

Follas do Cineclub | 27/10/2021

AUTOCINE SEN SAÍDA

(Dead End Drive-In, Brian Trenchard-Smith, Australia, 1986, 88', VOSG)

03

[Tirado de "Not quite Mad Max: Brian Trenchard-Smith's Dead End Drive-In", *Studies in Australasian Cinema*, 3:3, 309-320, 2009]

Os artigos de Meaghan Morris habitualmente citados "Fate and the Family Sedan" (1989) e "White Panic or Mad Max and the Sublime" (1998) ofrecen claramente os cimentos para a tese de Tranter e calquera discusión sobre a automobilidade, raza e goberno en Australia. Morris argumenta que o coche é particularmente importante na retórica dos filmes australianos de acción dos 1970 e 1980, o que ela explica tamén como "narrativas fóbicas" que exhudan "pánico branco". A habilidade do coche para "conquistar distancias" e refuxiar pasaxeiros do clima e das contornas naturais (mato ou deserto) é fundamental para as narrativas de tipo *road trip* (ou viaxe), e cando o coche choca ou está inmóbil, isto provoca pánico e reaccións fóbicas. Por suposto, aquí é onde recae a tensión nestas narrativas; as audiencias locais non teñen que ser avisadas dos perigos do exterior: o au-

tomóbil ofrece unha protección moderada, pero sen esa coiraza, os condutores (especialmente os colonizadores brancos) son vulnerábeis. Estas macabras narrativas góticas explotan ansiedades sobre a seguridade e a perda de control. Morris apunta que nestes filmes as comunidades adoitan agonizar polo cambio e polo perigo de ser "deixadas atrás" (claustrofobia, entropía, estancamento, illamento e irrelevancia) mentres ao mesmo tempo tentan poñerse en corentena ante invasores estranxeiros (agorafobia, racismo, nostalxia) (Morris 1998:245-7). Morris lista *Shame* (Jodrell, 1988), *Phobia* (Dingwall, 1990), *Wake in Fright* (Kotcheff, 1971), *Long Weekend* (Eggleston, 1978) e outras coma exemplos, pero os filmes máis relevantes no contexto deste artigo son os parisinos de *The Cars that Ate Paris* e a comunidade de Papagalho en *Mad Max II* (tal e como comenta Tranter). As nun principio desexables utopías "fóra da estrada" (como Paris, a comuna de Papagalho ou o Star Drive-In) viran máis distópicas e os paralelos entre *The Cars that Ate Paris* e *Dead-End Drive-In* fanse especialmente rechamantes. Tropos semellantes aparecen repetidamente en moitos dos escritos de Carey deste mesmo período, e é fascinante ver como localiza a acción nun escenario urbano (malia estar illado) no canto de facelo no mato ou no deserto. Tendo en conta a familiaridade das audiencias cos perigos das rupturas dos automóviles no exterior, un escenario semellante na cidade propón desafíos evidentes para escritores e cineastas. En *Drive-In*, isto complícase aínda máis polo feito de que a natureza non supón unha ameaza para a supervivencia; isto non é outra narración australiana onde a natureza busque vinganza contra os "colonos" brancos. A natureza é irrelevante no Star, onde os residentes loitan para manterse inmóviles nos seus santuarios fóra da estrada no canto de loitar por supervivencia fóra, nas rúas. Fóra da estrada a vida é perigosamente comfortable en vez de ser perigosa.

A inercia dos vehículos é o foco do artigo de Catherine Simpson de 2006 titulado "Antipodean Automobility and Crash: Treachery, Trespass and Transformation of the Open Road", que provee un engadido moi valioso ao traballo de Tranter e Morris sobre os filmes australianos sobre estradas. Tal e como ela apunta, as narrativas australianas de viaxes ou de estradas están dominadas por "accidentes de coches, esmendrellamentos ou empantanamentos" (Simpson 2006:2). Nun artigo recente sobre *Wolf Creek* (McLean, 2006), Scott e Biron sinalan un punto semellante sobre o coche estrelado e como funciona nos filmes góticos australianos (Scott e Biron 2010: 316). Simpson describe esta preocupación cos vehículos inmobilizados coma unha fascinación nacional coa "automobilidade antípoda" e "auto-inmobilidade", listando *The Cars that Ate Paris*, *Japanese Story* (Brooks, 2003) e *Road to Nhill* (Brooks, 1997) como exemplos (Simpson 2006: 4). Ela argumenta que "o accidente de coche ofrece un momento de ruptura coas nocións de orde, control e conquista asociados á modernidade e á colonización" (Simpson 2006: 2), e as relacións cos

NON TAN MAD MAX: O AUTOCINE SEN SAÍDA DE BRIAN TRENCHARD-SMITH

REBECCA JOHINKE

argumentos de Morris e Tranter son explícitos aquí. Dun xeito semellante, pero menos convincente, Michael Kitson cuestiona se os accidentes de coche accionan o que el chama “memoria-racial” do pasado penal australiano e o “trauma” da recolocación dende Europa (Kitson 2003: 66). Kitson ten algúns puntos lexítimos sobre as narracións de accidentes de coche e a atracción fascinante do caos vehicular na pantalla grande. Con todo, ao contrario que Morris e Simpson el non cuestiona as implicacións de sobrevivir a un accidente e o que ocorre cando os protagonistas antes heroicos sofren lesións, inmobilizados e incapaces de escapar dos invasores. Tampouco investiga como o heroísmo se constrúe cando os condutores son reducidos a un status pedestre por eses accidentes pero logo reconstrúense a si mesmos e emerxen revitalizados do estrago. Tendo en conta que o seu artigo e unha peza curta escrita para unha audiencia xeralista isto é pouco sorprendente, mais estas preguntas interrogan e complican o “pánico branco” que espereita baixo a superficie das narrativas fóbicas de coches e ameaza con molestar (ou como Simpson diría, “rompe”) o status quo. No *Star*, o accidente (que se achega máis ao que ela chama “esmendrellamento” ou “empantanamento”) funciona para eliminar a autonomía individual e reforzar o control estatal (máis que “rompelo”), e o goberno, espelido, usa o coche como parte da súa política de goberno.

O filme non só opera no nicho das narrativas fóbicas de automóviles, senón tamén nun discurso máis amplo sobre as narrativas sobre masculinidade australiana en crise, e Trenchard-Smith tamén emprega o vehículo a motor como un significante retórico da raza. Deste xeito, os “invasores” asiáticos son representados como menos humanos porque chegan nun camiión de gando -un vehículo a motor tradicionalmente usado para transportar animais. Ademais, aos recén chegados négaselles a humanidade e a axenda a través de ser conducidos no canto de conducir eles mesmos, e son abastecidos con coches esmendrellados como aloxamento e non como transporte. De novo, o esquema de Tranter amósase útil xa que Trenchard-Smith emprega vehículos a motor para sinalar a xerarquía baseada na raza onde as autoridades empregan os coches para manexar aos refuxiados. Malia a súa obvia vulnerabilidade, os inmigrantes asiáticos son recibidos con medo e hostilidade no *Star Drive-In*. Disto resulta que presenciamos a resposta previsíbel á chegada dun camiión de gando cheo de refuxiados, que é pechar filas e berrar “asiáticos fóra” e (despois) “deixádenos sos”. Como no caso de moitas destas narracións, hai unha ansiedade respecto á reprodución, ou máis especificamente, ao respecto das baixas cotas de nacementos na poboación branca e as altas cotas nas “outras” comunidades. Isto localiza a narrativa dun xeito moi claro como unha fobia fascinada polos medos ao “outro” e demostra que o cinema de xénero, nalgún tempo tipicamente proxectado nos drive-ins, e habitualmente un barómetro excelente para os medos da sociedade sobre o cambio social.

Sen ser, obviamente, realismo social, *Drive-In* ofrece unha estraña (e inesperada) denuncia sobre a Política da Australia Branca (que aínda sería abandonada en 1973). Esta crítica é especialmente valiosa porque as representacións dos non-angloaustralianos aínda son raramente visibles nas nosas pantallas de cinema e televisión. Mentres eses “estranxeiros” aparecen nas pantallas, non soen ser encarnados coma personaxes tridimensionais, senón que funcionan coma un “tipo” e habitualmente elimínanse unha vez que serviron para o seu cometido narratolóxico. Isto ocorre incluso en retratos recentes e compasivos sobre solicitantes de asilo en series de televisión coma o *Marking Time* de John Doyle (2003). Olivia Khoo liderou

o debate sobre as representacións dos asiático-australianos no cinema australiano en moitos foros, entre os que se inclúen edicións especiais de *Studies in Australasian Cinema* e o *Journal of Intercultural Studies*. Dende logo, no seu artigo de 2006 “Telling Stories: The Sacrificial Asian in Australian Cinema” argumenta que en filmes coma *The Year of Living Dangerously* de Peter Weir (1982), *Turtle Beach* de Stephen Wallace (1992), *Heaven’s Burning* de Craig Lahiff (1997) e *Japanese Story* de Sue Brooks (2003), as relacións entre australianos e asiáticos rematan co sacrificio violento da personaxe asiática. Dous dos filmes, *Heaven’s Burning* e *Japanese Story*, son narrativas de estrada, e un coche inmobilizado/accidentado está implicado na morte da personaxe asiática. Como resultado do encontro traumático co “outro”, o protagonista australiano branco subsecuentemente convértese nun individuo máis maduro, a miúdo heroico. Sen dúbida, como Simpson sinala en relación a *Japanese Story*, ao sacrificar ao “estranxeiro”, o colono sobrevivinte decátase dunha mellora na sensación de dereito hexemónico (Simpson 2006: 15). Xa marxinalizadas, estas personaxes que non “pertencen” á contorna son eliminados conxuntamente para deixar espazo para os australianos “reais”.

Estes estranxeiros que se manteñen nas narrativas son case sempre individuos menos ameazantes (habitualmente mulleres ou homes feminizados) que requiren protección. Hago ten escrito sobre este tropo do home branco actuando coma protector dos “orientais” desvalidos e así construindo unha masculinidade branca hexemónica (Hage 1998, 2003). Este é certamente o caso en *Drive-In* cando Crabs [Piollo pato] fai burla dos temerosos e protesta “escoitade, non son o inimigo, só son prisioneiros coma nós”. Hai unha tensión entre Crabs como loitador solitario (que pelexa para establecer e despois manter a súa pose de masculinidade) e os homes en crisis que aparecen para ver abrogados os seus roles como aventureiros e provedores (condutores) en favor de roles máis pasivos ou “feminizados” (peóns), aínda que eles seguen a actuar cunha pose de machismo. Antes diso no filme os outros homes cuestionan a virilidade de Crabs pero, no final do filme, el é o único que conduce ata saír do drive-in. Ningún dos demais homes brancos coma Dave (Dave Gibson) e Haza (Wilbur Wide), amosan ningún interese en escapar, e son estereotipos do tropo do home branco en crise. Ao contrario de Dave e Haza, Crabs non centra ou revaloriza o seu predicamento mentres marxina o dos novos prisioneiros, e rexeita asumir o rol de vítima. Claramente, habería pouco suspense ou conflito na pantalla se tódalas personaxes adoptasen unha pose cool e tranquila, así que beneficiando os intereses do bo cinema de xénero, o pequeno loitador australiano vai á batalla. O que é particularmente interesante neste filme é que o loitador intercambia golpes co home branco en crise non cos inmigrantes asiáticos. Como apunta Morris, *Midnite Spares* é outro filme de accidentes de coches deste período que presenta un heroe branco defendendo inmigrantes vietnamitas (Morris 1989: 123). Aínda que as personaxes asiáticas non son mortalmente “sacrificadas” en *Drive-In*, contribúen no desenvolvemento da personaxe de Crabs e a súa presenza funciona coma un incentivo para que el siga “loitando” e rache cos seus límites físicos e culturais. Crabs emerge do drive-in transformado en home adulto (a narrativa de estrada/coche como tropo de *bildungsroman*). Mentres ata ese momento estivera preocupado por significantes externos de masculinidade –tales coma un coche grande, músculos e unha moza atractiva– despois de probar a súa masculinidade ao defender aos inmigrantes asiáticos e fabricar a súa vía de escape, convértese momentaneamente no tipo de personaxe heroica habitualmente vista nas pantallas de cinema (non só na súa audiencia). Sen dúbida, durante

a súa espectacular fuxida, é difícil separar a acción da pantalla da acción no lugar, ou o home do coche. Nalgúns planos Crabs case salta fóra da pantalla, e en outros as imaxes cinematográficas semellan estar proxectándose no seu corpo e este desenfoco reforza o tipo de poder mítico que Tranter describe cando analiza como o coche funciona retoricamente na pantalla.

(...)

Drive-In ofrece algunhas perspectivas intrigantes sobre a cultura dos coches e da auto-inmobilidade, e presenta moitas das mesmas ansiedades destacadas na claramente claustrofóbica *The Cars that Ate Paris*. Sen lugar a dúbidas, tanto en *Drive-In* coma en *The Cars that Ate Paris* o automóbil funciona poderosamente en pantalla como signifiante da impotencia e a inmovilización precisamente porque subverte as convencións sobre o poder do automóbil, a fuxida e a liberdade. Trenchard-Smith desfruta facendo cinema de xénero e non traspasa a marca para dar sermóns. Porén, el tenta, claramente, facer un comentario sobre as políticas raciais australianas. Os filmes australianos con refuxiados ou inmigrantes asiáticos son raros, e os filmes australianos con centros de detención aínda son máis raros. É remarcable que, máis de vinte anos despois, *Drive-In* prefigura unha Australia onde sitios como os centros de detención de Baxter e Villawood son parte da paisaxe distópica nacional. Sen dúbida, o filme avísanos de que ese tipo de lugares non teñen saída.

BIBLIOGRAFÍA

Hage, G.

- (1998), *White Nation*, Sydney: Pluto Press.
- (2003), *Against Paranoid Nationalism*, Annandale e Londres: Pluto Press.

Kitson, M.

- (2003), 'The Great Aussie Car Smash at the End of the World', *Australian Screen Education*, 31 (Outono), pp. 64-9.

Morris, M.

- (1989), 'Fate and the Family Sedan', *East-West Film Journal*, 4: 1, pp. 113-34.
- (1998), 'White Panic or Mad Max and the Sublime', in K. Chen (ed.), *Trajectories: Inter-Asia Cultural Studies*, Londres e Nova lorque: Routledge, pp 239-262.

Scott, J. e Biron, D.

- (2010), 'Wolf Creek, Rurality and the Australian Gothic', *Continuum*, 24: 2, pp. 307-22.

Simpson, C.

- (2006), 'Antipodean Automobility and Crash: Treachery, Trespass and Transformation of the Open Road', *Australian Humanities Review*, 39-40 (Setembro), pp. 39-40.

Tranter, K.

- (2003), 'Mad Max: The Car and Australian Governance', *National Identities*, 5: 1, pp. 68-81.

CINECLUBE DE COMPOSTELA



ASOCIACIÓN

O Cineclub tenta ser unha asociación autoxestionada. Para iso, propoñemos unha aportación económica persoal de 5€/mes (3€ para estudantes e parados/as) cineclubedecompostela.wordpress.com facebook.com/cineclubedecompostela @cineclubedecompostela@gmail.com

PROXECCIONS

Todos os mércores ás 21:30 na Gentalha do Pichel (Santa Clara, 21. Santiago de Compostela) Entrada de balde | Bono-axuda: 1€

13 DE OUTUBRO

O LAMENTO DA EMPERATRIZ
(Die Klage der Kaiserin, Pina Bausch, República Federal Alemá / Francia, 1990, 106', VOG)

20 DE OUTUBRO

BELÍSIMA
(Bellissima, Luchino Visconti, Italia, 1951, 108', VOSG)

27 DE OUTUBRO

AUTOCINE SEN SAÍDA
(Dead End Drive-In, Brian Trenchard-Smith, Australia, 1986, 88', VOSG))