



ژانر، جنسیت و هیستری

تیموتی کوریگان، ترجمه مرجان بیدرنگ

اگر هیستری، عبارت از درگیری با زبان و مکان یا ناتوانی در انعطاف‌پذیری باشد پس ژانر همواره در مرز هیستری است.

ژانر همیشه تلاش داشته است از طریق قواعد، خود همهٔ تناقض‌های فرهنگی و اجتماعی تاریخ را دربرگیرد - چنان‌که گویی آن‌ها یک امر واحدند - اما در عین حال، همواره از این خطر آگاه بوده است که هر درامی که به فرهنگ بپردازد، هر چقدر هم «واقعی»، «حقیقی» و یا از نظر تاریخی و فرهنگی، کامل باشد، باز هم در یک قالب غیرقابل انعطاف و مشخص نمی‌گنجد و هر لحظه بیم آن می‌رود که به بخش‌های جداگانه‌ای تقسیم شود: پایان میلدره پیرس، با افراطی بودنش، نشان‌دهندهٔ ناممکن بودن ژانر مربوطهٔ آن است. ساختارهای روایی ناپایدار و اغلب مبهم بسیاری از فیلم‌های ژانر - مانند خواب بزرگ (۱۹۴۶) - در نهایت در مواجهه با مفاهیم درام‌های دوران پس از جنگ ناموفق‌اند.

ایدهٔ حقیقی ژانر، درامی را در نظرمان مجسم می‌کند که دربرگیرندهٔ تمامی قواعد آن نیست. نظریهٔ ژانر برای اثبات خود، نیازمند فیلمی است که بیان‌گر یک ژانر کلاسیک و ناب باشد، ولی چنین فیلمی

خود را تکرار می‌کنند که هرگز نمی‌توانند به یک سنت مردمی بدل شوند. در هر دو مورد، ساز و کارهای استانده تحلیل و تفسیر تغییر جهت می‌دهد و متوجه تنوع مخاطبانی می‌شود که این ساز و کارها را به کار می‌گیرند. *آواز در باران* (۱۹۲۵) را در نظر بگیرید. این فیلم الگوی ژانری است که به شکل تاریخی ژانر می‌پردازد؛ ولی داستان آن، این شکل را برای ما قابل قبول می‌کند (همان کاری که «کارآگاه آواز خوان» انجام نمی‌دهد). طرح اصلی (رمانسی درباره کاپوسی که کتی بیان می‌کند و مدعی است که همه فیلم‌های دن شبیه به نظر می‌رسند) این که چگونه می‌توان دست‌کم دو ژانر سینمایی متفاوت را که به نظر می‌رسد در مقابل نیازهای اجرای تاریخی و فناوری‌هایشان دچار بی‌معنایی می‌شوند، قابل قبول کرد. فیلم‌های صامتی که لنا و دن شهرت خود را بر آن‌ها بنا کردند و خود فیلم موزیکال که تطبیق تاریخی آن با درام موزیکال از بازی برکلی تا استنلی دانن و جین کلی بیش‌ترین پیش‌زمینه فیلم را تشکیل می‌دهد.

به نظر من روش دیگری نیز برای نگریستن به این مسایل وجود دارد که با آنچه جین فور در توصیف آن‌ها از طریق اسطوره‌ها انجام می‌دهد، متفاوت است. وجه دیگر آنچه جنگ فرم‌ها بر سر آن است، توانش هیستریک تصویر است که در این فرم‌ها ثابت می‌ماند، چندان که این فرم‌ها سعی می‌کنند یکدیگر را علیه دیگر فشارهای تاریخی تعدیل کنند. در اولین ژانر - یعنی صامت جنگی - الهام‌بخش‌ترین تصویر در این زمینه، اکران خصوصی شوالیه دونل‌کننده است که سینک نیست و نتیجه پلان «هیستریک» لناست که با صدایی مردانه می‌گوید: «بله»، ولی سرش را به علامت «نه» تکان می‌دهد. در ژانر دیگر - موزیکال - که در *آواز در باران* وجود دارد، مضمون ابتدایی فیلم، تلاشی است موفقیت‌آمیز برای قبولاندن قراردادهای ژانری فیلم. در نتیجه داستانی این طرح، لحظات زیادی وجود دارد که قراردادهای ژانری فیلم موزیکال به وضوح در مقابل دنیای به اصطلاح آشنا یا «واقعی» که سعی دارند آن را به وجود بیاورند با شکست مواجه می‌شوند.

در *آواز در باران* موفقیت ژانر در توصیف تحول تاریخی و

فرهنگی، به وضوح حاصل ارتباط فیلم با مخاطبان خود است. تکرار و قبول یک ژانر به این بستگی دارد که تماشاگران قراردادهای آن ژانر را طبیعی بدانند. این قراردادها را باید تماشاگران همچون چیزهایی متعلق به تاریخ فرهنگی خودشان بپذیرند. وقتی تمیز نهادن بین خیال‌پردازی‌های خودپسندانه و واقعیت تاریخی غیرممکن می‌شود، هیستری به میان می‌آید. در *آواز در باران* تعداد زیادی از هواخواهان دن، وحشیانه به او حمله می‌کنند، به امید آن‌که از این ستاره مشهور، یادگاری‌ای به دست بیاورند. در پایان، این اشتباه اصلاح می‌شود؛ وقتی که کتی - دختر «طبیعی» که به وضوح تمثیل تماشاگر تاریخی در حال تحول است - از صحنه و پرده می‌گریزد، دن از تماشاگران خود می‌خواهد که او را متوقف کنند؛ سپس کتی با یک موسیقی به صحنه باز می‌گردد، این موسیقی او را به ژانر موزیکال آشنا و پذیرفته شده، بازگرداند. تماشاگران از طریق درام کتی، می‌توانند این ژانر را با ریشه‌های تأثیری آن مقایسه کنند. سپس فیلم به دن و کتی باز می‌گردد که در دنیای شاد و طبیعی قرار گرفته‌اند و به تصویر خودشان در تابلوی آگهی *آواز در باران*، نگاه می‌کنند.

به هر حال در ژانر معاصر، یک آیین مردمی و آشنا، جای خود را به قراردادهای خاص و ناآشنا داده است. در این صورت، تماشاگران با بارها و بارها تماشا کردن فرمول‌های یکسان، خود به یک معضل و بحران فرهنگی بدل می‌شوند. در این نوع ارتباط بین تماشاگر و ژانر، شرکت مردم در یک آیین عمومی کمتر به مشارکت اجتماعی در یک آیین فردی شباهت دارد که یک اجتماع تاریخی و فرهنگی را به وجود می‌آورد، و بیش‌تر به یک دل‌مشغولی خودخواهانه و پراکنده شبیه است که هرگز نمی‌تواند برای یک اجتماع وسیع جایگاه خاصی داشته باشد.

آنچه در این جا برای من جالب توجه است، توان نهفته ژانر است که می‌تواند همچون نگاهی بیماری‌گونه به تاریخ، فرهنگ اجتماع خود را مطرح سازد و ناتوانی خود را در هدایت و مراقبت از یک فرهنگ نمایشی کند. علی‌رغم فشارهای دایمی میانه دهه سی، این ناتوانی تنها در فیلم‌هایی که در بیست سال گذشته ساخته شده‌اند، مطرح

شده است. اخیراً، آن قدرت مراقبت‌کننده داستان، در فیلم‌های خلقی سنت ژانری، رو به کاهش نهاده است و ژانر نیز، متعاقباً، معاشقه تاریخی‌اش را با بیمارگونگی هر چه نمایشی تر کرده است. ژانر فیلم جاده‌ای - چنانچه بعداً توضیح خواهم داد - بیش‌تر از هر ژانر دیگری این کنش را آشکار می‌سازد.

در اینجا قصدم این نیست که تاریخ فیلم و فیلمنامه را بیمار و تئوری فیلم را همچون پزشک جلوه دهم؛ من از کلمه هیستری، برای اشاره به بعضی نکات (اغلب نادیده انگاشته شده) فیلم‌های معاصر استفاده می‌کنم که مستقیماً در بیان و مشکلات آن دخالت و تأثیر دارند. علایم هیستریک موجود در این زمینه عبارت‌اند از: نداشتن موفقیت در قبولاندن که به تکراری آزاردهنده می‌انجامد؛ بحران اجرا که تلاش‌های افراطی و اغراق‌آمیز آن برای پذیرفتن و - در عین حال - پس‌زدن علایم یک دنیای مشخص، بیان‌گر خودبینی آن و وانهادنش در یک واقعیت نمادین است. خلاصه آن‌که، من از کلمه هیستری به عنوان استعاره‌ای استفاده می‌کنم که می‌تواند بین نیازهای روان‌شناختی و صوری با نقایص غیرقابل اجتناب اجتماعی و تاریخی آن‌ها پیوندی برقرار کند، پیوندی که به نحوی متناسب با این استعاره، موجب اغراق افراطی و تکرار بیمارگونه می‌شود. منظور من از هیستری عمومی در این جا، شباهت زیادی به مقصود ژاک دریدا از جنون ژانر دارد: «ژانر، کلام ژانر، تصویر، صدا یا قانون ژانر، باید و نباید می‌کند.» از نظر دریدا، قانون ژانر، قانونی است براساس مشارکت بدون عضویت؛ و قانونی است آلوده.

هیستری عمومی، پدیده‌ای است تاریخی که بیان و جایگاه تاریخی آن اشکال دارد. مثال آن، پایان پاریس - تگزاس (۱۹۸۴) است: در نقاشی دیواری بزرگی که بر روی ساختمانی دیده می‌شود و چهره ناستازیا کینسکی بر روی پیکره مجسمه آزادی قرار دارد؛ و یا راننده تاکسی (۱۹۷۶)؛ ویتنامی رمانتیکی که سعی می‌کند در فرهنگی پول پرست یک شبکه ارتباطاتی برقرار کند. هر کدام از این‌ها، تاریخ و فرهنگی را توصیف می‌کنند که دیوانه‌وار تلاش می‌کند پشت مظاهر تاریخ و فرهنگی دیگر پنهان شود، نه این‌که با

آن تطبیق بیابد. آنچه در این دو فیلم جاده‌ای بسیار می‌پسندم، این است که از هیستری عمومی و جنسیت به چنین چشم‌اندازی از حال و سقوط قدرت مردانه می‌رسند.

جاده‌ای تا فرهنگ معاصر

فیلم جاده‌ای به بهترین نحو، مشکل معاصر ژانر را نشان می‌دهد، به دو علت: اولاً، به عنوان یک فرم عام نسبتاً معاصر، به شرایط تاریخی که باعث تزلزل نگرش تفسیری شده است، بسیار نزدیک است. فیلم جاده‌ای در بعضی از بهترین مطالعاتی که در زمینه ژانر انجام شده، نادیده گرفته شده است. یک توضیح برای این سهل‌انگاری‌ها می‌تواند این باشد که فیلم جاده‌ای به تازگی همچون یک جهت‌گیری اصلی در تاریخ سینما مطرح شده است و به عنوان فرزند جدید وسترن‌هایی مانند جویندگان طلا (۱۹۵۶) از جایگاه بی‌ثبات‌تری برخوردار است. نمونه‌های مهمی مانند آن‌ها شب‌ها رانندگی می‌کنند (۱۹۴۰) اثر راثول والش و شما نقطه یک بار زندگی می‌کنید (فریتز لانگ، ۱۹۳۷) پیش از فیلم‌های جاده‌ای وجود داشته‌اند. ولی واضح است که فیلم جاده‌ای خصوصیات دوران پس از جنگ را دارد، ریشه‌های آن به اغتشاش نمادینی می‌رسد که ویژگی سینمای پس از جنگ است. بنیان آن در دهه پنجاه و تکمیلش در دهه شصت و هفتاد صورت گرفته است. ثانیاً، فیلم جاده‌ای، به عنوان ژانری که به طور سنتی بر «مردان و حضور نداشتن زنان» متمرکز است، به نحوی آگاهانه بحران جنسیت را جلوه‌گر می‌سازد.

بسیار به جاست که لین کربی «هیستری سینمایی» را با مردها و قطارهای اواخر قرن نوزدهم هم‌ردیف می‌داند و آن را نسخه پیش از کلاسیک بحران پسانوگرایی‌ای می‌داند که توسط انسان معاصر در جاده‌ها به پایان خود می‌رسد: «پس می‌توان هیستری مردانه... را بومرنگی دانست که فرهنگ فن‌سالار مردانه پرتاب کرده است که نهایتاً به خودش صدمه می‌زند.»

نقطه مشترک غالب فیلم‌ها، نقشمایه جستجو است که شخصیت‌ها (غالباً مرد) را در طول جاده به پیش می‌رانند. با این تعریف محدود، به سادگی می‌توان آدیسه (قهرمان

نمایشنامه‌آدیسه، اثر هومر) را اولین قهرمان وسترن جاده‌ای دانست و این میراث را در آثار شوسر، ولتر، فیلدینگ، گوته، هوگارت، تاجویس و تناسخ آواره خیابانی او دنبال کرد. چنان‌که در فیلم‌های جاده‌ای بعدی، قهرمان، نزدیکانش را ترک می‌کند و به راه می‌افتد و درگیری‌ها و مشکلاتی که در راه با آن‌ها مواجه می‌شود، او را نزد شخصی خردمند، یا در اغلب موارد، به وضعیت روحی یا اجتماعی محکم‌تری هدایت می‌کند. در این موارد، جاده‌گویی با یک دیدگاه برتر (معمولاً پدرسالارانه) طرح‌ریزی شده است.

در فیلم‌های جاده‌ای، مفاهیم طوری تغییر می‌یابند که در ابتدای امر مصنوعی به نظر می‌رسند. گذشته از اضطراب خاص دوران پس از جنگ که به این فیلم‌ها، حال و هوایی انسانی می‌بخشد، فیلم‌های جاده‌ای - در تعریف - فیلم‌هایی هستند دربارهٔ ماشین‌ها، کامیون‌ها، موتورسیکلت‌ها و دیگر نواده‌های قطار قرن نوزدهم، آدم‌های این فیلم‌ها، دو مست - غالباً دو دوست - اند و زن‌ها که گاهی ناگهان وارد داستان می‌شوند، می‌توانند آرزوهای آن‌ها را منحرف یا کامل کنند. برای مثال در پیچ جاده (۱۹۴۵) اثر ادگار اولمر، هنگامی که ماجرای غم‌انگیز تلاش آل روبرتز برای رفتن از نیویورک به لس‌آنجلس نشان داده می‌شود، فیلم نوار و فیلم جاده‌ای در هم می‌آمیزد. او در جاده سوار اتومبیلی می‌شود ولی رانندهٔ آن اتومبیل در اثر مصرف بیش از حد مواد مخدر می‌میرد. آل روبرتز پس از دفن جسد او، با زنی برخورد می‌کند و آن اتفاق بد را از یاد می‌برد؛ ولی زن می‌کوشد او را غارت کند. زن هم در دنیایی دشمن‌خو و بی‌روح زندگی می‌کند و وقتی می‌خواهد به پلیس تلفن بزند، خود را با سیم تلفن خفه می‌کند. روبرتز بیچاره منتظر می‌شود که پلیس او را به خاطر قتل دونفری که به طور اتفاقی در جاده با آن‌ها برخورد کرده است، دستگیر کند. دانستن این‌که اولمر که یک آلمانی مهاجر است و شاگرد لانگ در دو فیلم متروپولیس (۱۹۲۷) و جاسوس‌ها (۱۹۲۸) بوده، می‌تواند دلیلی بر سیاهی دنیای این دو فیلم محسوب شود، ولی به نظر من پیچ جاده نشان‌دهندهٔ دیدگاهی است که دقیقاً خصوصیات دوران پس از جنگ را دارد. در این دیدگاه، یک اتومبیل می‌تواند علامت گم‌گشتگی روانی و اجتماعی شایع در سراسر اروپا

و امریکا و نبود هویت ناشی از خشونت باشد. هانری - ژرژ کلوژو با مزد ترس (۱۹۵۳) به این دیدگاه وضوح بیشتری می‌بخشد. وسیلهٔ نقلیه، این بار، کامیون‌هایی‌اند که نیتروگلیسرین (ماده‌ای دارویی و قابل انفجار) را برای اطفای حریق ناشی از روغن حمل می‌کنند. راننده‌های آن‌ها گروهی ایتالیایی، آلمانی و فرانسوی هستند که در امریکای مرکزی کار می‌کنند. این فیلم ضمن اشاره‌هایی به استثمار امریکا و آشفتگی‌های جنسی باقی‌مانده از دوران جنگ، ماجرای مردانی است که زندگی‌شان به روغن، پول، انرژی و مواد منفجره محدود می‌شود و تصور می‌کنند که به سوی آزادی می‌روند، ولی به طرز وحشتناکی می‌میرند و قربانی کامیون‌های خود می‌شوند.

با بررسی این دو فیلم، می‌توان به بعضی ویژگی‌های خاص این ژانر در دههٔ پنجاه پی برد: ۱. خانواده، هستهٔ ادیسی داستان کلاسیک، از هم می‌پاشد و از آن چیزی به‌جز خاطره یا علاقه‌ای کم‌رنگ باقی نمی‌ماند. ۲. برخلاف ژانرهای دیگر، مثلاً فیلم پلیسی که در آن شخصیت‌ها حوادث را به وجود می‌آورند، در فیلم جاده‌ای حوادث بر شخصیت‌ها تأثیر می‌گذارند. ۳. طی توسعهٔ این ژانر در دههٔ پنجاه، نقشمایهٔ جستجو بیش‌تر و بیش‌تر «مکانیزه» و «ماشینی» می‌شود و از این نظر حتی با جستجوهای صنعتی قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم متفاوت است. در میانهٔ دههٔ شصت هویت قهرمان فیلم تقریباً به اتومبیل انتقال می‌یابد، همان‌طور که اتومبیل به واقعیتی انسانی یا روحی تبدیل می‌شود. پیترو فوندا می‌تواند موتورسیکلتش باشد و هر دو چیزی دیگر. نکتهٔ مهم‌تر این‌که - مناظر فیلم - چنان‌که از طریق شخصیت‌های اصلی دریافت می‌شود، به کارکرد این اتومبیل‌ها تبدیل می‌شوند. اگر فیلم مهیج، دوربین را به یک اسلحه و فیلم ملودرام آن را به یکی از اعضای خانواده تبدیل می‌کند، در فیلم جاده‌ای، دوربین نقطه دید اتومبیل است. در این ژانر، نقطهٔ دید دوربین، بیش از هر ژانر دیگری، به توالی مکانیکی تصاویری نزدیک است که دوربین فیلم توصیف می‌کند. چنان‌که در تجربهٔ فیلم، زمان در جاده به فواصلی مجازی بدل می‌شود و یا جمع «دوستان» - که در اغلب فیلم‌های جاده‌ای وجود دارد - می‌تواند حاصل ساز و

کارهای نظر بازانه قدیمی با تاریخ پدرسالارانه محسوب شود که در آن به همه دنیا باید «مرد» و یا «مردانه» نگریسته شود؛ و در عین حال احساس آن بر تمایلات چند جنسی است، فیلم جاده‌ای از نظر ساختارها و متعلقات داستانی آن، هم بازتابی و هم خودآگاه است.

با توجه به این نکات اساسی، پیوند میان فیلم‌های جاده‌ای و ویرانی‌ها و مشکلات حاصل از جنگ، مسلم‌تر و از لحاظ تاریخی پیچیده‌تر می‌شود. اگر جستجوی لذت - حتی به شکلی که نام و توضیحی برای آن نتوان یافت - در هنر، ادبیات یا فیلم، اتفاق تازه‌ای نیست، به نظر من پیشبرد این جستجو توسط ابزار مکانیکی اتفاق تازه‌ای است. پس از جنگ جهانی که در آن اغلب نشانه‌های فرهنگ سنتی به طور عملی یا تمثیلی توسط نیروهای مکانیکی جنگ نابود شدند، اروپا و امریکا به سوی آینده‌ای صنعتی و فن‌سالار حرکت کردند و نماد این به اصطلاح پیشرفت، اتومبیل است، رشد ماده‌گرایی در دو دههٔ چهل و پنجاه - که راهی بود برای پوشاندن فقر معنوی دوران پس از جنگ دوم جهانی - مسلماً نشانه‌های دیگری نیز به غیر از اتومبیل دارد.

فیلم جاده‌ای، به عنوان یک چشم‌انداز و قاب، به عنوان تواتش بی‌پایان یک مکان آینده، فضا و گذشته‌ای در خود دارد که پیوسته در گریز است، اتومبیل، تنها نقطهٔ اطمینان در یک فرهنگ تولید ماشینی است. چنان‌که در سیاست اقتصادی اغلب جوامع پس از جنگ، برای تولید یک اتومبیل، مرزها و محدودیت‌ها فراموش می‌شوند. نکته مهم‌تر این‌که، برخلاف وسترن‌ها و فیلم‌های علمی، در این‌گونه فیلم‌ها، مکانی که کشف می‌شود معمولاً سرزمین آشنایی است که به نحوی غریبه شده است؛ جاده و آن سرزمین آشنایند ولی چیزی آن‌ها را ناآشنا کرده است.

انرژی، استعارهٔ اصلی این‌گونه فیلم‌هاست، ولی این انرژی مثلاً در مزدترس هیچ چیز معنوی یا اندیشمندانه‌ای در خود ندارد. انرژی، گازوییل است، مادی است و تجسم آن به صورت اتومبیل، نشانهٔ آن است که گذشته از آینهٔ عقبی شما ناپدید می‌شود. این آینه، با قاب پنجره‌های یک اتومبیل، نوعی خودآگاهی قابل توجه را تضمین می‌کند که مشخصهٔ نسلی است که حال، گذشته و آیندهٔ آن با تصاویری از

فناوری بصری همراه بوده است و نهایت هدفش تصاحب آن تصاویر از نگاه یک انسان است. کودکان دههٔ چهل و پنجاه، دنیا را همواره همچون یک تصویر، دور و گاهی قابل تصاحب می‌دیدند. تمایز بین مکان خصوصی و مکان عمومی روز به روز بی‌معنا تر می‌شود.

پیشرفت مادی ده سال پس از جنگ، می‌تواند حاصل ترس از پیشرفت تاریخی محسوب شود. وقتی که با شروع جنگ جهانی دوم، آرمان‌های خانواده، کم‌کم فرو می‌ریزند، امن‌ترین و شبیه‌ترین جایگزین برای آن اجتماع کوچک چند جنسی (یعنی خانواده)، گروه دوستان مرد است. اگر یک اسب وفادار، وسیله‌ای بود برای تاختن در غرب وحشی، اگر قطار وسیله‌ای برای طی کردن سرزمین‌های صنعتی قرن نوزدهم بود و اتومبیلی اسقاط وسیله‌ای برای عبور از جنگل‌های نورسته شهری در ربع اول قرن بیستم. اتومبیل دو دههٔ پنجاه و شصت، یک تانک کم مصرف است.

در سال ۱۹۵۳، امریکا شش درصد مردم جهان و شصت درصد اتومبیل‌های جهان را داشت. تا سال ۱۹۵۹، ۱/۲۵ میلیون امریکایی در اثر تصادف اتومبیل جان سپردند. یعنی بیش از رقم تلفات تمامی جنگ‌های امریکا. با آغاز دههٔ شصت و شکل‌گیری درام روانی که در آن اتومبیل‌ها از یکسوا وسیله‌ای بودند برای فرار (و از سوی دیگر پیام‌آور مرگ و سختی)، مردم بیش‌تر به اتومبیل علاقه‌مند شدند. شاید سکانس اصلی شورش بی‌دلیل (۱۹۵۵) بهترین مقدمه برای تهدیدی باشد که انسان‌ها را وامی‌دارد فیلم‌های جاده‌ای دههٔ پنجاه و شصت و هفتاد را دنبال کنند. «جیمز دین» آماده می‌شود با رقیب خود، که از جانب دیگر دوست اوست، مبارزه کند. برای آزمایش شهامتشان، از آن‌ها خواسته می‌شود با اتومبیل‌هایشان مسابقه بدهند، مسیر مسابقهٔ آن‌ها به پرتگاهی ختم می‌شود که مشرف به اقیانوس است. دین، که آدمی سنتی و قدیمی است، می‌پرسد: «چرا باید این‌کار رو بکنیم؟» و رقیب او که (در صورت پیروزی) باید انسانی متعلق به فردا باشد، پاسخ می‌دهد: «باید این کارو بکنیم!»

در دههٔ شصت و هفتاد، فیلم‌های جاده‌ای، مانند دیگر ژانرها، با ترس‌های فرهنگی - اجتماعی و پیچیدگی‌هایی تطبیق

می‌یابد و از رمزگان و فرمول‌ان‌ها، به زبانی پاره پاره و از هم گسیخته تاریخ را بازسازی می‌کند. یک شاخص روشن برای این حرکت تاریخی، تأکید بر طغیان اجتماعی و ظاهر رازآمیز زنان است. به نظر من در این زمان در ژانر فیلم‌های جاده‌ای دو تغییر به وجود می‌آید: اول آن‌که، استحاله اتومبیل به انسان کاملاً متوقف می‌شود، دوم، زوج مسافر آن بی‌گناهی جیمزدین‌وار را از دست می‌دهد و هرچه بیش‌تر رها و آزاد می‌شود. این امر نشانه بحرانی روبه افزایش است: نبود ارتباط منطقی و طبیعی بین ژانر و تاریخ فرهنگ و پرداختن هر یک به مسایل خاص خود و شکست فرهنگ در آشناسازی آیین‌هایش. گی‌دوبور، در مورد ارتباط بین رانندگی و فرهنگ می‌گوید:

وقتی که فرهنگ به چیزی در حد کالا بدل شود باید به کالای ستاره اجتماع نمایشی نیز تبدیل شود. کلارک کر، یکی از بهترین نظریه‌پردازان این زمینه نشان داده است که فرایند پیچیده تولید، توزیع و مصرف اطلاعات ۲۹ درصد تولید سالانه ملی آمریکا را به خود اختصاص می‌دهد. او همچنین پیش‌بینی می‌کند که در نیمه دوم قرن حاضر - فرهنگ - نیروی پیش‌برنده توسعه اقتصادی خواهد بود و این نقشی است که در نیمه اول این قرن، اتومبیل و در نیمه دوم قرن گذشته راه‌آهن ایفا می‌کرد.

یکی از تحولات مهمی که در این زمینه به وجود آمد، توسعه ژانر از بانی و کلاید (۱۹۶۷، آرتورپن) تا *Badlands* (۱۹۷۳) است. البته بانی و کلاید یکی از اولین فیلم‌های این ژانر و از فیلم‌های عوام‌پسندانه‌تری مثل *ایزی رایدر* (۱۹۶۹) - اندیشمندانه‌تر و شیواتر است. نوستالژی شخصیت‌ها و اخلاقیات دهه پنجاه محو می‌شود و هر تجربه‌ای در تکرار عینی جاده در شیشه جلویی اتومبیل (واقعی یا استعاری) تکرار می‌شود و این مناظر سپس به تصاویری از خودشان منتقل می‌شود که آن‌ها در روزنامه‌های محلی می‌بینند. نگاه مستندوار بانی و کلاید حيله‌ای ماهرانه است: پیوند جاده، اتومبیل و شخصیت، مجموعه تصاویری را تشکیل می‌دهند - برای مستندی درباره یک فرهنگ افسرده و مصرفی. تکرار جنایت‌ها توسط بانی و کلاید، بیش‌تر تلاشی است برای این‌که

خودشان را در روزنامه‌ها - رها از اضطراب همیشگی - ببینند. وقتی بانی از کلاید می‌خواهد که روش دیگری را برای زندگی تصور کند، پاسخ او - روش‌های مختلفی برای جنایت تصور می‌کند - نشان می‌دهد که شدیداً شیفته رفتارهای بیمارگونه است. پایان مشهور این فیلم - مجازات بانی و کلاید با تصاویری خشن، از زاویه‌های مختلف و اسلوموشن - پایان جاده است، زیرا جاده با اتومبیل و تصاویر عوام‌پسندانه فیلم یکی می‌شود و این دو در سکانس آخر نابود می‌شوند: نابودی آیینی ساخت مایه این شخصیت‌ها، به عنوان شخصیت‌هایی که توسط ساختمایه‌شان توصیف می‌شوند و نابودی آیینی و طعنه‌آمیز «تصویر طبیعی و بی‌واسطه». اگر بانی و کلاید بر مبنای یک گزارش واقعی ساخته شده، درست‌تر آن است که بگوییم این فیلم، گزارشی است واقعی از نگاهی جدید متعلق به دهه شصت که تاریخ را به تصویر می‌کشد تا هر فرهنگی هویت خود را حفظ کند و از بازگشت دوران‌های خوفناک تاریخی جلوگیری کند (بانی و کلاید مثل بسیاری از فیلم‌های دیگر آن زمان، سعی دارد مسایل سیاسی و اجتماعی را با فرم‌هایی بیان کند که گرایش‌های هیستری گونه آن‌ها سبب می‌شود در ارتباط بین ژانرها و تاریخ اغراق کند).

Badlands این منظر و دیدگاه را برای پایانی طعنه‌آمیزتر به کار می‌گیرد. همان‌طور که بانی و کلاید از موج نو فرانسه تقلید می‌کند و باید آن را از طریق طعنه‌هایش دریافت، *Badlands* چنین القا می‌کند که هیستری یکی از مشکل‌ترین موضوعات برای تحلیل است. مشخصات فیلم‌های جاده‌ای در این فیلم تا حد انفجار زیادند! بازی مارتین شین در نقش کیت، اشاره‌ای به بازی جیمز دین نیست، بلکه دقیقاً همان بازی است. آنچه ما را او می‌دارد کیت و هالی - همدست شدیداً منفعل او - را دنبال کنیم، چیزی نیست جز توده‌ای از تصاویر زیبا ولی کاملاً فاقد انگیزه نمایشی که از موقعیت‌های کاملاً تصادفی زاده شده و پشت سرهم ردیف شده‌اند. قتل و محبت، اگر انگیزه آن‌ها نامعلوم یا بی‌اهمیت باشند، تفاوتی ندارند. در جایی که ماده‌گرایی احساساتی که محرک بانی و کلاید بود، در یافت داستان وجود داشت، در



ژانر، الگویی برای طبقه‌بندی و تفسیر فیلم‌هاست؛ در این دوران، بازتاب سلیقه تماشاگرانی است که دیگر نمی‌توانند یک داستان آشنا را باور کنند. اگر در فیلم جاده‌ای پیش‌تر بر گازوییل به عنوان استعاره انرژی بی‌پایان تکیه می‌کرد؛ با پایان گرفتن انرژی گازوییل در دهه هفتاد، ماشین‌هایی که از این سوخت استفاده می‌کردند، به زباله‌های اطراف جاده‌ها بدل شدند. شاید یکی از دلایل این‌که فیلم جاده‌ای هنوز ژانر اصلی فرهنگ امروز است، این باشد که بحران نفت و انرژی در جهان به یک بحران تاریخی و فرهنگی بسیار وسیع اشاره می‌کند که در آن مفاهیمی همچون هویت مردانه نیز به زباله‌هایی عمومی بدل شده‌اند.

خارج از جاده - در مکان (پاریس - تگزاس)
پاریس - تگزاس یک نمونه قابل توجه از فیلم‌های جاده‌ای است و کسی آن را ساخته است که استاد این ژانر است. ده سال بین ساختن فیلم‌های پاریس تگزاس و *Badlands* زمانی بود که تحولات زیادی در هالیوود و به طور کلی فیلم‌های داستانی اتفاق افتاد، پیش‌گویی‌های *Badlands* به سرعت به حقیقت پیوست، نوارهای ویدیویی و بمب‌ها و تصاویر غیرداستانی رواج یافتند. تا پیش از آن، بحران ژانر

Badlands داستان‌گو - که تصاویر را در فیلم‌های جاده‌ای سازمان می‌دهد - صدایی یکنواخت و نامفهوم دارد. در این فیلم کنش نمایشی و شخصیت همچون تابلوهای تبلیغاتی کنار جاده و یا سنگ‌های بیابان هستند که به بازی گرفته نمی‌شوند.

در *Badlands* فرمول‌ها، شخصیت‌ها و تصاویر اغلب شبیه سطل زباله پر از چیزهایی‌اند که عمرشان به پایان رسیده و حتی در تحولات فرهنگی و تاریخی نیز تغییری نیافته‌اند. اتفاقی نیست که این جیمز دین در آغاز فیلم با دوستش شرط می‌بندد که او نمی‌تواند یک سگ مرده را بخورد. همچنین بیهوده نیست که در یکی از تکان دهنده‌ترین سکانس‌های فیلم، جاده بالاخره به زباله‌دان بی‌انتهای داکوتایی‌ها بدل می‌شود. این دو مورد نشان می‌دهند که فیلم‌های جاده‌ای، پس از این گذار طولانی، به جایی رسیده‌اند که خودشان را تکرار می‌کنند.

پس برای توصیف گذار این ژانر، باید از آثار اولمر و لانگ آغاز کرد، این آثار فیلم‌هایی جاده‌ای هستند که ویژگی‌هایشان، نه آن خصوصیات دوران پس از جنگ این ژانر، بلکه فراموشی، توهم و بحران اغراق آمیز بود. در میانه دو دهه هفتاد و هشتاد، این ژانر به هیستری می‌رسد، زیرا اگر

در بیان ارتباط پایان یافته آن با تاریخ و فرهنگ بود. اما در این زمان خشونت تاریخ و فرهنگ بیان می شد و بحران نه بین زبان تصاویر و پیکره تاریخ فرهنگی، بلکه بین زبان‌هایی متعدد قرار داشت - در چنین وضعیتی بود که پاریس - تگزاس شکل گرفت: جاده‌ها و مرزها ناپدید شده و برای شخصیت‌ها تنها مکانی کوچک ولی بی هویت باقی مانده بود. گویی این مکان، جایی در فضا است و این فیلم یک فیلم علمی - جاده‌ای است که در آن فرهنگ یکسان و بی تفاوت حاکم در تمامی زمین، زیاده‌دانی کهکشان‌هاست. پاریس - تگزاس محصول سه کشور آلمان، فرانسه و امریکاست و به فرهنگ خاصی محدود نیست. این فیلم، در واقع، مرکب است (و نه دوگانه، مانند دوست امریکایی (۱۹۷۷)) و دست‌کم دو فیلمنامه نویس نوشته‌اند و با عقاید متفاوتی مواجه شده است: عده‌ای (مثلاً درکن) آن را می‌ستودند و عده‌ای (مثلاً فمینیست‌ها) از آن شدیداً انتقاد می‌کردند. خود فیلم، از بعضی جنبه‌ها، نمونه کامل فیلم جاده‌ای به نظر می‌رسد: داستان آن درباره مردی است به نام تراویس که نه تنها خانواده خود را از دست داده و هویت خود را فراموش کرده است، بلکه جاده و اتومبیلی را هم گم کرده است. او در بیابان راه می‌رود؛ مقصدی ندارد ولی به نظر می‌رسد چیزی او را هیپنوتیزم کرده و به سوی مکان خاصی پیش می‌برد. آنچه احتمالاً تراویس در پی آن است، همان چیزی است که اکثر راهروان جاده‌ها می‌جویند: خانه حقیقی و اصالت از دست رفته. به هر حال - در سال ۱۹۸۴ - وجود این اصالت ناممکن است. خانه از دست رفته تراویس، عکسی از یک تکه زمین حصار کشیده شده، در پاریس - تگزاس است و احتمالاً همان جایی است که نقطه او شکل گرفته است. نام این شهر، خود نشان‌گر یک هویت فرهنگی مبهم و اصالتی است که اکنون جز در عکسی که در جیبش حمل می‌کند، جای دیگری وجود خارجی ندارد. شوخی عنوان فیلم که چندین بار در فیلم نیز تکرار می‌شود، براساس تصورات مثبتی درباره فرانسه و پاریس است، ولی بعدها درمی‌یابیم که این مکان به یک جوهره بدل می‌شود: حال و هوای یک عکس، بدل به یک واقعیت تاریخی می‌شود و معنای همه این‌ها برای تراویس این است که او

مالک آن به عنوان یک تصور مادی است. این‌جاست که (همان‌گونه که بارت می‌گوید): «تاریخ، آن زمانی است که ما به دنیا نیامده بودیم ... تاریخ پدیده‌ای روانی و هیستریک است» (Camera Lucida 64-65). ولی از نظر تراویس، می‌توان مالک این تاریخ هیستریک بود و آن را در جیب گذاشت.

در پاریس - تگزاس جاده به جایی ختم نمی‌شود، مگر به فضا. راننده، آن کسی است که در صندلی عقب می‌نشیند (وقتی که برادر تراویس دوباره او را می‌گیرد). او حتی تمایلی به دیدن جاده و صحبت با همسفرش، جز به وسیله واکی - تاکی (به هنگام سفر تراویس با پسرش هاتر برای یافتن مادر او) ندارد. با توجه به اصرار تراویس برای رسیدن به هدفش، شاید پایان فیلم (پیوستن مادر و پسر به یکدیگر و رفتن تراویس) عجیب به نظر برسد، ولی در واقع او خانواده‌اش را گرد هم آورده و به آن عکس تحقیقی دوباره بخشیده است. در حقیقت خواسته او تنها این بوده که به خاطر رفتارهای بیمارگونه‌اش دوستش بدارند.

برخلاف نظریه‌های معمول درباره این فیلم، من دلیل جذابیت این فیلم را جذابیت پسانسان‌گرایی آن (عدم تمایز بین فعالیت انسانی و وسیله نقلیه او) می‌دانم، اما نه فقط مانند جذابیت هنری فوندای فراری در شما فقط یک بار زندگی می‌کنید بلکه مانند جذابیت هیستریک مردی که وقتی در میان اقیانوسی از اتومبیل‌های اجاره‌ای قرار می‌گیرد، تنها همان اتومبیلی را می‌خواهد که دفعه پیش گرفته بود. این مسأله چنان که ریچارد کیون می‌گوید، یک «نیاز ارضا نشده» نیست، همان‌طور که مواجه شدن تراویس و جین با یکدیگر در کلوب پپ شو نیز «هنرسلب مالکیت متقابل» نیست، بلکه «شکلی از یک ارتباط حقیقی است، اگر چه کوتاه است». این صحنه، همانند صحنه اوج دعوی بین زن و شوهر، تنها تقلیدی است از نیاز به جاده و جستجوی آن برای ارتباط، در حالی که تراویس در بازی خودخواهانه خود با تصاویری از خانواده و خانه تنها می‌ماند. او پشت به جین می‌نشیند. بین آن‌ها یک شیشه آینه‌ای است و او سوگنامه ارتباط خود و جین را تنها از نگاه خود بازگو می‌کند: همانند نمای اصلی این سکانس، که در آن تصویر چهره او بر بدن

جین می‌افتد، او جین را تنها در تصویر شکست در داشتن هر گونه خاطره‌ای می‌بیند. او هنوز هم دچار عشقی کور نسبت به رفتارهای بیمارگونه خود است. تصاویر در پاریس - تگزاس توجه تماشاگر را تنها به عنوان تصاویری صرف جلب می‌کنند و نه چنانچه در آثار و ندرس معمول است (همچون چشم‌اندازهایی خودآگاه که یک شخصیت از طریق آن‌ها جهان را دیده و با آن مواجه می‌شود، بلکه همچون حدود صرفاً مادی جهان و هویت). تنشی که فیلم جاده‌ای درام خود را بر آن بنا نهاده بود، به نوعی تعادل می‌رسد: به جز قاب‌های اتومبیل‌ها، قاب‌های دیگری هم وجود دارند، غرب وحشی چشم‌اندازی است که عمق میدان نداشتن آن باعث می‌شود همه چیز شبیه به یک کارت پستال به نظر برسد؛ پدری با تقلید از تصاویر مجله‌ها پدر می‌شود، خانواده تنها در تصاویر فیلم‌های خانوادگی وجود دارد. در انتهای جاده، تراویس دوباره خانواده‌اش را گرد هم آورده است؛ ولی خود او در خانواده حضور ندارد و شاید دوباره در جاده بیابانی به پیش می‌رود. وقتی که مادر و پسر در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند، تراویس می‌تواند در عین حال هم پسر و هم پدر باشد، هم کودک و هم معشوق.

اگر جاده در سلاطین جاده به آلمان امروزی ختم می‌شود و در دوست امریکایی همیشه به یک شهر - هالیوود - می‌رسد؛ در پاریس - تگزاس از عکس یک خانه خیالی به مکانی در شهر هیوستن منتهی می‌شود که در آن دوگانگی میان فاعلیت مردانه و یک نظم تاریخی نمادین، به عینیت یافتن تصاویر می‌انجامد. در پاریس - تگزاس ترکیبی وجود دارد از یک حرکت افقی آرام [دوربین] از مناظر خالی و تهی و یک حرکت رو به بالای عجیب [دوربین] از آسمان خراش‌ها، تابلوهای تئون و پرچم‌های امریکا. این دو حرکت دوربین جهت جاده را توصیف می‌کنند. «اگر خوب دقت کنیم، متوجه می‌شویم که انسان‌ها دیگر با مراقبت‌ها و قصه‌های مالکیت، نبود، سوگواری و حسادت، خودشان را در اشیا مجسم نمی‌کنند. زیرا بعد روان‌شناختی به معنایی ناپدید شده و حتی اگر جزئیات را بررسی کنیم، به نظر می‌رسد که اشیا همانی نیستند که وانمود می‌کنند... منطق راندن کم‌کم جای خود را به منطق مالکیت و تجسم داده است. دیگر

خیال‌پردازی‌هایی از قدرت و سرعت در اشیا تجسم نمی‌یابد، بلکه توان اشیا در کاربردشان است...»

راننده‌های متغیر

آنچه را انتهای جاده در خود دارد نباید فراموش شود. پیش از آن، در دهه پنجاه مارلون براندو، جیمزدین و دنی هوپر جوان به دنبال خانه، خودشان را جستجو می‌کنند. با موج نو دهه شصت امنیت جاده از بین می‌رود، ارتباط بین آن‌ها با تاریخ معاصر به بحرانی بدل می‌شود که هرگز به نتیجه نمی‌رسد. در اوایل دهه هفتاد، این بحران به خودخواهی مردانگی فاقد فاعلیت بدل می‌شود. با این حال این جاده از فیلم جاده‌ای (۱۹۷۴) اثر پیش‌گویانه ژوزف استریک، آخر هفته (۱۹۶۸) اثر گدار و دلور جاده (۱۹۸۱) اثر جرج میلر گذر می‌کند. در این سه اثر، دنیای معاصر، بیابانی است پر از زباله‌های صنعتی و قدرت‌های از دست رفته مردانگی. در جایگاه تاریخی امروز، دقیق‌ترین تصویر از وضعیت مردانگی که روزگاری حاکمیتی بی‌گمان داشت، می‌تواند حرکت تراویس پس از عبور از تگزاس باشد؛ او با دقت سر یک بطری خالی را می‌بندد و سپس آن را به دور می‌اندازد.





سینمای علمی - تخیلی

مجید محمدی

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

خاستگاه‌ها

سینما از سال‌های آغاز پیدایش به دو شاخه اصلی تقسیم شد: فیلم‌های واقع‌گرا که به نمایش صحنه‌های واقعی از زندگی مردم می‌پردازند و فیلم‌های تخیلی که نمایش دهنده رویاهای تخیلات و امور غیر واقعی و افسانه‌ای‌اند. برادران لومیر (فرانسوی) با فیلم‌هایی مثل خروج کارگران از کارخانه لومیر، ورود قطار به ایستگاه، باغبان آب پاشی شده و غذا دادن به بچه آغازگر خط واقع‌گرایند و ژرژ ملی‌یس (او هم فرانسوی) با فیلمی مثل سفر به ماه آغازگر خط سینمای تخیلی. هر یک از این دو شاخه بعداً به شاخه‌های گوناگون تقسیم شدند. دو شاخه فیلم‌های واقع‌گرا با فیلم‌های مستند، خبری، آموزشی و علمی و انواع فیلم‌های داستانی (خانوادگی، پلیسی - جنایی، کمدی، کودکان و نوجوانان، تاریخی و...) رو به روییم و در شاخه فیلم‌های تخیلی، با فیلم‌های علمی - تخیلی، انیمیشن و فیلم‌هایی که در آن‌ها از جلوه‌های ویژه بسیار و رویا انگیز استفاده می‌شود.

سینمای علمی - تخیلی سینمایی است که پایه و اساس آن تخیل است ولی نه تخیل افسار گسیخته و