


EL HOMBRE EN PELIGRO - 2



La imagen
cinematográfica
despierta en el hombre
mil reacciones
que alteran
la integridad
de su organismo

LA HIPNOSIS DE LA IMAGEN

El cine y la televisión absorben la mayor parte del tiempo libre. El hombre ha perdido el contacto con el mundo real para ser un espectador pasivo de un falso mundo visual. El automóvil es otra fuente de alteraciones físicas y psicológicas, otra fuente de estímulos antinaturales.

DOS características de la vida del hombre contemporáneo —el automóvil y el triunfo de la imagen— pueden ser, y de hecho son, elementos que provocan en él la angustia, que le hacen vivir en una constante tensión y a un ritmo vertiginoso. Cuando va al volante, el hombre está sometido a un bombardeo de estímulos antinaturales: las sacudidas de la máquina a alta velocidad, las vibraciones del motor, las luces intermitentes, los movimientos imprevisibles de los otros coches en el tráfico, que cada vez es más frenético. Por otra parte, hay que considerar el obsesionante bombardeo de imágenes que cae sobre el hombre actual. Imágenes estáticas que son una pálida reproducción de la realidad, como la fotografía; imágenes simbólicas, como las ilustraciones o los carteles publicitarios, y, sobre todo, imágenes en movimiento, que reflejan mágicamente la vida tridimensional del mundo, como las cinematográficas o las de la televisión.

la filmología

Cuando todavía no existía la televisión y el cine estaba en sus comienzos, al filósofo francés Gilbert Cohen-Seat ya le había llamado la atención la influencia que el universo de las imágenes tenía sobre



EL HOMBRE EN PELIGRO

la personalidad, influencia mucho más intensa que la ejercida por la palabra. El hombre que hasta hacía pocos años antes vivía en tranquila relación de equilibrio con las técnicas de información verbal y escrita, de improviso se tenía que enfrentar con una técnica de información visual y sumergirse en ella como en un mundo absorbente, al que se debía dar un nombre. Cohen encontró el de «iconosfera». La novedad de esta «iconosfera» consistía, sobre todo, en las condiciones en que era ofrecida, condiciones insólitas, casi anormales, y que tenían el poder de influenciar fuertemente la estructura biológica y psíquica del individuo.

Cohen-Seat decidió investigar más a fondo el problema con un carácter técnico-científico. Fundó una revista como órgano difusor de sus teorías, preparó un laboratorio en la Universidad de París e inventó una disciplina, a la que dio el nombre sugestivo de «filmología». Su objetivo era responder a estas preguntas: ¿Cuál es exactamente la influencia que la imagen fílmica ejerce sobre el hombre? ¿Cuáles son las modificaciones psíquico-físicas que el hombre, hundido en la «iconosfera», sufre fatalmente? A los dieciséis años del nacimiento de la filmología, Gilbert Cohen-Seat puede dar algunas respuestas fascinantes.

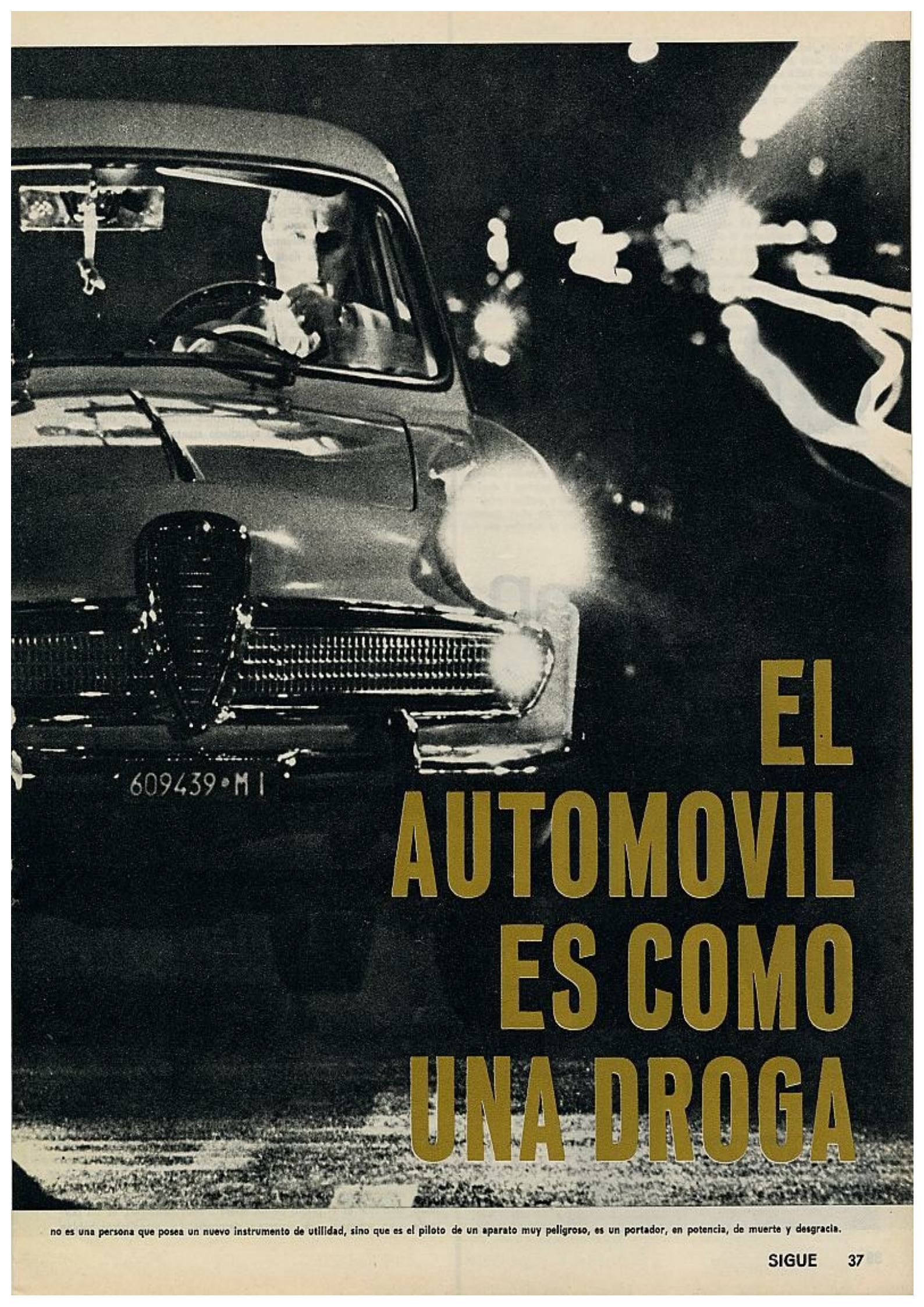
El hombre —dice— entra en un cine, toma asiento y en seguida se apagan las luces; se inicia el espectáculo y he aquí que el hombre está seguro de evadirse de las preocupaciones de la vida cotidiana, quedando lúcido y perfectamente consciente. Y, en cambio, no es así: el hombre se transforma en una extraña manilla que oscila de un estado crítico y consciente a un estado de participación, de identificación, de fascinación, casi de hipnotismo. Las condiciones en que se desarrolla el discurso fílmico (la oscuridad, el aislamiento en el seno de la masa) hacen al hombre particularmente dócil, recep-

El aparato de televisión se ha convertido en el amo indiscutible de nuestras casas: monopoliza y absorbe para sí las pocas horas libres de la jornada.



Sentado en su reducto de metal, el hombre actual





EL AUTOMOVIL ES COMO UNA DROGA

no es una persona que posea un nuevo instrumento de utilidad, sino que es el piloto de un aparato muy peligroso, es un portador, en potencia, de muerte y desgracia.



usted
necesita
un
copan

PANTALON



Distribuidor



EL HOMBRE EN PELIGRO

tivo y al mismo tiempo las imágenes de la película, que están cargadas de emotividad, tienden a sacar al hombre de sí mismo y provocan en él aquellos fermentos de actividad inconsciente que habitualmente se mantienen bajo el control de la conciencia. La película disminuye la vigilancia que el individuo ejerce sobre sí mismo y provoca un **ejercicio involuntario de sus facultades**. Esto, en psiquiatría, es muy grave: es nada menos que la definición médica de la locura.

Gilbert Cohen-Seat, en su laboratorio de filmología, que recientemente ha pasado de París a Milán, ha observado rigurosamente las reacciones del hombre sometido frente a la pantalla. Una corona de electrodo, unida al electroencefalógrafo situado en el piso inferior, le es colocada en la cabeza. Antes de la proyección le han sido extraídas algunas gotas de sangre y a veces se añade a ésta una muestra de orina. Mientras el hombre está tranquilamente viendo la película, su cuerpo, bombardeado por rayos infrarrojos lanzados por un aparato que no ve, reluce todo él y es estudiado atentamente por un observador en un televisor a circuito cerrado, al otro lado de la pantalla camuflada. Conclusiones: mientras el espectador cree evadirse de la realidad cotidiana a través del cine, no sabe que éste despierta en él mil reacciones que alteran la integridad del organismo.

Respecto a la televisión, algunos científicos ponen en guardia sobre los daños que pueden ser causados por los rayos Rontgen emitidos por el televisor, sobre todo desde el punto de vista genético. Otros investigadores hablan de un aumento de crisis epilépticas entre los telespectadores «fotosensibles», provocadas por las vibraciones fosforescentes del aparato. Por otra parte, en una encuesta que yo hice entre 400 jóvenes telespectadores, resultó que la TV. absorbía el tiempo libre de los niños en detrimento de otros medios de distracción más sanos y que el tiempo medio diario era de dos horas y cuarenta minutos. También resultó que la relación entre padres e hijos se debilitaba. A pesar de su aspecto inocente, la TV. es, sobre todo, una devoradora de las horas libres que pertenecen al hombre. Según otra encuesta, ésta hecha en los Estados Unidos, resulta que sólo una cuarta parte de los adultos lee al menos un libro al mes. Otros datos, de diversa procedencia, indican que las horas de programación en todos los países van en aumento continuo (en Francia se ha pasado de dieciséis horas semanales en 1949 a cincuenta y siete horas semanales en 1961), que cada americano se nutre, por término medio, de programas televisados ligeros durante unas dieciocho horas semanales y que las horas consumidas por los hombres en todo el mundo frente a un televisor alcanzan un total de doscientos mil millones al año, para una sección de la humanidad que representa un cuarto de la población mundial.

el automóvil, una droga

Hoy, el automóvil no es sólo una utilidad, sino fundamentalmente un símbolo de prestigio, un medio para demostrar el propio poder. Encuestas realizadas entre los obreros de diversas fábricas han demostrado que el automóvil representa la máxima aspiración —antes, incluso, que una casa o un trabajo menor—. Es más: varios psicoanalistas freudianos afirman que el automóvil, entre todos los instrumentos de la vida del hombre moderno, es el más «sexualizado», el más saturado de alta potencia emotiva y simbólica.

El hombre tiende a identificarse con el automóvil. Este fenómeno se advierte en el cuidado —con frecuencia maniático— que muchos automovilistas tienen con sus coches y en el gran número de términos tomados del motorismo en el lenguaje corriente.

Sentado en su reducto de metal, el hombre actual no es, en realidad, una persona que posea un nuevo instrumento de agradable utilidad, sino que es el piloto de un aparato muy peligroso, es un portador —en potencia— de muerte y desgracia. Las estadísticas hablan



El hombre contemporáneo tiende a hacer de sí mismo un todo con su coche. En determinados sitios se pueden realizar operaciones bancarias sin dejar el volante.

con un lenguaje terrible: cada cinco minutos es asesinada una persona en las carreteras del mundo. Esto ha inducido al Consejo Nacional de Seguridad de los Estados Unidos a declarar que el automóvil es la causa más difundida de muerte junto al cáncer y a las enfermedades cardiovasculares (sin contar que estas enfermedades hacen sus víctimas entre las personas ancianas, mientras que el automóvil mata, sobre todo, personas entre los veinte y los cuarenta y cinco años).

Este índice impresionante nos remite, por lo pronto, al hecho de que sólo un 3 por 100 de los conductores pueden considerarse en posesión de todas las condiciones básicas que hacen de ellos conductores modélicos. Este porcentaje está constituido por los pilotos de los automóviles de carreras, por audaces y habilísimos conductores de taxi, de camión o de ambulancia. Para el restante 97 por 100 queda el patrimonio de las aptitudes incompletas, de los requisitos incumplidos. Con frecuencia es insuficiente el control de las personas con permiso de conducir. Con frecuencia se filtran los epilépticos, los enfermos del corazón, los hipertensos, los toxicómanos, los semi-alcoholizados, los caracteriológicamente anormales. Esto basta, naturalmente, para aumentar el número de accidentes posibles. Pero hay algo mucho más importante: es la condición psíquico-fisiológica del hombre en el momento mismo en que se pone al volante y su identificación con la máquina.

Identificación

El hombre en posesión de un aparato que da fuerza desmesurada a sus pobres fuerzas fisiológicas, se exalta de improviso, sufre un desequilibrio emotivo, tiende a perder el control, suelta los frenos de su «persona social», dejando aparecer las ambiciones, las tensiones, las frustraciones que constituyen el substrato de la vida diaria. Esta tendencia por parte del hombre a reflejarse en el acto de conducir, se articula después en una serie de comportamientos automovilísticos, los cuales dan al tráfico ese aspecto amenazador y discontinuo. Son muy numerosos los conductores que, sintiéndose de pronto exaltados

por la potencia del coche, lo usan como instrumento de dominio, como medio para desahogar una voluntad de competencia que se realiza sobre todo en el impulso de sobrepasar y en la embriaguez de la velocidad.

Otros conductores desahogan las «tensiones internas» haciendo sonar continuamente el claxon, haciendo patinar los neumáticos, lanzándose a audaces carreras que tienen el poder de limpiar el corazón y el cerebro de negros humores. Para otros, el coche es un pretexto para evadirse de la realidad cotidiana. Su entusiasmo por la velocidad es un modo de querer huir del mundo real. El conjunto de todos estos comportamientos tuvo hace años un nombre sarcástico, dado por un sociólogo francés: «vehicolisis».

Para todos estos conductores, hay establecidas en todo el mundo una serie de medidas de seguridad —en unos sitios más severas, menos en otros—. En ciertos Estados de Norteamérica, los llamados «transgresores crónicos» del Código de Circulación, son identificados a través de un sistema de puntos negativos apuntados en su ficha de faltas. Cuando sobrepasan un determinado número de ellas, se les amonesta o se les suspende temporalmente el carnet o se les somete a una reeducación automovilística. También en Francia las medidas son severas. El carnet puede ser retirado no sólo en caso de choque, de fuga o de embriaguez, sino también en otras 23 violaciones.

El problema de la circulación en el día de hoy es algo más que una epidemia, puesto que se presenta extrañamente irreducible. Se puede hablar de medidas más severas del Código, de prevenciones, de mejoras progresivas de las carreteras, de perfeccionamiento de los vehículos. Pero lo que queda en la base de la circulación y constituye la auténtica amenaza es el hombre, ese hombre a medias integrado en el vehículo y a medias portador de desórdenes psíquicos, de cansancio fisiológico, de anormalidades de carácter, de angustia, de frustraciones; ese hombre condenado a sufrir las tensiones, los ritmos antinaturales, las opresiones de la vida actual.

GRAZIA LIVI