

## LA VELOCIDAD Y EL CINE

En 1959, el psicoanalista Michael Balint publicó *Thrills and Regressions*, un libro de gran interés no sólo para los freudianos, sino también para los teóricos y los historiadores del cine. Aunque Balint nunca menciona el cine como tal, su primer capítulo sobre «Funfairs and Thrills» [«Parques de atracciones y emociones»] trata de diferentes tipos de actividades emocionantes, incluidas aquellas en las que la emoción es directamente experimentada por los participantes y aquellas en las que se experimenta indirectamente; como, por ejemplo, en el circo, donde los profesionales entretienen a los espectadores con sus hazañas en la cuerda floja o en la jaula de los leones. A menudo se estudia el cine en relación con el teatro o la novela, pero su parentesco con el circo se admite con mucha menor frecuencia, aun cuando todos somos conscientes de lo importante que ha sido el disfrute indirecto de las emociones a lo largo de la historia. Desde el comienzo, el cine explota su capacidad para producir entusiasmo. Incluso las primeras películas de los hermanos Lumière tenían un efecto emocionante sobre el público: todos conocemos las familiares anécdotas de espectadores que se encogían o huían del cine cuando el tren se aproximaba a la estación, amenazando con salirse directamente de la pantalla y precipitarse sobre el auditorio. Poco después, Georges Méliès llevaba a los espectadores a un viaje en cohete a la Luna.

La primera categoría de emoción que Balint menciona es la «relacionada con la *alta velocidad*, como en todo tipo de carreras, ya sea de caballos o de coches, patinaje, esquí, salto de trampolín, navegación, vuelo, etc.». Esencialmente, Balint considera que las emociones están estructuradas en lo que él a veces describe como tres actos:

*a)* cierta cantidad de temor consciente, o al menos la conciencia de que existe un peligro externo real; *b)* una exposición voluntaria e intencionada de la persona a este peligro externo y al temor que éste suscita; *c)* y al mismo tiempo la esperanza más o menos confiada de que el temor se puede tolerar y controlar, que el peligro pasará, y que uno podrá volver ileso a la seguridad. Esta mezcla de temor, placer y esperanza confiada ante un peligro externo constituye el elemento fundamental de todas las *emociones*.

En el caso de la velocidad, por ejemplo, el peligro consiste en perder el control y chocar o, en el caso particular de una persecución, ser alcanzado y capturado o atacado. A menudo la velocidad elevada se combina con los otros dos tipos principales de emociones que Balint menciona: los relacionados con «situaciones expuestas», como escalar, bucear en mar abierto o domar leones, y con «formas desconocidas o incluso completamente nuevas de satisfacción», tales como una nueva comida, ropa nueva y «nuevas actividades sexuales “perversas”».

La velocidad no es simplemente emocionante en sí, una vez suficientemente acelerada, sino que también nos permite introducirnos en situaciones expuestas y poco familiares, muy apartadas de las zonas de seguridad y normalidad: viajar por el espacio, por ejemplo, más allá de las fronteras de lo conocido. Los ávidos buscadores de emociones, o «filóbatas» como los denomina Balint, realizan a menudo actividades no sólo peligrosas sino también fuertemente competitivas. La velocidad está estrechamente conectada con diversas formas de lucha o competición, que varían desde las carreras y, más amenazadoramente, las persecuciones hasta su papel decisivo en el combate, donde la mayor velocidad da una clara ventaja sobre un contrario. Balint señala que un «elemento de agresividad está indudablemente presente en todas las actividades filobáticas»; pero las emociones no están en sí dirigidas contra un objeto externo, sino que se valoran por la experiencia subjetiva que aportan al filóbata. En los parques de atracciones y en los cines, la violencia está estrechamente relacionada con la búsqueda de emociones, pero la emoción del espectador es, por así decirlo, intransitiva. La velocidad se disfruta por sí misma, aun cuando pueda conducir finalmente al disfrute de segundo orden provocado por el triunfo indirecto sobre un enemigo malvado. Las emociones, concluye Balint, son esencialmente autoeróticas: son formas de embarcarse en aventuras fundamentalmente diseñadas para que uno obtenga placer simplemente por la actividad realizada, de tal forma que cualquier logro específico resultante, como cruzar el primero la línea de meta o triunfar sobre un contrario, es realmente un beneficio añadido, relacionado con la agresión más que con el filobatismo en sí.

En 1936, Alfred Hitchcock escribió para *Picturegoer* un artículo titulado «Why “Thrillers” Thrive» [«Por qué los *thrillers* tienen tanto éxito»]. Hitchcock sostenía que los sustos o las emociones son necesarios para nosotros en cuanto seres humanos, que «nuestra naturaleza es tal que debemos experimentar estas “sacudidas”, o de lo contrario nos volvemos lentos y blandos; pero, por otra parte, nuestra civilización nos ha cubierto y resguardado tanto que no es posible experimentar suficientes emociones de primera mano. Así que tenemos que experimentarlas artificialmente, y la pantalla es el mejor medio para esto». Hitchcock sostiene que en el teatro —o en el circo— el público simplemente contempla cosas que suceden, remotas, impersonales y distantes, mientras que en el cine «no nos sentamos como espectadores; participamos». O al menos, podríamos haber dicho, la experiencia de participación efectiva es mucho más fuerte. Hitchcock

cita a continuación una secuencia de la película de combates aéreos *Ángeles del infierno*, realizada en 1930 por Howard Hughes,

en la que el piloto británico decide estrellar su avión contra el fuselaje del zepelín para destruirlo, aun cuando esto signifique una muerte inevitable para él. Vemos su rostro –lúgubre, tenso, incluso aterrorizado– mientras el avión desciende en picado. Enseguida nos transfieren al asiento del piloto, y ahora somos nosotros los que nos precipitamos hacia la muerte a ciento cincuenta kilómetros por hora; y en el momento del impacto –y del desvanecimiento de la imagen– un palpable estremecimiento recorre a la audiencia. Eso es buen cine.

Hitchcock señala a continuación que, como espectadores, podemos disfrutar de la secuencia porque «en nuestro subconsciente sabemos que estamos seguros, sentados en una cómoda butaca, mirando una pantalla». Además, añadía Hitchcock, también somos inconscientemente conscientes de que, al igual que nosotros, el piloto –o al menos el actor que interpreta el papel de piloto– no está realmente muerto; que nuestra búsqueda de emociones indirectas depende de la capacidad que el cine tiene de engañarnos y hacernos sentir identificados no sólo con las hazañas de un acróbata o de un gladiador sino con una actuación que es en sí misma una construcción, un «truco», como a Hitchcock le gustaba llamarlo. Muchos años más tarde, en 1949, Hitchcock escribió otro artículo, en este caso para la revista *Good Housekeeping*, en la que analizaba «*The Enjoyment of Fear*» [«El disfrute del miedo»]. El autor presenta ejemplos de actividades placenteras, como subirse en una montaña rusa, escalar una montaña, pasear de noche junto a un cementerio, participar en una carrera de lanchas a motor, las carreras de obstáculos, la caza mayor, etcétera. Pero eso, afirma Hitchcock, «no es sino el principio. Por cada persona que busca el miedo de manera real o personal, millones lo buscan indirectamente, en el teatro y en el cine». El público experimenta las mismas sensaciones que el filóbatá del mundo real («pulso acelerado, palmas alternativamente resacas y húmedas, etc.») pero, como dice Hitchcock, sin «pagar el precio». En otras palabras, la esperanza confiada que el espectador tiene de que el peligro pasará es considerablemente más fuerte que la del profesional. (Una esperanza que Hitchcock haría añicos en *Psicosis*, aunque también allí los espectadores volvían ilesos a la realidad.)

Es en este punto donde Hitchcock introdujo la distinción, que haría a menudo con posterioridad, entre *suspense* y *terror*. «En la pantalla –según Hitchcock– el terror está inducido por la sorpresa; el suspense por la advertencia». El suspense, como todas las emociones, depende de nuestra anticipación de un peligro inminente, independientemente de que éste se materialice o no. Cuanto más cercano sea el peligro, mayor el suspense. El ejemplo utilizado por Hitchcock a este respecto es el del peatón de una calle oscura que oye pasos tras de sí. «El peatón para, los pasos no se oyen; el ritmo se aumenta, y también el tempo de los débiles sonidos que salen de la noche.» Lo que me interesa de este particular ejemplo es

la alusión que Hitchcock hace al «tempo». En 1950, Hitchcock concedió una entrevista a *The New York Times Magazine*, que se tituló «Core of the Movie-The Chase» [«El núcleo de la película: la persecución»]. «Bien, esencialmente –observó– la persecución es que alguien corra hacia un objetivo, a menudo con el movimiento antifonal de alguien que huye de un perseguidor.» La huida y el acoso. La persecución, de hecho, está íntimamente ligada con el suspense. Cuanto más cerca se encuentre el perseguidor, más rápido será el tempo, mayor será el suspense, más fuerte la emoción. Hitchcock analiza a continuación *Extraños en un tren*, «la película en la que estoy trabajando», en la que intentaba explotar las posibilidades dramáticas del movimiento en la película, aumentando gradualmente el tempo hasta «la persecución física final, que debe ser breve y vertiginosa para evitar el error del anticlímax».

En *Extraños en un tren*, Hitchcock estaba especialmente orgulloso de la secuencia en la que el protagonista juega al tenis en Forest Hills mientras el malo planea su crimen. En consecuencia, el protagonista

debe jugar con tanta fuerza y rapidez como sea capaz para ganar la partida, salir de la pista y coger al malo. El malo, mientras tanto, convencido de que su víctima está ocupada en la pista de tenis, se toma su tiempo y actúa muy metódicamente. La cámara, que pasa alternativamente de la vertiginosa velocidad del jugador de tenis a la lenta evolución de su enemigo, crea una especie de contrapunto entre dos tipos de movimiento.

Hitchcock explica que su propia maestría en la elaboración de secuencias de persecución es el resultado de unir lo aprendido en las fuentes literarias –que desarrollan el tema básico de la persecución con una caracterización y un argumento cuidadosos– con el precursor uso cinematográfico que D. W. Griffith hizo de la persecución (en *Nacimiento de una nación*, *Intolerancia*, *Las dos tormentas* y *Las dos huérfanas*) como suceso físico, generalmente una cabalgada de rescate, en la que las reacciones del espectador se manipulan mediante la técnica del montaje paralelo [*cross-cutting*] combinada con un tempo cada vez más rápido, mientras se le mantiene consciente de la peligrosa amenaza que todavía asedia a la potencial víctima y del tiempo cada vez más reducido del que dispone. Cuanto más próxima se halla la amenaza, por supuesto, mayor es la velocidad que necesita el rescatador y más importante es que la víctima potencial encuentre formas de decelerar la aproximación del inminente desenlace.

### *Aceleraciones*

En las películas que Hitchcock menciona, Griffith se inspira en una tradición de carreras y persecuciones casi tan antigua como el propio cine: *Stop Thief!* y *Fire!*, de Williamson, datan de 1901, *Life of an American Fireman*, de Edwin Porter, se realizó en 1902, *Rescued by Rover*, de Cecil

Hepworth, en 1905, aunque el montaje paralelo a la manera plenamente desarrollada de Griffith no apareció hasta 1908. Desde sus inicios, el cine se inspiró en la tradición de amenaza y riesgo presentes en el teatro melodramático como motores gemelos del suspense. La contribución de Griffith fue establecer un estilo cinematográfico que acentuaba el interés de las secuencias de persecución mediante el control de su tempo. En la segunda década del cine, como señala Barry Salt en *Film Style and Technology* (1983), Griffith era ya criticado por «la prisa y la confusión» que caracterizaba sus películas. Salt cree que esto se debía, en parte al menos, al hábito que tenía Griffith de rodar sus películas a menos de 24 imágenes por segundo, utilizando en su lugar 14 imágenes por segundo o incluso menos, de forma que la acción parecía mucho más rápida de lo normal cuando se proyectaba. Es difícil, por supuesto, cuantificar la velocidad de la película, aparte de señalar que la norma tradicional en la actualidad es de 24 imágenes por segundo en la proyección: la sensación de velocidad depende de una serie de características dispares. El rodaje a menos imágenes por segundo, la cámara lenta, la pixelación, los saltos de imagen, el movimiento rápido de la cámara, el ritmo rápido de edición, el movimiento rápido dentro del fotograma, la pronunciación rápida del diálogo, el desarrollo rápido de la narración: todo esto puede contribuir a la impresión de velocidad.

Sí se puede decir, sin embargo, que los cineastas buscan continuamente métodos de acelerar la experiencia cinematográfica, aunque la aceleración no ha sido completamente continua. En la edición de 1992 de su libro, Salt publica su medición detallada de la velocidad de filmación a lo largo de la historia del cine. Desde 1912 a 1917, la duración media más larga de la toma (duración modal) en una muestra de películas estadounidenses fue de 7 segundos, y desde 1918 a 1929 fue de 5 segundos; pero tras la llegada del sonido aumentó considerablemente a 9 segundos, y allí permaneció hasta 1957. En el periodo comprendido entre 1958 y 1963 se aceleró de nuevo, sin embargo, a los 6 segundos, donde se mantuvo hasta 1981, cuando se aceleró todavía más, alcanzando de nuevo los 5 segundos entre 1982 y 1987. El análisis estadístico de Salt acaba aquí, aunque señala agriamente que en la década de 1990 cada vez más películas parecen estar «casi totalmente compuestas por tensas escenas de acción», abarcando, presumo, películas como la propia *Speed*. (Vale la pena señalar entre paréntesis que las películas de Hitchcock son notables por su uso precoz del *shock cut*, predecesor del salto de imagen [*jump cut*], por su proporción extremadamente elevada de planos desde el punto de vista y por una pronunciada tendencia hacia las tomas de duración inusualmente larga en el periodo de posguerra, que culminaron en su obra maestra experimental de 1948, *La soga*, que consta enteramente de tomas de diez minutos unidas por el extremo, para conseguir una proporción de uno a uno entre el metraje de la película y la acción dramática. Al final de la década de 1950, sin embargo, las películas de Hitchcock seguían la misma tendencia de reducir de nuevo la duración de las tomas.)

## Los tempos de la vanguardia

Salt hace otras observaciones interesantes: por ejemplo, que a menudo hay una clara correlación entre la duración media de cada toma y la ambición direccional. A este respecto, cita la duración media de las tomas de 15 segundos en *A Bout de Soufflé* de Jean-Luc Godard y de no menos de 20 segundos en *The Servant* de Joseph Losey, y señala además la predilección por las tomas largas de Bob Rafelson, a quien califica de director de «cine artístico» estadounidense. En el extremo de esta tendencia a reducir el tempo, señala también el uso que Michelangelo Antonioni hace del tiempo muerto [*temps mort*]. En *L'Avventura*, realizada por Antonioni en 1960, por ejemplo, había un inusual número de escenas que «parecen no tener una función obvia en la progresión del argumento o para iluminar a los personajes». Los extremos de la deceleración, sin embargo, se dan en las películas de vanguardia. Warhol, como Hitchcock antes que él, unió sin reparos tomas no editadas y su épica de 1964, *Empire*, consiste en una inquietante combinación de tomas de diez minutos y *temps morts*, con una duración total de ocho horas. *Wavelength*, realizada por Michael Snow en 1967, es en efecto una única toma continua mediante *zoom*, que dura más de tres cuartos de hora; y *La Région Centrale*, filmada por el mismo autor en 1971, en una zona deshabitada y baldía del norte de Quebec, tiene una duración de tres horas sin cortes y sin ningún signo de participación humana, excepto las visiones fugaces de la propia sombra del cineasta.

En el otro extremo, los cineastas de vanguardia también han producido películas con tomas de duración inusualmente corta: *Cut-Ups* (1966), de Anthony Balch y William Burroughs, o, incluso más radicales, las películas parpadeantes de Paul Conrad y Paul Sharits, con un tempo tan acelerado que cuando se proyectan en público deben llevar avisos advirtiendo del peligro a los espectadores susceptibles de sufrir episodios epilépticos. El cine de vanguardia de la década de 1960 estableció una especie de movimiento de tenazas contra el cine convencional, acentuando la velocidad y la lentitud, tendencias que persisten en el vídeo musical, por una parte, y en las películas artísticas, por otra. El giro hacia la lentitud que contemplamos en la obra de muchos cineastas de vanguardia –ausencia de acción, ausencia de edición, ausencia de movimiento de la cámara– se podría interpretar mejor como una reacción, intencionada o no, contra la creciente velocidad de las películas convencionales. El *locus classicus* aquí fue *Wavelength*, de Snow, la película que, más que cualquier otra, abrió la puerta a la deceleración. Escribiendo sobre *Wavelength* en 1982, Nicky Hamlyn hizo una distinción entre lo que podríamos denominar películas «intervencionistas» y películas «alternativas». La vanguardia «intervencionista» retuvo un formato narrativo, si bien elíptico, y lo ralentizó, cambiando la función de los recursos estilísticos convencionales para retrasar la historia, en lugar de acelerarla. La vanguardia «alternativa», por el contrario, rechazó los recursos estilísticos convencionales, estableciendo nuevas formas de estructurar una película que podrían acabar en cualquier lugar del espectro entre ultrarrápido y ultralento.

Tradicionalmente, la vanguardia había favorecido la velocidad, desde que los futuristas la elogiaran como la principal característica del ritmo de la vida moderna. La velocidad se convirtió en algo íntimamente unido a la idea de modernidad: la velocidad física de los trenes expreso, los coches de carreras, las máquinas voladoras y la velocidad psicológica del tiempo de reacción que precisa el actual morador de las ciudades, enfrentado a una dinámica multiplicidad de acontecimientos e impresiones simultáneos. La película dada *Entr'Acte*, realizada en 1924 por René Clair a modo de entretenimiento para emitir en el entreacto de una obra representada por el Ballet Sueco, fue prácticamente un ejercicio del uso de la velocidad. Clair aumentó gradualmente el tempo de un *cortège* fúnebre burgués, hasta que la procesión, incluido el sustancial coche fúnebre, se mueve a galope, transfiriendo finalmente la velocidad, mediante un truco de edición, a una montaña rusa, con la cámara montada en la parte delantera de un coche, que se precipita a ritmo vertiginoso hacia el abismo. En la Unión Soviética, aproximadamente por la misma época, Sergei Eisenstein desarrolló sus teorías del montaje, diferenciando el montaje métrico, con una base estrictamente matemática, del montaje rítmico, en el que el contenido de la acción era un factor igual para determinar un ritmo:

Aquí, la duración real no coincide con la duración matemáticamente determinada del fragmento según una fórmula métrica. Aquí su duración práctica deriva de los elementos específicos de la obra y de su duración planeada según la estructura de la secuencia.

En su experimento de montaje más celebrado, la secuencia de la escalinata de Odessa en *El acorazado Potemkin*, Eisenstein complica el ritmo alternando entre el tempo estricto (los soldados que marchan por la escalinata) y el movimiento caótico (la multitud presa de pánico) y, por otra parte, entre un ritmo cada vez más acelerado (el «apresurado descenso de los soldados») contrastado con la abrupta deceleración del ritmo cuando una única figura se mueve con «lenta solemnidad» escalones arriba hacia los soldados que avanzan. Tras esta «cesura» (término utilizado por Eisenstein) el tempo se acelera todavía más mientras el cochecito de un bebé rueda sin control escaleras abajo delante de ellos. Eisenstein acelera la acción y el ritmo de la edición en toda la secuencia, estabilizándola y ralentizándola en los momentos tiernos, sólo para aumentar la impresión de velocidad cuando la desbandada de la multitud que protesta sigue con toda su fuerza. El objetivo de Eisenstein era aumentar la simpatía que sentimos por las víctimas contrastando los momentos de solemnidad y de repentina lentitud con la rápida riada de los soldados y de la multitud aterrorizada. En *Octubre*, realizada en 1927, dos años más tarde, Eisenstein imitó el tempo de una ametralladora disparando contra una multitud acelerando el ritmo de la edición, avanzando y retrocediendo entre tomas de sólo dos fotogramas de duración, una diminuta fracción de segundo, para que pareciesen superposiciones parpadeantes más que tomas separadas.

Quizá la intervención más influyente de la vanguardia, sin embargo, haya sido la edición que Blaise Cendrars hizo en 1922 de la película de Abel Gance, *La Roue*, especialmente su secuencia de montaje en primer plano de las ruedas del tren, que se convirtió en modelo para posteriores imitaciones. En esta película, Cendrars y Gance utilizaron ya una toma de dos fotogramas de la caldera de la máquina inserta entre tomas de los raíles y de la garita de la locomotora, así como otra toma de dos fotogramas del velocímetro del tren inserta entre dos tomas del maquinista. Una estrecha conexión entre el cine y las locomotoras se había establecido en los primeros años del medio con *Llegada de un tren a la estación* de los hermanos Lumière, y siguió en las denominadas Giras de Hales, exhibiciones cinematográficas en las que el espectador se sentaba en un vagón de tren simulado para contemplar metraje grabado desde una locomotora, hasta que las tomas realizadas desde locomotoras que van ganando velocidad se convirtieron en un elemento común del cine, dando lugar posteriormente a las tomas desde coches, motocicletas y, finalmente, vehículos espaciales. La fascinación de la primera vanguardia por la velocidad se infiltró a fondo en el cine convencional, mientras que las tendencias opuestas se vieron marginadas al cine artístico y a un sector experimental secundario. De hecho, en la década de 1990, incluso estas bolsas de resistencia supervivientes se han visto continuamente amenazadas, al tiempo que la cultura de la velocidad ha acelerado su expansión global.

### *Tiempo real e inercia*

La discusión contra la velocidad la planteó con gran claridad a comienzos de la década de 1950 André Bazin en su ensayo sobre *La evolución del lenguaje cinematográfico*, en el que presentaba argumentos contra el montaje y a favor de las tomas prolongadas que respetasen la unidad espaciotemporal de los acontecimientos. Bazin dio la bienvenida al aumento de la duración de las tomas que caracterizó las primeras décadas del cine sonoro. Para él, los malos de la historia del cine, a pesar de ser grandes artistas, eran Griffith, Eisenstein y Gance. «En *La Roue* —observa Bazin— Abel Gance creó la ilusión de la creciente velocidad de la locomotora sin utilizar realmente imágenes de velocidad (de hecho, la rueda podía estar girando en el mismo punto), simplemente mediante una multiplicidad de tomas de duración constantemente decreciente.» La palabra clave aquí es *ilusión*: Bazin defendía un cine que respetase la realidad, que no cayese de nuevo en trucos manipuladores de los que tanto gustaban a Hitchcock. En lugar de Griffith, Eisenstein y Gance, los modelos de Bazin eran Von Stroheim, Murnau y Flaherty, directores de cine mudo en cuya obra, según él, «el montaje no desempeña función alguna, a no ser que sea la negativa de la inevitable eliminación cuando hay una sobreabundancia de realidad. La cámara no lo puede ver todo al mismo tiempo, pero se asegura de no perder nada de lo que decide ver». Cuando Flaherty filma a Nanook cazando, añadía Bazin, lo que le importa es «la duración real del periodo de espera [...], la duración real de la caza es la sustancia propia de la



imagen, su verdadero objetivo». Flaherty filmó la caza en una toma prolongada.

Cuando Michael Snow hizo *Wavelength*, insertó dos incidentes narrativos significativos en el espacio-tiempo neutral del desván en el que había situado su cámara, donde el espectro de cambio se ve por lo demás restringido al lento avance del *zoom* de la cámara, las variaciones al azar de la luz y el interminable *glissando* de la banda de sonido. En uno de los incidentes se introduce una estantería en la habitación y se deposita allí. En el otro, un hombre entra y se cae al suelo, aparentemente muerto. A mí siempre me habían llamado la atención estos incidentes, y me encantó descubrir que Snow había hablado sobre ellos en una entrevista. «Los acontecimientos de la película –dijo– no son jerárquicos, sino que están elegidos según una especie de escala de movilidad que varía desde los puros acontecimientos lumínicos, las diversas percepciones de la habitación, hasta las imágenes de seres humanos en movimiento. Lo inerte: la estantería que meten dentro, el cadáver, tal como se ve, siendo la muerte un tránsito de la actividad al objeto. Inercia.»

Un elemento importante del proyecto de Snow, aparentemente, fue el de descomponer la distinción entre acción y objeto, prestando atención al extremo inferior de la escala de movilidad en lugar del superior, la zona de lentitud donde la movilidad se topa con la inercia. Me sorprendió la forma en la que el estático viaje de Snow hacia la inercia mediante la ralentización del tiempo se hacía eco de las observaciones de Roland Barthes sobre la hiperbolización de la movilidad mediante lo que él denominó, a mediados de la década de 1950, *le jet-man*. «El protagonista piloto –señalaba– se convirtió en algo único gracias a toda una mitología de la velocidad en cuanto experiencia, de espacio devorado, de movimiento intoxicador. El *jet-man*, por su parte, se define por una cenestesia de la inmovilidad (“a 2.000 km por hora, en vuelo horizontal, no hay en absoluto impresión de velocidad”), como si la extravagancia de su vocación consistiese precisamente en *rebasar* el movimiento, en ir más rápido que la velocidad.» O, podríamos decir, en alcanzar la inercia mediante la hiperaceleración.

En este contexto, vale la pena recordar una conocida anécdota de George Lucas. Cuando a Mark Hamill, que interpretaba a Luke Skywalker en *La guerra de las galaxias*, le preguntaron qué instrucciones daba Lucas a los actores, él respondió, «la principal instrucción que me dio fue “más rápido, más intenso”». *La guerra de las galaxias*, por supuesto, es una serie exclusivamente de acción. Hollywood muestra constantemente en la pantalla filóbatas en rápida acción a una audiencia de ocnófilos pasivos, espectadores que, en palabras de Michael Balint, «cuando su seguridad está en peligro, prefieren agarrarse firmemente a algo y sólo «se sienten cómodos en un estado de seguridad estable».