

**Милош Зарић**

*Докторант на Одељењу за етнологију и антропологију  
Филозофски факултет, Универзитет у Београду  
milos.zaric1@yahoo.com*

## **„Моћан” појединац-предузетник против „немоћних” корпорација: антрополошка анализа филма *Такер: човек и његов сан***

**Апстракт:** У овом чланку је представљена семантичка анализа дугометражног комерцијалног филма „Такер: човек и његов сан” (Tucker: The Man and His Dream, 1988), чији је режисер Френсис Форд Копола. Филм говори о животу Престона Такера (1903–1956), америчког иноватора и дизајнера аутомобила. Указано је на три базична парадигматска односа назначена у филму. Први кључан парадигматски однос, између појединца-предузетника и великих аутомобилских корпорација, повезан је с односом моћи између тих корпорација и америчке државе, другом кључном парадигматском релацијом. Ти односи проистичу из идеја и представа које се везују за феномен америчке аутомобилске цивилизације. Трећи кључан парадигматски однос државе према појединцу-предузетнику ишчитава се из контекста продукције анализираниог филма и повезује се с феноменом америчких националних митова. Циљ истраживања је да укаже на значења која филмска имагинација гради укрштањем идеја и представа које се везују за феномен америчке аутомобилске цивилизације с идејама и представама везаним за феномен америчких националних митова, као и да одговори на питање да ли се и у којој мери за ту врсту конструката може рећи да су „истинити”.

**Кључне речи:** Престон Такер, Хенри Форд, америчка аутомобилска цивилизација, мит, амерички сан, појединац-предузетник

*Корпорације не могу починити издају, бити стављене ван закона или екскомунициране – јер немају душу.*

Сер Едвард Коук

Увод

У овом чланку, који представља део једног обухватнијег истраживања о односу техничке иновативности и предузетништва, представљена је семантичка анализа дугометражног комерцијалног филма „Такер: човек и његов сан” (Tucker: The Man and His Dream), у режији Френсиса Форда

Кополе (Francis Ford Coppola), а који говори о животу Престона Такера (Preston Tucker), америчког иноватора и дизајнера аутомобила.<sup>1</sup> Прича о Престону Такеру може се, бар на први поглед, посматрати као филмска варијанта америчких прича о успеху (success stories).<sup>2</sup> Да се не ради о класичном примеру те врсте наратива, међутим, јасно је ако се узме у обзир да је у самом филму појам успеха амбивалентно семантички означен – акценат је стављен на моменат личног и моралног потврђивања главног јунака, док његов успех као предузетника и иноватора изостаје.<sup>3</sup>

Престон Такер је конструисао аутомобил који је, технички гледано, био далеко напреднији од других аутомобила које је америчка аутомобилска индустрија у том тренутку (у периоду који је уследио непосредно након Другог светског рата) имала да понуди. Америчка Влада, дејствовањем Комисије за хартије од вредности (SEC – U.S. Securities and Exchange Commission), онемогућила је Такеров предузетнички подухват, што је, судећи према филму којим се овде бавим, учињено по налогу „велике тројке” – „Форда” (Ford Motor Company), „Денерал Моторса” (General Motors) и „Крајслера”

<sup>1</sup> Припреме за снимање филма о Престону Такеру, који је првобитно требало да представља спој мјузикла и експерименталног филма, започеле су 1973. године, али се од тог пројекта одустало због финансијских разлога. Френсис Форд Копола (Francis Ford Coppola) се у другој половини осамдесетих година враћа том филму и тада успева да га заврши. Главна улога поверена је глумцу Џефу Бриџису (Jeff Bridges). <http://www.imdb.com/title/tt0096316/> (последњи пут приступљено 10.03.2018.)

<sup>2</sup> Појам приче о успеху везује се за амерички мит о успеху, који је, „у верзији мита о човеку који је ‘сам себе створио’ (‘self-made – man’), основ онога што се назива амерички сан“. Списак основне литературе о self made појединцима у америчком друштву в. у Kovačević 2007, 16. О основним типовима мита о успеху в. Kovačević 2007, 16–19.

<sup>3</sup> Иновативност постоји и без предузетништва али „правог” предузетништва нема без иновативности, судећи бар према дефиницији предузетништва коју је дао Јозеф Шумпетер (Joseph Schumpeter), који се сматра оцем модерне предузетничке теорије и творцем „предузетничког духа”. По Шумпетеру, предузетништво се у основи тиче чињења ствари које одступају од рутине и уиграног шаблона пословног деловања. Предузетници реализују „нове комбинације” (Шумпетеров израз за иновације), то јест комбинују расположиве материјале и снаге на нове, другачије начине. Та врста комбиновања може да поприми неки од следећих појавних облика: нови или унапређени постојећи производи и услуге, нови методи рада, нова тржишта, нови извори ресурса, нови модели организације рада (в. Šumpeter 2012, 75–77 и даље; о Шумпетеровој теорији предузетништва у најкраћим цртама в. нпр. Dragin 2011, 352–353). „Филмски” Престон Такер се у свом деловању ослања на ресурсе као што су „воља и акција” (упор. Šumpeter 2012, 149) али ипак не успева да се у пуној мери оствари као предузетник и иноватор; о томе зашто је тако биће речи у наставку текста.

(FCA US LLC).<sup>4</sup> Поједини догађаји који су приказани у филму представљају верну „реплику” стварних историјских догађаја, судећи бар према фотографијама приказаним током његове одјавне шпице; за неке друге догађаје, пак, познато је да представљају плод маште режисера филма.<sup>5</sup> Мања или већа одступања филмског текста у односу на „стварност” не доводе у питање тврдњу да је, у целости посматрано, филм снимљен према истинитим догађајима. Таква одступања се могу приписати уметничкој слободи режисера филма, његовој потреби да кроз филм, чија се радња одиграва у периоду америчке послератне историје, „провуче” неке од проблема који су били актуелни и друштвено релевантни у тренутку настанка филма, као и његовом личном односу према заоставштини Престона Такера.<sup>6</sup>

Међутим, прави предмет анализираног филма представљају игре равнотеже и неравнотеже које се граде око три базична парадигматска односа назначена у филмском тексту, па питање „истинитости” или „неистинитости” филмског наратива има смисла постављати једино уколико се они узму у обзир. Први кључан парадигматски однос јесте однос између појединца-предузетника и великих аутомобилских корпорација. Он је директно повезан с односом моћи између аутомобилских корпорација и државе, другим кључним парадигматским односом. Обе те релације проистичу из идеја и представа које се везују за феномен *америчке аутомобилске цивилизације*.<sup>7</sup> Однос државе према појединцу-предузетнику, трећи кључан

---

<sup>4</sup> Грађа за обликовање радње филма, који је најављен као „истинита прича о Престону Такеру”, сакупљана је кроз интервјуе с члановима Аутомобилског клуба Такер (The Tucker Automobile Club of America), као и кроз интервјуе с члановима Такерове породице; с тим у вези, занимљиво је напоменути да је Џон Такер (John Tucker), најмлађи син Престона Такера, изјавио да је Кополин филм, „ако се изузму неки детаљи, у потпуности веродостојан” (в. Lewis 1988; према: Walker 1989). Такође, један број података преузет је из биографије Престона Такера. В. Pearson 1960; <http://tuckerclub.org/> (10.03.2018.)

<sup>5</sup> Није неопходно, или бар не за потребе овог истраживања, набрајати догађаје приказане у филму који се подударају (или не подударају) с догађајима који су се догодили у стварности. Поменућу само да је Ејб Карац, који до самог краја филма представља неку врсту Такеровог „гласа разума”, био један од људи који су подигли тужбу против њега. На званичном сајту Аутомобилског клуба Такер стоји податак да су њих двојица, упркос томе, остали пријатељи. <http://tuckerclub.org/tucker-the-man-and-his-dream/>

<sup>6</sup> Копола у свом приватном власништву поседује једног *Такер Торпеда*. <http://winescountrygetaways.com/the-tucker-at-francis-ford-coppola> (11.03.2018.)

<sup>7</sup> Фасцинираност аутомобилима и заинтересованост за слушање прича о настанку познатих марки аутомобила и њиховим творцима присутне су и данас у САД-у, као што је била присутна и кроз читав двадесети век. Томе у прилог говори податак да је ТВ мрежа Хистори (The History Channel) 2017. године започела са

парадигматски однос, ишчитава се из контекста продукције анализираниог филма и повезује се са феноменом америчких националних митова. Циљ истраживања је да укаже на значења која филмска имагинација гради укрштањем идеја и представа које се везују за феномен америчке аутомобилске цивилизације, с идејама и представама везаним за феномен америчких националних митова, као и да одговори на питање да ли се и у којој мери за ту врсту конструката може рећи да су „истинити”.

У домаћој антропологији филма, као и у антропологији филма уопште, дугометражни комерцијални филм се посматра као део популарне културе, као медиј културалне комуникације, односно као део митологије савременог глобалног друштва и културе (в. Žikić 2010; 2012, Banić-Grubišić 2013).<sup>8</sup> У овом истраживању, како природа антрополошке интерпретације налаже, одговори на истраживачка питања траже се изван самог филма-као-текста, у кључним контекстима продукције његових значења (упор. Traube 1986, 275–276); наиме, у правном контексту (ради се о систему прецедентног права), као и у друштвеним и историјским контекстима његове радње и његове продукције.<sup>9</sup> Етнографија самог филмског наратива изнесена је у унеколико сведеном облику (упор. Kovačević 2015, 744; према: Kovačević,

---

приказивањем документарне серије под називом „Аутомобили који су створили Америку” (The Cars That Made America), која се бави америчком аутомобилском индустријом од времена њених почетака до данас (до овог тренутка емитована је само прва сезона серије, која се састоји из три епизоде). На значај аутомобилизма у Америци речито указује сам назив серијала, што је један од разлога због којих синтагму *америчка аутомобилска цивилизација* коју користим у овом истраживању, а коју преузимам од антрополога Ивана Ковачевића, сматрам сасвим подесном. О тумачењу урбаних легенди насталих у америчкој аутомобилској цивилизацији в. у: Kovačević 2009. В. такође: [www.history.com/shows/the-cars-that-made-america](http://www.history.com/shows/the-cars-that-made-america) (10.03.2018.)

<sup>8</sup> Више о антропологији филма, динамичној и плодној, иако и даље релативно младој и недовољно предметно исцрпљеној субдисциплини у оквиру домаће антропологије, поред горе наведеног, в. у Kovačević, Ilić (ur.) 2013; Kovačević, Ilić 2016.

<sup>9</sup> У свим прилазима текстуалне анализе свеобухватна анализа текста увек је сматрана утопијом; ради се о нечему што се може замислити али што у стварности није могуће постићи, па аутори који се баве том темом уводе појам *хоризонта анализе* (в. Omon i Mari 2007, 95–96). Жеља за свеобухватношћу анализе довела је, између осталог, и до развоја анализе филмских фрагмената (Omon i Mari 2007, 96–102). Иако се овде не бавим анализом филма-као-текста строго узевши, сматрам да је – без обзира на то који приступ и метод користили – анализу једног филма веома тешко (мада можда не и сасвим немогуће) до краја окончати. У анализи услова продукције филма, којом се овде нећу бавити, требало би размотрити Кополине личне разлоге због којих је снимио филм о Престону Такеру. С тим у вези в. нпр. текст Рите Кемпли (Rita Kempley) у листу The Washington Post од 12. 08. 1988.

Пиџ 2016, 220); она се своди на презентовање садржаја филма који је изнет у форми такозваног „етнографског презента”.

## Представљање садржаја филма

У послератном добу у Америци, као и у целом свету, аутомобили постају све траженији. Престон Такер, инжењер и предузетник из Детроита, машта о томе да направи „аутомобил будућности”, технички напредно и надарено безбедно возило ултра модерног и препознатљивог дизајна. Појава тог аутомобила на тржишту требало је да уздрма доминацију детроитске „велике тројке”, аутомобилских гиганата који су у предратном раздобљу суверено владали аутомобилском индустријом.<sup>10</sup> Такер се обраћа свом познанику Ејбу Карацу (Abe Karatz), финансијском консултанту, понудивши му да буде промотер његове будуће компаније. Карац испрва одбија сарадњу, сматрајући да су Такерове идеје неоствариве.

Након што је у новинама објављен чланак о „аутомобилу будућности”, на Такерову адресу пристиже 150 000 писама из читаве Америке.<sup>11</sup> „Такер Седан” (Tucker Sedan), познат и као „Такер 48” (Tucker 48) или – како га је сам Такер назвао – *Такер Торпедо* (Tucker Torpedo) замишљен је као возило с иновативним обликом каросерије, снажним авионским мотором смештеним у задњем делу возила, који је омогућавао постизање брзине од 220 км на час, као и бројним другим техничким иновацијама чија се основна намена огледа у повећању безбедности вожње (ради се о ветробранском стаклу које се не распрчава и при сударима излеће ван аутомобила, сигурносним појасевима, двоструким преносницима обртаја на точковима, покретним предњим браницима и фаровима итд). Карац се преомишља у погледу Такерових шанси за успех и одлучује да му се придружи, поверовавши да је он већ конструисао функционалан прототип свог аутомобила. У међувремену, Такер формира језгро своје будуће компаније. Алекс Тремулис (Alex Tremulis), стручњак на пољу аутомобилског инжењеринга, постаје шеф Одељења за дизајн, да би се послу потом прикључили и Такерова супруга Вера, његов син Престон Џуниор (Preston Junior) и механичар Еди. На Ка-

---

Текст је доступан на: [https://www.washingtonpost.com/wp-srv/style/longterm/movies/videos/tuckeramanandhisdreampgkempley\\_a09f9b.htm](https://www.washingtonpost.com/wp-srv/style/longterm/movies/videos/tuckeramanandhisdreampgkempley_a09f9b.htm). (10.03.2018.)

<sup>10</sup> За време Другог светског рата Такер је издржавао своју многочлану породицу израђујући митраљеске куполе борбених авиона. Конструисао је и једно војно оклопно возило које војска није прихватила јер се кретало брзином већом од дозвољене.

<sup>11</sup> У тим писмима налазила су се питања попут ових: где може да се купи нови аутомобил (у том тренутку је постојао само његов нацрт), да ли су новој аутомобилској компанији (која у том тренутку још увек није ни постојала) потребни продајци и сл

рацово запрепашћење посао главног инжењера компаније Такер поверава Јапанцу Џимију, свом пријатељу и дугогодишњем сараднику. Такер нерадо пристаје на Карацов предлог да се, у циљу подстицања поверења јавности у интегритет читавог пројекта, за председника управног одбора компаније Такер (Tucker Corporation) постави Роберт Бенингтон (Robert Bennington), бивши потпредседник „Форда”.

Такер представља свој „аутомобил будућности” пред Комисијом владине администрације за ратне набавке у Вашингтону (War Assets Administration), изневши притом оштре оптужбе на рачун „велике тројке”. Према његовом уверењу, велике аутомобилске корпорације мисле само на профит, а не тиче их се безбедност учесника у саобраћају. Такеру је уступљена на коришћење велика фабричка хала у Чикагу, простор у којем је претходно била смештена „Доцова” (Dodge) фабрика аутомобила, уз услов да његов сертификат о имовини буде оверен на износ не мањи од 15 милиона долара и да се у његовој фабрици аутомобила годишње произведе најмање 50 аутомобила. Тај износ Такер планира да прикупи продајом акција, верујући да ће инвеститори, једном када се увере у квалитете његовог аутомобила, уплаћивати новац за возила која тек треба да буду произведена.

Карац у међувремену сазнаје да „аутомобил будућности” и даље постоји само у Такеровој машти. Без обзира на то он пристаје да Такеру изда чек на 6000 долара, уз услов да прототип аутомобила буде завршен за 60 дана. Израда прототипа, поред тога што се одвија убрзаним темпом, праћена је бројним техничким,<sup>12</sup> као и политичко-административним потешкоћама, јер власт онемогућује компанији набавку неопходних сировина (глина, челик итд.). Да би решио тај проблем, Такер се обраћа сенатору Хомеру Фергусону (Homer S. Ferguson), председнику Комисије владине администрације за ратне набавке, који важи за једног од најмоћнијих људи у Вашингтону. Испоставља се, међутим, да он „ради” за „велику тројку”, те се Такеру на индиректан начин ставља до знања да је за њега најбоље да се повуче из аутомобилске индустрије. Упркос покушају сенатора Фергусона да „минира” читав пројекат, Такер и његова екипа успешно приводе крају послове око израде прототипа новог аутомобила.

<sup>12</sup> Такерова машта и креативност највише долазе до изражаја у тренуцима када он лежерно и готово без размишљања износи предлоге о томе како решити одређени технички или организациони проблем. Као илустрација може да послужи следећи дијалог између Такера и Џимија – Џими: „Клип током компресије има запремину три пута већу него код досадашњих породичних аутомобила. Потребан му је акумулатор од 24 волта за покретање а такав акумулатор не постоји.” Такер: „Колико волта има у овом?” Џими: „Шест.” Такер: „Искористимо два камионска акумулатора. Они имају по 12. То је 24.”



Након што је *Такер Торпедо* помпезно представљен јавности, Такер одлази на промотивно путовање по градовима Америке наилазећи на веома добар пријем код инвеститора.<sup>13</sup> Користећи се Такеровим одсуством, Бенингтон планира да замени авионски мотор „589”, који је Такер желео да смести у задњи део аутомобила, стандардним аутомобилским мотором који је требало да буде смештен у предњем делу возила. Он занемарује и техничке иновације намењене повећању безбедности вожње и планира да прилагоди дизајн аутомобила конвенционалној форми. Такер, са своје стране, планира да отпусти Бенингтона чим прода довољан број акција. Вера сазнаје да је Бенингтон удвостручио продајну цену аутомобила зато што је компанија принуђена да набавља челик по цени двоструко већој од оне коју плаћа „велика тројка”. Схвативши да Бенингтон преузима потпуну контролу над радом компаније, Такер прекида своју промотивну турнеју и враћа се у Чикаго. На састанку управног одбора компаније сазнаје да је, према уговору који је Карац потписао са Бенингтоном (не знајући притом све детаље тог уговора), овоме законским путем дата надлежност над свим пословима компаније. Такер се одлучно супротставља Бенингтону, не пристајући на услове које он поставља, након чега њих двојица улазе у судски спор.

Послушавши савет Хауарда Хјуза (Howard R. Hughes), Такер започиње сарадњу с фабриком „Мотори са ваздушним хлађењем” (Aircooled Motors) из Сиракузе. Одатле почиње да добавља челик и хеликоптерске моторе са ваздушним хлађењем израђене од алуминијума, које је за потребе производње аутомобила требало конвертовати на водено хлађење. За време тестирања *Такер Торпеда* долази до удеса из којег Еди излази готово неповређен; то је био знак да техничке иновације намењене повећању безбедности вожње функционишу према очекивањима. Након успешног тестирања аутомобила Такер и његови сарадници, не базирајући се на Бенингтонове претње, праве промотивни филм о *Такер Торпеду* припремајући се да започну његову производњу за тржиште. Међутим, након што је обавештен о успешном исходу тестирања *Такер Торпеда*, сенатор Фергусон покреће судски поступак против Престона Такера.

На радију је објављена вест да је Такер оптужен за мултимилионску превару. У оптужници стоји да је он од грађана Америке сакупио износ од 26 милиона долара за аутомобиле које није ни намеравао да произведе и да прототип његовог аутомобила не садржи најављене техничке иновације. Други део оптужбе је био тачан будући да је најављивани ниво иновација достигнут тек с аутомобилима који су произведени након прототипа. По налогу сенатора Фергусона, Комисија за хартије од вредности конфискује

---

<sup>13</sup> Аутомобил се рекламира под слоганом: „Купите Такер, немојте дозволити да вас будућност претекне”.

сва документа, писма и књиговодствене рачуне Компаније Такер. Чланови управног одбора компаније, на челу са Бенингтоном, колективно подносе оставку након чега компанија званично престаје са радом. Међутим, Такеру и његовим сарадницима још увек се пружа шанса да произведу 50 аутомобила пре истека уговореног рока од годину дана (у року од две недеље требало је начинити још три аутомобила). Управо у тренутку кад они одлучују да крену у још једну „битку с временом”, Карац јавља да Такера испред куће и испред полицијске станице чекају полиција, тв-екипа као и велики број фотографа и новинара спремних да направе прилог о његовом хапшењу. Такер се „предаје” полицији након спектакуларне аутомобилске трке улицама града. Он без тешкоћа успева да измакне потери демонстрирајући на тај начин брзину *Такер Торпеда* и његове техничке могућности.

Престон Такер је оптужен по 25 тачака за превару америчке јавности, по 5 тачака за прекршаје у вези емисије хартија од вредности (акција), по једној тачки због завере у вези с преваром. Прете му максимална казна од 155 година затвора и новчана казна у износу од 60 000 долара. Поткрепљујући своју аргументацију фалсификованим подацима из пословних књига компаније, тужилац, кога је ангажовао сенатор Фергусон, оптужује Такера да је по личном нахођењу преусмеравао новац који припада власницима акција. Такерови сарадници у међувремену окончавају послове око израде преосталих аутомобила; након тога, у непосредној близини суднице бива паркирано 50 нових *Такер Торпеда*. Специјална комисија, формирана по налогу сенатора Фергусона, издаје наредбу администрацији за ратне набавке да Компанија Такер мора бити избачена из фабричког простора који јој је додељен непуних годину дана пре тога.

Такер тражи дозволу да се лично обрати суду пре доношења коначне пресуде. Суштина оптужби које се износе против њега је у томе да је он наводно хтео да превари грађане Америке, да је хтео да им узме новац за аутомобиле које није ни намеравао да направи. Такер позива чланове пороте да се сами увере у то да је испред суднице паркирано 50 нових *Такер Торпеда*, што доказује да је наречена оптужба сасвим неоснована. Судија не одобрава тај предлог и издаје налог да се Такер ухапси, на шта један од чланова пороте протестује захтевајући да се оптуженом дозволи да заврши своје обраћање суду. У говору који је потом одржао Такер, између осталог, каже и следеће: „Ако бирократији, у чијем је интересу да очува устаљени поредак, дозволимо да спутава предузетнике, тако да они не могу да остваре своје идеје и снове, тиме затварамо врата прогресу и саботирамо све оно за шта смо се као нација борили. (...) Ако Америка настави да води такву политику, они које данас сматрамо непријатељима (мисли се на Јапан – М. З.) у будућности ће преузети титулу водећег произвођача аутомобила у свету.” Престон Такер је ослобођен оптужби да је намеравао да превари



акционаре у његовој компанији и да је желео да обмане грађане Америке. При изласку из суднице чланови пороте испробавају *Taker Torpedo* аутомобиле. Карац изражава жаљење због тога што ти аутомобили неће моћи да буду произвођени за тржиште, на шта Такер каже следеће: „То је само машина, Ејб. Оно што је заиста важно, то су идеје... и снови.”

Поворка од 50 нових *Taker Torpedo* аутомобила тријумфално пролази улицама Детроита. Окружен члановима своје породице и својим сарадницима Такер износи план о започињању новог посла; овог пута, ради се о иновацијама у сфери производње фрижидера. Током одјавне шпице, која у визуелном смислу представља саставни део филма, приказују се црно-беле фотографије „правог” Престона Такера, који је умро од рака шест година након суђења приказаног у филму. Од укупно 50 *Taker Torpeda*, колико их је произведено у његовој фабрици аутомобила, 46 возила су и данас у возном стању. Бројне техничке иновације које је Престон Такер намеравао да уведе у аутомобилску индустрију поступно су прихваћене у Детроиту. Временом су постале незаменљив део аутомобилске индустрије.

### „Велика тројка” против Престона Такера – мит и / или истина?

У веку после Грађанског рата у Америци готово да није било ниједног великог открића које није постало поприште адвокатске борбе. Многе правне битке, како у аутомобилској индустрији тако и ван ње, водиле су се око патената, док су се питања закона о патентима нужно мешала с техничким питањима уговора, корпорацијског права, опорезивања, као и с разним правима и дужностима обичајног закона (в. Borstin 2005, 67). Као пример се може навести „судски рат” који је Хенри Форд (Henry Ford), оснивач компаније „Форд”, која је један од чланова „велике тројке”, водио против Џорџа Болдвина Селдена (George Baldwin Selden), аутомобилског магната који је, захваљујући свом техничком знању и добром познавању америчког правног система, био на челу производње аутомобила у раном периоду, док је ова индустрија још била у повоју. Селден је на основу права које је имао на патент аутомобилског путничког мотора примао хонорар за готово сваки аутомобил произведен у САД-у. Форд, у то време почетник у аутомобилској индустрији, томе се одлучно супротставио, па је Селденова група 1903. године покренула против њега парницу због кршења права на коришћење патента. Амерички апелациони суд је, после осам година, донео пресуду да Селденов патент *јесте* важећи, али да Форд *није* прекршио патент. Селденов патент покривао је само аутомобиле који су се заснивали на Брајтоновом (George Brighton) двотактном мотору, док су Фордови ау-

томобили (као и готово сви други аутомобили који су се производили у то време), користили суштински другачији Отов (Nikolas August Otto) четворотактни мотор (Borstin 2005, 67–69).

Судски процес који је 1949. године вођен против Престона Такера, човека који је кроз сукоб са „великом тројком” из Детроита покушао да уђе на „велика врата” у америчку аутомобилску индустрију, као и поменут случај спора између Форда и Селдена, само су неки од бројних примера судских процеса вођених у америчкој аутомобилској цивилизацији. У поређењу са спором између Форда и Селдена, „случају Такер” није посвећивана пажња у медијима у тако дугом временском интервалу (упор. Borstin 2005, 70), али се, у периоду од око две године, колико је био актуелан, он налазио у жижи интересовања јавности. Захваљујући атрактивном изгледу свог аутомобила, као и због свог ецентричног наступа, Такер је успео да се пробије у медијима и да на тржишту акција подигне за оно време невероватних 26 милиона долара.<sup>14</sup> То свакако није могло да остане непримећено од стране компанија из „велике тројке”. У олигополистичким индустријама, каква је (била) аутомобилска индустрија у САД-у, мали број субјеката дели високе профите, те се у филму полази од претпоставке да је, када се ради о „случају Такер”, међу компанијама из „велике тројке” постојала нека врста *тајног договора у олигополу* (в. Рурчић и Фрајман 2013).

Занимљиво је, међутим, да не постоје никакви стварни докази за тврдњу да је „велика тројка” онемогућила Такеров предузетнички подухват, нити је познато како су велике аутомобилске компаније реаговале на „изазов” који им је он упутио. То ауторе попут Клер Мекшејн и Мелвина Баргера наводи да закључе да су те компаније, које су по природи ствари ипак највише заокупљене својим међусобним ривалством, на покушај да се изгради аутомобилски бизнис путем продаје акција за аутомобиле који тек треба да буду произведени гледале као на један крајње спекулативан, високоризичан предузетнички подухват, који не може да доведе у питање њи-

<sup>14</sup> Када се узме у обзир да је у новинским чланцима писало, између осталог, и да „постоји на хиљаде људи који у Такеру виде генија, Давида аутомобилске индустрије који ће срушити детроитске Голијате” (према: Barger 1989, 4), постаје јасније како је Такер успео да сакупи тако велику суму новца. До Другог светског рата, као и у једном не тако кратком периоду након њега, свему што пише у дневној штампи готово се безусловно веровало. На моћ тог медија указује се у сцени филма у којој глас наратора саопштава да је на Такерову адресу, након што је његов чланак о „аутомобилу будућности” објављен у аутомобилском магазину, пристигло чак 150 000 писама из читаве Америке. Иако је податак о броју приспелих писама највероватније претеран, сасвим је евидентно да је Такер успео да сакупи износ од 26 милиона долара! (Данас је Амерички БДП у реалном износу десет пута већи него 1948. године, па се ондашњих 26 милиона долара може упоредити са данашњих 260 милиона долара.)

хов статус и њихово пословање.<sup>15</sup> Да би се постигао успех у аутомобилској индустрији и да би се у њој опстало на дуже стазе потребно је успоставити систем пословања који, поред техничког и дизајнерског дела приче, укључује и организовање масовне производње аутомобила и стварање услова за њихов маркетинг и сервисирање. Шансе да би један „новајлија” попут Такера успео за кратко време да изгради један такав систем пословања, који би уз то још могао и да угрози интересе „велике тројке”, готово да су биле равне нули.<sup>16</sup> Посебно је питање да ли су техничке иновације које је Престон Такер планирао да уведе у аутомобилску индустрију заиста биле „револуционарне”,<sup>17</sup> и да ли је он испунио обећања давана у кампањи промоције *Takep Topneda*. Другим речима, како поменути аутори верују, Такеру није ни била потребна „туђа помоћ” да би „минирао” сопствени бизнис, да би угасио компанију која од самог свог старта није имала велике шансе да опстане (в. Barger 1989, McShane 1989).<sup>18</sup>

<sup>15</sup> У предузетничкој литератури предузетници су обично портретисани као особе које се радо упуштају у ризикантне активности, као „авантуристи“ који су у сваком тренутку спремни да све „ставе на коцку” (Morris 1998, 4). Према мишљењу Мајкла Мориса, термин „срачунато ризиковање“ је најадекватнији да опише о којој врсти ризика се ту ради, заправо. Ризик се сматра срачунатим уколико су предузети значајни напори да се процене вероватноћа и степен интензитета кључних фактора ризика и уколико се, кроз добро планирање и одлучивање, учини све што је неопходно да би се избегли идентификовани фактори ризика (Morris 1998, 78-79). Горе изнесена процена, како се чини, базира се на претпоставци да се Такер у свом предузетничком подухвату није руководио принципом „срачунатог ризика”.

<sup>16</sup> Клер Мекшејн наводи готово невероватан податак да је од укупно 3000 предузетничких подухвата усмерених на покретање аутомобилског бизниса, у периоду који је уследио након Другог светског рата, само неколицина њих успела да опстане (McShane 1989, 66). Чак и ако је тако, међутим, треба имати у виду да се Такеров предузетнички подухват по много чему издвајао од других сличних подухвата (због изгледа Такеровог аутомобила, због велике помпе и сензационализма који су једно време пратили његове наступе и сл.).

<sup>17</sup> Неколико година пре Компаније Такер, Компанија Форд је такође експериментисала с увођењем иновативних техничких решења усмерених на повећање безбедности возње (та врста иницијативе показала се као непрофитабилна). Осим тога, готово у исто време када је то учинила и Компанија Такер, Ци-Ем је избацио на тржиште одређени број иновативних техничких решења од којих су нека и данас у употреби. В. текст Брука Јетса (Brook Yates) у листу *The Washington post* од 11.09.1988. Текст је доступан на: [https://www.washingtonpost.com/archive/lifestyle/magazine/1988/09/11/hollywood-gets-it-wrong-again/b9c10de0-284f-48d6-85a0-11f09асаа464/?utm\\_term=.52e2670a0882](https://www.washingtonpost.com/archive/lifestyle/magazine/1988/09/11/hollywood-gets-it-wrong-again/b9c10de0-284f-48d6-85a0-11f09асаа464/?utm_term=.52e2670a0882) (11.03.2018.)

<sup>18</sup> Компаније Такер је била основана према тада важећим законским прописима и нормама. Делови њеног власништва, који су се базирали на вредности

Уколико се прихвати претпоставка да је међу компанијама из „велике тројке” постојала нека врста тајног договора у олигополу, да су оне заједничким снагама радиле на томе да девастирају предузетнички подухват Престона Такера, анализирани филм се може посматрати као мање-више веродостојан приказ суштински истините (иако незваничне) верзије једног контроверзног догађаја из историје америчке аутомобилске цивилизације. С друге стране, уколико се та претпоставка одбаци, аутору који се бави том темом преостаје само да, надовезујући се на претходно изнесена становишта, упути критике на рачун режисера филма због типично „холивудског претеривања” у начину представљања догађаја о којем се говори у филму.<sup>19</sup> Са сигурношћу се не може тврдити ни једно ни друго, нити је уобичајено да се у антрополошким истраживањима утврђује колики је степен фактицитета садржан у одређеном наративу; неоспорно је само то да се прича о „завери” „велике тројке” против Престона Такера везује за језгро једног конкретног историјског догађаја. Ако се узме у обзир да се на „мит” и „стварност” (историју) не гледа (или бар не у већини антрополошких истраживања) као на две међусобно супротстављене категорије, сматрам да је ту причу најупутније посматрати као *један од митова америчке аутомобилске цивилизације*.<sup>20</sup> Када се посматра у тој перспективи, наратив, чија је филмска интерпретација овде узета у разматрање, *јесте истинит* у том смислу што се путем њега преносе неке „истине” о природи друштвене заједнице у којој је он генерисан, што не искључује и могућност његове истинитости у смислу фактицитета. Где, дакле, треба потражити „изворе” мита о сукобу између Престона Такера и „велике тројке” и каква значења и поруке он садржи?

---

аутомобила чија је масовну производњу тек требало да се покрене, могли су се у виду акција понудити хиљадама ситних улагача. Пошто је компанија угашена, акционари (деоничари власништва) остали су и без новца и без аутомобила. На суду је доказано да Престон Такер није намеравао да превари акционаре у својој компанији (заиста је желео да с новцем који је подигао на тржишту акција покрене масовну производњу аутомобила, како се чини). Међутим, након суђења Такеру његова компанија није могла да настави с радом, не само зато што је од стране Владе дат налог да се она затвори, већ и због тога што су, због тужби поднесених против компаније, инвеститори изгубили поверење у читав тај пројекат.

<sup>19</sup> В. текст Брука Јетса (Brook Yates); исти извор са интернета.

<sup>20</sup> Како износи израелски писац и политичар Јизар Смилански (Yizhar Smilansky), „мит није ништа мање истинит од повјестни, него накнадна, друкчија истина, истина која супстоји с истином; не објективна људска истина, него истина која напредује спрам историјске истине” (наведено у: Tzahor 1995, 61). О бројним другим схватањима појма *мит* в. у: Nedeljković 2007, 37–45. Такође консултовати: Antonijević 2007.

Правни оквир у ком се одиграло суђење Престону Такеру јесте англо-саксонски правни систем (Common Law или систем прецедентног права), у ком се „уместо система закона које доноси законодавац, односно у модерним друштвима парламент, извор права налази у целокупном фонду раније донесених судских одлука, почевши од прве записане одлуке коју је неки судија донео у неком конкретном случају” (Kovačević 2009, 65). Сагласно томе, Такеров случај се може посматрати као својеврстан „продужетак” бројних ранијих, мање-више сличних и мање или више познатих „аутомобилских судских спорова”, међу које спада и поменути, међу бројним другим сличним судским процесима вероватно најпознатији спор између Форда и Селдена. Ако неструктурираност и прецедентност права представља подлогу за градњу литерарно-драмских предлогака, како Ковачевић наводи (Kovačević 2009, 65–67), онда она може послужити и као основ за митологизацију историјских наратива који се баве неким судским процесом који се одиграо у том правном контексту. Стога не треба да чуди што је прича о томе да је „велика тројка” девастирала Такеров предузетнички подухват почела да се преноси, системом „од уста до уста”, још у време док је Такер био жив (упор. Barger 1989, 6).

„‘Common Law’ онемогућује ‘обичног’ грађанина да се упушта у праву правних ствари јер не поседује ни делић за то потребних информација”, како Ковачевић такође наводи (Kovačević 2009, 67). Чини се, међутим да је, бар када се ради о судским споровима везаним за америчку аутомобилску цивилизацију, сваки иоле „писмен” Американац упознат бар са једним делом те врсте „градива”. Ако се узме у обзир да „митско настаје у преплету медијских прича и фолклорне маште” (в. Kovačević 2001, 8), закључује се да је „народ”, ослањајући се на медијски преношено „знање” о различитим, условно речено сличним случајевима у историји америчког правосуђа, искомбиновао („bricolage”) неке од елемената из ранијих судских спорова с елементима Такеровог случаја, па се дошло до „логичног” закључка да иза свега што се догодило Престону Такеру стоји „велика тројка”. *Прича* у којој се то схватање износи и преноси, а не неки историјски валидни факти, послужила је као основ за обликовање радње филма који је овде узет у разматрање.

Међутим, да би се додатно осветлило порекло и значење тог наратива, као и да би се изнели „докази” о његовој „истинитости”, није довољно ослонити се само на претпоставку да већина Американаца има бар елементарно знање о судским споровима вођеним у америчкој аутомобилској цивилизацији. Други кључан елемент / релација филмског наратива указује на то да је потребно обратити пажњу и на однос између аутомобилских корпорација и државне политике, што прича о томе да је „велика тројка” девастирала Такеров предузетнички подухват пружа унеколико повишен степен веродостојности.

## Велике аутомобилске корпорације као носиоци политичке моћи у САД-у

Почетком треће деценије 20. века новонастала култура изобиља почела је све интензивније да се прожима с оном старијом, производно-капиталистичком културом (која је често називана пуританско-републиканском културом), а један од најзначајнијих агенаса те промене био је Хенри Форд.<sup>21</sup> Поред тога што је направио револуцију у производњи аутомобила тиме што ју је учинио масовном (Форд није измислио монтажну траку али је био међу првима у свету који су је увели у производњу), он је направио и једну културну револуцију, те не треба да чуди што је био поздрављен као водећи прогресивац свог времена.<sup>22</sup> Веровало се, наиме, да би оно што је Форд тако бриљантно учинио у индустрији могло да се учини, с исто тако бриљантним резултатима, и на ширет плану друштва у целини, па се у једном тренутку (1924. године) на њега рачунало као на могућег прогресивистичког кандидата на изборима за председника Америке. „Фордизам”, масовна производња приступачних производа у комбинацији с високим платама радника, који се може разумети тек када се узме у обзир да је Хенри Форд имао две „опсесије” – механичку перфекцију и „обичног човека” (Sasman 1985, 221), до 1920их година (а и касније) био је практично изједначаван са појмом „американизма”.<sup>23</sup> Поред разлога наведених у претходном одељку рада, Хенрија Форда – чији се лик и дело морају посматрати

<sup>21</sup> Форд је још 1907. године дао изјаву којом је „уоквирио” нову, потрошачку визију света: „Направићу аутомобил за масе. Биће довољно велики за породицу, и довољно мали да се појединац може њиме користити и бринути се о њему. Биће конструисан од најбољих материјала, а изградиће га најбољи мајстори, по најједноставнијим нацртима које модерна техника може да понуди. Он ће бити тако јефтин да ће свако ко ради за плату моћи да га купи и да са породицом ужива у *лепотатама и задовољствима времена проведеног у пространствима Божје креације.*” (наведено у: Sasman 1985, 225; курсив мој). У овој Фордовој изјави комбинују се оба горе поменута културна обрасца („нова” идеја задовољства помаља се у свету којим је до тада владала протестантска етика), што самом Форду даје један готово митски ореол посредника између „два света”.

<sup>22</sup> „Форд није изумео ни аутомобил, ни нове, значајне конструкционе детаље. Међутим, он је постојећи изум, од играчке богатих, претворио у потребу сваке породице. Узео је технолошку иновацију и од ње створио посебан облик културе.” (Sasman 1985, 391).

<sup>23</sup> О огромном утицају који су Фордове идеје имале на америчко друштво говори и податак да је он имао сопствену школу као и сопствено „Одељење за друштвена питања”. Обе те институције биле су посвећене стварању морално и друштвено одговорних појединаца, људи способних да се прилагоде захтевима новог технолошког поретка (в. Sasman 1985, 167).



како у контексту развоја индустрије, тако и у контексту америчке „високе политике” – помињем и из тог разлога што у овом истраживању Компанију Форд треба унеколико издвојити од осталих чланова „велике тројке”.

У филму се експлицитно и на више места износи да „велика тројка”, „ради Такеру о глави”, али се на „конкретно присуство” великих аутомобилских корпорација (конкретно „Форд-а”) указује више имплицитно – кроз лик Роберта Бенингтона. Тај филмски лик настао је *комбиновањем карактеристика две стварне личности*, наиме, Фреда Рокелмана (Fred Rockelman) и Херија Аубрија Тулмина Млађег (Harry Aubrey Toulmin Junior).<sup>24</sup> Дволичном Бенингтону је свакако у интересу да *Такер Торпедо* изађе на тржиште, али управо он представља главног кочничара у том процесу, јер *о томе шта је у најбољем интересу Компаније Такер он размишља као неко ко ради за Компанију Форд*.<sup>25</sup> Као каква епифанија самог Хенрија Форда, али без његове снаге и харизме, представљајући неку врсту његовог искривљеног лика у огледалу, Бенингтон се енергично *супротставља увођењу техничких иновација* у аутомобилску индустрију.<sup>26</sup> Заправо, у филму се полази од претпоставке да је, након одласка свог оснивача, Компаније Форд

---

<sup>24</sup> Пре него што се запослио у Компанији Такер Рокелман је био запослен у „Форду” (нигде се не каже да је био и потпредседник „Форда”). Због искустава која су у „Форду” имали са том врстом иновација, Рокелман није делио Такеров ентузијазам у погледу увођења техничких иновација намењених повећању безбедности вожње (што не значи да је саботирао рад Компаније Такер на начин како је то приказано у филму). Хенри Аубри Тулмин Млађи је био председник управног одбора Компаније Такер. Филмски лик Бенингтона од њега преузима темперамент и позицију, док од Рокелмана преузима став у погледу увођења техничких иновација. О томе, осим на страници Аутомобилског клуба Такер, в. и у поменутом тексту Брука Јетса објављеном у листу *The Washington Post* од 11.09.1988. <https://tuckerclub.org/tucker-the-man-and-his-dream/> (10.03.2018.)

<sup>25</sup> У једној сцени филма Бенингтон подсећа Такера на његову незавидну позицију рекавши му да „мали чамци не могу далеко да стигну”. Такер одговара да „чамци на весла праве велику буку и не могу далеко да стигну”, чиме се жели указати на *техничку превазиђеност Фордових аутомобила*.

<sup>26</sup> Појам *иновативности* не треба бркати са појмом *патентне активности* јер патенти представљају регистроване иновације. Хенри Форд је и сам био иноватор и залагао се за то да иновирани производи буду свима доступни, а не само богатима. С друге стране, био је поборник става да су патенти у суштини неморални јер намећу високе цене производа, што се коси с начелом да производи треба да буду доступни свима. Патенти представљају форму монопола. Зато је, када се кандидовао за амерички Сенат 1918. године, Форд објавио да намерава да укине све законе о патентима (упор. Borstin 2005, 69–70). Као искривљен лик у огледалу у односу на „правог” Форда, који се залагао за укидање патената, „филмски” Бенингтон се супротставља увођењу иновација.

прошла свој зенит и кренула силазном путањом, у правцу успостављања монопола / олигопола на аутомобилском тржишту.<sup>27</sup>

Лик сенатора Хомера Фергусона, с друге стране, изграђен је по узору на (једну) стварну личност, истоименог политичара који је био умешан у судски процес који је вођен против Престона Такера (не постоје докази да је он „радио” за „велику тројку”). „Филмски” сенатор Фергусон, који све чини како би извео Такера пред суд, налази се у подређеном положају у односу на „велику тројку”, чиме се одашиље јасна порука о природи односа моћи између великих аутомобилских корпорација и државе. Бенингтон (као представник америчке аутомобилске индустрије) и Фергусон (као представник америчке Владе) не раде у кооперацији у циљу девастирања Компаније Такер. Међутим, имплицитно се указује на то да међу њима постоји повезаност, јер се у констелацији односа приказаних у филму њих двојица налазе на једној страни, док је Такер на другој страни *потпуно сам*.<sup>28</sup> Зашто је, дакле, однос између аутомобилске индустрије и државне власти у САД-у приказан на такав начин? Да ли је амерички политички систем, који свакако штити интересе великих корпорација, заиста (био) недобронамеран према појединцима-предузетницима, или све то представља само плод маште режисера филма?

У књизи под називом „Корпоративна моћ, америчка демократија и аутомобилска индустрија” (*Corporate Power, American Democracy, and the Automobile Industry*) (2000), јединој (бар према мом увиду) студији која се бави искључиво том темом, говори се о природи и врсти иструмената моћи које велике аутомобилске корпорације користе да би утицале на државу, као и о структурним и историјским условима који омогућавају ту врсту утицаја. Аутор те студије, политиколог Стен Лугер (Stan Luger), издваја неколико различитих образаца у односима моћи између гигантских аутомобилских корпорација и државне политике у САД-у. Сагласно томе, издвојена су четири периода у којима су ти обрасци били актуализовани.

<sup>27</sup> „Стари” Форд је умро 1947. године, дакле, две године пре догађаја о којима се говори у филму.

<sup>28</sup> После Грађанског рата корпорација је постала уобичајена пословна јединица у Сједињеним државама и то не само за велика предузећа. Корпорације су, правно и законски гледано, поседовале бројне предности у односу на појединачне предузетнике. Предузетничке форме пословања теже ка томе да постану корпоративне, па се сваки *успешан предузетнички подухват*, пре или касније, трансформише у мању или већу корпорацију. У филму Такера углавном видимо окруженог члановима његове породице као и „шачицом” пријатеља и сарадника, па о њему у овом раду говорим као о појединцу-предузетнику. Напомињем, међутим, да је у Одељењу за дизајн Компаније Такер – да наведем само то као пример – поред шефа тог одељења – Алекса Тремулиса, било запослено још око 300 људи.

Први период на који Лугер указује трајао је од краја 19. века, дакле, од времена зачетака аутомобилске индустрије у САД-у, па све до средине шездесетих година 20. века. Он је означен као *период аутомобилске корпорацијске хегемоније над државном политиком*. Либерална демократија подразумева постојање политичког система базираног на идеји формално-правне једнакости свих грађана и економског система који се заснива на неједнаким могућностима у приступу економским ресурсима. Друштвени актери који поседују економску моћ, а међу њих свакако спадају велике аутомобилске корпорације, ту врсту моћи неретко транспонују у политичку моћ. У назначеном периоду – који обухвата период у ком је „прави” Престон Такер покушао да се избори за своје место у америчкој аутомобилској индустрији – велике аутомобилске корпорације користиле су своје економске ресурсе и људске потенцијале, између осталог, и у циљу одлагања доношења „Закона о безбедности саобраћаја и моторних возила” (National Traffic and Motor Vehicle Safety Act). Тај Закон, односно његово доношење, „преместило” би аутомобил из света колективних идеја и представа повезаних са културом изобиља (идеали те културе наглашавали су задовољство, личну сатисфакцију и игру) у један сасвим другачији свет, свет „натопљен” страхом од опасности које вребају учеснике у саобраћају, а то би се свакако негативно одразило на пословање аутомобилских корпорација. Коначним ступањем на снагу Закона (1966) Влада је дошла у позицију да може да доноси разне подзаконске акте и правне одредбе које је аутомобилска индустрија била у обавези да поштује. Тиме је окончан први период који је, по Лугеру, битан за разумевање односа између америчке Владе и аутомобилских гиганата (в. Luger 2000, 14).<sup>29</sup>

Када се узме у обзир оно што је претходно речено постаје јасно зашто „филмски” Престон Такер инсистира на увођењу техничких иновација чија се *основна намена* огледа у повећању безбедности вожње, као и на томе да су „чланови” „велике тројке” неморални јер размишљају само о профиту.<sup>30</sup> Кополина филмска имагинација, чини се, у Престону Текеру препознаје једног од друштвених актера који су допринели установљењу поменутог Закона. Поред тога, када се мит о сукобу између Престона Такера и „велике

<sup>29</sup> Видети текст написан поводом педесетогодишњице од доношења Закона, у ком се износи да је он (Закон) спасао на милионе људских живота. [https://www.huffingtonpost.com/ralph-nader/federal-regulation-saves\\_b\\_11940904.html](https://www.huffingtonpost.com/ralph-nader/federal-regulation-saves_b_11940904.html) (11.03.2018.)

<sup>30</sup> Не може се рећи да се Хенри Форд у свом пословању руководио искључиво логиком профита (упор. Sasman 1985, 229 и даље). Оптужба да Компанија Форд није била заинтересована за техничке иновације намењене повећању безбедности вожње, због страха од губљења профита, неоснована је оптужба или се, пак, она односи на пословање Компаније Форд након смрти Хенрија Форда (уколико је у питању ово друго, потребно је урадити засебно истраживање да би се установило да ли је заиста тако било).

тројке” сагледа у контексту у ком је настао, у периоду којег, по мишљењу Лугера, карактерише образац аутомобилске корпорацијске хегемоније над државном политиком, постаје јасно зашто је Копола свој филм најавио као „истиниту причу о Престону Такеру”. Чак и ако је претпоставка да Престон Такер није могао да омета послове „велике тројке” тачна, то не значи да га они – да им он којим случајем јесте био на сметњи – не би уклонили из арене америчке аутомобилске индустрије. И у томе би се наишло на безрезервну подршку државе, како се чини. У свом односу спрам великих аутомобилских корпорација, америчка Влада се у назначеном периоду налазила у истој оној позицији у којој се и „филмски” (да ли и онај „стварни”?) сенатор Фергусон налазио када је чуо „глас с друге стране телефонске жице”, глас ком се може рећи само: „Да, господине”!<sup>31</sup>

По мишљењу Лугера, други значајан период у односима између аутомобилске индустрије и државне политике трајао је од 1967. до 1978. године и био је обележен компромисима и „ценкањем” на релацији између аутомобилских „моћника” и Владе. Иако је у том периоду држава контролисала већину послова аутомобилске индустрије, њени кључни актери су и даље били у позицији да, зависно од сопствених потреба, одложе или модификују увођење нових стандарда (в. Luger 2000, 14). Анализирани филм снимљен је 1988. године, па је посебну пажњу потребно усмерити на наредни период у односима између аутомобилске индустрије и америчке Владе који је, како Лугер наводи, био заступљен од 1979. до 1988. године.

У том периоду, трећем по реду према Лугеровој периодизацији, аутомобилски „моћници” поново долазе у позицију да могу директно или индиректно да управљају јавним политикама, јер су доносиоци одлука били приморани да изађу у сусрет потребама аутомобилске индустрије у време кад је она пролазила кроз „кризу”. Наиме, крајем седамдесетих и почетком осамдесетих година 20. века Јапан преузима од САД-а титулу водећег светског произвођача у аутомобилској индустрији.<sup>32</sup> У свом завршном обраћању суду, у тренутку који представља структурни и драмски врхунац филма, Престон Такер велича слободно предузетништво и „предвиђа” да ће Јапаници у будућности преузети од Американаца титулу водећег светског произвођача аутомобила.<sup>33</sup> Тиме се директно реферира на проблем који је

<sup>31</sup> Када се узме у обзир оно што је речено у овом као и у претходном одељку овог рада постаје јасно зашто Такер у једној сцени филма (у разговору са својим сином Престоном Џуниором) изјављује да су „две најбедније професије којима човек може да се бави адвокатура и политика”!

<sup>32</sup> В. кратак и веома информативан текст на ту тему доступан на: <http://asia-conference-bg.com/reasons-for-the-success-of-japans-automotive-industry-during-the-80s-and-90s-of-the-20th-century/> (11.03.2018.)

<sup>33</sup> У стварној ситуацији суђења, излагање налик Такеровом говору у филму изнео је судија Волтер Лабеј (Walter J. LaBuy). Занимљиво је да „филмски“ Лабеј,

био друштвено релевантан и актуелан у време снимања филма (трећи назначени период), а не у време кад се дешавао стваран судски процес (први назначени период). Као што је то био случај и у првом обрасцу / периоду на који указује Лугер, аутомобилска индустрија је и у склопу трећег карактеристичног обрасца / односа с америчком Владом могла да „кроји” јавне политике према својим сопственим потребама, иако више није поседовала кредибилитет као у време када су њоме управљали „стари” Форд и други очеви-оснивачи аутомобилизма у Америци.<sup>34</sup>

Дакле, у периоду о ком је реч аутомобилске корпорације су поново добиле велику политичку моћ, али је постојала реална опасност да оне изгубе своју економску моћ, то јест да банкротирају због иностране конкуренције. Велике аутомобилске корпорације запошљавају на десетине хиљада људи и имају приходе у милијардама долара на које плаћају порезе. Незапосленост која би уследила као последица њиховог евентуалног банкрота, у комбинацији с губитком пореских прихода, за државу би била равна катастрофи. Ако се то узме у обзир, и ако се судски процес приказан у филму схвати као *означилац*, поставља се питање шта чини садржај *означеног*, односно ко или шта се налази на мети оптужби које тај судски процес покреће? Другим речима, ко је ту оптужен и због чега? На денотативном нивоу, тај оптужени је Престон Такер за кога је, међутим, доказано да је (био) недужан (поверовало се да му није била намера да обмањује грађане Америке). На конотативном нивоу „оптужена” је „велика тројка”, како због своје претпостављене кривице у „случају Такер”, тако и због своје евидентне кривице у осамдесетим годинама 20. века када је – због ступања Јапана на трон светске аутомобилске индустрије – поверење грађана Америке у моћ сопствене националне аутомобилске индустрије било пољуљано до темеља. С друге стране, судећи по Такеровом, некако „успутном” помињању и данас контроверзног догађаја којим је окончан Други светски рат (бацање атомских бомби на Хирошиму и Нагасаки), чини се да је, у контексту продукције филма, код америчког народа постојала извесна амбивалентност у схватању америчко-јапанских политичких и економских односа. Другим речима, чини се да Такер – ни онај „стварни” ни онај „филмски”, него Такер-као-представник-америчког-народа – Јапану „пружа руку пријатељства” с помешаним осећањима дивљења и кајања.<sup>35</sup>

---

који није ни мало благонаклон према Такеру за време суђења, након доношења пресуде показује задовољство због тога што је Такер ослобођен оптужби.

<sup>34</sup> Међу неколицином људи, које у свом говору наводи као своје животне узоре, Такер помиње и – Хенрија Форда.

<sup>35</sup> Филмски моменат Такеровог пријатељства са Димијем, главним инжењером у његовој компанији, веома је индикативан и то због више разлога. ФБИ је још 1939. године почео да гради базу података о јапанској заједници у САД-у. По Руз-

Четврти период битан за разумевање односа између државне политике и великих аутомобилских корпорација, како Лугер наводи, започиње 1989. године, када Америка поново преузима позицију водећег светског произвођача аутомобила, и траје до 2000. године.<sup>36</sup> Тај, четврти по реду период битан за разумевање односа између америчке Владе и великих аутомобилских корпорација – који је, како Лугер наводи, био обележен променљивим, међусобно различитим трендовима, без издвајања било каквог стабилнијег и трајнијег обрасца (в. Luger 2000, 14) – као и све оно што се у америчкој аутомобилској индустрији дешавало од 2000. године наовамо (начин на који се велика светска економска криза из 2008. године одразила на америчку аутомобилску индустрију, на пример), излази изван оквира овог истраживања.<sup>37</sup>

### Закључно разматрање: *Неолиберализам, (остварени) сан „филмског” Престона Такера*

Једна од функција мита огледа се у разрешењу (у стварности често неразрешивих) друштвених напетости. За главног јунака свог филма, човека који у својим рукама држи кључ за разрешење проблема кроз које је

велтовом наређењу је за време Другог светског рата око 130000 Јапанаца интернирано у америчке концентрационе логоре. У највећем броју случајева радило се о припадницима друге и треће генерације јапанских имиграната, дакле, о људима који су били рођени у Америци. Тек 1997. године Комисија за ратно премештање цивилног становништва је утврдила да је интернација јапанског становништва за време и након Другог светског рата била више резултат предрасуда и расизма него безбедносног ризика по Американце.

<sup>36</sup> Лугер објављује своју студију 2000. године, па се с том годином окончава и изнесена периодизација.

<sup>37</sup> У неком будућем истраживању, као својеврстан „наставак“ ове приче, може се анализирати филм „Бљесак генијалности“ (Flash of Genius) (2008), режисера Марка Абрахама (Marc Abraham). Ради се о филмском приказу животописа Роберта Киарнса (Robert Kearns) (1927-2005), проналазача који је унапредио механизам функционисања брисача аутомобилских стакала. И у том филму противник главног јунака је – „Форд“. У популарној културалној имагинацији (да ли само ту?), Компанија Форд се од компаније-узора аутомобилске индустрије у САД-у преобразила у њеног архи-непријатеља због разлога које, претпостављам, треба довести у везу како са начином пословања Компаније Форд *после Форда*, тако и са функционисањем глобалног корпоративног капитализма у ширем смислу. Занимљиво би било утврдити разлоге због којих се у америчкој популарној култури, у односу према „очинском“ лику Хенрија Форда, јављају фројдовски, амбивалентни тонови (ван приче о његовом осведоченом антисемитизму).



америчка аутомобилска индустрија пролазила у осамдесетим годинама 20. века, Копола узима тада већ помало заборављеног Престона Такера. „Филмски” Престон Такер, човек који ни за један педаљ не одступа од свог „сна”, отеловљује једно јасно артикулисано НЕ на оно велико америчко (корпоративно) ДА – које је данас отиснуто на целокупну глобалну културу – при чему кроз ту категоричну негацију он као да покушава да допре до оног „аутентично америчког” у себи самом као и у нарушеном систему вредности који га окружује.<sup>38</sup> Стога, визија којој се кроз проучавани филмски наратив тежи може бити јасно представљена у победи, као и у поразу главног јунака. Борећи се свим силама против великих аутомобилских корпорација, Такер настоји да потврди свој властити идентитет и сав његов напор, чини се, усмерен је на то да се тај скромни захтев у потпуности реализује. Истовремено, међутим, он тежи ка нечему што је веће од њега самог, те оно на основу чега се формира коначан одзив на његов случај не мора бити његов успех; то може бити и његов пораз.

Значења анализираног филмског наратива могу се тумачити на неколико различитих семантичких нивоа, у контекстима два кључна парадигматска односа: односа између појединца-предузетника и великих корпорација, као и односа између тих корпорација и америчке државе, о чему је претходно било речи. Преостаје још да укажем на однос између појединца-предузетника и америчке државе, трећи кључан парадигматски однос садржан у филму. Тај однос укључује митски слој значења на који је сигнализирано већ и кроз сам наслов филма. Национализам као идеологија подразумева, па и захтева митолошки предлогачак и понашање у складу с митским матрицама, а склоност ка митологизовању националне историје најчешће се јавља у периодима кризе (в. Nedeljković 2007, 45 и даље). Када се узме у обзир све што је претходно речено, јасно је зашто је „митоликост” филма просто „морала” да садржи и елементе америчких националних митова, *америчког сна* и *мита о граници*.

Мит о граници „провејава” кроз причу о увођењу револуционарних техничких иновација у аутомобилску индустрију и присутан је у филму да би указао на идеју „америчке мисије” која представља функцију читаве нације као организације.<sup>39</sup> У том смислу, тај филм се може посматрати и као једна од форми пропагандног филма (в. Tadić 2009). Мит о америчком сну,

<sup>38</sup> У том смислу, структура проучаваног филмског наратива може да се упореди са структуром вестерна, филмског жанра који, поред такозваног крими-филма, представља најуспелију креацију класичног америчког филма (в. Bezdanov 1984, 99-107).

<sup>39</sup> О миту о граници в. у: Sasman 1985, 79 и даље. О томе како је дошло до тога да Американци поверују у „своје право да се шире преко земље”, као предводници људског прогреса, в. у: Ribić 2011, 155-157.

с друге стране, везује се за идеју америчке културе као „америчког начина живота” (упор. Sasman 1985, 250). Он је присутан у филму да би гледаоце подсетио на то да амерички капитализам (који се крајем осамдесетих година налазио у „ниском старту”, спреман да се путем „снажне глобализације” прошири до сваког кутка планете) треба (и хоће!) сваком појединцу који уложи довољну количину жеље и труда (и притом се покаже довољно умешним и *предузимљивим*) да омогући *да постигне успех*, чиме год се тај појединац бавио.<sup>40</sup> Ако *аутомобил као феномен сам по себи представља оваплоћење америчког сна* (в. Stix 1994, 113), онда то што Престон Такер *није успео* да оствари свој (лични) сан, према (мито)логици филмског приказа, само додатно потцртава моћ и значај (колективног) мита.<sup>41</sup> Јунак филма, поред тога што поседује (и демонстрира) „прави предузетнички дух”,<sup>42</sup> постаје, поврх тога, и херој-носилац националних митова које је требало ревитализовати (употребом дугометражног комерцијалног филма као средства интригирања друштвене имагинације, између осталог), не

<sup>40</sup> Појам „амерички сан”, у свом данашњем значењу, јавља се у књизи „Амерички еп” (*The Epic of America*) (1931), америчког историчара Џејмса Траслова Адамса (*James Truslow Adams*). У 1930им годинама, у време највеће експанзије аутомобилске индустрије, произведена је огромна количина литературе „замишљене да упуту и обавести о начинима да се постигне успех. Било је то велико време књига попут ‘како успети.’” (Sasman 1985, 266). О миту о америчком сну в. нпр. Cullen 2003, Pantić Conić 2017, Flowers 2007, Tittenbrun 2015, Archer 2014.

<sup>41</sup> По мом мишљењу, Копола је Престона Такера намерно начинио прилично једнодимензионалним (без претеране комплексности у његовом карактеру и мотивацији), како би његов филмски лик одговарао обрасцу који захтева (мито)логику анализираниог филмског наратива (упор. Walker 1989, 299).

<sup>42</sup> „*То је само машина, Ејб. Оно што је заиста важно то су идеје... и снови*”. Та изјава, коју Такер даје на самом крају филма – без трунке жаљења због тога што његов успех у изградњи „аутомобила будућности” неће бити пропраћен пласманом тог аутомобила на тржиште – представља пример манифестације „предузетничког духа” у његовој „чистој” форми. Наиме, Шумпетер сматра да „прави” предузетник – „наш тип” (предузетника), како он каже – није оријентисан искључиво према профиту, то јест финансијском резултату свог прегнућа, осим утолико што он за њега представља „индекс успеха”, „симптом победе”. Код таквих људи, уместо жеље за самим потрошачким добрима, уочљива је „воља за освајањем: импулс да се бори, да се докаже сопствена супериорност у односу на друге, да се успе, не због плодова успеха, већ ради успеха самог” (Šumpeter 2012, 105). „Конечно, ту је радост стварања, обављања ствари, или напросто упражњавање нечије енергије и генијалности” (Šumpeter 2012, 105). Другим речима, Шумпетеров предузетник није толико „економски човек” (*homo economicus*) из класичне економске теорије, колико је то „човек са визијом”, неко ко „трага за тешкоћама, променама како би мењао, (неко ко) ужива у подухватима” (Šumpeter 2012, 105).

само зато што се у осамдесетим годинама 20. века америчка аутомобилска индустрија нашла у „кризи”, већ и због тога што је то било време наступања доктрине неолибералног капитализма.

Главни замајац развоју доктрине неолибералног капитализма пружи-ле су конзервативне политике Маргарет Тачер (Margaret Thatcher) у Великој Британији и Роналда Регана (Ronald Reagan) у САД-у.<sup>43</sup> У Америци као и у Великој Британији, након слома такозване државе благодестања (државе друштвене бриге), долази до нарушавања равнотеже у односима моћи између државе, корпорација и синдиката. Моћ синдиката је ограничена, што је за последицу имало да практично сва друштвена и економска моћ пређе у руке корпорација. Осамдесетих година се први пут након Велике депресије дозвољава уједињење комерцијалних и инвестиционих банака и отварају се тржишта за слободно кретање капитала, што је значајно допринело стварању правих гиганата како међу финансијским институцијама, тако и међу корпорацијама. У исто време, „подстицањем индивидуализма у највећој могућој мери, неолиберализам потпуно занемарује социјална и друштвена питања јер она, према таквом стајалишту, својим утицајем нагризају индивидуални суверенитет и слободу.<sup>44</sup> У том смислу ће и Маргарет Тачер (...) наглашавати како ‘друштво не постоји, већ постоје само појединци и њихове породице’. Ту се брише граница између десног конзерватизма и неолибералистичке концепције друштва која подстиче капиталистичко тржиште без ограничења” (Čakardić 2013, 171). Мит о америчком сну – који није ни „сан Америке”, ни „сан за Америку”, него „сан о срећи дефинисан од стране сваког Американца понаособ” (Flowers 2007, 2) – послужио је, тако, као инструмент легитимације модела неолибералног капитализма, система који се базира на дејствовању „огољеног” појединца, појединца који се разрешава сваке колективне одреднице и који је свуда исти, спреман на слободну тржишну размену (в. Živković 2013, 45–46).

Али, док су диљем Америке постојале „огромне фабрике за масовну производњу саграђене око покретне траке, град или регион којим доминира једна индустрија, као што су Детроитом и Торином доминирале

---

<sup>43</sup> Примарни циљ Тачерове био је ограничавање моћи синдиката, док је Реганова политика била усмерена на дерегулацију индустрије као и на експлоатацију природних ресурса подстицањем политике њихове приватизације (в. Harvi 2012). О друштвеним и политичким околностима у којима су Реган и Тачерова дошли на власт в. такође у: Hobsbaum 2002, 189–191, 256, 305.

<sup>44</sup> Најкраћа формулација неолибералне доктрине гласи: „Човекова добробит може бити најбоље унапређена допуштањем слободе предузетништва и јачањем приватне својине, слободног тржишта и слободне трговине (...)”, док се „државне интервенције на тржиштима морају држати на минималном нивоу” (Harvi 2012, 14–15).

аутомобилске индустрије (...)", класични „постфордистички” индустријски региони у Италији или у Јапану „нису имали велике индустријске градове, доминантне фирме, и огромне фабрике.<sup>45</sup> Они су били мозаици или мреже предузећа у дијапазону од радионица по колибама до скромних (али високо технолошких) фабрика, мреже која се ширила и по градовима и по унутрашњости” (Hobsbaum 2002, 231). Јапан је предњачио у том смислу што је своју стратегију развоја базирао превасходно на социјалним иновацијама, које су комплексније и од технолошких и од економских иновација (мада су неодвојиве од њих), са циљем да социјалне институције и установе буду савремене али истовремено и „суштински” јапанске (упор. Sagić 2016, 4).

Када се филм „Такер – човек и његов сан” посматра у тој перспективи може се рећи да се ради о филмском наративу који је проистекао из уверења да Америка може (или је бар могла у осамдесетим годинама 20. века) пуно тога да научи од Јапана и неколицине других земаља које су предузимале циновске кораке у погледу организације друштва на темељу социјалне, економске и техничке иновативности.<sup>46</sup> Испоставило се, међутим, да биоскопска публика није била претерано заинтересована да „сања” о „врлом новом свету” (америчког) неолиберализма заједно са „филмским” Престоном Такером, судећи бар према подацима о гледаности тог филма. Зашто је тако и шта се о свему томе мисли данас тема је за неко будуће истраживање.

### Литература

- Archer, John. 2014. The Resilience of Myth: The Politics of the American Dream. *Traditional Dwellings and Settlements Review* 25 (2): 7–21.
- Antoniјевић, Dragana. 2007. „Merkantilne legende postindustrijskog društva”. U *Antropologija savremenosti*, ur. Saša Nedeljković, 76–92. Beograd: Srpski genealoški centar.
- Banić Grubišić, Ana. 2013. Antropološki pristup medijima – kratak pregled (s posebnim osvrtom na igrani film). *Antropologija* 13 (2): 135–155.
- Bezdranov, Svetlana. 1984. *Filmom do ličnosti. Film kao vaspitno-obrazovni medijum*. Beograd: Prosvetni pregled / Dečje novine / Institut za film.

<sup>45</sup> Термин „фордизам” везује се за индустријско друштво или такозвано „друштво рада”, док се термин „постфордизам” везује за постиндустријско друштво или такозвано „друштво знања” (в. Šundalić 2012).

<sup>46</sup> У том смислу је веома индикативно то што „филмски” Такер покреће свој бизнис окружен члановима своје породице и неколицином пријатеља и сарадника (међу којима је и Јапанац Џими) у једном готово идиличном амбијенту, у амбару који се налази у дворишту његовог дома у Ипсилантију (Мичиген).

- Barger, Melvin D. 1989. The Tucker Car: Did the Big Guys Do It In? *The Freeman – ideas on Liberty* 39 (1): 4–8.
- Borstin, Danijel Džozef. 2005. *Amerikanci: Demokratsko iskustvo*. Beograd: Geopoetika.
- Cullen, Jim. 2003. *The American Dream: A Short History of an Idea That Shaped a Nation*. London: Oxford University Press.
- Čakardić, Ankica. 2013. „Minimalna država i neoliberalne strategije kapitalizma”. U *Kriza, odgovori, levica*, ur. Ana Veselinović i ostali, 159–179. Beograd: Rosa Luxemburg Stiftung.
- Dragin, Dušica. 2011. Preduzetništvo u kulturi. Studija slučaja muzičkog festivala. *Kultura* 130: 350–366. Beograd: Zavod za proučavanje kulturnog razvitka.
- Flowers, Betty Sue. 2007. *The American Dream and the Economic Myth. Essays on Deepening the American Dream*. Kalamazoo: Fetzer Institute.
- Harvi, Dejvid. 2012. *Kratka istorija neoliberalizma*. Novi Sad: Mediterran Publishing.
- Hobsbaum, Erik. 2002. *Doba ekstrema. Istorija kratkog dvadesetog veka 1914–1991*. Beograd: Dereta.
- Kovačević, Ivan. 2007. Sremski berberin u vremenima promena. *Etnoantropološki problemi* 2 (1): 111–28.
- Kovačević, Ivan i Vladimira Ilić. 2013. *Antropologija filma – Nova srpska antropologija, knjiga 1*. Beograd: Odeljenje za etnologiju i antropologiju Filozofskog fakulteta Univerziteta u Beogradu.
- Kovačević, Ivan i Vladimira Ilić. 2016. Antropologija filma u Srbiji. *Etnoantropološki problemi* 11 (1): 217–239.
- Kovačević, Ivan. 2009. *Urbane legende. Ogledi iz američkog folklora*. Etnološka biblioteka. Knjiga 39. Beograd: Odeljenje za etnologiju i antropologiju Filozofskog fakulteta Univerziteta u Beogradu i Srpski genealoški centar.
- Kovačević, Ivan. 2001. *Semiologija mita i rituala III – Politika*. Beograd: Srpski genealoški centar.
- Luger, Stan. 2000. *Corporate Power, American Democracy, and the Automobile Industry*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Morris, Michael H. 1998. *Entrepreneurial intensity: Sustainable Advantages for Individuals, Organizations, and Societies*. Westport: Quorum Books.
- McShane, Clay. 1989. Review of the film „Tucker: The Man and His Dream. *The Public Historian* 11 (1): 65–67.
- Nedeljković, Saša. 2007. *Čast, krvi suze. Ogledi iz antropologije etniciteta i nacionalizma*. Beograd: Zlatni zmaj.
- Omon, Žak i Mišel Mari. 2007. *Analiza film(ov)a*. Beograd: Clío.
- Pantić Conić, Danijela. 2017. Američki san kao najpoznatiji globalni mit modernog potrošačkog društva. *In Medias Res* 6 (11): 1725–1731.
- Pearson, Charles T. 1960. *The Indomitable Tin Goose: The True Story of Preston Tucker and His Car*. New York: Harper and Row.
- Ribić, Vladimir. 2011. *Politička antropologija i moderni svetski sistem*. Beograd: Odeljenje za etnologiju i antropologiju Filozofskog fakulteta Univerziteta u Beogradu i Srpski genealoški centar.
- Rupčić, Nataša i Ivana Frajman. 2013. Tajni dogovori u oligopolu. *Praktični menadžment* 4 (2): 127–138.

- Sagić, Zorica. 2016. *Inovacije i preduzetništvo*. Užice: Visoka poslovno-tehnička škola strukovnih studija.
- Sasman, Voren. 1985. *Kultura kao istorija. Preobražaj američkog društva u XX veku*. Beograd: Edicija Pečat.
- Stix, Gary. 1994. Pipe Dream. *Scientific American* 270 (2): 113–114.
- Tzahor, Ze'ev. 1995. „Ben-Gurion`s Myttopoetics”. In *The Shaping of Israeli Identity: Myth, Memory, and Trauma*, Wistrich, Robert and Ohana, David (eds), 61–85. London: Frank Cass and Company Limited.
- Tittenbrun, Jacek. 2015. The Myth of American Dream. *World Scientific News* 9: 1–16.
- Traube, Elizabeth G. 1989. Secrets of Success in Postmodern Society. *Cultural Anthropology* 4 (3): 273–300.
- Tadić, Darko. 2009. *Propagandni film*. Beograd: Spectrum Books.
- Šundalić, Antun. 2012. Između društva rada i društva znanja. *Media, culture and public relations* 3 (2): 120–130.
- Šumpeter, Jozef. 2012. *Teorija privrednog razvoja: Istraživanje profita, kapitala, kredita, kamate i poslovnog ciklusa*. Beograd: Službeni glasnik.
- Walker, John A. 1989. Review of the film „Tucker: The Man and His Dream”. *Journal of Design History* 2 (4): 299–302.
- Žikić, Bojan. 2010. Antropološko proučavanje popularne kulture. *Etnoantropološki problemi* 5 (2): 17–39.
- Žikić, Bojan. 2012. Popularna kultura: nadkulturna komunikacija. *Etnoantropološki problemi* 7 (2): 315–341.
- Živković, Predrag. 2013. Preduzetništvo od kulta vrednovanja do aporije neoliberalizma. *Sociološka luča* 7 (1): 44–53.

Miloš Zarić

PhD candidate, Department of Ethnology and Anthropology,  
Faculty of Philosophy, University of Belgrade, Serbia

„Powerful” individual-entrepreneur against „powerless” corporations:  
*Anthropological analysis of the movie „Tucker: The Man and His Dream”*

This article presents the semantic analysis of the feature commercial film „Taker: Man and his Dream” (1988), directed by Francis Ford Coppola. The film talks about the life of Preston Tucker (1903–1956), American innovator and a car designer. It was pointed out on three basic paradigmatic relations indicated in the film. The first crucial paradigmatic relation, the relationship between individual entrepreneur and a large automotive corporations, is related to the power relations between these corporations and the American state, which is the second key paradigmatic relation. These relations arise from ideas and notions bind to the phenomenon of American automotive civilization. The third crucial paradigmatic relation, relation of the state toward individual-entrepreneur, is



traced from the context of the analyzed film's production and is associated with the phenomenon of American national myths. The aim of the research is to point out the meanings that film imagination builds by crossing ideas and notions bind to the phenomenon of American automotive civilization, with ideas and notions related to the phenomenon of American national myths, as well as to answer the question of whether and to what extent for this type of constructs can be said that they are „true”.

*Key words:* Preston Tucker, Henry Ford, „Big Three”, American automotive civilization, myth, American Dream, individual-entrepreneur

*L'Individu-entrepreneur « puissant » contre les corporations  
« impuissantes »: analyse anthropologique du film  
Tucker – l'homme et ses rêves*

Dans cet article est présentée l'analyse sémantique d'un film commercial de long métrage *Tucker: l'homme et ses rêves* (1988), dont le réalisateur est Francis Ford Coppola. Le film parle de la vie de Preston Tucker (1903–1956), innovateur et concepteur d'automobiles américain. Trois relations paradigmatiques essentielles évoquées dans le film ont été mises en relief. La première relation paradigmatique clé, celle entre un individu-entrepreneur et les grandes corporations automobiles, est liée aux rapports de forces entre ces corporations et l'État américain, deuxième relation paradigmatique clé. Ces relations découlent des idées et des représentations attachées au phénomène de la civilisation automobile américaine. La troisième relation paradigmatique clé, celle de l'État envers l'individu-entrepreneur, est à décoder du contexte de la production du film analysé et est à rapprocher du phénomène des mythes nationaux américains. L'objectif de la recherche est de rendre compte des significations que l'imagination filmique construit par un croisement des idées et des représentations liées au phénomène de la civilisation automobile américaine avec les idées et les représentations liées au phénomène des mythes nationaux américains, ainsi que de répondre à la question si oui et dans quelle mesure il est possible de dire pour ce genre de constructs qu'ils sont « vrais ».

*Mots clés:* Preston Tucker, Henri Ford, civilisation automobile américaine, mythe, rêve américain, individu-entrepreneur

Primljeno / Received: 12.03.2018

Prihváeno / Accepted: 8.05.2018.