel como elemento central na paisagem norte americana tanto citadina como rural. Nas suas fotografias é notório que o autor trabalhou a cor de uma forma muito cuidada e criativa, havendo casos onde existe um paralelismo entre a própria cor dos automóveis com o fundo em que se apresentam. Uma segunda característica também de grande relevo, é o facto de nenhuma das imagens apresentar o carro nem totalmente de traseira nem de frente, sendo que o ponto de vista escolhido ou é uma junção da lateral com a traseira/frente ou totalmente de lado. A composição das imagens realça as linhas dos carros sempre através dos reflexos neste contidos. A maior parte dos automóveis fotografados, dada a época dos mesmos, possuem uma cor muito viva que causa uma maior atratividade visual que em conjunto com os reflexos dos cromados, constrói uma imagética quase cinematográfica que nos permite viajar no tempo (Figura 5). O facto de a fotografia ser a cores tem, por isso mesmo, para além da intertextualidade cromática contexto/objeto; uma grande relação com o impacto visual da cor do objeto retratado.

Através da análise do trabalho deste autor, consegui trazer para o meu projeto um maior cuidado em enquadrar os automóveis em locais que os enaltescessem tanto pelas linhas estéticas dos carros, como pelas suas capacidades performativas. Ao visualizar as imagens é possível sentir uma sensação de aproximação das máquinas e do terreno onde se encontram, dada, por um lado, a vulgaridade dos locais onde estes foram fotografados, sendo assim acessíveis a todos (Wrighton, 2022), mas também o trocadilho verbal/visual sobre que é possível pensar em cada uma das fotografias.

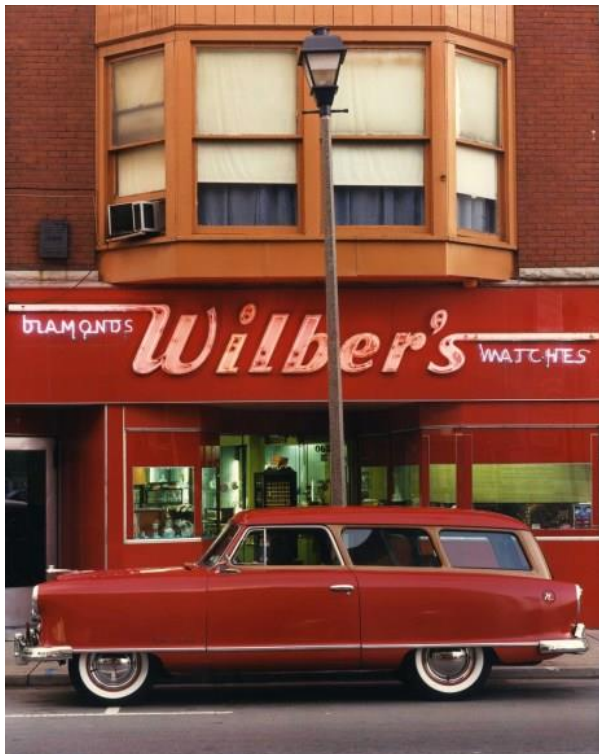


Figura 5 – “Dinosaurs and Dreamboats” de Bruce Wrighton 1987

<http://www.laurencemillergallery.com/artists/bruce-wrighton-dinosaurs-and-dreamboats/featured-works?view=thumbnails>

### 1.3. "The Lowriders series" - Maridel Rubenstein 1980-81

A série fotográfica "Loweriders" foi realizada em New Mexico, compilando retratos de pessoas com os seus carros (Figura 6). Os proprietários dos automóveis eram na sua maioria "jovens hispânicos descendentes não apenas dos "cruzeiros<sup>1</sup>" dos anos 50, mas de todas as culturas que amavam e adornavam os seus meios de transporte, incluindo motoristas de autocarros mexicanos, conquistadores espanhóis e gladiadores romanos. Estes veículos não foram construídos apenas para servirem como meio de transporte, mas para serem autênticas carruagens de festa e espetáculo e relicários de mensagens psíquicas nas quais se testa o destino." (Rubenstein, 2004, p38-41).

Tal como refere Rubenstein (2004) o enorme desejo dos mexicanos pelo adorno intensivo dos seus carros, acredita-se que venha do medo da morte e da solidão, e ao mesmo tempo, de uma enorme vontade pela reunião com amigos e familiares que já partiram. Os "Lowriders" são considerados artistas e o seu carro a sua arte. Como exemplo, podemos referenciar duas características que os carros exibem: o exterior do carro tem de ser "flamatito" ou impecável. Isto significa que têm de estar sem qualquer erro ou dano na sua pintura metálica ou pérola e devidamente encerado, podendo ter ou não, uma mensagem. Outro elemento essencial, são as suspensões hidráulicas que permitem que os carros ajustem a sua altura dependendo das condições das estradas. Fazem-se também concursos para avaliar quais os automóveis que atingem a maior altura possível com o ajuste da suspensão, sendo isso



Figura 6 - "The Lowriders series" - Maridel Rubenstein 1980-81

<https://meridelrubenstein.com/portfolios/the-lowriders-1980-81/>

<sup>1</sup> Carros americanos dos anos 50 que possuíam dimensões exuberantes, por exemplo um Chevrolet Impala.

um sinal de virilidade e status. Se por um lado o exterior acarreta esse significado, o interior simboliza por sua vez, a fertilidade e a elegância composta de autênticas poltronas de couro ou veludo e volantes com diamantes encrustados.

#### **1.4. "Low Ride Pleasure" de Pedro Magalhães**

O livro "Low Ride Pleasure" apresenta uma série fotográfica realizada por Pedro Magalhães entre 2008 e 2016 em eventos tuning, de norte a sul de Portugal. Em 2011 e 2012 criou instalações com vídeo e som captados em carros tuning na Galeria Nuno Centeno no Porto e no Centro para os Assuntos da Arte e Arquitetura em Guimarães.

O tuning é um submundo no qual os automobilistas modificam e recriam a tecnologia que equipa os seus carros (Figura 7). É uma prática obsessiva e tecnicamente minuciosa que engendra uma estética pseudo-futurista muito própria e que, para muitos, é bastante sedutora.

Os condutores tanto atravessam as auto-estradas a alta velocidade como desfilam pelas marginais a passo lento com o volume dos seus subwoofers no máximo.

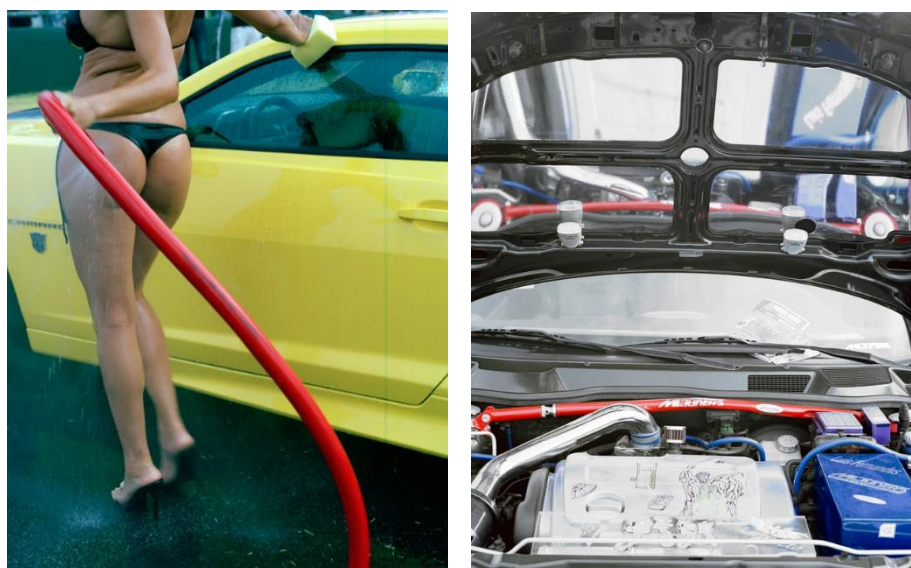
As imagens de Pedro Magalhães laboram constantemente no fetichismo do automóvel e da sexualização da máquina, juntando algumas vezes corpos despidos com as máquinas (Figura 8). Há também uma forte referência ao filme do realizador David Cronenberg "Crash" onde esta sexualização da máquina e pelo acidente ocorre (Magalhães, 2012).

"O fetiche da mulher objeto que trata da superfície delicada do carro de corrida é uma imagem recorrente num mundo dominado por homens no qual a masculinidade é medida pela potência do carro e pelas curvas, e lábios vermelho reluzentes da mulher que vai ao lado. É essa a imagem do homem que domina a máquina que lhe serve de instrumento para cortar a paisagem, e da mulher que aparentemente cultiva uma submissão carregada de potência sexual. Mulher e máquina, ambas idealmente calibradas. Tecnicamente, e boçalmente, calibradas. Calibradas para alimentar o ego de uma masculinidade embrutejada. É esse mundo que o Pedro Magalhães nalguns momentos quase que expõe ao ridículo e noutros quase que eleva ao nível da imagem de ficção científica."(Barroca, 2014).



**Figura 7** - "Low Ride Pleasure" de Pedro Magalhães, 2012

<https://pedromagalhaesmail.wixsite.com/portfolio/the-low-ride-pleasure>



**Figura 8** - "Low Ride Pleasure" de Pedro Magalhães, 2012

<https://pedromagalhaesmail.wixsite.com/portfolio/the-low-ride-pleasure>

Um outro trabalho independente (um antigo calendário do Clube de Judo dos estudantes da Universidade do Minho) que contrasta com esta realidade da sexualização do corpo feminino junto dos automóveis nas fotografias dos calendários que preenchem as paredes das garagens, é uma ideia recente que inverte os papéis, criando imagens que do ponto de vista fotográfico, são no mínimo provocatórias (Figura 9). De facto, a imagem da Fig.9 parte de uma capa dos The Blues Brothers (Fig. 10, (que não se afasta dos The Bad Blues Boys), sempre amantes de carros, mas ao despir os personagens aproxima-se jocosamente pela negação (ou pela semelhança) das fotografias entre carros e pessoas e exige uma reflexão sobre a topicalização do carro, do corpo ou do elemento que os une (aqui, neste caso, fatos, chapéus, óculos escuros, dinheiro, algemas, nudez, postura?).



Figura 9 – Calendário de estudantes da Universidade do Minho



Figura 10 – The Blues Brothers

<https://www.amazon.com/Blues-Brothers-Original-Soundtrack-Recording/dp/B000002J5K>

### 1.5. O caso particular do trabalho académico de Mariana Gomes em 2014: "Ter e Manter"

Durante a pesquisa sobre o meu tema, surgiu o trabalho académico de licenciatura em Tecnologias da Comunicação Audiovisual, do IPP de Mariana Gomes "Ter e Manter" (Gomes, 2014). Tendo o pai como colecionador, a autora desenvolveu a paixão automóvel desde cedo, e uma vez confrontada com a escolha do tema para o seu projeto final, achou que seria uma boa temática a abordar, dado a facilidade de contacto que já tinha com o meio. Escolheu falar especificamente sobre o primeiro carro de cada pessoa, como surgiu esse gosto pelo automóvel, como se proporcionou a compra do primeiro carro e como a partir desse o gosto e a coleção foi crescendo. Com o desenvolver do trabalho a autora encontrou um paralelismo entre os donos, em que muitas vezes o primeiro carro não é o mais valioso da coleção e até acabar por dezoar do resto dos veículos, mas acaba por ter um valor sentimental maior pois tem imensas histórias associadas ao automóvel. Por vezes nem é um carro que faça sentido pelo seu valor monetário.

Ao fotografar, a autora por vezes ficou limitada pelas condições logísticas pois os carros não estavam a trabalhar, e então optou por fotografá-los a todos no sítio onde se encontravam, sejam garagens ou oficinas. Por vezes, esta escolha até acrescentou mais valor às imagens com o ambiente onde o carro se inseria, pois, os espaços estavam com bastantes elementos que os donos foram juntando ao longo dos anos alusivos à sua coleção. Fotografou em digital a cores e recorreu ao uso de uma só cabeça de

flash (Figura 11). Desta forma, com a câmara posicionada no tripé, eram tiradas várias fotografias com o flash em posições diferentes (incluindo o retrato), onde mais tarde em pós-produção iriam ser mescladas para formar uma única imagem. Esta técnica adotada deu origem a fotografias com uma luminosidade muito artificial, parecendo até por vezes que o carro não faz parte do fundo.

É importante falar neste projeto de licenciatura no meu trabalho de mestrado, pois é algo atual e realizado em contexto académico e porque me levou a pensar nas minhas opções. A partir da análise das fotografias, decidi que não iria fotografar os carros nas garagens onde se encontravam, por estar dependente das condições luminosas dos espaços. Como utilizei a película não queria estar a recorrer ao uso de iluminação artificial, uma vez que se tornava o processo ainda mais complexo. Para além desse fator, iria perder a contextualização do carro no ambiente que se encontrava, levando a que as entrevistas realizadas não se enquadrassem no meu projeto.



Figura 11 – “Ter e Manter”, de Mariana Gomes 2014

<https://www.publico.pt/2014/07/17/p3/fotogaleria/o-carro-classico-a-seu-dono-384413>

## 2. A representação imagética do automóvel nos videojogos: a vitória e o acidente

Qualquer pessoa hoje em dia já jogou videojogos seja no computador, com uma consola ou até no telemóvel. Nos dias que correm esta indústria movimenta centenas de bilhões de euros, mas o seu começo foi bastante amador. A história dos jogos eletrónicos não mostra apenas um desenvolvimento tecnológico, mas sim de aprofundar a relação entre a cultura e o jogo. Johan Huizinga dá-nos uma definição do que é o jogo:

“Jogo é uma atividade ou ocupação voluntária, exercida dentro de certos e determinados limites de tempo e de espaço, segundo regras livremente consentidas, mas absolutamente obrigatórias, dotado de um fim em si mesmo, acompanhado de um sentimento de tensão e de alegria e uma consciência de ser diferente da vida cotidiana. Assim definida, a noção parece capaz de abranger tudo aquilo a que

chamamos “jogo” entre animais, as crianças e os adultos: jogos de força e de destreza, jogos de sorte, de adivinhações, exhibições de todo gênero.”(Huizinga, 2007, p. 24).

Existem hoje em dia demasiadas tipologias de jogos digitais para serem enumeradas, mas que podem ser divididas em oito grupos: *ação*, jogos que requerem reflexos rápidos e exigem uma boa coordenação e *reação*; aventura, são jogos em que o jogador assume um papel de protagonista na história do jogo que contém exploração e resolução de puzzles; *estratégia*, requerem habilidades de pensamento e planejamento; *RPG, ou Role Playing Game* onde o jogador desenvolve uma personagem ao longo do jogo; *desporto*, simulam a prática de desportos individuais ou coletivos; *corrida*, o jogador entra em competição de corrida através de veículos; *online*, todo o tipo de jogos que requerem uma conexão à internet para serem jogados com outros jogadores; e *simulação*, que têm como objetivo simular um mundo real ou imaginário.

O primeiro videogame que se focava em corridas nasceu em 1973: “Space Racing” (Figura 12), o jogador controlava uma nave espacial e tinha como objetivo evitar uns pequenos pontos brancos que circulavam no ecrã e conseguir chegar ao outro lado.

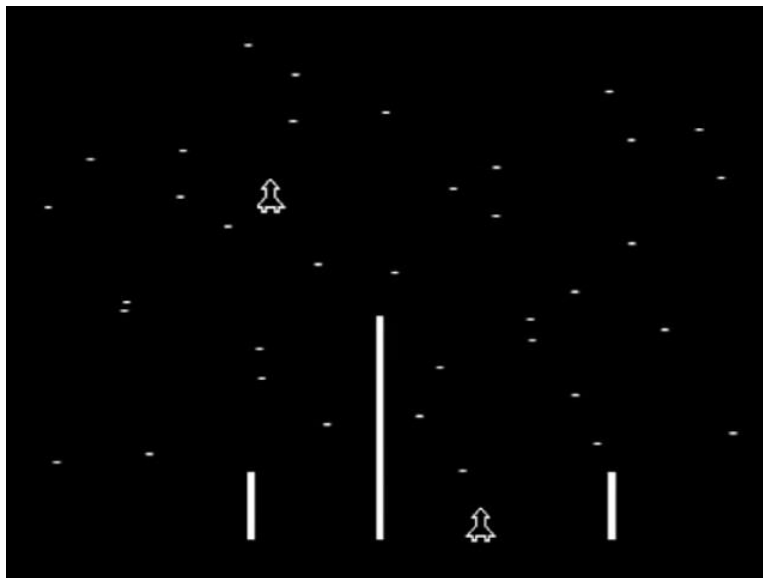


Figura 12 – Space Racing, 1973

<https://www.youtube.com/watch?v=0eBUoY6W8BY>

Com a abrupta evolução da tecnologia, os jogos não ficaram em segundo plano e a sua representação foi ficando cada vez mais perfeita, até que em 1997, foi lançada a icónica e incontornável Playstation da Sony. Com o seu lançamento, veio também o jogo que tinha sido desenvolvido durante cinco anos prévios, o “Gran Turismo” (Figura 13) que foi o primeiro videogame focado em carros que incorporava

carros reais. Este jogo teve muita importância no futuro dos jogos de corridas de carros, porque elevou a fasquia de uma forma repentina através da sua jogabilidade e verossemelhança.



Figura 13 – Gran Turismo, Playstation 1, 1998

<https://www.pinterest.pt/pin/541206080193823542/>

Jogos como o Gran Turismo, Forza Motorsport (Figura 14), Need For Speed (Figura 15) e Colin Mcrae 2.0 (Figuras 16 e 17), considero que foram jogos que se destacaram, pelo seu esforço em criar um produto o mais próximo da realidade possível. No Colin Mcrae 2.0, o próprio piloto teve influência no desenvolvimento do jogo para se certificar que os jogadores teriam a melhor experiência possível, quando comparando com a realidade.



Figura 14 – Forza Motorsport, Xbox 2005

<https://newmen.pt/a-consola-xbox-existe-ha-duas-decadas/>



Figura 15 – Need for Speed Underground 1 e 2 2003 e 2004 respetivamente

(fonte própria)

Com a constante evolução tecnológica, criaram-se sempre novos métodos de “aumentar” o realismo dos jogos, pensando que quanto maior o realismo, melhor será a experiência do jogador. A realidade virtual permite-nos, de certa forma, entrar no jogo e vivê-lo na primeira pessoa, mas até que ponto seria benéfico ou possível o jogo ser tão ou talvez mais realista que a própria realidade? No popular jogo Dirt 4 (sucessor do Colin Mcrae 2.0), existe um modo de campanha em que o jogador cria um personagem e torna-se piloto de uma equipa que tem de evoluir. Tem à sua disposição inúmeras opções de customização desde a própria equipa à suspensão, tipos de pneus, ar dos pneus, a força das travagens, a tração e entre muitas outras, há um aspeto que nenhum jogo consegue igual a realidade, que é o perigo (inexistente) do acidente. O acidente na vida real pode resultar em morte, sendo até difícil de imaginar como é que um jogo conseguirá ou se é possível reproduzir algo sobre o qual não existe informação concreta, apenas presunções e suposições de como será. Também vale a pena refletir se existe a necessidade de explorar esse lado nos jogos, pois talvez possa existir o conceito de “demasiado realista” o que pode empobrecer a jogabilidade e a experiência dos jogadores.

Ora, na fotografia de carros (e donos), sem ter em conta a fotografia documental ou de registo pericial, também não se centra no acidente. Neste tipo de fotografia, os carros assumem um aspeto “brand new” e “clean” que enaltece não só a marca ou a garagem, mas também o dono.

O carro num jogo é sempre imortalizado e, portanto, é sempre mostrado de forma a ser enaltificado. Os planos que os jogos mostram o carro antes/depois de cada corrida, as contraluzes, as composições escolhidas, as paisagens, como tudo se encaixa em perfeita harmonia e cria algo quase mítico. Na maioria dos jogos é-nos dada a possibilidade de alterar o ponto de vista de condução do carro, indo mesmo até ao interior do veículo. Desta forma, cria-se automaticamente um outro universo pois ganhamos a perceção dos espaços exterior e interior.

De modo a conseguirmos a vitória, seja na vida real ou num jogo, o acidente está constantemente presente, assumindo importâncias totalmente diferentes. Se pensarmos um pouco na morte de

Vaughan podemos ver o quanto isto é real. “Vaughan died yesterday in his last car-crash. During our friendship he had rehearsed his death in many crashes, but this was his only true accident” (Ballard, 2009, p. 146-163). Colisões podem existir inúmeras durante a toda a vida a conduzir, mas só há espaço para um acidente, que ocorre quando se dá a morte.

Uma corrida é na sua essência um percurso que tem como finalidade ser completado; é uma viagem, uma história, uma experiência. A mesma corrida/percurso com um carro diferente, transforma-se numa viagem diferente, cria uma história e uma experiência distinta. Cada carro tem a sua “personalidade” pois os carros são quase seres vivos e provocam constantemente o condutor de maneiras diferentes. Como diz o apresentador de televisão Jeremy Clarkson:

“It’s what non-car people don’t get. They see all cars as just a ton and a half, two tons of wires, glass, metal, and rubber, and that’s all they see. People like you or I know we have an unshakable belief that cars are living entities... You can develop a relationship with a car and that’s what non-car people don’t get... When something has foibles and won’t handle properly, that gives it a particular human quality because it makes mistakes, and that’s how you can build a relationship with a car that other people won’t get.” (Bana, 2009).

A corrida é algo que está sucessivamente a desafiar as leis da física e a própria morte. Esta perigosa atração transforma um carro numa atratividade fatal.

No mundo dos jogos digitais, Colin Mcrae 2.0 (lançado em 2000) destaca-se como um importante passo na evolução deste tipo de entretenimento. Em termos imagéticos, o jogo apresenta-se minimalista mostrando apenas as informações mais básicas e relevantes para auxiliar na jogabilidade (Figura 16).



Figura 16 – Colin Mcrae 2.0 (2000) – Subaru Impreza WRX

(fonte própria)

Temos apenas os tempos de cada volta, a velocidade instantânea, rotações do motor e as indicações dadas pelo copiloto ao longo do percurso. A luminosidade divide-se em três tipos diferentes: céu limpo, nublado e “chuvisco”; A luz em si é muito semelhante em todas as pistas, pois as prioridades deste jogo focaram-se num realismo a nível competitivo do rally. A câmara pode ser alterada entre exterior e interior do veículo provocando duas alterações significantes: a perspetiva do jogador, modificando por consequência a jogabilidade e a luminosidade devido à simulação do espaço interior (Figura 17) (vidros, sombras, uso de capacete).



Figura 17 – Visão Interior Subaru Impreza WRX, Colin Mcrae 2.0 (2000)

(fonte própria)

À medida que avançamos pelas pistas, o fundo vai se *renderizando* com muitos poucos detalhes, mas com impacto suficiente para criar uma atmosfera particular do ambiente envolvente. Como se trata de um jogo de rally, o jogador ao progredir pela pista o mais rápido possível não vai ter sequer tempo para desviar o olhar do percurso para observar os gráficos envolventes. Como foi dito anteriormente, os criadores do jogo focaram-se nos pequenos detalhes que, em conjunto, tornam o jogo numa experiência mais imersiva. Ao jogar competitivamente se não houver um cuidado na condução, podemos danificar o veículo, impactando negativamente nos tempos. Antes de cada *stage*, é-nos permitido alterar o veículo para as nossas preferências, desde a travagem dianteira e traseira, à suspensão, desmultiplicadores de caixa, tipos de pneus, entre muitos outros. Nestes primórdios da era digital, a importância gráfica não era tão relevante como atualmente, pois a jogabilidade sobrepunha-se a tudo o que são elementos gráficos de “embelezamento”. Estávamos também dependentes da tecnologia que estava disponível.

Nenhum carro sobrevive apenas pela sua existência, mas também pela sua presença nos videojogos e em filmes. Esta presença coloca questões muito interessantes sobre o impacto visual dos carros como: quem vê, quem joga, o que é ser dono de um carro, como se aprecia, como se regista, como se recorda visualmente a existência?

No meu projeto, o último carro que fotografei foi em digital preto e branco devido a uma avaria inesperada na minha máquina analógica, trazendo um outro elemento novo no meu projeto. Uma coexistência entre o analógico e o digital, tal como nos videojogos acima referidos.

Na tecnologia que temos hoje em dia, que é bastante imersiva como a realidade virtual, na minha opinião não acho possível haver nenhum jogo que seja melhor ou que proporcione as mesmas sensações do que na vida real. Nos jogos não há risco nem consequências afastando o fator do automóvel ser uma atração fatal.

### **3. Quatro modelos de carros no espaço e no tempo selecionados para este projeto**

Devo dizer, em primeiro lugar, que a escolha é pessoal. Não decorre de nenhuma encomenda, nem dos modelos disponíveis, nem dos modelos já previamente fotografados.

Essa escolha teve implicações processuais, mas também implicações estéticas e fotográficas. A nível de implicações processuais, os carros selecionados para o projeto levaram a uma procura de locais e visita dos mesmos antecipada para conseguir ter uma perceção do local para ajudar a construir imagens mentais. O enquadramento estético do veículo teria de ter uma simbiose carro/espaço para que existisse uma ligação coerente construída entre os dois. A nível de fotografia, o Toyota Supra foi o que causou mais dificuldades devido à pintura preta metalizada que era extremamente refletiva, o que obrigou à procura de enquadramentos que anulassem esses reflexos indesejados.

#### **3.1. Subaru Impreza WRX 1ª Geração**

Desde a criação da marca nos anos 50, o objetivo era construir carros pequenos e baratos para a população japonesa, numa era de pós-guerra. Nos anos 80 decidiram expandir a sua imagem mundialmente através dos desportos motorizados e escolheram o rally. Com a imposição de novas regras do Campeonato Mundial de Rally (WRC), a Subaru deixava de poder usar o Legacy pelas suas grandes dimensões sendo obrigada a criar um carro mais pequeno. Conhecida no mercado como uma marca com soluções peculiares pelo uso do famoso motor boxer (cilindros opostos) que permite uma redução das vibrações e um baixo centro de gravidade, o Subaru Impreza não foi diferente e seguiu a mesma receita. Equipado com tração integral e uma caixa manual de seis velocidades, o Impreza WRX recebeu um motor de 2.0L com turbocompressor resfriado a ar para desenvolver 243cv (218cv no mercado europeu) sendo para a época números bastante interessantes, uma vez que a maior parte dos carros desportivos europeus andavam e torno dos 150cv. Contudo uma versão ainda mais vigorosa estava para vir. A divisão Subaru Técnica Internacional (STI) apresentou em 1994 a primeira edição STI do modelo. A partir do WRX, o motor foi retrabalhado, juntamente com a caixa de velocidades e suspensão passando para 250cv de potência. As rodas de 16 polegadas ainda vinham em tom prata, mas em 1995 passaram a ser douradas, o que se tornou para sempre um elemento característico desta versão. Com o passar dos anos o STI continuou a ganhar desempenho até que em 1997 estabilizou a sua potência nuns impressionantes 280cv anunciados pela marca.

### 3.2. Toyota Supra A80

Em 1993 a Toyota lançou um novo supra, o MKIV também conhecido como JZA80. Foi desenvolvido para rivalizar com os modelos desportivos da época, impondo-se no mercado dos superdesportivos. Esta geração do Supra é considerada por muitos o Toyota mais apaixonante de sempre. Com um design verdadeiramente sensacional, o Supra mantinha o estilo coupé de 3 portas, e incorporava agora uma entrada de ar de grandes dimensões no para-choques enquanto os faróis deixaram de ser pop-up – antecipando a tendência de hoje - e a versão europeia apresentava uma entrada de ar no capot nas versões turbo. Para este modelo, foram comercializados dois motores, o 2JZ-GE e o lendário 2JZ-GTE. O primeiro, o motor de acesso ao Supra era um motor atmosférico com os tradicionais seis cilindros em linha e 3000cc debitava 220cv no eixo traseiro as 5800rpm. Mais tarde, em 1998, com a adoção do sistema VVTi este motor passou a debitar 225cv.

O outro motor mantinha as características, mas estava ainda munido por dois turbos que elevaram a potência para 330Ccv às 5600rpm. Estes valores permitiam que o Supra necessitasse de apenas 4,8 segundos dos 0-100Km/h e alcança-se uma velocidade máxima de 280Km/h com recurso a uma caixa de velocidades de seis mudanças. O funcionamento dos turbos, ao contrário do que acontecia com os motores bi-turbo da época, não funcionavam em paralelo, mas sim de forma sequencial. Desta forma em baixas rotações funciona um turbo, enquanto a partir das 4500rpm funciona outro turbo. Esta configuração permite dar mais potência numa faixa mais alargada de rotações e diminuindo o “lag”. É de referir que no Japão devido ao acordo entre construtores, a potência do 2JZ-GTE era de 280Cv devido a menores injetores e turbos diferentes. A qualidade do chassis do Supra é tal que durante os testes de afinação da suspensão no circuito de Nurbrügring, o Supra fez a volta mais rápida de sempre no segmento dos automóveis de série. No capítulo da segurança o Supra destacava-se por quatro travões de discos ventilados auxiliados pelo sistema ABS com cinco sensores sendo um de aceleração lateral. Existia também o duplo air-bag, as barras nas portas, o controlo de tração (desligável) e o diferencial autoblocante. No desenvolvimento do carro houve um cuidado especial no seu peso, optando por usar alumínio no capot, no tejadilho das versões targa e nos braços superiores da suspensão. Outras medidas passaram pelo material do volante ser em magnésio, o depósito de combustível em material polimérico e até o spoiler traseiro viu o seu peso ser reduzido ao ser oco por dentro. Com estas medidas e apesar de ter novos e mais componentes que o seu antecessor o Supra perdeu cerca de 130Kg face ao anterior. O seu interior foi construído apenas quase para o condutor, sendo que a consola era virada para o mesmo e a caixa de velocidades encontra-se ao nível do volante.(Mariz, 2008).

### **3.3. Honda Integra Type R**

Já na sua terceira geração, o Honda Integra viu o seu nome associado à mítica designação Type R com o intuito de servir de base à versão de competição do Grupo N. Nascido em 1995 no Japão, só em 1998 foi comercializado no mercado europeu. Quando decidiram criar o Honda Integra Type R, os engenheiros da Honda partiram da certeza de que o motor 1.8 VTEC (B18C1) era capaz de dar mais do que os cerca de 173cv que oferecia. Assim após algumas melhorias a nível de motor e escape, o motor passou a debitar cerca de 200cv. Polida e montada manualmente, esta versão especial era limitada à produção de 25 unidades por dia e foram vendidas mundialmente apenas 14.000 mil unidades. Se no mercado japonês o Integra Type R contava com 200cv, quando chegou à europa o desportivo nipónico viu a potência ser reduzida para 192cv. Ainda assim apresentava números muito interessantes no mercado europeu fazendo 6.7 segundos dos 0 aos 100km/h e com uma velocidade máxima superior a 230km/h.

Apesar da sua exclusividade, entre 1995 e 2001 a Honda perdeu dinheiro em cada unidade vendida. A manufatura das versões iniciais e o recurso a componentes provenientes de várias pequenas empresas, provocaram um aumento dos custos de produção, com o preço do automóvel a revelar-se insuficiente para cobrir o investimento. Se é verdade que não conseguiu dar lucro à Honda, não é menos verdade que ajudou a aumentar a imagem de marca da marca nipónica. Hoje em dia, o Honda Integra Type R é de forma inequívoca, um autêntico ícone dos anos 90, tendo para muitos a melhor tração dianteira alguma vez feita. (Razão Automóvel, 2021).

### **3.4. Mitsubishi Lancer Evolution VII RS2**

O Mitsubishi Lancer Evolution é um sedan de alto desempenho baseado no Mitsubishi Lancer que foi produzido entre 1992 e 2015. Das dez versões que foram fabricadas, todas utilizam um motor de 2.0L turbo e tração nas quatro rodas. Ao longo da sua produção, foi quatro vezes campeão do WRC (World Rally Championship) em 1996, 1997, 1998, 1999 e dez vezes campeão do P-WRC (Production Car World Rally Championship) nos anos 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2008, 2009, e 2010. Foi originalmente destinado apenas para o mercado japonês, mas com poucas ofertas de mercado europeu, começou a ser vendido neste a partir de 1998. A sua VII versão foi lançada em 2001 com várias mudanças tanto estruturais como visuais. Equipado tanto com uma caixa manual como automática de cinco velocidades, oferecia prestações de um verdadeiro desportivo do mundo do rally, fazendo em 5 segundos dos 0 aos 100km/h auxiliado pelos 280cv do seu motor 2.0L turbo e com uma velocidade máxima que ultrapassa os 240km/h.

Em 2015 a Mitsubishi lançou a versão final do modelo, sendo o Mitsubishi Lancer Evolution X Final Edition a despedida de todas as dez gerações que tinham sido lançadas pela marca nipónica. (Bell, 2002).

## **CAPÍTULO 2: A relação do dono com o carro e o seu impacto na fotografia**

Não foram fotografados carros de stand nem carros apreendidos, nem carros a ser vendidos. Foram fotografados carros ainda com dono e os donos não foram tidos como clientes, mas também o conceito de dono não foi considerado de forma exclusiva. Houve uma partilha de experiência entre ambos que permitiu criar uma ligação (entre dono e fotógrafo) e ajudar-me a perceber como essa relação foi criada e alimentada ao longo dos anos.

### **4. O carro e o eu (estatuto, idade, corpo, vestuário)**

Desde o aparecimento do primeiro carro que este não servia apenas como meio de transporte, mas também como um símbolo de riqueza e status (dependendo da marca e modelo). A visão de uma máquina barulhenta que se “mexe sozinha” rapidamente se transformou no símbolo perfeito dos avanços tecnológicos e do desenrolar da sociedade moderna, repousando em cima da razão, emancipação e progresso. O exagero construiu rapidamente um percurso entre a necessidade e a exibição. É comum as pessoas fazerem presunções, que muitas vezes são falsas, sobre o estatuto das pessoas com base no seu vestuário, carro que conduzem e no corpo. Grande parte dos indivíduos hoje em dia fazem créditos infundáveis apenas para conseguir ter um carro novo e para passarem uma imagem para quem está de fora de riqueza e prosperidade, quando muitas vezes é o oposto. O vestuário por vezes cumpre este mesmo papel dos automóveis, sendo que muitas vezes as pessoas com mais posses monetárias são as que se vestem o mais básico possível, sem grandes adornos, havendo naturalmente em ambos os casos exceções. Desde cedo, os carros foram publicitados como objetos de desejo extremo chegando a ser até erotizados (Ducornau, 2021). É frequente a convivência do mundo automóvel com pessoas do sexo feminino junto aos carros, quer estejam a venda ou em exposição. Um exemplo disto passa-se nas corridas de Fórmula 1, onde quem entrega os prémios aos condutores são sempre mulheres jovens com uma aparência atraente e sempre com roupas muito justas ao corpo e curtas. Assim é feita a associação psíquica entre mulher e o carro.

Como se não fosse suficiente, “(...) in case there were still any doubts, obstinately took the task of putting another object of masculine desire, a calendar women, next to those shiny chassis” (Cava, 2009, p. 108-126)

Barthes escreveu em “exhibition halls” relativamente a nova Citroën DS:

“The car in display is visited with intense, even loving application: it is the great tactical phase of discovery, the moment which marvelous sight is to suffer the reasonable

assault of touch (for touch is the most demystifying of all senses, unlike sight, which is the most magical)” (Barthes, 1972, p. 90).

#### **4.1. O conceito de *posse sensível e posse inteligível* em Kant**

Quando se debate sobre a posse de algo, para Immanuel Kant é inevitável falar sobre o postulado jurídico que nos abrange a todos. Para Kant “O juridicamente meu (meum iuris) é aquilo com que estou tão ligado que o uso que alguém dele fizesse sem meu consentimento me lesaria. A condição subjetiva da possibilidade do uso em geral é a posse.” (Kant, 2013, p.51). Desta forma, Immanuel Kant define a posse como o direito de possuir algo exterior a mim em que o uso de tal objeto por parte de terceiros sem a autorização do possuidor originário, iria causar danos ao mesmo. Uma das posses defendida por Kant, é o direito a possuir um objeto exterior a mim, ou seja, fisicamente separado de mim, sendo esta conhecida como a posse racional ou sensível. A segunda é definida como algo que não é considerado como um eu externo, pois é algo que eu ocupo com o meu corpo, mas continua a ser meu mesmo que me afaste dela (propriedade), sendo uma posse sem detenção; esta é a chamada posse inteligível. O autor faz esta distinção dizendo que

“...algo exterior só seria meu, então, sob a suposição de que o uso que alguém fizesse de uma coisa poderia lesar-me mesmo eu não estando de posse dela – Ter algo exterior como seu seria contraditório em si mesmo, portanto, se o conceito de posse não fosse suscetível de diferentes significados, a saber, o de posse sensível e o de posse inteligível, e se não se pudesse entender sob um a posse física, sob o outro uma posse meramente jurídica do mesmo objeto. A expressão “um objeto está fora de mim” pode ou significar apenas que ele é um objeto diferente de mim (o sujeito), ou também que se encontra situado em outro lugar (positus) no espaço ou no tempo. Somente quando tomada no primeiro significado pode a posse ser pensada como posse racional; no segundo, porém, ela teria de ser uma posse empírica. – Uma posse inteligível (se tal é possível) é uma posse sem detenção (detentio):” (Kant, 2013,p.51).

A partir destes conceitos, Kant faz uma análise do conceito de posse junto ao postulado jurídico da razão prática sobre um objeto.

“...um objeto de meu arbítrio é algo que eu teria fisicamente sob meu poder para utilizar. Caso, no entanto, ele não esteja juridicamente em meu poder, quer dizer, não seja compatível com a liberdade de todos segundo uma lei universal (seja injusta), então a liberdade se privaria a si mesma de usar o seu arbítrio em relação a um objeto do mesmo, na medida em que colocasse fora de qualquer possibilidade de uso os

objetos utilizáveis, isto é, os aniquilasse do ponto de vista prático e os transformasse em *res nullius* – mesmo que, *formaliter*, o arbítrio no uso das coisas concordasse com a liberdade externa de cada um segundo as leis universais.” (Kant, 2013, p.51-52).

É também possível fazer uma derivação do conceito de posse pela dedução. Kant diz-nos que a posse está ligada à liberdade sendo ambos um direito fundamental do indivíduo e que este não deve ser violado. Desta forma Kant explica que todas as proposições jurídicas são proposições *a priori*, ou seja, não tem em conta os precedentes ou a experiência para se chegar à conclusão de que determinado ato é ilegal ou não. Kant explica-nos que:

“Todas as proposições jurídicas são proposições *a priori* porque são leis racionais (*dictamina rationis*). A proposição jurídica *a priori* concernente à posse empírica é analítica, pois nada mais diz do que aquilo que se segue dessa posse segundo o princípio de contradição. Ou seja, se sou detentor de uma coisa (portanto estou a ela ligado fisicamente), então aquele que a afeta contra meu consentimento (por exemplo retirando-me a maçã da mão) afeta o internamente meu (minha liberdade) e o reduz em sua máxima, portanto ele está em contradição direta com o axioma do direito. A proposição acerca de uma posse empírica conforme ao direito não vai além do direito de uma pessoa em vista dela mesma” (Kant, 2013, p.54).

Assim, a derivação de posse é a liberdade que um indivíduo possui sobre um objeto exterior a si mesmo, e não há como restringir esta posse, pois estar-se-ia a restringir também a liberdade do indivíduo.

Tentar, em fotografia, captar a simultaneidade ou captar a diferença entre “posse sensível” e “posse inteligível” foi um desafio para este projeto. A “posse” do carro é, com certeza, um dado evidente neste tipo de retratos, mas, neste projeto, a forma como a posse não é um dado jurídico, mas um dado psicológico, onde o sujeito está fisicamente ligado ao objeto que possui e a forma como o retrato retrata essa questão objetivamente sem que o possuidor o use ou quando o possuidor o usa fisicamente foi um desafio.

#### **4.2. A mitologia dos carros - A nova Citroen de Barthes (La Déesse)**

Um objeto que se movimenta aparentemente sozinho é peculiarmente fascinante. Durante bastante tempo, o automóvel parecia ser a garantia e o objeto do desejo supremo de liberdade e mobilidade pessoal. Diz-nos Barthes (1972):

“I think cars today are almost the exact equivalent of the great Gothic cathedrals: I mean the supreme creation of an era, conceived with passion by unknown artist, and

consumed in image if not usage by a whole population which appropriates them as a purely magical object” (Barthes, 1972,p.88).

Mesmo com a progressiva inovação tecnológica, o desenvolvimento automotivo nunca foi capaz de abrir mão do seu poder absoluto da ideia que o veículo se originou no divino e não há nada capaz de corromper essa ideia, nem mesmo a sua produção em massa. Cada carro é para o seu dono, único. Os carros mais icônicos já feitos, possuem sempre uma suavidade e um cuidado nas suas linhas tanto por motivos aerodinâmicos, mas também para aproximar o carro a um único objeto, não o vendo como um monte de peças encaixadas umas nas outras, mas como uma peça de arte. Barthes sustenta esta afirmação dizendo “(...) It is well known that smoothness is always an attribute of perfection because its opposite reveals a technical and typically human operation of assembling” (Barthes, 1972).

Com este sentimento de unidade construído no próprio veículo, é de igual importância que a experiência de condução do mesmo siga o mesmo caminho “(...) before the wheel, one pretends to drive with one’s whole body. The object here is totally prostituted (...)” (Barthes, 1972, p. 88)

#### **4.3. Noção de interior e exterior**

A criação de um carro significa sempre a criação de dois espaços distintos, o interior e o exterior. Embora haja esta diferenciação, há sempre pelo menos uma forma que ambos os espaços se relacionem, seja mais ou menos abertamente. Se tivermos como objeto de estudo o Mitsubishi Lancer Evolution VII, é um carro compacto de quatro portas com uma asa gigante na traseira, a única forma em que ambos os espaços se relacionam é através das portas/vidros. Apenas estes estabelecem um contacto direto entre o interior e o exterior.

A identidade do veículo também é relevante, visto que há quase uma atitude paternal dos proprietários em relação aos seus carros o que depois se reflete no quanto eles estão confortáveis na partilha do interior com o exterior. Esta identidade é reforçada na comunidade através de elementos formais, como a ostentação do símbolo da marca na frente/traseira do carro. Assim, quanto mais caro, potente ou raro for o veículo maior vai ser a ostentação, sendo que a partilha do espaço interior irá ser menor.

Noutros casos, como o Toyota Supra MK4, a relação interior e exterior quase se funde numa só. Como o carro é targa<sup>2</sup>, há uma fruição quase convidativa entre os dois espaços. Em casos mais raros, observa-se a ideia de identidade como pertença tão grande, que a relação do interior com o exterior é

---

<sup>2</sup> Um veículo targa é um tipo específico de conversível, que tem parte do teto (rígido) removível, deixando à mostra uma estrutura traseira, o roll bar, que funciona como barra contra capotamentos.

inexistente; “Quem vem de fora apercebe-se da presença de um limite social, se assim o posso definir, que se impõe aos limites físicos”(Martins, 2014).

No retrato correspondente ao Mitsubishi, há uma intenção de conseguir unir estes dois espaços em uma só imagem. Em todos os casos, neste projeto fotográfico, gerir a relação do sujeito retratado com o interior e o exterior do objeto retratado não dependeu apenas das opções do fotógrafo, mas também dos elementos do carro (interiores/exteriores) identificados pelo dono como os elementos com quem mantém uma relação preferencial. Por isso, a própria relação do espaço interior com o exterior do carro, no retrato, irá sempre depender das informações fornecidas pelos proprietários e do quanto eles estão disponíveis para partilhar com o mundo exterior uma imagem onde fica patente o valor de um detalhe não do ponto de vista técnico ou da exibição da posse (frequentemente centrado no exterior), mas do ponto de vista de gosto, afetos, admiração (eventualmente centrado no interior e mais no detalhe do que na totalidade do veículo).

#### **4.4. (Não) Consciência da noção de valor económico estético e social do carro**

Todo o valor atribuído aos carros integrantes deste projeto, seja ele monetário, estético ou social, tem origem na produção do mesmo. Como exemplo, o caso particular do Toyota Supra MK4, foi um carro que na sua época de construção, o seu motor foi de tal forma bem desenhado, que ainda hoje é alvo de elogios e desejo. Em 1989, as marcas japonesas reuniram-se e acordaram em não produzir carros com mais de 276cv e em limitar a sua velocidade máxima a 180km/h para o mercado japonês (“Genleeman’s Agreement”), contudo, em 1993 o lendário Supra equipado com um 2JZ-GTE foi entregue ao mercado mundial. Os engenheiros da Toyota tinham estado a desenvolver este motor para ser capaz de uma potência bem acima do que tinha sido concordado, sendo este capaz de dobrar a sua potência em cavalos sem alterar paticamente nada. Contudo, só depois do lançamento do filme “Velocidade Furiosa” (2001) no qual o Supra era o “ator principal”, o nível de interesse e desejo por este carro aumentou exponencialmente. Sendo que a Toyota já era conhecida como uma marca que oferecia carros bem construídos com o intuito de serem duradouros, confortáveis e a preço acessível, este não foi exceção. O Supra transformou-se no sonho de qualquer pessoa que quisesse uma boa plataforma e motor para fazer modificações, sendo que muitos acabaram por ser destruídos em acidentes ou abandonados. Com o passar dos anos, o desejo de possuir um carro destes na sua condição original só aumentou, o que foi acompanhado pela sua raridade. Com estas duas variáveis, o seu preço tornou-se quase ilógico e a possibilidade de ter um exemplar quase impossível. A combinação de todos estes fatores, transformou o Toyota Supra num carro com status lendário. Um proprietário deste modelo não pode ser só alguém que queria um carro desportivo, mas sim um

amante e entusiasta por aquilo que o carro representa, uma *car-culture*, o ícone de várias gerações que cresceram com posters do Toyota Supra nas paredes dos seus quartos... Com um preço original que variava entre os 30.000€ e os 40.000€ (1993-2002), atualmente varia entre os 80.000€ e os 250.000€ por um “simples carro com 30 anos”.

Para quem não faz parte deste mundo da cultura automóvel, facilmente parece apenas uma forma de gastar dinheiro desnecessária e ilógica o que não é totalmente mentira, mas só a simples presença de um carro como este não deixa absolutamente ninguém indiferente à sua passagem.

#### **4.5. Carro, circulação e coleção**

Na pesquisa dos carros para integrar no projeto decidi apenas fotografar veículos que estivessem legais para circularem livremente na via pública e que se mantivessem o mais original possível. Durante a procura, houve alguns casos de pessoas que me contactaram que possuíam o tipo de carros que eu procurava, mas alguns, para além de habitarem fora do distrito do Porto, os seus carros ou eram de competição e não estavam matriculados, ou os proprietários não tinham qualquer interesse em tirar os carros das garagens onde se encontravam para a realização da sessão fotográfica.

Procurei sempre por proprietários que não tivessem “medo” de circular, usar e usufruir dos seus carros, que não olhassem para o automóvel como uma peça de museu para estar parada numa garagem e ser apenas observada. Para a grande maioria um carro é e será sempre apenas um meio de transporte privado que apenas serve o propósito de facilitar a deslocação do ponto A para o ponto B. “I try to live by the mantra, “Life is too short to drive boring cars”, and I have been fortunate to have owned some fun ones.” (Klimesch, 2020).

O colecionismo é algo que também merece atenção, pois embora seja “quase um crime” manter um carro desta categoria sempre fechado numa garagem, é de louvar o amor, tempo e dinheiro depositado em mantê-lo nas melhores condições possíveis e sem lhe dar uso diário. A existência de poucos exemplares de um certo tipo de carro, faz o preço de um modelo preservado com qualidade de museu, subir de forma estrambólica.

Pensar *carro, circulação e coleção* foi algo que tive de gerir neste projeto não do ponto de visto do dono do carro, mas do ponto de vista do fotógrafo. Foram três questões relevantes na pesquisa, na seleção, mas também nas opções prévias para a seleção de contextos para a fotografia, de definição de fronteiras entre exterior e interior e de gestão da relação com os donos e suas autorizações.

### **CAPÍTULO 3: Dados experienciais, emocionais e estéticos revelados pelo dono enquanto elementos considerados na produção fotográfica**

#### **5. Estrutura da entrevista**

Iniciei a minha procura por estes carros através do uso das redes sociais. Nestas fiz publicações em que explicava o que pretendia fazer e com que carros, ao que obtive inúmeros comentários e identificações de pessoas que conheciam quem talvez pudesse ajudar. Desta forma foi fácil entrar em contacto com os donos, uma vez que também se mostraram disponíveis para ajudar. No âmbito do projeto fotográfico, optei por recolher dados sobre os donos dos automóveis através do uso da entrevista. A razão desta, foi para facilitar a obtenção de informação sobre a própria relação entre carro e dono. Permitiu-me também ganhar a confiança dos mesmos através do diálogo.

#### Guião

- 1 - Como nasceu / despertou a paixão pelos automóveis?
- 2 - Há quanto tempo possui o carro?
- 3 - Qual foi a primeira vez que teve contacto / conheceu o modelo. Foi através de que (amigos/jogos)?
- 4 - Porquê marca/modelo do carro que possui?
- 5 - Já o restaurou total ou parcialmente? Se sim, o quê?
- 6 - Se está stock ou se foi modificado. Se sim, o quê?
- 7 - Existe alguma ligação emocional ligada ao carro. O carro conta quase como um familiar?
- 8 - O carro tem algum nome / alcunha?
- 9 - Associa algum momento específico ao carro (positivo/negativo)?
- 10 - Já se envolveu em algum acidente com ele (sensações e sentimentos)-que sentiu?
- 11 - Qual a frequência do uso do carro?
- 12 - Já fotografaram o carro?
- 13 - Como gostavas que o carro fosse fotografado? (Qual a imagem mental que tem do carro?)
- 14 - Já viram pessoas a serem fotografados ao lado do seu carro?
- 15 - Como acham que o dono se deve colocar para ser fotografado ao lado do carro?
- 16 - O que é que não pode faltar (é obrigatório) numa série fotográfica do (modelo do carro) | no sentido, de o que é que tem de aparecer numa fotografia do carro?

### **5.1. Análise das entrevistas**

Pretendo analisar as entrevistas previamente planeadas, desenvolvidas e transcritas. Uma entrevista “(...) é utilizada para recolher dados descritivos na linguagem do próprio sujeito, permitindo ao investigador desenvolver intuitivamente uma ideia sobre a maneira como os sujeitos interpretam aspetos do mundo.”(Biklen, 1994, p.134).

As entrevistas foram realizadas tanto presencialmente como por via online, usando a plataforma do Zoom e Messenger. Preferencialmente, as entrevistas seriam todas realizadas pessoalmente, mas dado a incompatibilidades de horários ou para não serem necessárias deslocações mais longas e custosas, optei por realizar em formato online com as pessoas que viviam a uma maior distância. Com a realização destas entrevistas consegui obter informações que mais tarde se mostraram úteis na captação das imagens. Possibilitou ainda escolher os sítios mais indicados para fotografar os carros e os donos, pois uma vez que me familiarizei com as pessoas e aquilo que elas pensam, facilitou-me na construção de imagens mentais dos locais e do que viriam a ser as imagens finais do trabalho.

Antes de cada entrevista, houve um diálogo aberto para nos ficarmos a conhecer melhor, de modo que a entrevista decorresse de forma fluida. Assim, com cada um dos donos, fiquei a conhecer as razões pelo gosto automóvel, o porquê da aquisição do modelo que possuem, se fizeram alterações ao mesmo ou não, qual a importância de cada carro na vida dos proprietários, se associavam algum momento ao carro e a opinião própria de como se deve fotografar o automóvel.

Com o Hugo Ferreira e o João Mota, entendi que ambos os carros nunca poderiam ser levados para estradas dignas de campeões de rally como o Mitsubishi Lancer Evolution VII e o Subaru Impreza WRX são, por haver um elevado cuidado em relação ao carro e não haver necessidade de pôr em risco tanto a parte estética como mecânica das viaturas. Desta forma tive de procurar espaços alternativos seguros e com bons acessos para a realização das fotografias. No caso do Rui Magalhães foi bastante flexível em relação ao local a fotografar em termos de distância, o que me facilitou na procura de um espaço (que acabou por ser o stand da Toyota) perto de locais que me são conhecidos, pois se tivesse de procurar numa vila que me é totalmente desconhecida, iria dificultar a pesquisa e a estabilização de contactos. Por último, no caso do Filipe Melo não houve qualquer problema em levar o carro para estradas mais “desconfortáveis”, (que não comprometeram o estado do carro de forma alguma) o que acabou por ser benéfico, pois as fotografias finais do projeto foram realizadas em três locais distintos, contribuindo para oferecer uma narrativa coerente nas imagens.

## **5.2. Seleção de elementos coligidos para a produção fotográfica**

Com a realização das entrevistas, cedo percebi que não queria influenciar as imagens de uma forma constante e repetitiva porque não era o meu objetivo manipular a realidade, mas sim documentá-la e retratá-la. Para a realização das minhas fotografias em apenas uma houve uma seleção de um elemento exterior que decidi integrar para complementar a imagem. No retrato do João Moreira com o seu Subaru Impreza WRX, decidi introduzir uma chave em cruz na mão do retratado para fazer referência à resiliência do falecido piloto escocês Colin McRae demonstrada nas suas provas de rally. Nos restantes retratos, não introduzi nenhum elemento, mas influenciei na posição/postura do retratado nas fotografias para não correr o risco de ter quatro retratos iguais ou semelhantes em posições “clássicas”, como sentado em cima do capô ou encostado a lateral do veículo. Em todas as outras imagens não houve qualquer influência minha sobre como o retratado se apresentava para a sessão. Com isto o meu objetivo era não apresentar qualquer filtro entre a pessoa retratada e a realidade, tentando assim criar entre as quatro pessoas escolhidas, um padrão de referência entre os diferentes perfis de donos destas máquinas. Todos os donos dos automóveis eram homens e tinham uma idade média entre si de 34 anos o que foi uma surpresa para mim, pois devido ao valor monetário dos carros ser bastante alto, esperava que a maior parte iria ter uma idade próxima ou superior a 50 anos.

## **Parte 2 - Projeto prático enquanto processo em curso**

### **Capítulo 4**

#### **6. Objetivos do trabalho prático**

O meu projeto “Carros da minha memória” surge como forma de permitir uma aproximação e experienciação daquilo que são os carros míticos dos anos 90. O objetivo deste projeto não passa por documentar fotograficamente os carros do ponto de vista comercial, mas sim de captar a alma de cada um deles. Uma extensa pesquisa sobre cada um deles, que não teve o seu começo neste projeto, mas sim em largos anos de fascínio pelos mesmos, aproximou-me mais à sua essência, percebendo o seu contexto histórico e como se enquadravam (e continuam a enquadrar) na sociedade de hoje em dia. Porém, o projeto não consiste em apenas documentar os carros, mas também em como construir um conhecimento da relação do sujeito com o carro para construir uma fotografia partindo da partilha da experiência. Há também uma preocupação em perceber como os donos dos automóveis se relacionam do ponto de vista estético com os seus veículos, e poder retratá-los privilegiando a relação entre ambos como sínquise.

### **6.1. Retratos**

Na realização deste projeto, decidi fazer dois tipos de fotografia distintos, sendo a fotografia documental e o retrato. Entre as mais variadas definições sobre o significado de “fotografia documental”, predomina sempre uma preocupação com a veracidade das imagens. Klaus Honnef escreveu sobre a fotografia de autor na qual ele diz “(...) Esses fotógrafos conseguiram com as suas imagens uma realidade fotográfica, que é autêntica porque se prendia rigorosamente aos princípios documentais da fotografia. Uma realidade escolhida, filtrada, trabalhada e condensada pela consciência individual” (Oliveira, 1999).

Por sua vez, o retrato existe devido à necessidade de (auto)representação dos indivíduos. Esta “(...) é um sintoma de uma presença no mundo, determinada pela noção de brecha ou de falha sentida pelo ser humano, a partir do momento em que se percebe a si próprio como um ser finito” (Medeiros, 2000).

O retrato de Hugo Ferreira no seu Mitsubishi Lancer Evolution VII, tinha a obrigatoriedade de aparecer o retratado e o volante, dado a entrevista prévia. A fotografia foi realizada no exterior. Analisei o trabalho fotográfico de Manoel de Oliveira e por influência de uma imagem concreta (Figura 18) do seu trabalho fotográfico decidi “brincar” com a perspectiva e usar reflexos, criando assim dois ambientes distintos, o exterior e o interior. As fotografias do Mitsubishi Lancer Evolution VII de Hugo Ferreira foram realizadas no aeródromo. O retrato de Hugo Ferreira foi exceção por fatores financeiros e de agenda, tendo adaptado um local para obter um contexto que pudesse indiscutivelmente fazer parte do aeródromo.



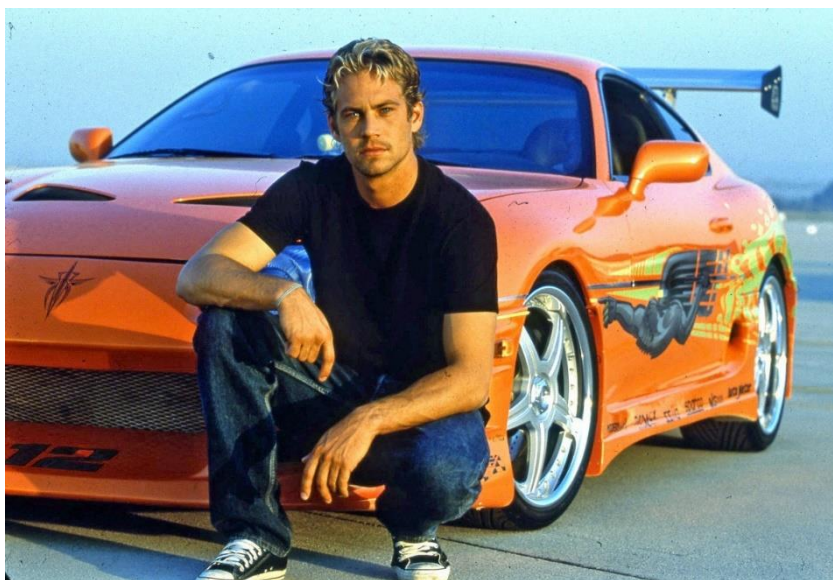
**Figura 18** – Manoel de Oliveira, Auto-retrato 1940. Gelatina e sais de prata

<https://gulbenkian.pt/agenda/manoel-de-oliveira-fotografo/>

No retrato do João Moreira com o Subaru Impreza WRX, o elemento escolhido foi o som, (de acordo com a informação obtida no inquérito), podendo ser do motor ou do escape. Optei fotografar o escape pela liberdade de enquadramento que este proporcionava em detrimento do motor. No retrato, o carro estava estrategicamente parado no topo de uma subida para ser possível um ponto de vista contrapicado de forma a engrandecer tanto o veículo como o retratado. Para fazer referência á incontornável figura do rally mundial, que ganhou a sua reputação na Subaru, Colin McRae, utilizei uma chave de cruz, pois este piloto imortalizou-se com o seu estilo de condução sempre muito agressivo resultando muitas vezes em acidentes. Em vários casos, mesmo com o carro num estado caótico após um acidente, o piloto adaptava com algum engenho formas de conseguir por peças empenadas “direitas” que permitissem pelo menos acabar a corrida. Ficou também conhecido pela sua frase “If in doubt, flat out”.

O retrato de Rui Magalhães com o Toyota Supra, foi o único a ser realizado num ambiente interior. Neste espaço existiram duas grandes preocupações, sendo a iluminação e os reflexos. Como o carro foi pintado recentemente com um preto metálico, era quase impossível não haver reflexos indesejados no veículo, quer meus e da câmara, de terceiros que estivessem a observar o carro ou mesmo do ambiente onde estava inserido. Para evitar isto, decidi fotografar o carro com uma certa distância para evitar ruído visual nos reflexos do veículo. Estando a fotografar num stand da Toyota, a iluminação era

forte e muito direta, criando manchas de luz no carro. Assim, coloquei o carro numa posição estratégica de forma que luzes não interferissem negativamente nas linhas do carro. Foi-me também dado acesso ao painel das luzes do stand para as poder desligar e ligar conforme a necessidade. Neste caso, o dono escolheu dois elementos favoritos, sendo o “cockpit” e o lendário motor 2JZ-GTE do Supra MK4. Para evitar fotografias clichés e devido à fraca iluminação disponível para fotografar interiores, decidi realizar o retrato do Rui Magalhães com base numa fotografia icónica do filme “Velocidade Furiosa” em que o protagonista Paul Walker aparece na frente do seu Toyota Supra (Figura 19). O objetivo não foi recriar uma imagem exatamente igual, mas partir daquele princípio e adicionar-lhe algo mais para a imagem não ficar desprovida de conteúdo visual. Com a manipulação da iluminação do armazém da Toyota, coloquei o dono na frente do carro numa posição semelhante à do filme, e criei um pequeno trocadilho retórico com a projeção da sua sombra no chão. Assim, aparece projetada no chão, uma figura quase animalesca com os dentes expostos, criando uma alusão alegórica entre a força animalesca e a relação do Rui Magalhães com o Supra. Esta pode ter vários significados dependendo da leitura, podemos relacionar a sombra do animal com a alma do carro, sendo um animal selvagem que não se deixa domar por qualquer um, exigindo uma atenção constante para não se virar contra o seu “domador”.



**Figura 19** – Paul Walker na frente do Toyota Supra do filme “Velocidade Furiosa”

<https://e-gamerz.com/toyota-supra-gta-5-how-to-redo-paul-walkers-car-from-fast-and-furious/>

O último retrato foi o de Filipe Melo com o Honda Integra Type R, realizado no centro da cidade que o viu crescer (Penafiel), havendo uma ligação pessoal muito forte com o lugar. Foi executado num ambiente exterior onde tive em atenção a hora do dia em que fotografei, de modo que o sol não ficasse

por trás da imagem, criando a dificuldade de fotografar em contraluz. Uma das dificuldades que houve instantaneamente foi a altura do Filipe Melo (2,05m) em comparação com o carro (1,32m). Como o elemento escolhido foi o símbolo da Honda, havia uma discrepância muito grande de tamanho dos elementos e eu não queria produzir mais um retrato com o dono ajoelhado ao lado do seu carro ou encostado como é tão comum ver. Resolvi então afastá-lo do veículo para conseguir montar ambos os elementos na mesma imagem lado a lado, mas em planos diferentes. A posição do Filipe faz ainda referência ao “H” de Honda, pois encontra-se com os braços cruzados. A largura dos ombros é maior do que a largura da cintura e a postura dos braços cruzados faz com que no retrato deste sujeito apareça um símile do torso, braços e pernas com o sinal gráfico do H do símbolo do Honda.

## **6.2. Contextos cenográficos**

Para a escolha dos locais em que iria fotografar os automóveis, houve uma grande reflexão para que estes fossem coesos com os veículos de forma histórica ou pessoal.

O espaço onde se captam as imagens que cria uma parte significativa do contexto fotográfico tem, também uma elevada importância na fotografia, pois tem implicações nas condições luminosas que oferece, espaço e em limitar (ou não) as possibilidades. Existe a possibilidade, dependendo do local onde se fotografa, de fazer jogos de perspectivas manipulando as dimensões interiores e exteriores e a forma como se enquadram todos os elementos que irão fornecer algo de relevo à imagem.

Houve quatro fatores tidos em consideração na escolha destes locais, sendo estes a entrevista com o dono, o carro em questão, as referências dos jogos digitais/filmes e a distância da residência do proprietário ao local para fotografar.

No caso do Mitsubishi Lancer Evolution VII, o carro está num estado irrepreensível, logo os cenários característicos de rally foram imediatamente excluídos com receio de causar algum estrago desnecessário no automóvel. Como no jogo NFSU2 (Need for Speed Underground 2), as corridas mais importantes se realizavam num aeroporto (Figura 20), decidi acreditar nesse tipo de cenário para o meu trabalho fotográfico (Figura 21). Contactei diversas vezes o Aeródromo Vilar de Luz na Maia e expliquei o que pretendia fazer, tendo-me sido concedida autorização (de forma gratuita) com a limitação de apenas poder usar um espaço restrito do estacionamento das aeronaves, de modo a não perturbar o funcionamento do espaço.



**Figura 20** – Need For Speed Underground 2: Corrida no aeroporto com Mitsubishi Lancer Evolution VIII (Pormenor do avião a aterrar na parte esquerda da imagem - fonte própria)



**Figura 21** – Need For Speed Underground 2: Fachada do aeroporto com Mitsubishi Lancer Evolution VIII

(fonte própria)

A escolha do local para o Subaru decorreu de forma muito natural, pois o proprietário do carro reside em Lousada. Sendo esta vila conhecida mundialmente pela sua ligação aos desportos motorizados, contactei o presidente da pista da Costilha com a finalidade de obter autorização para fotografar no seu interior. Tendo essa permissão por parte do circuito, contactei o dono do veículo para marcar o dia e hora da sessão fotográfica.

Tratando-se de um Subaru Impreza WRX, este local foi ideal pois faz referência ao famoso piloto Escocês da Subaru Colin McRae chegou a correr nesta pista e sagrou-se campeão do rally de Portugal em dois anos consecutivos (1998-1999).

O local escolhido para o Toyota Supra MK4 foi precisamente um concessionário da Toyota. Visto ser um carro com um reconhecimento gigante por parte da comunidade automóvel, fotografá-lo num local público e aberto seria um problema devido à constante interação por parte de terceiros para falarem e verem o carro de perto. Para resolver esta questão e em diálogo com o proprietário, decidimos em conjunto que iríamos realizar a sessão dentro de um concessionário da própria marca. Assim, comecei a estabelecer contactos e a visitar concessionários para ver a exequibilidade da minha ideia, tendo obtido de imediato um parecer positivo. O primeiro stand que tinha em mente era o da circunvalação, mas após contacto foi-me dito que seria melhor se realizasse as fotografias no concessionário de Rio Tinto devido à baixa movimentação de pessoas e de carros. Assim fui visitar para ter uma ideia das condições de luz e de espaço que estariam disponíveis quando fosse realizar as fotografias finais.

Para finalizar, o Honda Integra Type R, após falar com o proprietário, senti uma forte conexão à terra onde cresceu e decidi realizar as fotografias na mesma. Após perceber a visão que o Filipe tinha tanto sobre a sua cidade tanto como do carro, decidi fotografar o Honda na estrada N108 e no centro de Penafiel. Este raro modelo da Honda é conhecido popularmente como sendo a melhor tração dianteira do mundo alguma vez feito, dada a sua construção com vista na redução de peso, o comportamento do motor que só corta às 9500rpm ajudado por um autoblocante que auxilia a colocar os 190cv no chão. Um carro com estas características oferece o máximo de prazer de condução não em linha reta, mas em curvas e contracurvas, daí ter optado por uma estrada nacional. As zonas onde fotografei foram previamente estudadas pela posição do sol para não haver sombras que fossem arruinar as imagens nos pontos de vista e perspetivas que tinha estudado. Houve também uma insistência e paciência do meu lado e do Filipe para conseguir fotografar com o carro a ocupar ambas as faixas de rodagem sem aparecerem terceiros. Já no centro de Penafiel, a posição solar também foi estudada para evitar fotografar em contraluz. Neste caso, quando cheguei ao local para fotografar ao colocar o rolo na máquina ela encravou e a cortina saltou fora. Sem máquina analógica para fotografar, com

vários quilómetros já feitos e como já tinha ocupado a tarde ao Filipe optei por fazer as fotografias deste em digital. Já na sua pós-produção, transformei-as em preto e branco para coincidirem com o trabalho já feito até então e adicionei grão para ficar o mais parecido com as outras imagens.

### **6.3. Pré-resultados**

Desde que decidi que iria realizar o projeto em analógico preto e branco, fiz imagens de teste com carros que tinha à minha disposição de forma a estudar enquadramentos, perspetivas, composições e procurar perceber como trabalhar a luz com a película. Desta forma tirei fotografias nas mais variadas condições de luz sem auxílio de flashes ou qualquer luz artificial da minha parte para poder estudar tanto como a máquina se comportava como a própria luz. Procurei fazer o máximo de testes possível com os rolos que fotografei para conseguir tirar conclusões sobre como iria fazer as imagens finais. Outro pormenor que foquei, foi os faróis dos carros ligados (ou não). Estes testes permitiram-me descobrir que os faróis ligados desviavam a atenção do próprio carro para as luzes que se faziam notar bastante. Fiz também fotografias de pormenor onde pude experimentar uma objetiva nova para mim, que me possibilitou obter enquadramentos diferentes com uma grande profundidade de campo. Tudo isto pode ser visto e analisado nas Figuras 22 e 23 em baixo apresentadas.



Figura 22 – Rolo de teste com Peugeot 206 – Ilford XP2 Super

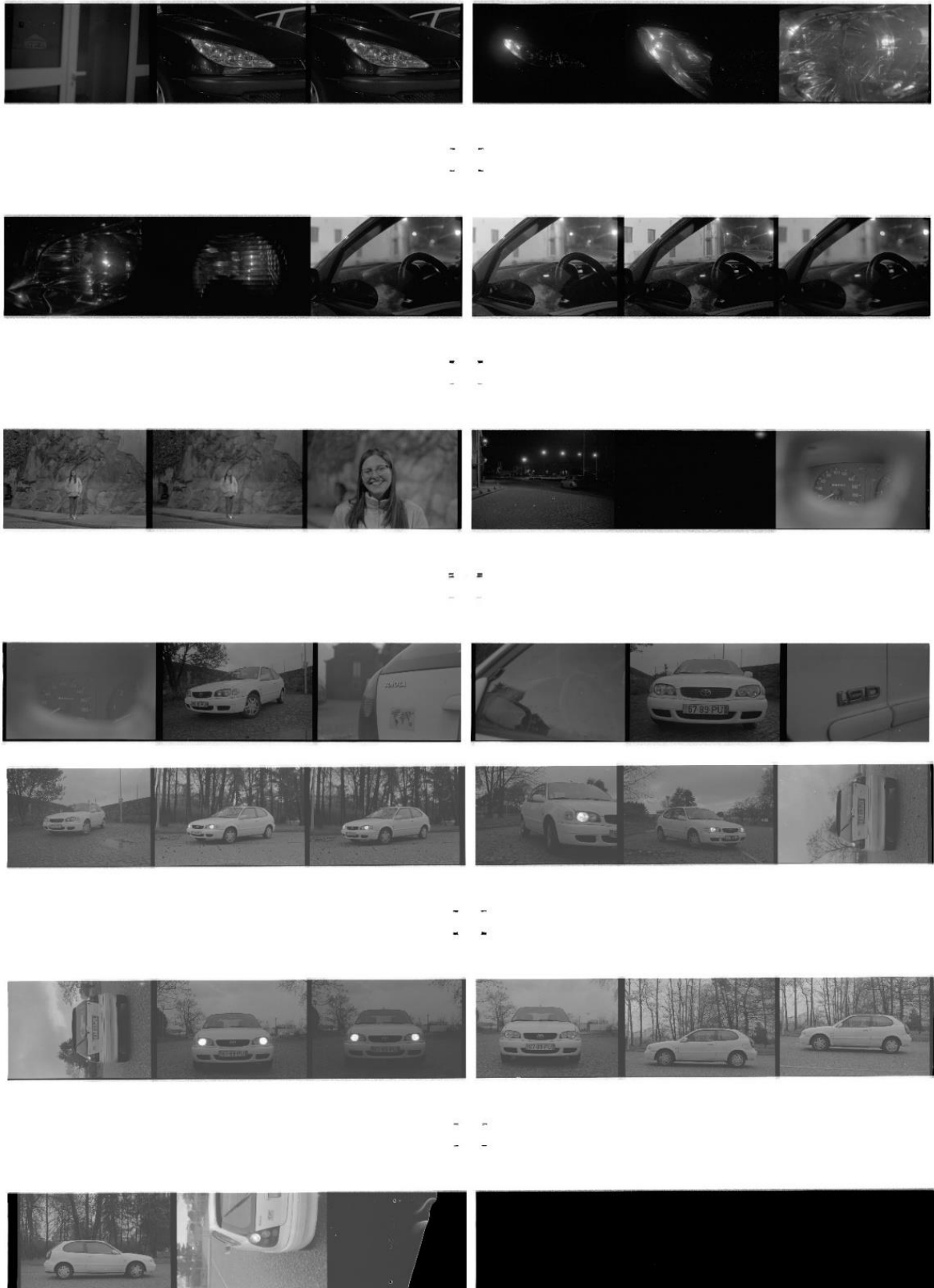


Figura 23 – Rolo de teste com Toyota Corolla StarVan – Ilford HP5 PLUS

#### **6.4. Metodologia**

Desde sempre tive ligação com o que se passa no setor automóvel, pois o meu pai trabalhava no ramo e sempre gostou de partilhar a sua paixão comigo e com o meu irmão. Com o tempo o gosto pelos carros só cresceu, principalmente pelos carros da época em que eu nasci e com os quais consequentemente tinha mais contacto.

Inicialmente o projeto era constituído por cinco carros, sendo estes o Toyota Supra MK4, Mitsubishi Lancer Evolution VII, Subaru Impreza WRX, Honda Integra Type R e o que acabou retirado, Nissan 300zx, devido a incompatibilidade de datas e prazos. Estes cinco automóveis que seleccionei tiveram grande importância entre os anos 90 e inícios de 2000, pois foram um marco da época, tanto a nível competitivo, como evolução tecnológica. Todos os que escolhi são de origem japonesa quer por influência dos jogos digitais quer por influência do passado familiar.

O primeiro passo consistiu na pesquisa intensiva, através do uso das redes sociais, de proprietários destes carros que estivessem dispostos a colaborar e integrar o meu projeto. Este foi um processo moroso no qual fiz contactos com várias pessoas que se mostravam disponíveis, mesmo com carros diferentes, mas havia sempre condicionantes impeditivas. Como o projeto tinha a limitação de ser realizado apenas no distrito do Porto, todos os outros distritos estavam automaticamente excluídos, dificultando a procura. Os veículos deveriam estar também todos legalizados e aptos para circular na via pública, pois as fotografias teriam de ser capturadas em locais posteriormente estudados. Em alguns casos em que fui contactado, os carros eram de competição, logo não podiam circular na via pública o que me obrigava a fotografar em espaços interiores (eventualmente garagens) com fraca iluminação e alterando totalmente o contexto em que o carro se enquadrava. Noutros casos, os veículos estavam desmontados e não trabalhavam o que iria estar a limitar-me ao sítio onde se encontravam. Como isto ia contra aquilo que eu estava a procurar para o meu projeto, continuei a minha pesquisa até que, após quatro meses desde o início da procura, encontrei os quatro carros dos cinco selecionados.

Uma vez com a confirmação de todos os donos, comecei a elaboração de uma entrevista para ser realizada posteriormente aos mesmos. O objetivo da entrevista é obter o máximo de informação possível sobre a relação dono/carro e ficar também a conhecer a pessoa, o que daria uma maior confiança para ambas as partes. Decidi realizar cinco fotografias finais para cada um dos carros, sendo que duas das fotografias teriam influência do proprietário e não estavam tão dependentes de mim em termos de objetos de foco quanto as outras estariam. Com a entrevista, o dono do automóvel dizia qual parte lhe agradava mais no seu carro, e eu iria fazer uma fotografia de pormenor sobre essa mesma parte e também incorporar a parte referida no seu retrato.

A opção neste projeto pelo analógico depende do enorme desafio sentido em trabalhos anteriores e pelo prazer que fui construindo tanto pelo trabalho em película como de laboratório. Embora todo o processo fosse demorado e custoso, achei que se enquadraria no meu tema de trabalho, pois haveria uma semelhança entre o processo e o objeto, dado que tal como a máquina analógica, também os carros escolhidos transmitem uma manualidade muito característica de cada um. Em ambas as partes, todas as ferramentas possuem uma certa mecânica associada sendo que não há um excesso de sistemas elétricos que arruinem tanto a experiência de condução como do fotógrafo.

“Então... onde fica o prazer de condução e o que é isso? Será um mito fantasioso nostálgico de quem quer ficar preso no passado a reviver os anos de juventude ‘ad aeternum’ ou existe de facto uma sensação de prazer inerente ao ato de conduzir? Resposta definitiva não tenho nem me proponho a tal. Mas, por experiência própria, sou adepto da segunda teoria. O gosto em conduzir não é algo que se possa dizer que todos os condutores tenham de partilhar, até porque, para muitos, o carro serve para ir do ponto A ao B e para fazer as compras da semana. E, quanto a isso, tudo bem. Mas, para outros, um carro pode ser um instrumento de diversão em que a engenharia é colocada a nosso favor. Entre os muito potentes e aqueles que primam pela simplicidade, há muitas formas de os carros nos colocarem com um sorriso idiota na cara pela sua condução.” (Junceiro, 2017).

O prazer de condução assemelha-se ao prazer de fotografar com o analógico “...é uma sensação, um sentimento único que se manifesta de uma forma singular em cada um de nós. Um prazer secreto, individual, por vezes egoísta, por vezes familiar...” (Junceiro, 2017). Todas as ações realizadas atrás da máquina fotográfica/volante têm uma origem mecânica que desencadeia a ação pretendida. Na minha opinião, com a era digital e todas as novas tecnologias presentes nos automóveis, essa conexão mecânica e manual, está a ser completamente esquecida em prol do computacional. Claro que na maior parte dos casos esta mudança é positiva, mas no setor desportivo, é algo que para um purista automóvel não é aceitável. É de tal forma inaceitável que modelos antigos com quase trinta anos de diferença para o modelo mais recente, chegam a valer o dobro no mercado automóvel.

Há entre o analógico e o digital, grandes diferenças não só de composição dos materiais, mas também da forma que são processados.<sup>3</sup>

Antes de fotografar os carros nos espaços já referidos, experimentei um Ilford XP2 Super, mas os resultados não corresponderam ao esperado. Optei por fotografar com o Ilford HP5 Plus, pois é um rolo bastante versátil quer em ambientes com muita luminosidade quer com pouca e também pelo fator económico. O grão associado às imagens é algo que eu procurei e quis assumir para demonstrar que todo o processo desde a captura à ampliação final, é um processo manual que não está totalmente dependente de melhor ou pior tecnologia. Nos rolos de teste fotografei outros carros que tinha à disposição, de forma a experimentar enquadramentos e pontos de vista. Também testei algumas fotografias com os faróis ligados nos médios e nos mínimos para ver se favoreciam as imagens, mas rapidamente abandonei essa ideia, pois dificultava a correta fotometria das imagens e perdia bastantes pormenores.

Por muitos estudos prévios que tenha ou tivesse feito, ao fotografar o carro específico, foi sempre uma experiência difícil e única. Cada carro é uma autêntica escultura sobre rodas (Barthes, 1972, p. 88-90) e por mais que ficasse a observar as linhas de aerodinâmica, asas, jantes, travões, interiores, entre muitos outros detalhes, havia sempre algo novo para ver. O gosto pessoal por estes modelos também não facilitou particularmente à realização do trabalho de análise e estudo de enquadramentos, pois de qualquer forma que os observasse e de qualquer ângulo, para mim, as imagens seriam sempre perfeitas pois não haveria forma de estragar aquilo que já era irrepreensível. O gosto por estes

---

<sup>3</sup> O primeiro rolo fotográfico, surgiu em 1884 e foi produzido por George Eastman. Este é feito de um material sensível à luz, cuja reação química é afetada pela incidência de luz. Esta reação química dos filmes fotográficos depende de vários fatores, entre eles o tempo de exposição à luz e a quantidade de luz incidente. O filme é uma película que contém três camadas; uma emulsão com sais de prata sensíveis à luz, suspensos em gelatina, uma camada transparente de acetato e uma camada anti halo. Abaixo da emulsão há uma substância, que “cola” a emulsão a uma camada mais espessa de acetato, que é a base do filme. O acetato é um material plástico, firme e flexível, que dá suporte ao filme. Por fim, vem a camada anti halo. Esta evita que os raios de luz atravessem e sejam refletidos para as camadas prévias, o que iria estragar a imagem. A emulsão de cada filme é constituída por haletos de prata, que juntos formam grão ou granulação. Os haletos de prata reagem mediante a exposição à luz, formando uma imagem precisa e detalhada, a imagem latente. Quando a luz atravessa a emulsão, altera a composição dos grãos que encontra pelo caminho. Para tirar uma fotografia com tonalidades variantes do preto e branco – cinzentos, é necessário que o tempo de exposição e a abertura do diafragma, se adequem perfeitamente ao ambiente fotografado. Contudo esta imagem não será logo perceptível sendo preciso um processamento químico (Busselle, 1977).

modelos também demonstrou não ser algo raro, pois independentemente da localização, havia sempre pessoas constantemente a olhar, a tirar fotografias e até a interagirem connosco para falar sobre o carro.

Para fotografar os carros (exceto o Toyota Supra), optei sempre por fazê-lo no exterior apenas com luz natural, já que luzes artificiais iriam trazer uma enorme carga de preocupações na produção das imagens, e como estava a trabalhar em analógico e totalmente dependente da disponibilidade e vontade dos donos dos automóveis, quanto menos incómodo da minha parte mais positiva seria a experiência para ambos os lados. Tive também atenção à altura do dia em que fotografei, devido as condições de luz. Neste caso, decidi fotografar de manhã cedo (8:00h da manhã), pois a luz era o mais tênue possível e iluminava todo o aeródromo de uma forma uniforme. Para ter acesso à posição do sol e das horas recorri ao website da SunEarthTools para ter uma noção mais específica tanto do posicionamento, como da luz e das sombras.

Com as fotografias já produzidas, procedi à revelação das mesmas.<sup>4</sup>

---

4 Este é um processo que é constituído por quatro banhos distintos: banho de revelação, banho de paragem ou stop, banho de fixador e banho de lavagem. O banho de revelação consiste em concluir a transformação dos haletos de prata contidos no papel em prata metálica, através do processo de óxido-redução. Neste processo o agente revelador oxida-se, 'doando' o seu eletrão ao haleto de prata, o que o transforma em prata metálica negra. Os reveladores são soluções alcalinas, e as fórmulas mais utilizadas são à base de metol e hidroquinona. O banho de paragem tem como função neutralizar a ação da solução reveladora presente na emulsão, além de tornar o meio gelatinoso ácido, preparando-o para o fixador, que também é ácido. Pelo facto de as soluções reveladoras serem básicas (alcalinas) utilizam-se soluções ácidas para interromper sua ação. A maioria das soluções do banho de paragem interruptor é à base de ácido acético glacial (o mesmo contido no vinagre), podendo também ser utilizado o ácido cítrico. A função do fixador é retirar da emulsão os cristais de prata (haletos) não sensibilizados pela exposição e, portanto, não transformados em prata metálica na revelação. A base das soluções fixadoras é o tiosulfato de sódio, pois este elemento reage com os cristais de prata formando complexos solúveis em água, provocando desta forma a dissolução dos haletos de prata não expostos e a preservação da imagem. Por ser responsável pela preservação da imagem, deve-se estar atendo a este processo, pois a permanência de resíduos, provenientes desta reação, ao longo do tempo acabará por se decompor, atacando e manchando a imagem de prata metálica.

No banho de lavagem devem ser removidas da emulsão os produtos químicos do fixador. A lavagem tem o importante papel de remover esses produtos deixando na emulsão somente a imagem de prata metálica. Se o tiosulfato de sódio do fixador e o tiosulfato de prata, resultante da fixação, permanecerem na emulsão, atacarão a imagem produzindo descoloramento e manchas. A lavagem acontece por difusão, ou seja, os sais migram do meio mais concentrado (emulsão) para o meio menos concentrado (água). Isso baseia-se no facto de

Depois de ter os rolos revelados e devidamente secos, fiz provas de contacto para conseguir fazer uma seleção mais informada do que seriam as imagens finais. No início do processo de ampliação houve alguns problemas que me obrigaram a trocar de ampliador três vezes, alterando-me todos os tempos e enquadramentos e forçando-me a recomeçar esta parte prática do meu projeto. No primeiro carro que fotografei (Mitsubishi), tinha a condicionante de não poder mostrar a matrícula a pedido do dono, o que me levou a uma séria de experiências na procura da solução mais viável e o que causasse o menor ruído visual possível.

Utilizei diversos materiais na tentativa de desfocar a matrícula sem ferir a imagem com grandes contrastes, o que acabou por se mostrar inviável, pois a tonalidade cinzenta que eu procurava para a esta, muito dificilmente seria exequível pois a mesma era branca. Assim, decidi fazer com cartolina máscaras da zona da matrícula, para depois expor essa área com desfoque, alterando o foco do ampliador. Desta forma (Figura 24), obtive um resultado mais neutro que os anteriores, mas ainda assim não era o ideal.



**Figura 24** – Tentativas de tapar matrícula em laboratório (com uma barra preta digital para manter anonimato da mesma)

---

que duas soluções tendem a equilibrar-se. Por isso a água tem de ser trocada constantemente, podendo ser água corrente. No final destes banhos, temos o processo de secagem.

Antes da secagem, utilizei uma solução (agente molhante), para que seja reduzida a tensão superficial da água, evitando assim, a formação de gotas durante a secagem. A formação de gotas na emulsão durante a secagem pode gerar marcas no filme, devido ao "inchaço" que a emulsão sofre quando molhada. Optei pela secagem natural pois é considerada sempre ideal, por não forçar a desidratação do filme. Estufas podem ser usadas, desde que a temperatura interna não ultrapasse os 40°C. Utilizei também um escorredor de película para retirar o máximo de água das películas de modo a evitar ao máximo a formação de manchas de água nos fotogramas.

Algumas situações obrigaram-me a pensar em soluções onde o knowhow técnico nem sempre foi o usado. Farei o relato de algumas delas, uma vez que considero a opção uma solução académica. Por exemplo, como no segundo rolo do Mitsubishi houve um problema na revelação (utilizei metade da química que era suposto usar), os fotogramas ficaram todos com um “risco” a meio das imagens. A grande maioria das fotografias teve de ser descartada pois não era viável tentar salvá-las, devido a uma significativa perda de informação. Ainda assim, para algumas das imagens finais, com auxílio a uma cartolina preta, fiz máscaras nas imagens de forma a compensar exposições de grande contraste. Antes de imprimir uma imagem final (folha inteira), fiz inúmeros testes de exposição, para poder chegar ao tempo ideal a que cada fotografia deveria ser exposta. Este oscilava conforme a imagem, a altura que a cabeça do ampliador estava (dependendo do enquadramento desejado), dos filtros de contraste usados e da abertura do diafragma. Conforme o número de testes ia aumentando, eu ia escrevendo num caderno à parte todos os dados para a ampliação das imagens. Com esta informação, se fosse necessário repetir alguma já não era necessário gastar mais papel para a testagem do tempo de exposição. Também ajudava a calcular mentalmente o tempo de exposição das imagens seguintes. Nos banhos para revelar as ampliações (revelador, paragem, fixador e lavagem), podia alterar os tempos que o papel ficava imerso no revelador conforme as imagens. Algumas que possuíam grandes contrastes de exposição havendo alguns detalhes que não eram tão visíveis. Estas ficavam mais tempo no revelador conseguindo conseqüentemente obter mais contrastes e detalhes nas zonas subexpostas na imagem.

Após ter as imagens todas ampliadas em 20,3x25,4cm e reunindo opiniões dos docentes, optei por digitalizar as fotografias por dois grandes motivos: o formato ser pequeno demais para exposição e para corrigir o white balance das fotografias de forma a ter brancos e pretos mais definidos. Estas foram impressas em tamanhos diferentes para a exposição, sendo que o papel utilizado tem uma gramagem de 200gr sendo que as impressões com maior formato possuem o tamanho de 50x70cm e as mais pequenas de 30x40cm de forma a construir uma forma diferente de que são visualizadas na exposição.

Para adicionar o fator som ao meu trabalho, recorri à orientação e apoio do Prof. Doutor Filipe Lopes, que me ensinou e auxiliou a trabalhar com o equipamento necessário para conseguir gravar o som da forma correta. Fiz alguns testes de som iniciais para conseguir tirar alguma dúvida se fosse necessário e requisitei o material no Centro de Produção e Recursos da ESMAD. Já no terreno, dizia os proprietários para entrar no veículo, ligá-lo, deixar ao rolanti durante uns segundos e acelerar nunca de forma que se sentissem desconfortáveis ou a causar danos no veículo e que a gravação teria a volta de 1 minuto. Com os áudios gravados e com a ajuda do professor, editou-se as faixas de áudio de forma a ser o mais verossemelhante possível ao barulho original do escape/motor.

### **6.5. Meios de produção**

Todo o material de captação de imagens utilizado é pessoal. Utilizei para alguns testes de luz e de enquadramento uma máquina digital Nikon D3400 com três objetivas distintas: Sigma 17-50 f/2.8, Nikkor 50mm f/1.8G e uma teleobjetiva Nikkor 70-300mm f/4.5-5.6. Para as fotografias finais em analógico preto e branco, recorri a uma Pentax P30 com uma 50mm f/2 e uma Tokura 28-70mm f/3.5-4.5. Decidi fazer o projeto em analógico preto e branco, para construir uma ligação entre os carros e o equipamento utilizado para os captar. Nos veículos que escolhi tudo tem a sua componente mecânica, quando devidamente conduzidos, sente-se uma forte e quase inexplicável ligação com o carro; o condutor e a máquina transformam-se em um só. Em comparação, optei por utilizar o analógico para remeter a esta sensação de analógico, onde cada operação que se faz existe algo mecânico que se mexe e faz o pretendido, algo que se perdeu com a evolução, tanto na indústria automóvel como na fotografia. O suporte para a fotografia analógica, decidi por questões económicas utilizar um rolo mais versátil que se conseguisse adaptar a todas as situações sem grandes perdas, Ilford HP5 Plus 400. Desta forma conseguiria fotografar no exterior com luz natural e se fosse necessário, fazer algumas fotografias de pormenor ou em sítios com menos luz sem grandes problemas. Ainda realizei testes com um Ilford XP2 400, mas os resultados não foram de encontro ao esperado. O papel que escolhi para fazer as ampliações foi o Ilford Multigrade RC Deluxe Pearl 20,3x25,4cm.

Para fazer a gravação do som, recorri à utilização de um microfone Shure 58, uma perche KM, um cabo XLR, um gravador Tascam DR-60 MKII e uns headphones Sony WH-1000XM3.

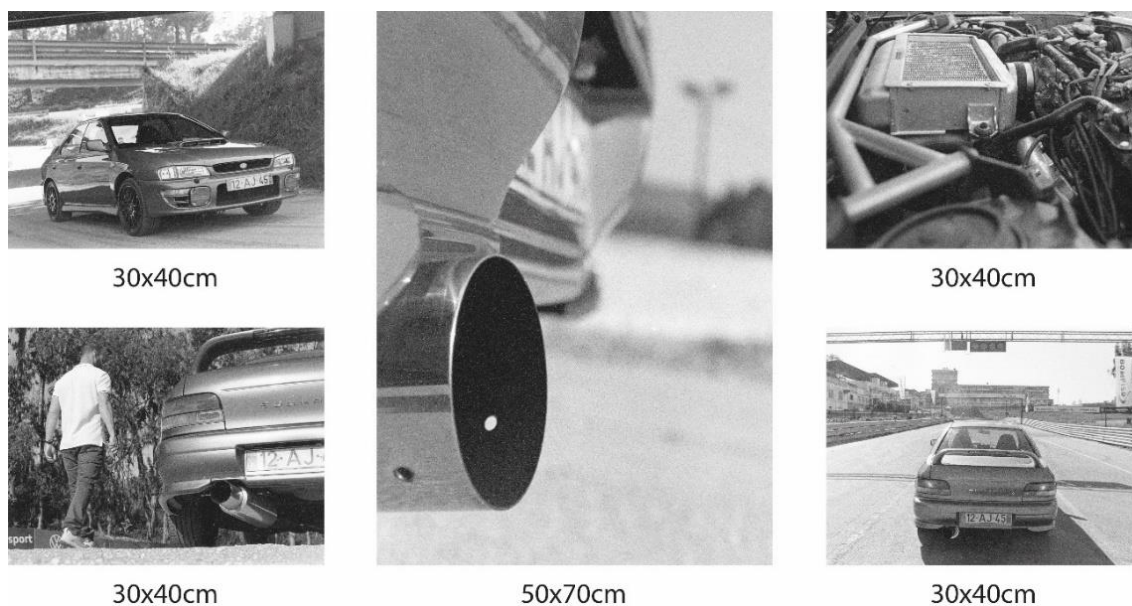
### **6.6. Resultados**

Com um total de vinte fotografias finais no meu projeto, sendo cinco de cada carro fotografado, pretendi construir uma relação carro/dono nas imagens partindo da partilha da experiência. A entrevista e a convivência com os proprietários, permitiu-me conhecer melhor estes indivíduos e como se relacionavam com os automóveis, tanto do ponto de vista estético como pessoal. A própria pesquisa que realizei sobre os automóveis permitiu-me ficar a conhecer cada um destes modelos com mais detalhe o que me aproximou mais de conseguir captar a alma de cada um deles.

Decidi apresentar as imagens em exposição para não perderem o seu impacto e força de um grande formato que não consegue ser reproduzida por um livro. Desta forma também é possível juntar pessoas com interesses semelhantes o que promove a partilha de experiências e histórias pessoais indo de encontro ao objetivo do meu trabalho.

Na procura do espaço de exposição, contactei a Junta de Freguesia de Vila do Conde com a qual expus a minha situação e obtive uma resposta positiva. Uma vez com o local confirmado para expor (Salão

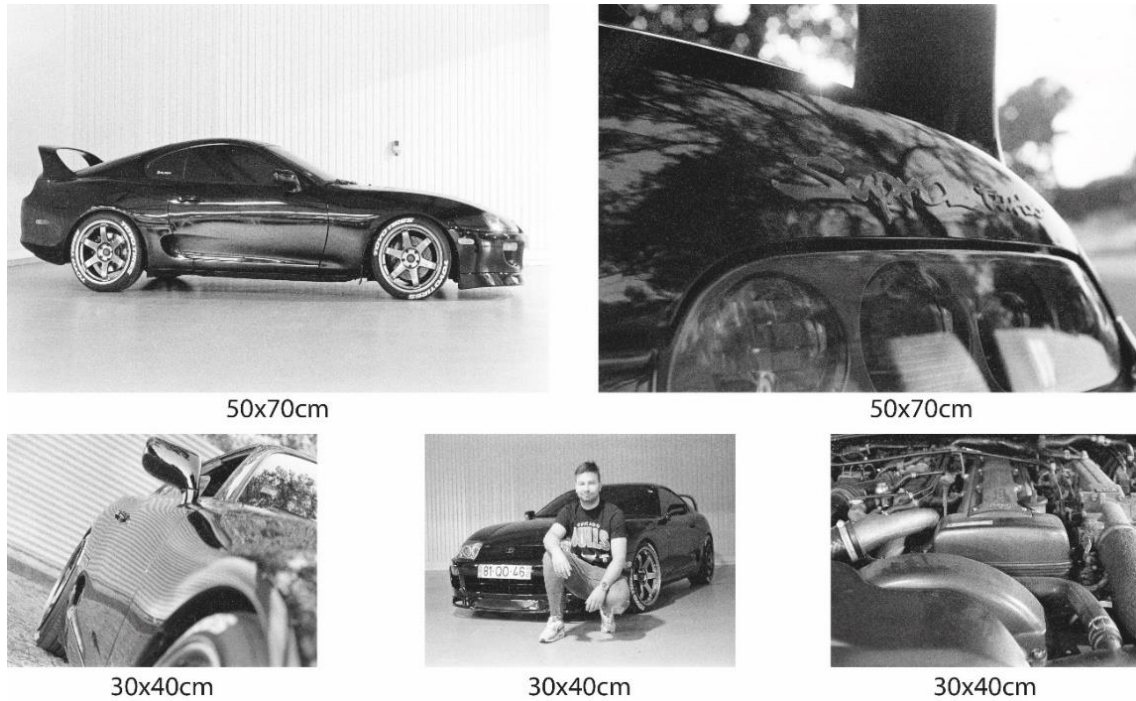
Nobre, Vila do Conde – 17-21 outubro), irei fazê-lo seguindo a ordem diacrónica do lançamento de cada veículo trabalhado. Sendo o mais antigo o Subaru Impreza WRX, a minha ideia é expor as fotografias como apresentadas na Figura 25 em molduras frameless.



**Figura 25** – Planeamento da exposição das fotografias do Subaru Impreza WRX

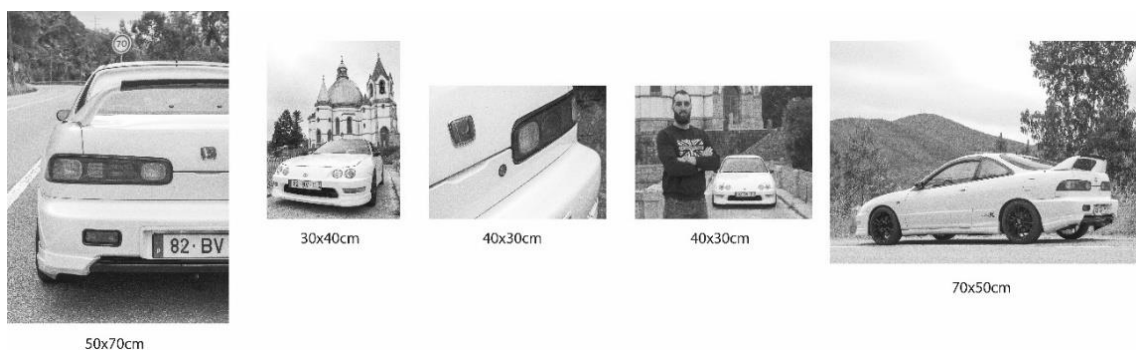
Como possuía apenas uma imagem na vertical e todas as outras na horizontal, aproveitei que esta era a fotografia do pormenor do elemento escolhido pelo proprietário (som) e coloquei-a numa posição central de destaque. As imagens finais de todos os carros podem também ser vistas num formato maior no Apêndice I. Como no meu projeto também introduzi o áudio, haverá um código QR próximo das imagens para o público conseguir ouvir o som de cada carro enquanto observa-as fotografias. Desta forma pretendo aumentar a interatividade entre público-exposição para que seja algo mais do que apenas uma experiência visual.

O forma como as fotografias referentes ao Toyota Supra serão expostas, está pensada para ser conforme disposto na Figura 26.



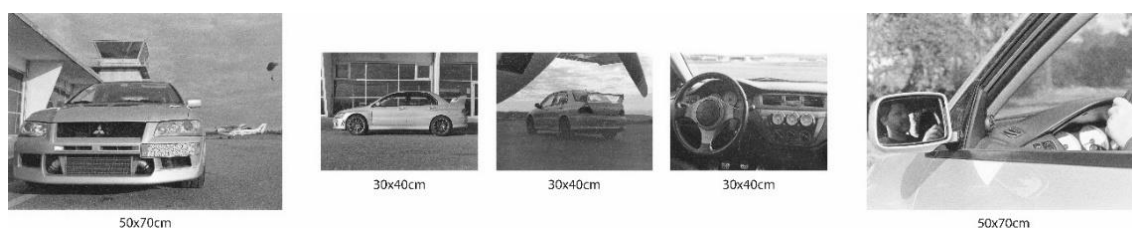
**Figura 26** – Planeamento da exposição das fotografias do Toyota Supra A80

Passando para as fotografias do Honda Integra Type R, o meu planeamento para a disposição das fotografias (Figura 27) possui uma forma mais linear de “storytelling”. Um dos elementos principais que influenciou a esta escolha, foi o facto de entre as fotografias 30x40cm, haver uma vertical e duas horizontais. Com a solução apresentada, a visualização das fotografias torna-se mais suave para o espectador e mais harmónica no ambiente.



**Figura 27** – Planeamento da exposição das fotografias do Honda Integra Type R

Por último o carro mais recente dos quatro, o Mitsubishi Lancer Evolution VII (Figura 28). Como as imagens seguem todas a mesma orientação, decidi ir pelo mesmo caminho do carro anterior.



**Figura 28** – Planeamento da exposição das fotografias do Mitsubishi Lancer Evolution VII

### 6.7. Reflexão crítica

Não consegui, por razões várias, em algumas fotografias, principalmente as do Mitsubishi (excluindo o retrato), a definição que pretendia. Como foi o primeiro carro que fotografei e conseqüentemente revelei e ampliei em laboratório, foi também a película que mais sofreu em termos de experiências de revelação. De um dos rolos iniciais para este projeto aproveitei apenas uma revelação. Com os escorredores de película que comprei consegui uma diferença esmagadora na limpeza e qualidade dos negativos. Essa diferença comprovou-se pela diferença de qualidade entre os rolos do Evolution e todos os outros. Infelizmente, não tive oportunidade de voltar a fotografar os carros das fotografias feitas inicialmente para apresentar novas fotografias com esses erros corrigidos.

Algumas fotografias não seguiram um padrão de beleza estética considerado comum com os fundos todos tratados desprovidos do máximo de elementos possível para não ser considerado ruído visual, mas, neste caso académico, decidi fazer isso propositadamente pois todos esses elementos iam de encontro ao que eu procurava para conseguir fazer uma ligação carro/dono.

Na minha opinião, a adição do som ao meu trabalho acrescentou-lhe uma nova componente que veio complementar e ajudar a fechar o círculo. O conjunto das minhas imagens não tem como objetivo preservar na memória do observador durante um curto espaço de tempo, mas levá-lo a viajar por vivências ou sonhos por concluir relativos ao carro que estão a visualizar. A partilha da experiência entre observadores também não pode ser ignorada pois proporciona a partilha de ainda mais experiências e memórias sobre os automóveis.

## 6.8. Cronograma

	NOVEMBRO	DEZEMBRO	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO
Procura de pessoas / Autorizações											
Realização de entrevistas											
Análise das entrevistas											
Realização de testes fotográficos											
Procura de locais para fotografar com autorizações											
Marcação e realização de sessões fotográficas											
Trabalho de Laboratório											
Gravação e tratamento do áudio											
Redação do ensaio											
Redação da tese											
Planeamento da exposição											

## CONCLUSÃO ou CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como projeto final de mestrado, pretendia realizar um trabalho fotográfico em analógico preto e branco, pois já tinha tido contacto com este mundo no meu secundário, e foi aquilo que mais me chamou a atenção e me deu gosto e desafio de desenvolver no projeto. Como o processo é bastante custoso monetariamente, bem como o local para o trabalhar não é fácil de possuir, decidi que para o meu último trabalho ia voltar a este mundo. Decidi trabalhar com os carros, mais especificamente dos anos 90, pois estes sempre fizeram parte da minha vida e tiveram um impacto gigante em mim como pessoa. Decidi, então, trabalhar sobre um assunto que sempre senti que me dizia muito.

Como trabalhei com fotografia analógica, a impossibilidade de ver as fotografias que tinha captado, criou em mim momentos de suspense e ansiedade duplicando e triplicando os disparos sem alterações.

Com base na minha experiência ao realizar este projeto, pude confirmar a afirmação de Barthes de que o carro é “consumed in image if not usage by a whole population which appropriates them as a purely magical object” (Barthes, 1972, p. 88). O enorme gosto por estas máquinas leva as pessoas a elevarem-nas a níveis mitológicos, dignos de um Deus.

Tive como objetivo fotografar estes carros específicos, não me limitando apenas a documentá-los. Com a intervenção dos proprietários tive de acolher as suas opiniões sobre o próprio carro, utilizando um elemento preferido em duas fotografias finais. Ou seja, testei ser amante de carros e fotógrafo, cumprindo as minhas expectativas e as dos donos dos carros, incluindo em cada fotografia o que o olho não vê, mas a minha pesquisa desvelou.

A realização deste projeto permitiu-me expandir os meus conhecimentos e ajudou-me a perceber o nível real da dificuldade de trabalhar o analógico, que para além de ser um processo caro, é também muito exigente, sendo as margens de erro muito curtas. Permitiu-me também pôr a minha capacidade de resolução de problemas à prova constantemente, seja a fotografar os carros ou no laboratório. Adquiri também competências a nível de gravação e edição de som, o que acabou por ser bastante interessante e benéfico para mim e para o meu trabalho.

Na sequência deste projeto académico, preservo o interesse e empenho para continuar a trabalhar com a imagem dos automóveis no futuro.

Definir os objetivos deste projeto não se cingiu a tentar fotografar o carro de forma magnificente ou impactante nem se restringiu a retratar o dono ao lado do seu carro.

Sabendo o quanto os meus olhos, durante a prática de *racing games* viram a potência do carro em movimento, quis, como fotógrafo (um jogador com outro tipo de máquina) apanhar-lhe um ângulo que recordasse o passado dos jogos, mas que pudesse mostrar o poder da fotografia, no detalhe, na relação com o dono, no enquadramento, quando tudo parece parado, esperando sem saber o que o disparo fotográfico rouba.

O projeto tentou explicitar a relação do próprio fotógrafo com os carros fotografados tendo por vezes escolhido os que mais gosta ou os que gostaria de ter. Neste projeto não escolhemos um tema (pobreza, riqueza, beleza, estrutura cultural, registo documental ou outra) que os carros ou os donos documentassem. Quisemos ser originais em cada caso, traçar um percurso de ligação entre a máquina e o humano, contextualizar os dois em espaços sempre diferentes e obter a mais-valia possível entre exterior e interior, detalhe e totalidade, congregando estruturas e volumes distintos. Não se pretendeu excluir a ideia de posse, mas pretendeu-se trabalhar a posse não na mão de quem tudo domina ou tudo exhibe, mas na mão de quem se quer como fazendo parte do que possui. O projeto partiu também da criação de uma rede significativa entre os carros que apareceram nos jogos, tentando exibir a capacidade do retrato em fotografia analógica quer do ponto de vista retórico quer documental e incluiu também a necessidade de promover uma poética sémica entre o dono e o carro distinta da que habitualmente se observa nas fotografias feitas com objetivos de promoção dos veículos. Uma poética onde os sentidos de emparelhamento não sobrevivessem da estética dos corpos ou das máquinas, mas do enquadramento capaz de promover uma narrativa a descobrir, espicaçada pelo som.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ballard, J. G. (2009, August). Crash. *Exit 34*, 146–163.
- Bana, E. (Director). (2009). *Love the Beast*. Metrodome Distribution.
- Barroca, D. (2014). *Vd = Xmax \* Sd*. <https://pedromagalhaesmail.wixsite.com/portfolio/vdxmaxsd>
- Barthes, R. (1972). *Mythologies (A. Lavers, Trans.)*. The Noonday Press.
- Bell, G. (2002, October 17). *Evo VII FQ-300: Graham Bell drives the officially tuned Evo VII*. PistonHeads. <https://www.pistonheads.com/road-tests/mitsubishi/evo-vii-fq-300/5664>
- Biklen, B. (1994). *Investigação qualitativa em educação: uma introdução à teoria e aos métodos*. Porto Editora.
- Busselle, M. (1977). *Tudo sobre fotografia*. Círculo do Livro.
- Cava, F. (2009). The car and the self. *Exit 34*, 108–126.
- Cohen, R. (Director). (2001, June 25). *The Fast and the Furious*. Universal Studios.
- Cronenberg, D. (Director). (1996, October 4). *Crash*. Alliance.
- Ducournau, J. (Director). (2021, July 13). *Titane*. Diaphana Distribution.
- Gomes, M. (2014). O carro clássico a seu dono. *Público*. <https://www.publico.pt/2014/07/17/p3/fotogaleria/o-carro-classico-a-seu-dono-384413>
- Huizinga, J. (2007). *Homo Ludens. O jogo como elemento da cultura*. Perspetiva.
- Junceiro, P. (2017, July 4). *Prazer de condução: realidade ou mito?* Motor24. <https://www.motor24.pt/cronicas/prazer-conduzir-realidade-mito/152839/>
- Kant, I. (2013). *Metafísica dos costumes: Parte I e II*. Editora Vozes.
- Klimesch, M. (2020, April 4). Life is too short to drive boring cars. *Elferspot*. <https://www.elferspot.com/en/magazin/life-is-too-short-to-drive-boring-cars/>
- Magalhães, P. (2012). *Low ride pleasure*. <https://pedromagalhaesmail.wixsite.com/portfolio/the-low-ride-pleasure>
- Mariz, T. (2008, April 19). *Carros do passado: superioridade na família*. <https://www.autolivrraria.com.br/cpassado3/toyota-supra-1.htm>
- Martins, M. (2014). *A relação interior/exterior e a sua influência na percepção visual, na identidade e qualificação do espaço público*. Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.
- Medeiros, M. (2000). *Fotografia e narcisismo*. Assírio & Alvim.
- Oliveira, L. (1999). *Fotografia documental e início do fotojornalismo*. Universidade Federal de Goiás.
- Razão Automóvel. (2021, January 6). *Honda Integra Type R: conheça o icónico desportivo da Honda*. Honda. <https://honda-automoveis.pt/blog/honda-integra-type-r/>
- Rubenstein, M. (2004). *Belonging: From Los Alamos to Vietnam: Photoworks and installations*. St. Ann's Press.

Os Carros da Minha Memória, João Ferreira Rodrigues

Thoreau, H. (1851). *Walden* (4ª ed.). Antígona.

Wrigton, B. (2022, June 20). *Laurence Miller Gallery*. Dinosaurs and Dreamboats.

<http://www.laurencemillergallery.com/artists/bruce-wrighton-dinosaurs-and-dreamboats/featured-works?view=thumbnails>

## **ANEXOS**

Anexo A – Autorização Eurocircuito Automóvel da Costilha

Anexo B – Declaração de cedência de direitos de imagem – Hugo Ferreira

Anexo C – Declaração de cedência de direitos de imagem – João Moreira

Anexo D – Declaração de cedência de direitos de imagem – Rui Magalhães

Anexo E – Declaração de cedência de direitos de imagem – Filipe Melo


Anexo F – Autorização concessionário da Toyota – Rio Tinto

Anexo G – Autorização Aeródromo Vilar de Luz

### **DECLARAÇÃO DE CEDÊNCIA DE LOCAL PARA FOTOGRAFAR**

Eu, abaixo assinado, concedo a João Ferreira Inácio Pinto Rodrigues e aos seus afiliados, licenciados e sucessores, o direito perpétuo e irrevogável de utilizar as imagens registadas no Eurocircuito Automóvel da Costilha localizado em Lousada no dia de 18 de abril, em conexão com a produção, distribuição e exploração do seu projeto fotográfico intitulado "Carros da Minha Memória" e de editar, apagar, alterar ou ajustar as imagens de qualquer modo e de as justapor com outras imagens. O projeto fotográfico poderá ser explorado em todo o mundo, em perpetuidade, através de qualquer meio existente ou que venha a existir no futuro, sem necessidade de qualquer outro pagamento à minha pessoa. No caso de João Ferreira Inácio Pinto Rodrigues necessitar de voltar ao local para fotografias adicionais, comprometo-me a aceitar.

Data: 18/04/2022

Assinatura: 



Anexo C – Declaração de cedência de direitos de imagem – João Moreira

ESCOLA  
SUPERIOR  
DE MEDIA  
ARTES  
E DESIGN  
POLITÉCNICO  
DO PORTO

**Declaração de Cedência de Direitos de Imagem**

Eu, João Pedro Nunes Moreira  
\_\_\_\_\_, com o número de identificação 14171291 02x9, concedo a  
cedência de direitos de imagem, no âmbito do Projeto “Carros da Minha Memória”,  
realizado no âmbito da Residência Artística do Mestrado em Comunicação Audiovisual –  
Especialização em Fotografia e Cinema Documental, pelo Departamento de Artes da  
Imagem (DAI) da Escola Superior de Media Artes e Design (ESMAD), do Instituto  
Politécnico do Porto (IPP). Concedo os direitos de edição, e todos os direitos conexos  
com a obra em causa, autorizando, designadamente, quer a exibição do trabalho em  
exposições, sites institucionais, em todo e qualquer meio de comunicação existente,  
agora ou no futuro concebidos.

Vila do Conde, 18 de Abril de 2022



Anexo E – Declaração de cedência de direitos de imagem – Filipe Melo

ESCOLA  
SUPERIOR  
DE MEDIA  
ARTES  
E DESIGN  
POLITÉCNICO  
DO PORTO

**Declaração de Cedência de Direitos de Imagem**

Eu, Mr. Filipe Magalhães Melo  
\_\_\_\_\_, com o número de identificação 14511624, concedo a  
cedência de direitos de imagem, no âmbito do Projeto “Carros da Minha Memória”,  
realizado no âmbito da Residência Artística do Mestrado em Comunicação Audiovisual –  
Especialização em Fotografia e Cinema Documental, pelo Departamento de Artes da  
Imagem (DAI) da Escola Superior de Media Artes e Design (ESMAD), do Instituto  
Politécnico do Porto (IPP). Concedo os direitos de edição, e todos os direitos conexos  
com a obra em causa, autorizando, designadamente, quer a exibição do trabalho em  
exposições, sites institucionais, em todo e qualquer meio de comunicação existente,  
agora ou no futuro concebidos.

Vila do Conde, 29 de 5 de 2022

Anexo F – Autorização concessionário da Toyota – Rio Tinto

### DECLARAÇÃO DE CEDÊNCIA DE LOCAL PARA FOTOGRAFAR

Eu, abaixo assinado, concedo a João Ferreira Inácio Pinto Rodrigues e aos seus afiliados, licenciados e sucessores, o direito perpétuo e irrevogável de utilizar as imagens registadas no stand da Caetano Auto - Toyota localizado em Rio Tinto no dia de 25 de maio, em conexão com a produção, distribuição e exploração do seu projeto fotográfico intitulado "Carros da Minha Memória" e de editar, apagar, alterar ou ajustar as imagens de qualquer modo e de as justapor com outras imagens. O projeto fotográfico poderá ser explorado em todo o mundo, em perpetuidade, através de qualquer meio existente ou que venha a existir no futuro, sem necessidade de qualquer outro pagamento à minha pessoa. No caso de João Ferreira Inácio Pinto Rodrigues necessitar de voltar ao local para fotografias adicionais, comprometo-me a aceitar.

Data: 25/05/2022

Assinatura: Cisela Nunes

## Anexo G – Autorização Aeródromo Vilar de Luz

Em primeiro lugar, agradeço o seu contacto, porque:

1. O Aeródromo de Vilar de Luz-Maia é uma infraestrutura municipal de serviço público aeronáutico em que, no seu espaço de operação de aeronaves (onde se realizou a sessão fotográfica), a segurança e o acesso de pessoas e viaturas é muito regulado e controlado, como compreenderá;
2. É verdade que permitimos a realização do trabalho fotográfico, asseguradas que foram as condições de segurança operacional para tal, sem esta evidência, e mesmo assim, isentando-o do pagamento da respetiva taxa a que somos obrigados;
3. É verdade, também, que a Câmara Municipal da Maia, proprietária e Operadora junto da ANAC deste equipamento, sempre estará disponível para, sem pôr em risco a segurança da operação aeronáutica, colaborar com as instituições de ensino na sua missão de formação académica e de investigação, pelo que, observados estes pressupostos, a Câmara Municipal da Maia autoriza que o Vosso aluno, João Ferreira Inácio Pinto Rodrigues, utilize as imagens recolhidas neste Aeródromo de Vilar de Luz no seu projeto “Carros da minha memória”, no âmbito do Mestrado em Comunicação Audiovisual (MCA) da Escola Superior de Media Artes e Design (ESMAD), do Instituto Politécnico do Porto.

Com os melhores cumprimentos,

### **Augusto Ramos Monteiro**

Responsável da UO-Aeródromo de Vilar de Luz e

Diretor do Aeródromo

T 229 691 759 | [augustomonteiro@cm-maia.pt](mailto:augustomonteiro@cm-maia.pt)

**MAIA**

AERÓDROMO VILAR DE LUZ

---

## **APÊNCIDES**

Apêndice I – Fotografias Finais do Subaru Impreza WRX

Apêndice II – Fotografias Finais do Toyota Supra A80

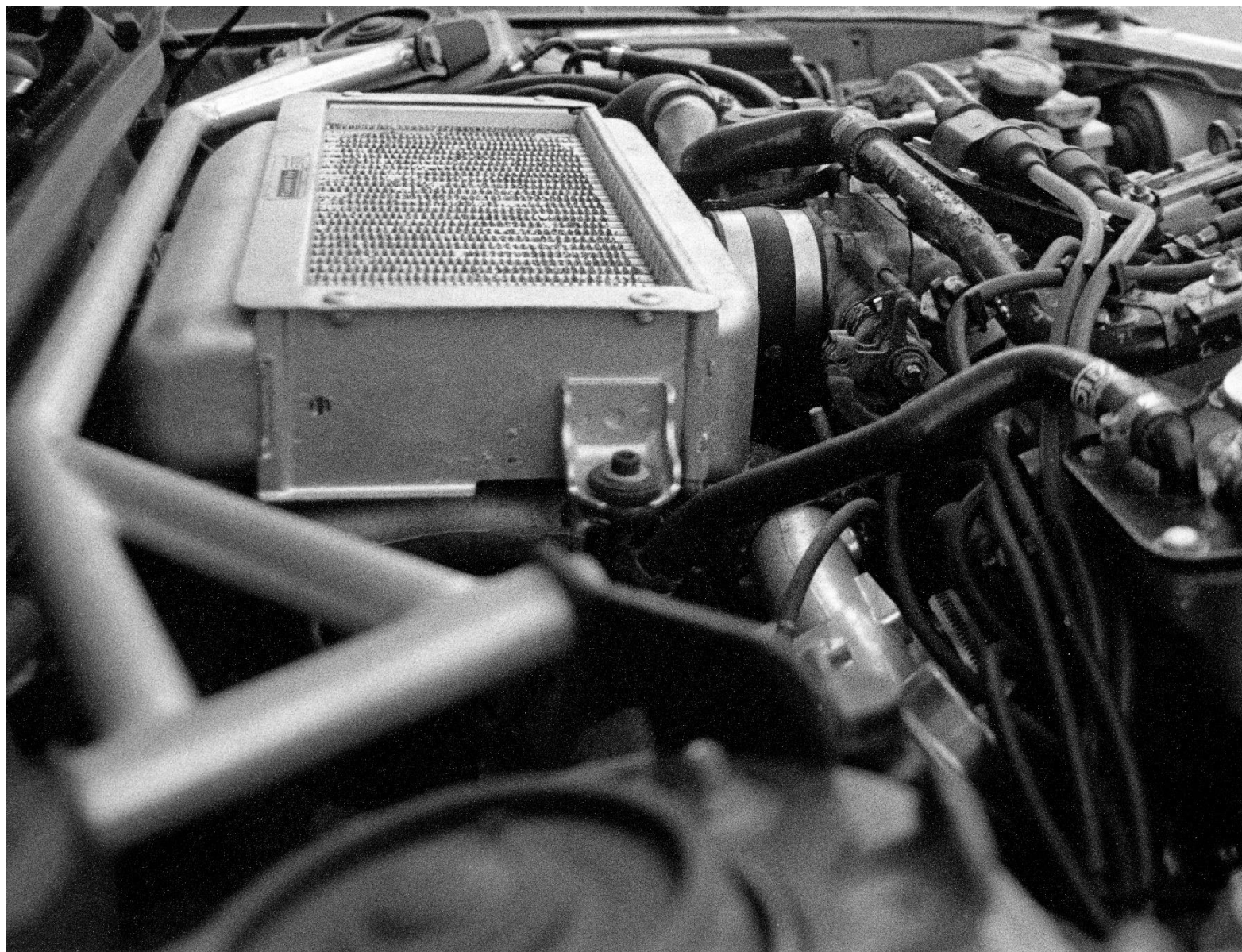
Apêndice III – Fotografias Finais do Honda Integra Type R

Apêndice IV – Fotografias Finais do Mitsubishi Lancer Evolution VII

Apêndice I – Fotografias Finais do Subaru Impreza WRX









Os Carros da Minha Memória, João Ferreira Rodrigues



Apêndice II – Fotografias Finais do Toyota Supra A80







Os Carros da Minha Memória, João Ferreira Rodrigues





Apêndice III – Fotografias Finais do Honda Integra Type R







Os Carros da Minha Memória, João Ferreira Rodrigues





Apêndice IV – Fotografias Finais do Mitsubishi Lancer Evolution VII









