

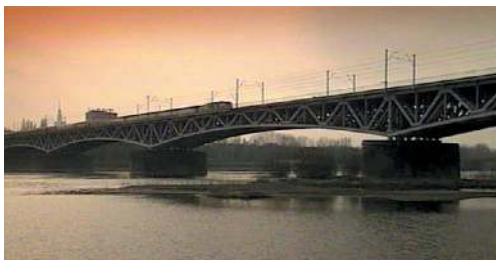
NORD EXPRESS / 1990

Uma viagem na História

Criada em 1872 pelo engenheiro e homem de negócios de Liège Georges Nagelmackers, a Compagnie internationale des wagons-lits (CIWL) foi uma aventura industrial que transformou as viagens na Europa e marcou o imaginário literário e cinematográfico. Destinados antes de mais à elite burguesa e aos homens de negócios que tinham de circular pela Europa, os luxuosos comboios da companhia ligavam as grandes capitais europeias, como o célebre *Orient-Express* que, de Paris ou de Berlim, chegava até Constantinopla via Viena e Budapeste. Em 1896, Nagelmackers lançou o *Nord Express*, que ligava Paris a São Petersburgo em quarenta e oito horas. As duas guerras mundiais, as deslocções de fronteiras e a cortina de ferro alteraram por diversas vezes o seu percurso, o seu destino (Riga, Berlim, Moscovo) e, por fim, o seu conforto, cada vez menos luxuoso. Tendo a CIWL cessado as suas atividades ferroviárias nos anos 1960, a ligação entre Paris e Moscovo passou a ser assegurada pelas companhias nacionais de caminhos de ferro dos diferentes países atravessados, associadas na condução de um comboio cada vez mais envelhecido. Em 1990, quase cem anos após a sua inauguração, o *Nord Express* demora ainda quarenta e oito horas a chegar ao seu destino. Numa altura em que o avião há muito suplantou os trajetos de longa distância em comboio e em que se constrói a rede de linhas de alta velocidade, a viagem de Paris a Moscovo já não é um luxo reservado à alta burguesia. É a bordo deste comboio outrora lendário, mas que perdeu o seu brilho, que o filme nos convida a subir para uma viagem no espaço e no tempo.



«Uma história de velocidade, de conforto, de espera e de trabalho», anuncia a voz *off*. De Paris, onde as estátuas alegóricas das grandes cidades que coroam a Gare du Nord são já um convite à viagem, o comboio alcança rapidamente a Bélgica e depois a Alemanha Ocidental, que atravessa de noite. De madrugada, o muro de betão e as torres de vigia que ladeiam a via escondem as paisagens da Alemanha de Leste, reforçando a impressão de clausura já sentida no interior do comboio. Após transpor o Óder e depois o Vístula, o viajante descobre os bosques de bétulas prateadas na Polónia, e depois a planície russa salpicada de isbás azuis, amarelas ou verdes [QR4].



A progressão da viagem lê-se diretamente num mapa sobre o qual uma linha vermelha avança de cidade em cidade e transpõe as fronteiras. Ao longo do percurso, o filme descreve o trabalho dos revisores, dos stewards, dos agulheiros na sua torre de controlo e dos funcionários alfandegários que sobem e descem em cada posto fronteiriço. Assistimos às inúmeras manobras que pontuam a viagem, às mudanças de locomotiva à entrada de cada país atravessado e, numa sequência espetacular filmada em noite americana, à substituição dos bogies na fronteira russa, por a bitola ser diferente em território soviético, o que implica levantar com potentes macacos hidráulicos o conjunto das carruagens e os

seus passageiros. «É aqui que se realiza o sonho de Nagelmackers, diz a voz *off*: Paris-Moscovo sem sair da carruagem.» Da dezena de carruagens-cama que saíram de Paris, só uma irá até Moscovo.

Nascido quase ao mesmo tempo que o *Nord Express*, o cinema partilha com o comboio uma longa história comum de que o filme de Rob Rombout é inevitavelmente herdeiro. O filme nasce da associação de duas máquinas: o comboio, que transporta os seus viajantes pelo mundo real e os convida a contemplar a paisagem que desfila diante dos seus olhos, e o cinema, que convida os seus espectadores a viajar em imagens. Viajantes e espectadores são ambos passageiros que partiram à descoberta de um mundo desconhecido. A ideia de que a viagem de comboio é um espetáculo que se vê no ecrã da janela do compartimento foi aplicada aos *moving panoramas*, uma atração de feira do século XIX que propunha tomar lugar numa falsa carruagem de onde se descobriam, pela janela, paisagens pintadas numa longa tela que desfilava à velocidade de um comboio¹. Nos filmes de ficção, a viagem de comboio presta-se a múltiplas possibilidades narrativas que associam aos grandes espaços do exterior a clausura interior e a tensão dramática gerada pela impossibilidade, para os protagonistas, de abandonar o comboio em andamento. Muitos filmes que contam histórias de ferroviários exploraram todos os motivos oferecidos por este universo fantástico em que heróis prometeicos, de rosto enegrecido pelo fumo, têm de dominar a potência das máquinas lançadas a todo o vapor sobre os carris. A perseguição de um comboio, a

1. Este dispositivo pode ver-se em *Carta de uma Desconhecida*, de Max Ophüls (1948). Veja-se, a este propósito, a obra muito documentada de Erkki Huhtamo, *Illusions in motion. Media Archaeology of the Moving Panorama and Related Spectacles*, MIT Press, Cambridge, Mass., 2013.

tomada do seu controlo, as lutas nos tejadilhos das carruagens e, claro, as catástrofes ferroviárias alimentaram de peripécias trepidantes os argumentos dos filmes de ação. Os modernos românticos, pelo contrário, os David Lean, Wim Wenders, Alain Robbe-Grillet ou Jerzy Kawalerowicz, fizeram do comboio e das estações onde as personagens se cruzam os lugares privilegiados dos encontros efêmeros e dos amores impossíveis. *Nord Express* inscreve-se na esteira desta longa genealogia de filmes de que Rob Rombout se lembra, fazendo de vez em quando um piscar de olho ao cinéfilo. Volta a encenar o plano, tornado clássico, do comboio que passa por cima da câmara, que Vertov filmara em 1929 para *O Homem da Câmara de Filmar*. Em Berlim, filma o comboio que passa junto da Coluna da Vitória de onde os anjos de *As Asas do Desejo*, de Wim Wenders, veem viver os mortais.

A maior parte dos planos de comboio tem um efeito de déjà-vu. O longo comboio filmado da janela de um compartimento, as pontes metálicas que atravessa, os comboios que rolam à mesma velocidade numa via paralela, os carris que se entrecruzam nas estações de triagem, as passagens de nível, as carruagens-restaurante, os maquinistas, os agulheiros na sua torre de controlo, os funcionários da alfândega a verificar os papéis e, claro, os viajantes adormecidos ou a fumar um cigarro no corredor, todas estas imagens despertam a memória de planos semelhantes filmados por Gance (*A Roda*, 1921), Renoir (*A Besta Humana*, 1938), Hitchcock (*Intriga Internacional*, 1959), Aldrich (*O Imperador do Norte*, 1973), Lumet (*Um Crime no Expresso do Oriente*, 1974) ou Kawalerowicz no seu esplêndido *Comboio Noturno* (1959).

Subir a bordo do *Nord Express* é apanhar o comboio da história, e não só a do cinema. Desde o início, o filme prende sequências de arquivo ao fio do seu percurso: antigas publicidades das carruagens-cama, filmes de atualidades ou de propaganda comunista que remetem, de uma forma ou de outra, para a história do *Nord Express*





e dos países que atravessa. Estes arquivos a preto e branco dialogam com as imagens a cores do presente: um steward traz lençóis para um compartimento, mas é um outro que, nos anos 1930, prepara o beliche. Revemos a construção do Muro de Berlim em 1961, sob a guarda dos militares e o olhar dos berlinenses estupefactos que acenam aos parentes que ficaram do outro lado. Em 1990, o Muro ainda está de pé, apesar da sua abertura alguns meses antes. Alguns habitantes ou turistas de passagem tentam arrancar-lhe pedaços a cinzel. Uma criança saltita sobre os blocos de betão que escondem a Porta de Brandeburgo. A cidade ainda não está reunificada e o comboio atravessa o vasto espaço vazio que a corta em duas. A RDA existe ainda e, com ela, todos os sinais de um regime exangue. Poderia dizer-se deste comboio que transpõe a cortina de ferro o que se lê num célebre intertítulo de *Nosferatu*: «Para lá da ponte, os fantasmas vieram ao seu encontro.»

Uma ementa com a insígnia da Mitropa² introduz uma sequência publicitária que mostra a carruagem-restaurante por volta de 1935. Todas as mesas estão ocupadas por famílias de viajantes elegantes. Em 1990, a carruagem-restaurante está quase deserta. O seu design, redesenhado nos anos 1950, tornou-se antiquado. Os pratos marcados «Mitropa» esperam improváveis viajantes.

Uma porta de compartimento deixada aberta bate ao sabor dos solavancos. Quanto mais o comboio avança para leste, mais vetusto é e menos confortável se torna.

2. A Mitropa (abreviatura de Mittel Europa) era uma companhia alemã de carruagens-cama criada durante a Primeira Guerra Mundial, numa altura em que a CIWL francesa já não podia circular na Alemanha. Sob o regime nazi, a sua rede estendia-se por toda a Europa Central e Oriental. Depois de 1945, a Mitropa tornou-se uma companhia da Alemanha de Leste que servia os países «comunistas». Ainda ativa em 1990, a companhia reestruturou-se em 2002, reduzindo as suas atividades à restauração. O nome desapareceu em 2006, na sequência da integração da sociedade num grupo alemão.

Passada a fronteira polaca, a carruagem-restaurant não é mais do que uma cantina onde se vai buscar o prato ao balcão. Por ocasião do décimo aniversário do Tratado de Amizade entre a Polónia e a URSS, os operários polacos da fábrica Estaline de Poznań tinham construído um comboio que ofereceram ao grande irmão russo. O filme a preto e branco mostra o interior de uma carruagem, a mesma que, quase vazia, ainda circula na linha Paris-Moscovo. A gigantesca estação de Varsóvia, inaugurada com grande pompa por Edward Gierek, secretário-geral do partido, está agora garridamente coberta de anúncios publicitários de grandes marcas alemãs. Um Lada Samara acabado de sair da fábrica exhibe-se no meio do vasto átrio, na indiferença geral. O filme de atualidades polaco dedicado à inauguração da estação em 1975 celebra «um símbolo da vitória da Polónia», uma frase que, quinze anos mais tarde e alguns meses após a queda do governo comunista, ganha um sentido completamente diferente. Destas múltiplas idas e vindas no tempo desprende-se uma forte impressão de desuso: tirando alguns painéis publicitários, nada mudou há décadas. Agasalhada na sua parka amarela, a guarda da passagem de nível de Nemchinovska raspa a neve aglutinada nos carris. O seu apito está gelado. Da janela do seu abrigo de madeira, agita um bastão amarelo para fazer sinal ao maquinista do comboio que passa. Genadi, sacudido na sua cabina trepidante, não terá provavelmente a sorte de conduzir uma locomotiva nova antes da reforma, dentro de alguns anos. Nos arredores de Moscovo, a história escreve-se também na fachada de madeira da minúscula estação de Fili, onde uma placa comemorativa recorda que ali, em 1812, o exército de Napoleão foi cercado pelo general Kutuzov. Da batalha do Moscovo, a história reteve que não foi nem uma vitória nem uma derrota. Em 1990, poucos meses apenas após o fim do comunismo na Polónia e a queda do Muro de Berlim, a história desta parte da Europa é igualmente incerta. Nada neste filme anuncia que ela está a viver a sua maior convulsão em quase meio século. Trinta anos depois da sua realização, o filme de Rob Rombout adquiriu uma inegável mais-valia histórica: tornou-se ele próprio um filme de arquivo.

A grande História do passado alterna com a pequena, a dos viajantes e dos empregados dos caminhos de ferro que contam algumas páginas da sua vida. Boris é um mecânico ucraniano que foi visitar a sua filha, cujo Volkswagen estava avariado. Passou as três semanas da sua estadia a reparar o motor desse carro, que não se encontra muito na Ucrânia [QR3]. Stanislaw reformar-se-á três dias depois, feliz por alguém retomar o seu trabalho na torre de controlo de uma estação polaca. A sua pensão de reforma é bem merecida, porque trabalhou no duro. Ao cair da noite, deixa o seu posto e atravessa os carris, filmado em sobreimpressão parcial, como um fantasma. Os rockers russos do grupo Belie Rosi («Rosas Brancas») dão concertos de caridade para os órfãos ou para os soldados feridos no Afeganistão. Cantam *a cappella* uma bela canção de despedida, muito melancólica, enquanto um soldado fardado e outros passageiros de olhos tristes contemplam a paisagem coberta de neve [QR6].



O comboio que rola sobre os carris sob o olhar dos agulheiros que lhe orientam a direção adquire então uma dimensão simbólica. Exprime o destino de todas estas pessoas obrigadas a avançar por uma via que nem sempre escolheram. Théodore, um estudante africano, não escolheu ir estudar medicina para Moscovo. Recebeu uma bolsa de estudo, mas foi o Estado ca-

maronês que o enviou para a URSS, onde vai passar um ano a aprender russo e depois sete anos de medicina. Galina, a assistente de bordo russa, não tem qualquer futuro: «Se me queixo, sou despedida. Não há nenhuma outra perspetiva... porque sou mulher!» O seu marido, membro do partido, poderia viajar para os países capitalistas, mas como a mulher trabalha com ele e os casais não podem atravessar as fronteiras, isso está-lhe interdito. Para que ele pudesse ter uma promoção, ela teria de abandonar o trabalho e ficar em casa. Ao seu lado, na mesinha do compartimento, três tulipas cabeceiam dentro de uma garrafa. «Tenho um sonho: cultivar flores. [...] É uma tal alegria ver flores numa jarra. Podemos olhá-las, sentir o seu perfume. O meu marido conhece a minha fraqueza, por isso tenho sempre algumas flores em casa ou no trabalho. É o meu sonho: flores, flores, flores. Talvez no fim da minha vida o meu sonho se realize.» Um fundido fá-la desaparecer da imagem; só as flores do seu sonho oscilam ainda, melancolicamente, diante da janela.

Para além destes viajantes que parecem ter caído na armadilha do destino que suportam, o filme surpreende outros através das portas e das janelas. Múltiplos sobre-enquadramentos contribuem para os encerrar ainda mais neste comboio que os conduz mas do qual não podem sair. O cansaço lê-se nos seus rostos durante os longos períodos de espera, nos postos fronteiriços ou durante as manobras, o que acentua ainda mais o pessimismo que impregna a atmosfera do filme.

As viagens de comboio fascinaram muitas vezes os escritores. Nabokov, nas suas memórias de infância, descreve o trajeto de São Petersburgo a Paris a bordo do *Nord Express*, tal como o fez em 1909, aos dez anos:

«Era de noite, porém, que a Compagnie internationale des wagons-lits et des Grands Express européens fazia jus à magia do seu nome. Do meu beliche, por baixo do beliche do meu irmão (estaria ele a dormir? estaria ele realmente ali?), na penumbra do nosso compartimento, eu observava coisas, e pormenores dessas coisas, e sombras, e partes de sombras deslocando-se com circunspeção aqui e ali sem irem a lado nenhum. O revestimento de madeira rangia e estalava. Junto da porta que dava para a retrete, uma vaga peça de roupa pendurada num

cabide e, mais acima, a borla da luz de presença azul bivalvular balançavam em cadência. Era difícil pôr em correlação estas aproximações hesitantes, furtivas e encapuzadas com a correria impetuosa da noite lá fora, mas eu sabia que ela passava em correria, riscada de faíscas, ilegível³.»

Sob o seu olhar «encapuzado», aos olhos do jovem Nabokov apenas surgem coisas, pormenores dessas coisas, sombras e ruídos, enfim, a atmosfera tão estranha de um comboio a rolar na «correria impetuosa da noite lá fora». Assim procede Rob Rombout que, tal como o escritor, procura «pôr em correlação» as pequenas coisas de dentro e as grandes de fora e se mostra, também ele, sensível à «magia» deste comboio outrora prestigioso mas que já não é senão a sombra de si mesmo.

3. Vladimir Nabokov, *Autres rivages. Souvenirs* (1947), trad. fr. Yvonne Davet, Paris, Gallimard, «Du monde entier», 1961, p. 145-6.



COMENTÁRIOS

❑ Todo o filme, todo o trajeto está mergulhado na história do século XX. Acrescentei uma voz datada, anacrônica – um comentário *off* um pouco pesado, como os dos filmes de missão educativa dos anos 1950. Ela sublinha o peso da História.

❑ O título, logo à partida, faz sonhar um pouco, mesmo não sendo o *Orient-Express*, mas um comboio imaginado por Nagelmac-kers, banqueiro de Liège, para ligar Lisboa a São Petersburgo, no início do século XX, numa época em que a bitola variava entre a Espanha e a França, e depois outra vez em Brest-Litovsk, na fronteira russa. Como esse projeto não vingou, ele cria o comboio Paris-São Petersburgo, e depois o Paris-Moscovo. Em 1896, a viagem durava quarenta e oito horas. E cem anos mais tarde... quarenta e sete. Este comboio só deixou de circular duas vezes, por causa das duas guerras, praticamente não aumentou a velocidade em cem anos, e continua a rolar. Haja ou não passageiros. Basta que não haja guerra. É uma espécie de comboio fóssil. Com vida própria. Isso fascina-me. Aconteça o que acontecer, a guerra, o Muro de Berlim, a sua queda, ele continua.

E no comboio há pequenas personagens, gente sem projeto, gente banal, sem nada de especial, mas magnífica e que chega sempre a uma conclusão.

❑ Tinha escrito, com Christian Janssens, um argumento, queria fazer uma mistura entre ficção e documentário. E as televisões alemã e belga (RTBF) deram-me os meios para fazer um filme-piloto, que não devia ser mostrado em público. Tinha direito a cinco dias de rodagem, a uma grande equipa, para um filme de quinze minutos. Foi esse piloto que me permitiu encontrar um estilo. Era metade ficção, com personagens, uma atriz, e metade documentário.

O filme-piloto explica um pouco o projeto e mostra algumas cenas da viagem entre Paris e a Alemanha de Leste, de comboio. Há pessoas numa carruagem, um espaço limitado, uma duração limitada... Ninguém vai até Moscovo.

❑ Queria demarcar-me da tendência da época de filmar tudo em movimento e fazer só planos fixos, com gruas, em Paris, em Berlim e em Moscovo. Só em Paris, na Gare du Nord, é que foi preciso pagar, e como éramos mais de cinco na equipa, pagámos o preço de aluguer praticado para uma ficção... muito mais elevado do que para um documentário.

❑ Em Berlim, fizeram-me perceber bem que a grua era impossível nos países de Leste: as estações, os comboios, era «segredo de Estado». Para filmar para lá do muro, teria sido preciso fazê-lo de câmara ao ombro. Mas entre o meu reconhecimento dos locais e o momento em que pudemos começar a rodagem, o muro caiu. Era a anarquia total, e até pudemos fazer mais do que o previsto.

❑ A fronteira com Berlim-Leste é uma espécie de *no man's land* mais ou menos da largura de um campo de futebol, que se percorre durante vinte quilómetros, no centro da cidade, entre dois muros.

Conseguimos prender a câmara à locomotiva, e «o espectador» atravessa (pela primeira vez) o muro, foi especial...

❑ Prático com as personagens um tipo de entrevista particular: alguém fala, desenvolve uma ideia, depois fala de outra coisa para voltar em seguida ao que dizia antes. O primeiro viajante regressa da Bélgica, onde foi visitar a sobrinha. Nunca tinha ido ao Ocidente. Descobrimo-lo, falámos com ele. Conta um episódio.

Há também um estudante camaronês que vai estudar para Moscovo. E, por fim, a senhora, uma assistente de bordo. Nesta entrevista, o importante é o cenário, as tulipas na garrafa... Vê-se primeiro a flor que se mexe num enquadramento fixo. A flor mexe-se, o exterior também. Quando se filma num comboio, num navio, ou o realizador se move com o movimento, ou está fixo e então a personagem move-se com os movimentos do comboio, do navio. Nesse caso, o espectador tem de refletir para perceber porque se mexe a personagem.

❑ Utilizei imagens de arquivo, sequências no comboio e sequências em exterior.

Tinha preparado um plano de trabalho a partir dos reconhecimentos (após uma primeira viagem sem câmara, para tirar notas), com soluções de recurso em caso de necessidade – em geral, antecipo tudo o que pode correr mal.

Depois da minha viagem de reconhecimento, houve uma viagem Paris-Varsóvia, depois Ostende-Moscovo, e depois uma terceira viagem de carro, ao longo das vias. Foi durante essa terceira viagem que rodámos os planos exteriores.

❑ Aquando da segunda viagem, tínhamos visto os rushes da primeira, havia planos a re-fazer...

Manter o «raccord» nem sempre é fácil.

❑ No ecrã, o comboio vai sempre da esquerda para a direita, porque em todos os mapas Moscovo fica à direita. Mas um dia, no momento da filmagem, começou a chover e perdemos a passagem do comboio. Era preciso ou esperar pelo seguinte, no dia seguinte, ou atravessar as vias e filmar o comboio que vinha de Moscovo. Foi o que fizemos, esperando que o espectador não visse que era outro comboio, que ia no sentido contrário.

FICHA TÉCNICA

Argumento: Rob Rombout & Christian Janssens.

Imagem: Louis-Philippe Capelle.

Som: Olivier Struye, Paul Heymans.

Assistente de realização: Adriana Moreira de Oliveira.

Assistente de imagem: Marc Ridley.

Intérpretes: Elena Satchkova, Boris Alexandrovitch, Nicolai Gorshkov.

Montagem: Adriana Moreira de Oliveira.

Voz: Pierre Laroche.

Misturas: Jacques Clisse.

Música original: Piotr Hertel.

Direção de produção: Jean-Philippe Laroche.

Assistente de produção: Christiane Philippe.

Produtora executiva: Marilyn Watelet.

Pesquisa de arquivos: Pierre Malchair, Anne Fourny.

Imagens de arquivo: Pathé-Gaumont, Paris – Bundesarchiv, Coblentz – USIS, Bonn – Stichting Nederlands Filmmuseum, Amsterdão – Transit Film Gesellschaft MbH, Munique – Service photographique de la force terrestre, Bruxelas – Ministère de l'Éducation nationale, Bruxelas – RTBF, Bruxelas – Wytwórnia Filmów Dokumentalnych, Varsóvia.

Coprodução: Paradise Films – Triangle 7 – RTBF (Carré noir) – CAC-CICV Montbéliard – Wallonie Image Production, com a participação do Ministério da Comunidade Francesa da Bélgica.

Suporte: Beta-SP. Cor e preto e branco.

Duração: 58 minutos.











