

TRANSATLANTIQUE, QUEEN ELIZABETH 2 / 1992

Cidade flutuante

Depois do *railroad movie* que tinha sido *Nord Express*, Rob Rombout retoma e desenvolve o mesmo dispositivo narrativo para filmar a viagem de Southampton a Nova Iorque a bordo do *Queen Elizabeth 2*, o último dos transatlânticos e, na época, o maior navio do mundo. Este *sea movie* descreve a vida a bordo no decorrer dos cinco dias da travessia e põe-se à escuta das histórias pessoais de alguns passageiros e membros da tripulação.



Tal como o famoso *Great Eastern*, o primeiro pacote lendário, no qual o próprio Jules Verne tinha embarcado em 1867 para uma viagem que lhe inspirou o romance *Uma Cidade Flutuante*, o *Queen Elizabeth 2* é um microcosmo muito representativo do mundo contemporâneo, marcado por incomensuráveis desigualdades sociais.

Um oficial conta que, na marinha mercante, sempre existiu uma rivalidade amigável entre os oficiais de convés e os maquinistas. O chefe de máquinas traçava uma linha imaginária a separar as duas categorias. «Chamavam a esta situação “água e óleo”, porque a água e o óleo nunca se misturam. Era impossível dirigir um navio sobre tais bases, pois as tarefas dos maquinistas e dos oficiais entrecruzam-se.» No *Queen Elizabeth 2*, a linha entre a água e o óleo é bem real. É uma linha horizontal que corta o navio em dois: em cima, os oficiais e 1800 passageiros abastados; em baixo, os bagageiros, as mulheres da limpeza, os cozinheiros filipinos, os lavadeiros chineses, os stewards que acertam a hora de todos os relógios a cada passagem de um meridiano e que enfiam os jornais por baixo das portas das cabinas, os artistas circenses que ensaiam o espetáculo da noite, os pintores que, no porto como no mar, repintam permanentemente a imensa embarcação. Se o *Queen Elizabeth 2* é uma cidade flutuante, essa cidade poderia chamar-se *Metropolis*: em cima dança-se, em baixo trabalha-se. O filme não esquece os trabalhadores portuários, o pessoal das torres de controlo, os gruinhas e os estivadores. Ao lado deles, no cais, uma pequena orquestra saúda a partida do pacote. A solenidade está incluída no preço da viagem.



A forma cinematográfica escolhida por Rob Rombout para exprimir esta dicotomia social é clássica: a montagem alternada. Impõe-se desde o início do filme, com o embarque dos passageiros, que são acolhidos pelos oficiais e posam para a fotografia, enquanto as suas pesadas malas chegam ao tapete rolante e são levadas por bagageiros anónimos.

No restaurante, um oficial do navio e a sua mulher japonesa estão sentados à mesa que o escanção acaba de pôr. Entretanto, nas cozinhas, preparam-se filetes de salmão cru, com uma camada de natas e de caviar. O chefe de cozinha filipino fala dos clientes que criticam tudo (até uma passageira que achava que o peixe sabia demasiado a peixe!).

Setsuya, a mulher japonesa, conta como conheceu o marido: a empresa para a qual trabalhava fretara o navio. Enquanto fala, servem-lhes o salmão que vimos preparar na cozinha. Este pormenor, para o qual a alternância das duas cenas chamou a atenção do espectador, surge como uma coincidência. O que, evidentemente, não é: foi a mise en scène cuidadosamente preparada de Rob Rombout que a tornou possível. Ao criar falsas coincidências, o cineasta justapõe no seu filme situações sociais que, na realidade, estão afastadas umas das outras, tece fios entre o topo e a base da pirâmide social, associa os cozinheiros filipinos aos passageiros e oficiais do paquete e sublinha assim, ao reuni-los pela montagem, tudo o que os separa na vida. Criar coincidências, uma das escolhas fundamentais do cineasta na maior parte dos seus filmes, não é a fantasia estética de um *deus ex machina* destinada a afirmar o seu domínio sobre o real. É, pelo contrário, a expressão da sua visão do mundo, na qual não há lugar para o acaso.

O destino é uma das grandes temáticas recorrentes do cinema de Rob Rombout. Tanto em *Nord Express* como em *Queen Elizabeth 2*, e mais tarde em *Les Passagers de l'Alsace*, o destino exprime-se através da metáfora do meio de transporte: o comboio que corre sobre os carris, o navio cuja trajetória seguimos em sobreimpressão sobre uma carta marítima impõem o seu itinerário aos seus passageiros. O destino pressupõe uma continuidade que nada vem desviar do seu curso. O próprio comandante é testemunha disso: o pai, que viaja com ele, comandou o navio antes dele e dirigiu a sua construção. Mas o destino, para Rombout, não é uma força sobrenatural que guiasse misteriosamente a existência dos indivíduos. O destino é o produto de uma estrutura social à qual é difícil escapar. Basta escutar os testemunhos. Mr e Mrs

Hammonds são passageiros habituais. Sentados numa espreguiçadeira, agasalhados numa manta, ela sob o seu lenço, ele sob um belo boné amarelo, recordam-se da sua primeira viagem, em 1937: «Um grande número de navios atravessava o Atlântico, de modo que havia muito poucos passageiros a bordo de cada um. [...] Naquela época, não havia entretenimento. Tínhamos de nos ocupar por nossa conta, porque nada era organizado. Podia jogar-se pingue-pongue no convés. Passeava-se, lia-se. O criado de quarto preparava-nos o banho e verificava a temperatura. Hoje em dia, temos de ser nós próprios a fazê-lo. Éramos tão jovens e tão inocentes. Não imaginávamos a sorte que tínhamos. Nadávamos em luxo. Não pudemos apreciar esses momentos no seu justo valor [QR7].» Não são apenas o dinheiro e o gosto pelo luxo que determinam o destino dos indivíduos, há também a origem, como testemunha um membro filipino da tripulação: «Certas pessoas, sobretudo os britânicos, não gostam que os filipinos façam parte do seu grupo. Mas trabalhamos juntos. Quando eles descem a terra, nós ficamos a bordo do barco. Nunca lhes passaria pela cabeça convidar-nos a juntarmo-nos a eles.» Entre os de cima e os de baixo, o filme detém-se numa personagem intermediária, o *social director* Andrew Graham, sempre sorridente sem ter de se esforçar para isso, «porque gosta do seu ofício». De origens modestas, nascido numa família de nove filhos, não se lembra de ter tido um par de sapatos antes de fazer 10 anos. Deixou a escola aos 14 anos para ir trabalhar. Os seus pais morreram quando ele tinha 26 anos. Não inveja os ricos porque, diz ele, «tudo o que possuo, devo-o a mim próprio. Não acredito na sorte. Penso que somos nós que a criamos. Somos senhores do nosso destino e podemos tornar-nos naquilo que quisermos».

A dialética do destino e da liberdade não é apenas o objeto dos testemunhos. Ela rege a própria estrutura do filme, como o ilustra magnificamente uma longa sequência que alterna três linhas narrativas centradas cada uma numa personagem. A primeira, Ana Moretic, é uma camareira jugoslava cujo país, no momento da rodagem do filme, em 1992, se encontra a braços com uma guerra terrível. Trabalha neste navio porque não pode regressar à Jugoslávia por causa da guerra e não pode trabalhar na Grã-Bretanha porque é jugoslava. Não tem outra escolha. O barco, uma vez mais, como metonímia do seu destino de mulher exilada. No início da sequência, recebe um telefonema de uma passageira, Mrs Ann Watson, que lhe pede que mande lavar o seu vestido. Enquanto faz a limpeza numa cabina, ouvimo-la em *off* falar dos seus sonhos: «Sonho com a minha casa. Sonhei com ela anteontem, ontem à noite, esta tarde. Sonho com a minha cidade natal, vejo-me a trabalhar em minha casa e a ir à cidade velha. Vejo-me no próprio lugar onde decorrem agora os combates.» [QR8] A câmara demora-se sobre a noite azulada que envolve o navio. Nos pisos inferiores, lavadeiros chineses lavam e passam a ferro um vestido azul, e em seguida embalam-no em plástico. Enquanto eles trabalham, os passageiros dançam sob a claraboia azulada do salão de baile. Uma segunda personagem, o chefe de máquinas Steven Hare, filmado em travelling de recuo, inspeciona a casa das máquinas e o veio da

hélice. «A maior parte dos passageiros ignora totalmente as responsabilidades que se têm num navio: julgam que estão num hotel», diz ele em voz *off*. O plano seguinte mostra três mulheres a fazer ginástica aquática na piscina. Steven Hare fala da sua primeira viagem de navio, aos cinco anos de idade, que determinou a sua vida. Desde essa altura, tem «o mar no sangue». Ana, também filmada em travelling de recuo, caminha por um corredor transportando o vestido azul embalado no seu plástico transparente. Na piscina, as mulheres prosseguem a sua ginástica. Sobre um plano que mostra aquela que dirige os exercícios aquáticos surge, em legenda sobreposta, o

nome de Mrs Ann Watson, a terceira personagem. Ana prossegue o seu caminho pelo corredor, segurando o vestido azul de Mrs Watson. Sobre novas imagens da piscina, Ana conta em voz *off* que teve poliomielite aos cinco anos de idade, doença que lhe paralisou as cordas vocais. Quando recuperou a voz, nunca mais deixou de falar, de cantar e de recitar poemas. No convés, onde os pintores prosseguem o seu paciente labor, Mrs Watson, no seu belo vestido azul, interpreta uma canção *a cappella*, enquanto a proa do navio fende as ondas [QR11].

É no fim da sequência que o espectador compreende a lógica da sua construção, cujo fio (condutor) é traçado pelo vestido azul. Ela entrelaça os destinos de três personagens que, na realidade, não se conhecem. Mas a camareira e o chefe de máquinas estão ao serviço da passageira, que vive no navio como num hotel de luxo. Ana Moretic, condenada a viver em exílio num pacote, sofre o seu destino, ao contrário de Steven Hare, que, tendo «o mar no sangue», escolheu o seu. Além da alternância das personagens, outros procedimentos cimentam esta montagem: a voz *off* de Ana sobre as imagens da piscina, a cor azul do vestido, da noite e do salão de baile, o travelling de recuo que acompanha Ana e o chefe de máquinas, por fim a canção que Mrs Watson entoa, ao passo que Ana teve uma paralisia das cordas vocais. Ao entrançar assim os fios destas histórias individuais,



Rombout fixa ainda mais o destino das suas personagens, tal como um argumentista de ficção o faz com as suas. Foi ele, claro está, que escolheu o motivo do vestido azul para ligar Ana a Mrs Watson, que pediu aos lavadeiros chineses que o lavassem e passassem a ferro, depois a Ana que o levasse a Mrs Watson e, por fim, a esta que o vestisse para a cena cantada no convés. Não é surpreendente, pois, que Ana, em voz *off*, profira um discurso que confirma o sentido da sequência: «Acredito profundamente na predestinação. Se tivéssemos de ficar em casa com medo de que nos acontecesse alguma coisa, não faríamos mais nada. Se o destino de alguém é morrer em tal ou tal ano, morrerá nesse ano.» Palavras que respondem a uma pergunta que não ouvimos, mas que adivinhamos ter orientado o discurso da camareira numa direção que convinha ao cineasta. Ana sente-se livre para fazer o que lhe apetece, já que, de qualquer modo, o seu destino está escrito. A ouvi-la, a predestinação seria a garantia da sua liberdade. Uma liberdade limitada aos corredores sombrios que percorre para levar o vestido de Mrs Watson, a qual, no convés do navio e sob um sol resplandecente, canta no lugar dela.

Sob a sua aparência de epopeia náutica no maior navio do mundo, o filme interroga a condição humana. Ao mesmo tempo, a sua mise en scène muito diretiva impõe aos protagonistas uma representação, ações, um traje e até um discurso que convêm ao que o seu autor quer exprimir. Ao fazê-lo, torna-se ele próprio o senhor do destino das suas personagens, um senhor todo-poderoso que nada deixa ao acaso. Este domínio exprime-se visualmente em cada um dos planos do filme, na sua composição e nas suas cores, que sublinham a beleza arquitetónica do pacote sobre fundo de céu e de oceano, de dia como de noite.

A câmara de Louis-Philippe Capelle afina-se pela arquitetura do navio, cuja simetria é valorizada por planos sabiamente compostos, filmados em grande angular. O escalonamento dos conveses, a chaminé, as caixas de escadas, os salões, as janelas ou os corredores são enquadrados de modo a pôr em evidência as formas arquitetónicas da embarcação. A câmara privilegia as linhas ortogonais paralelas às bordas do enquadramento, cria sobre-enquadramentos, centra-se no círculo de uma vigia ou de um mostrador, acentua a profundidade de campo com um ponto de vista audacioso, como nos belos planos dos marinheiros que largam as amarras. Quando filma o pacote a partir de um helicóptero (procedimento recorrente nos seus filmes), Rombout pede ao piloto que se posicione na esteira do navio, compondo de novo uma imagem simétrica. O cineasta faz sua toda uma imagética específica do mundo marítimo: a roda de proa que fende as ondas, a proa esguia do pacote vista do mar lembram um célebre cartaz de Cassandre ou certos planos do *Couraçado Potemkine* de Eisenstein. Os planos dos oficiais na ponte de comando, filmados em longa focal para achatar a perspetiva, parecem saídos de um filme de Hollywood.



A composição minuciosa dos planos contribui também para desenhar a compartimentação do espaço social. Torna visível a ordem das coisas, tão poderosa e imutável como o destino. O briefing dos diretores de hotelaria é filmado de cima, no eixo da mesa. O mesmo ponto de vista elevado é adotado para filmar a organização estrita do trabalho nas cozinhas, significada pela postura quase autoritária da câmara colocada por cima das longas mesas onde estão alinhados os pratos que os cozinheiros filipinos guarnecem. No convés, agasalhados na sua manta, os Hammonds instalaram-se numa espreguiçadeira que Rombout mandou colocar exatamente no eixo do navio. Enquanto falam da sua primeira viagem, em 1937, um plano mostra a entrada de duas cabinas contíguas cujas portas estão abertas. A câmara, posta no eixo da divisória, compõe um plano em espelho perfeitamente simétrico. Um steward entra na cabina da esquerda, nela deposita um cesto de fruta, volta a sair e entra na da direita para deixar um segundo. O seu andar mecânico afina-se pela arquitetura dos lugares e confirma a sua submissão à ordem social de que os Hammonds podem usufruir.

A mise en scène muito elaborada que gere as posições e os gestos das personagens, bem como o grafismo vincado das imagens, não fazem com que o filme caia na deriva gratuita do formalismo. Pelo contrário, eles sustentam a ideia dominante que o estrutura. Nem por isso o filme deixa de ser um documentário que descreve um certo estado das coisas, sem contudo encarar a possibilidade de que isso possa mudar. Cabe a cada espectador ver aquilo que quiser ver. Um deles alegrar-se-á com o facto de a ordem reinar no *Queen Elizabeth 2*, o outro lamentá-lo-á. Mas um e outro tê-lo-ão visto, e é tudo o que se pede ao cinema.



COMENTÁRIOS

❑ Depois de *Nord Express*, perguntávamo-nos o que mais poderíamos fazer, e alguém lançou: um navio. Sim, mas então o maior navio do mundo! E fizemo-lo...

O *Queen Elizabeth 2*, um transatlântico, 1100 tripulantes, 1800 passageiros, 5 dias de viagem, a 50 km/h, de Southampton a Nova Iorque... mais um lugar fechado.

❑ Primeiro, foi preciso encontrar dinheiro para um filme sem problemática bem definida – o que pode parecer um certo luxo. Depois, foi preciso negociar as autorizações: um navio é um lugar fechado e privado.

Felizmente, o coargumentista e produtor Jean-Philippe Laroche e eu pudemos fazer uma viagem de reconhecimento durante a qual tirei fotografias. A partir daí, estabelecemos uma espécie de argumento, não propriamente um *storyboard*, mas pranchas de imagens, que dão uma boa ideia do ambiente que seria o do filme, e da montagem.

❑ Rodei em Super 16, com mais ou menos a mesma equipa de *Nord Express*, oito pessoas. Rodar em Super 16 mm é uma restrição severa, porque não se podem rodar milhares de metros de película e deitar fora depois o que não serve.

O número de dias de rodagem era, por outro lado, limitado pela duração da viagem.

❑ Com película, era impossível controlar de imediato o que se estava a filmar. Felizmente, havia o regresso e, entre as duas viagens, quatro dias atacadados em Nova Iorque. Aproveitámos para mandar revelar e visionar os rushes. No regresso, pudemos corrigir os erros; misturámos as duas viagens na montagem.

Além disso, durante os quatro dias em Nova Iorque entre a ida e o regresso, filmámos a partir da torre de controlo as partidas e as chegadas.

❑ Durante o período de montagem, fizemos filmagens a partir de um helicóptero. Muitas vezes, os planos de helicóptero são muito demonstrativos... anda-se às voltas em torno do

objeto. Optei por planos imóveis (*top-shoot*, *side-shoot*, *front-shoot*), um pouco como um pássaro em repouso (ou Deus) veria o navio. As filmagens sem movimento são muito difíceis a partir de um helicóptero: o piloto tem de gerir o vento, as turbulências... O diretor de fotografia Louis-Philippe Capelle ocupava-se da imagem e eu guiava o piloto.

❑ As imagens de helicóptero são usadas em sobreimpressão sobre cartas realizadas para o filme a partir de cartas existentes, adaptando-as. É bastante dispendioso – para um efeito puramente estético. Quando se trata de escolhas estéticas, é preciso ser intransigente.

❑ Outro plano espetacular levou tempo a preparar.

O navio está em alto-mar, o espectador vê de frente a proa a fender as ondas. A câmara tinha portanto de estar à frente do navio. Foi preciso construir uma estrutura tubular que se projetasse para lá da proa.

O capitão não concordava, a operação revelava-se demasiado perigosa. Expliquei-lhe que um dos assistentes de câmara, Marc Ridley, era um antigo paracomando, habituado ao perigo.

Por fim, à força de insistência, cedeu: «OK, mas se alguém cair à água, não faço nada, morrerá de frio ou será comido pelos peixes antes de o navio parar.» Respondi que dispunha de três operadores... podíamos portanto perder um.

❑ Durante o reconhecimento, constatara que o navio era uma cópia fiel da sociedade inglesa, um mundo imóvel, onde cada um tem o seu lugar, o seu papel, e sem verdadeira mobilidade social. Há duas caixas de escadas paralelas, os elevadores estão interditos ao pessoal... Quis traduzir isso através de planos simétricos: cada um no seu lugar... é assim e será sempre assim.

❑ Viajavam connosco os membros de um grupo de rock, The Cure (têm medo de avião e viajam de barco). São filmados no piso superior do navio. Quanto mais alto se está no navio, mais importante se é.

Mesmo em baixo, há os que nunca veem a luz do dia, filipinos na sua maioria.

Os passageiros cruzam-se com os oficiais (todos britânicos), mas não com o pessoal; os oficiais, todos ingleses, encontram tanto o pessoal como os passageiros. A todos os níveis, é a segregação: entre os filipinos e os anglo-saxónicos, entre os oficiais de convés e os maquinistas, entre o pessoal chinês e o filipino. Com a montagem pode saltar-se de um universo para outro, o que permite sublinhar a classe social de cada um.

❑ Tínhamos negociado para ter acesso livre a todo o lado. Só o bar do pessoal nos ficava interdito – ainda assim fomos lá: andava-se com os pés na cerveja...

Evidentemente, a companhia proprietária do navio não quis certas imagens.

Que os filipinos falassem das suas condições de trabalho muito duras, passava, mas a sequência em que os vemos a cortar a carne com as mãos nuas, sem luvas, foi suprimida!

❑ Tal como em *Nord Express*, não podia prever quais seriam os passageiros nem com que personagens me iria confrontar. No *Queen Elizabeth 2*, desenvolvi mais os retratos, e as personagens reaparecem por vezes, em várias ocasiões.

Há vozes *off* e vozes *in*. Nas cabinas, sem câmara, fizemos entrevistas só com o som (voz *off*): a qualidade é excelente e o conteúdo mais profundo. Há também uma voz *in*, uma entrevista mais convencional, com imagem; na montagem, as duas vozes misturam-se.

❑ No reconhecimento, à chegada a Nova Iorque, estava muito bom tempo, luminoso. Tinha imaginado o que seria preciso fazer. Mas no dia da rodagem, a cidade estava envolta em bruma. Hesitei, e depois decidi que era melhor assim, mais interessante. Filmámos a partir da ponte de comando, com tripé. Excepcionalmente, outra câmara filma a frente do navio: com uma só câmara, não teríamos tido tempo suficiente para ir de um ponto ao outro. Filmar a partida ou a chegada de um navio (ou de um comboio) é sempre delicado, e a improvisação é impossível.

FICHA TÉCNICA

Argumento: Rob Rombout e Jean-Philippe Laroche.

Direção de fotografia: Louis-Philippe Capelle.

Assistente de câmara e maquinaria: Marc Ridley.

Assistente de realização e anotadora: Catherine Piette.

Engenheiro de som: Paul Heymans.

Captação de som e conceção sonora: Philippe Sellier.

Assistente de produção e régie: Alain Bonnet.

Responsável de produção RTBF: Chantal Bournonville.

Coordenação RTBF: Micheline Leblud.

Montagem: Adriana Moreira de Oliveira.

Misturas: Jacques Clisse.

Música original: Jean-Christophe Renault, interpretada por Steve Houben (saxofone e flauta), Éric Mathot (contrabaixo) e Jean-Christophe Renault (piano).

Produtor executivo: Jean-Philippe Laroche.

Produtores associados: André Darteville, Jacques Laurent, Christine Pireaux, bem como Erik Pertz.

Produção: Nota Bene.

Coprodução: RTBF – BRTN – Wallonie Image Production.

Com o apoio do Fonds télévisuel de la Communauté française de Belgique e da Télévision suisse romande.

Suporte: Película Super 16 mm Fuji a cores.

Duração: 58 minutos.















