

## CINEMATECA PORTUGUESA-MUSEU DO CINEMA

Viagem ao Fim do Mudo

21 de Fevereiro de 2026

### The General / 1926

A GLÓRIA DE PAMPLINAS / PAMPLINAS MAQUINISTA

um filme de BUSTER KEATON

*Realização:* Buster Keaton, Clyde Bruckman *Argumento:* Al Boasberg, Charles Smith *Fotografia:* Dev Jennings, Bert Haines *Montagem:* J.S. Kelly *Director técnico:* Fred Gabourie *Electricista:* Denver Hasrmon *Assistente de Realização:* Harry Barnes *Interpretação:* Buster Keaton (Johnnie Gray), Marian Mack (Annabelle Lee), Glen Cavender (Capitão Anderson), Jim Farley (General Tatcher), Frederick Vroom (um general sulista), Charles Smith (pai de Annabelle), Tom Nawn (general da União), Ross McCutcheon (soldado nortista), Joseph Keaton, Mike Donlin.

*Produção:* United Artists (Estados Unidos, 1926) *Produtor:* Joseph M. Schenck *Cópia:* DCP, preto-e-branco, mudo, intertítulos em castelhano com legendas em inglês e legendas electrónicas em português, 79 minutos *Estreia Mundial:* 22 de Dezembro de 1926, Los Angeles *Estreia em Portugal:* 11 de Fevereiro de 1929, cinema Tivoli (Lisboa), com o título A GLÓRIA DE PAMPLINAS, *Reposição* a 10 de Março de 1964, no cinema Monumental (Lisboa), com o título PAMPLINAS MAQUINISTA.

acompanhado ao piano por Daniel Schvetz

---

Buster Keaton é sempre um prazer. E na verdade, se Keaton é um dos mais geniais cómicos de sempre, também é um dos mais geniais precursores da linguagem cinematográfica. *THE GENERAL* é uma obra-prima, com Buster Keaton realizador-actor na pele de um herói maquinista Sulista da Guerra Civil Americana, reveladora de toda a mestria da *mise-en-scène* do cineasta.

Diga-se então de *THE GENERAL* que é um exemplo dessa mestria. Ou de como um comboio é uma das personagens principais de um filme. De como a aparente simplicidade com a qual este é filmado plano a plano faz de *THE GENERAL* um filme extraordinário: fale-se de filme de acção, fale-se de comédia épica, fale-se de exemplo acabado de construção cômica, fale-se de uma das mais realistas evocações da Guerra Civil, mas nenhum dos termos, recorrentemente aplicados a *THE GENERAL* em análises críticas, esgota a excelência do filme. Lembre-se, já agora, que nos finais de 1926, quando foi pela primeira vez exibido em Los Angeles, as reacções estiveram longe, muito longe, do entusiasmo que depois, legitimamente, o filme despertaria. As críticas foram mesmo bastante agrestes e a carreira comercial de *THE GENERAL* (o primeiro dos três projectos de Keaton para a United Artists, juntamente com *A SOUTHERN YANKEE* e *STEAMBOAT BILL JR.*), um *flop*. O que na altura se reconheceu foi a extravagância do projecto em que a United Artists tinha embarcado.

O argumento segue um episódio verídico da Guerra Civil, em cujo epicentro se situa um “duelo” entre comboios, um dos quais o “General”, em lados opostos da barricada Norte/Sul, União/Confederação. A missão resultou no fracasso da Chattanooga Railroad Expedition, como ficou oficialmente conhecida, mas a história deu brado já que, como então reportou um jornal de Atlanta, se tratou da “mais excitante aventura ferroviária alguma vez realizada no continente americano”. Em resumo: um grupo de soldados da União disfarçados de civis sulistas desvia um comboio de passageiros na Georgia, planeando arrasar os sulistas pelo avanço no terreno através da linha de comboio, destruindo pontes e meios de comunicação pelo caminho. A missão falha.

Partindo de uma sugestão de Bruckman que entreviu possibilidades cómicas nada óbvias na adaptação deste episódio, a fonte de Keaton foi o romance do A. Pittenger *Daring and Suffering: A History of the Great Railway Adventure* ou, segundo o título que o renomeou a partir de 1893, *The Great Locomotive Chase* (um relato na primeira pessoa de um dos protagonistas dos acontecimentos). A narrativa foi alterada, adoptando o ponto de vista da Confederação e muito particularmente o do maquinista sulista que não deu tréguas aos raptos do seu comboio (o Johnnie Gray de Keaton). Além disso, entra em campo a heroína, conferindo intensidade dramática aos motivos do herói (Annabelle Lee, como no poema de Edgar Allan Poe). E há a reviravolta quando, sucedendo à perseguição do comboio pelo fiel maquinista, este volta a ter de roubar a locomotiva, pondo em andamento uma segunda, e simétrica, perseguição. Conte-se ainda, a completar a “história”, que Keaton trabalhou em estreita colaboração com a sua equipa, a começar por Bruckman, seu co-realizador e que, como era seu hábito e tantas vezes contou, as cerca de oito semanas de filmagens não seguiram

nem um argumento escrito nem uma planificação calendarizada. No caso, Keaton terá assente o princípio e o final de *THE GENERAL* e terá dado largas à imaginação durante a rodagem, o que conseguia a par do feito que normalmente fazia da primeira a *take* final.

Por outro lado, Keaton esteve particularmente atento ao rigor da reconstituição. Pela adequação das condições naturais e ferroviárias (a paisagem e a largura dos carris), as filmagens decorreram em Oregon (depois de uma tentativa falhada para filmar no Tennessee, em Chattanooga) na presença de 17 carruagens de equipamento, 500 figurantes, 125 cavalos, locomotivas de época, duas réplicas exactas do “General” de 1862 (de aspecto e em termos mecânicos) e uma ponte em que um descarrilamento e uma explosão foram “encenados” sem recurso a miniaturas, no plano de cinema mais caro até então rodado. O plano que fez a fama do filme e, disse-se, vingou o “Texas” (o comboio “perdedor”), tornando-o para sempre memorável.

A importância da autenticidade da reconstituição vai ao encontro da própria concepção de cinema de Buster Keaton, para quem o realismo e a verosimilhança das situações são condições fundamentais. Nota Jean-Pierre Coursodon na sua monografia sobre Keaton, que a recusa absoluta dos *raccords* de estúdio parece ter sido um dos grandes princípios instintivos de Keaton-realizador que evita, sempre que possível, os planos aproximados e os planos de corte, em especial os que se destinam a truncar a realidade. Daí a obstinação em filmar os exteriores em exteriores. Daí, por exemplo, a exigência de que a caldeira da locomotiva em *THE GENERAL* respeitasse o modelo original. Repare-se que cerca de metade do filme se passa “a bordo” do comboio, em aventuras e andanças entre a caldeira, vagões, carris, túneis... e percebe-se o relevo de uma tal exigência. É “apenas” expressão do segredo da organização do espaço que, diz Rohmer, Keaton partilhava com Griffith e Murnau, ou expressão dessa “arte da totalidade” de Keaton de que fala Coursodon:

“A recusa da fragmentação do real nunca foi tão transparente como neste filme onde o herói (e os acessórios por ele utilizados) permanece constantemente integrado na natureza que o rodeia. Durante as cerca de seis bobinas dedicadas à perseguição, não há um único plano de estúdio, uma única tela pintada, uma única transparência. Elogiou-se com frequência a ‘beleza’ da natureza em *THE GENERAL* um pouco como se fosse um suplemento decorativo oferecido por Keaton. A beleza da natureza em *THE GENERAL* vem de que a notamos não em si mesma, mas nas relações que estabelece com os outros elementos da imagem”.

Com efeito, o uso da paisagem natural e a proximidade do tratamento do espaço em relação à sua figuração imediata, na linha da qualidade visual *griffithiana* ou da posterior “arte da evidência” de Hawks, vai a par da continuidade espaço-temporal e o respeito pela duração real. Vejam-se os ditos planos da “corrida” do “General”: a alternância entre os planos gerais e os planos centrados no protagonista tornam-no a este inseparável da paisagem, enquanto que, filmados em sequência, alguns planos acompanham o movimento da acção e das personagens, devolvendo-lhes a naturalidade. Os planos “longos” de Keaton parecem responder à sua necessidade de manter o máximo de acção num único plano. E neles *THE GENERAL* é irresistivelmente prolífero.

Os motivos irresistíveis não se esgotam, claro está, aqui. Por um lado, como se disse, a associação entre o maquinista e a máquina, bem espelhada no plano em que Johnnie oferece o seu retrato em frente ao “General” a Annabelle, encaixa na perfeição na personagem de Keaton. E desta “aliança”, que um dos primeiros intertítulos esclarece apresentando a locomotiva como um dos dois amores do maquinista, não há melhor imagem do que o plano final, que repete um outro do início do filme: vemos Johnnie, sozinho e contemplativo, sentar-se em cima do freio da “sua” locomotiva que súbita, mas vagarosamente, começa a andar fazendo-o acompanhar, imperturbável, o seu ritmo. No fim, o acordo é mais perfeito porque o herói passou a prova, ficou com a máquina e conquistou a rapariga (que de resto, nos é apresentada por uma fotografia pendurada no vagão-máquina do comboio, cuja forma oval é mais tarde repetida no plano em que, escondido debaixo de uma mesa repleta de nortistas enfurecidos, Johnnie a vislumbra através de um rasgo na toalha). São agora os dois a sentar-se, os dois a acompanhar, sem estremecimento, o andamento do comboio.

É que sendo um filme à medida da máquina e do maquinista, guardando a discrição, o voluntarismo e a obstinação do “homem que nunca ri”, e para lá de ser um filme patriótico, *THE GENERAL* também é um pudico filme de amor.