

La fascinación temprana por la técnica y el espectáculo

El *phantom ride* en los comienzos del cine

► Escribe **Ralph Krüger**

Diplomado en Geografía por la Universidad Humboldt de Berlín, Alemania, con materias de especialización en Ciencias de Transporte y Ciencias Políticas. Doctorando de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, con beca del CONICET. Ha ejercido su trabajo profesional y académico a nivel internacional e interdisciplinario. Sus principales intereses profesionales y académicos son la planificación integrada de transporte, políticas y gestión de transporte, planificación y gestión urbana y regional.

Trains at full speed coming directly at you, and never getting there, but jumping out of the picture into outer darkness where the audience is, and then, the train having vanished, all the country round takes it into its head (...) all disappear into space!! Phew! We breathe again!! But, oh heads! Oh brandies and sodas! Oh Whiskies and waters! Restoratives, quick! It is wonderful, most wonderful!
Punch (1898)¹

El cine y el ferrocarril son dos innovaciones de fines del siglo XIX; son símbolos e indicios de la época de la industrialización, las nuevas tecnologías y los diversos cambios sociales. La expansión urbana y el descubrimiento de lo rural por el ferrocarril llevaron a una nueva percepción del espacio y del tiempo y cambiaron la imagen de la ciudad. Los ferrocarriles están vinculados a las películas tempranas como un símbolo de la modernidad en el sentido de cambio subjetivo de experiencia o, más ampliamente, de grandes cambios sociales, económicos y culturales.

Los nuevos medios implican más riesgos físicos y mayor estimulación nerviosa. Georg Simmel caracte-

¹ Revista *Punch*, 6 de agosto de 1898, p. 57, en Stephen Bottomore, "The Panicking Audience? Early Cinema and the 'Train effect'", 1999, pp. 194-195. [Los trenes vienen a toda velocidad directamente hasta el espectador; nunca llegan allí, sino que saltan fuera de la película a la oscuridad exterior donde se encuentra la audiencia, y después, el tren se desvanece, todo el campo ingresa en él (...) ¡¡Todo desaparece en el espacio!! ¡Uf! ¡¡Respiramos otra vez!! Pero, ¡oh, qué cosa! ¡Oh, brandies y sodas! ¡Oh, whiskies y aguas! ¡Que se repita, rápido! Es maravilloso, más que maravilloso. Traducción de *Arkadin*].



riza esa impresión moderna de la vida en una gran ciudad como "*Steigerung des Nervenlebens*".²

El *phantom ride* es un fenómeno de los primeros años del cine. Auguste y Louis Lumière fueron quienes introdujeron el *sujet* del tren al cine: en febrero de 1894 patentaron su Cinématographe y en una de sus primeras presentaciones, en diciembre de 1895, proyectaron *Arrivée d'un train à la ciotat*. La película muestra la llegada de un tren a una estación, una de las imágenes más famosas del cine temprano. La popularidad de este film inició numerosas copias de la temática. En 1896, pocos meses después de las primeras presentaciones, los Lumière filmaron en Rennes una película desde el frente de una locomotora. De esa manera se podía grabar el movimiento del tren *pasando* por el paisaje. Esas películas se convirtieron en poco tiempo en documentales muy populares, y se las llamó películas *phantom ride*. Eso dio lugar a la extensa historia en común del cine y del ferrocarril.³

¿Qué es un *phantom ride*?

Se denomina *phantom ride* a un género de películas de la historia del cine temprano, también conocidas como "películas ferrocarriles". Para la producción, se armaba una cámara en el frente de una locomotora que luego grababa el viaje desde un enfoque *point-of-view*, observando el paisaje (rural o urbano), los rieles, a veces la misma locomotora y los túneles por los que pasaba el tren.

Una de las primeras películas de este género fue *The Haverstraw Tunnel* (1897). La noción *phantom ride* se acuñó cuando un periodista de la revista *Phonoscope* anotó en una reseña de esta película que se había sentido como el pasajero de un viaje espanto-

so en ferrocarril –como un "passenger on a phantom train ride"–, sensación causada por la falta de humo, el chasis, el ruido y las ruedas.⁴ La presentación fue muy exitosa y convirtió a los *phantom rides* en un género popular del cine temprano.⁵

Dado que en las películas tempranas la cámara por lo general era inmóvil, los *phantom rides* presentaron un nuevo estilo dinámico de la grabación de cine. Aunque las atracciones principales fueron la velocidad, el movimiento y la perspectiva única, las películas ganaron una fascinación adicional por la elección de los sujetos del viaje y el atractivo y exótico paisaje.

Las presentaciones de paisajes fueron los primeros ejemplos de viajes de cámara en la historia del cine y establecieron, como precursores tempranos de las películas de viajes, una forma anterior a los documentales. Los viajes están caracterizados por la alta velocidad del tren, la pérdida de imagen del paisaje en primer plano y la percepción clara de la "cámara subjetiva", que expresa la impresión de un ojo moviéndose por el espacio. De esa manera se presentan dos aspectos distintivos: el acto de ver y la imagen presentada. Más tarde, los *phantom rides* también jugaron un papel importante en el desarrollo del cine narrativo.

Después del éxito de *The Haverstraw Tunnel*, los productores británicos generaron inmediatamente sus propios *phantom rides*, en especial el pionero del cine Cecil Hepworth, quien fue el principal productor de este nuevo género. Hepworth creó una nueva cámara con un gran rollo de cine para grabar películas de varios minutos de duración. En 1899 produjo una de las más largas de aquel momento: *Dalmeny to Dunfermline, Scotland, via Firth of Four Bridges*, una película de 12 minutos. De esa manera, este nuevo

² Ver Georg Simmel, "Die Großstädte und das Geistesleben", 1903. [Aumento de la vida de estímulos nerviosos. Traducción del autor de este artículo].

³ Para obtener una impresión visual adicional de lo desarrollado en el texto, recomendamos recurrir también a los links de películas relacionadas con el tema que figuran en Fuentes electrónicas.

⁴ Charles Musser, "Moving towards fictional narratives", 2004, p. 94.

⁵ Además de la gran cantidad de críticas positivas, la revista satírica *Punch* caricaturizó la embriaguez de velocidad que experimentaron los espectadores mirando los viajes del ferrocarril. Ver Stephen Bottomore, op. cit., 1999. La cita al comienzo de este artículo también parece tener cierta connotación en un doble sentido.

género contribuyó significativamente al desarrollo de películas más largas. Una película *phantom ride* muy paradigmática es *A Trip on the Metropolitan Railway from Baker St to Uxbridge and Aylesbury* (1910).⁶

La función documental de los *phantom rides* se reflejó en películas de viajes cinematográficamente más complejas como los *travelogues*, que representan una variante del cine etnográfico. Walter Ruttmann utilizó una larga escena de un *phantom ride* en su documental *Berlin: Die Sinfonie der Großstadt* (1927).

Wolfgang Schivelbusch piensa que el viaje *phantom ride* no es solamente un instrumento balístico, sino que es experimentado por el espectador como un proyectil; viajando con este proyectil, siendo "disparado" por el paisaje, supone la pérdida de control de sentidos. En estas películas, los túneles y los paisajes aparecían como el objeto por el que pasa el proyectil del tren. El espectador, que tomaba asiento en el tren, formaba parte del proyectil.⁷

Raymond Fieldings denomina a las *phantom ride* películas "ultra-realistas".⁸ Tom Gunning se refiere a ellas como películas "vistas" y "cine de atracciones",⁹ porque eligen siempre un punto de vista especial o sirven como centro de atención, subrayando las ganas de observar y la exposición del objeto.¹⁰ El enorme poder

de fascinación proviene de la exploración de las imágenes más allá de las estructuras dramáticas, lo que demuestra también el voyerismo sospechoso del espectador, del turista, del colono o del productor de cine.¹¹

La reacción del público y el "efecto tren"

En el folclore de la historia del cine hay una anécdota muy difundida con respecto a las películas *phantom ride*. Los espectadores están sentados en sus asientos en la sala de cine; cuando se proyecta en la pantalla la imagen de un tren que *llega*, muy impresionados por la realidad de dicha imagen, unos gritan, otros tienen ataques de pánico y algunos corren y salen de la sala. Yuri Tsivian llama a esta reacción de miedo o pánico "efecto tren". La anécdota, bastante común y frecuentemente citada, es denominada también "mito del origen del cine".¹²

Pese a las frecuentes alusiones a ese mito, hay dudas con respecto a su veracidad. En 1948, Hepworth comentó: "I think, it belongs to the 'believe it or not' series".¹³ Lo cierto es que no existen reportes históricos que den cuenta de verdaderas reacciones de pánico.¹⁴ Hoy se piensa que la reacción más común fue el "entusiasmo".¹⁵ Frente a estas películas, los espectadores se echaban para atrás en sus asientos y quedaban boquiabiertos, especialmente aquellos ubicados en los lugares

⁶ Algunas películas *phantom ride* de los primeros años son: *Railway ride over the Tay bridge* (1897), de Feathers; *View from an engine front - Ilfracombe* (1898) y *Panorama Pris D'Un Train En Marche* (1898), de Méliès; *Viaje por Lyon* (1898), de Lumière, y *Mount Tamalpais N° 1, N° 2 and N° 3* (1898), de Edison. Al poco tiempo empezaron a filmar también desde otros medios de transporte: metros, buses, trolleys, automóviles o barcos, siempre con el enfoque de *point-of-view*. Estos vehículos fueron los primeros vagones de cámara. Algunos ejemplos son: *Panorama of Calcutta, India, from the river Ganges* (1898), filmada desde un barco; las películas de Edison, filmadas en París desde un carruaje, un barco, un tranvía y desde el ascensor que sube a la torre Eiffel; *Panoramic view of the Morecambe sea front* (1901), filmada desde un carruaje; *Panorama of Ealing from a moving tram* (1901), filmada desde un tranvía; *Skyscrapers of New York City from North River* (1903) de los Lumière, filmada desde un barco; *Ride down market* (1905), filmada en San Francisco desde un trolley antes del terremoto e *Interior New York subway, 14th Street to 42nd Street* (1905) de Bóyer, filmada desde un metro.

⁷ Christian Hite, "Technologies of Arousel: Masturbation, Aesthetic Education, and the Post-Kantian Auto", 2009.

⁸ Gunnar Iverson, "Norway in Moving Images Hale's Tours in Norway in 1907", 2001, p. 2.

⁹ Christa Blümlinger, "Lumière, der Zug und die Avantgarde", 2004, pp. 27-41.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ Tom Gunning, citado en Christa Blümlinger, op. cit., 2004.

¹² Bottomore describe las reacciones del público de aquellos tiempos a las películas *phantom ride* y discute los diferentes enfoques históricos y actuales de explicación. Ver Stephen Bottomore, op. cit., 1999.

¹³ *Ibidem*, p. 177. [Pienso que pertenece a la serie "Créase o no". Traducción de Arkadin].

¹⁴ Sin embargo, los cuentos exagerados de tales reacciones cándidas fueron distribuidos por varias razones, entre ellas, para hacer publicidad de algunos operadores y empresarios de cine. Ver Stephen Bottomore, op. cit., 1999.

¹⁵ *Ibidem*.



más cercanos a la pantalla.¹⁶ La sensación de entusiasmo estaba dada por diversos factores: la situación social de un *show* de películas, la técnica (cinematográfica y de la locomotora), la pérdida de distancia, el acercamiento de la imagen hacia el espectador y cierta inseguridad con relación a las tecnologías modernas del siglo XIX.¹⁷

Karin Littau se refiere a *eye-hunger (schaulust)*,¹⁸ que describe la necesidad del público de observar desde cerca, de forma emocionante y en conjunto con otros observadores: "It was not so much the Lumière as the viewer personally who authored the train effect. The film survives but we have lost its viewer".¹⁹ Tsivian acuñó también el concepto del "viewer with untrained cognitive habits"²⁰ y presentó varias evidencias de la existencia de ese tipo de espectador del cine temprano.

La reacción del público no sólo fue comentada por los diarios y las revistas de aquellos tiempos, sino también en forma de película. Thomas A. Edison eligió ese tema en *Uncle Josh at the Moving Picture Show* (1902), en la que un "yokel"²¹ huye de un tren que está arribando. La película *How It Feels to be Run Over* (1900), de Hepworth, alude claramente a un efecto emocionante y físico del público, al mostrar un automóvil chocando directamente con el espectador.

Viajes simulados con "Hale's Tours"

A comienzos del siglo XX, las películas *phantom ride* ya no fueron más una novedad y tuvieron que

competir, como todos los documentales, con las películas ficcionales. Para lograr una mayor atracción, se empezaron a filmar lugares y paisajes exóticos e imágenes de ciudades famosas de todo el mundo. Por eso, cuando presentó por primera vez sus películas *phantom ride*, George C. Hale eligió otro camino: vagones especiales, preparados para la presentación mundial de 1904 en la Louisiana Purchase Exposition.

Hale presentaba las películas apoyadas por efectos de sonido y de viento en espectáculos que llamaba "pleasure railway" y que fueron "the first permanent, ultrarealistic cinema attraction (...) providing a remarkably convincing illusion of railway travel".²² El *vagón* de presentación en el que estaban sentados los espectadores se movía, lo que produjo una impresión cine-estética mucho más fuerte. Los *pasajeros* compraban una entrada con la que podían *viajar* durante las presentaciones que duraban hasta 20 minutos. El vagón de presentación tenía espacio para 70 personas.²³

Después de la repercusión de la Louisiana Purchase Exposition, Hale abrió en 1905 "Hale's Tours and Scenes of the World", un espectáculo parecido en el parque de diversiones Electric Park, en Kansas City. La idea fue tan exitosa que se la vendió en forma de licencia a otros lugares en los EE.UU. y más tarde a todo el mundo. Luego de un año ya había más de 500 "Hale's Tours" en los EE.UU., en Canadá y en algunas ciudades europeas.²⁴ Sus organizadores redescubrieron las viejas películas cómi-

¹⁶ Georges Brunel se refiere especialmente a la primera fila en la sala cuando menciona en 1897: "(...) you get the feeling that the train is going to hit you and run you over; during one of the shows I was in the front row of spectators, some of whom drew back instinctively". Ver Stephen Bottomore, op. cit., 1999, p. 186. (...) tienes la sensación de que el tren te va a golpear y a atropellar; durante una de las escenas yo estaba en la primera fila de espectadores, algunos de los cuales retrocedieron instintivamente. Traducción de *Arkadin*.

¹⁷ Las películas de ferrocarril obtenían un lugar especial dentro de los programas; muchas veces fueron mostradas al final del show, subrayando su especial poder para entusiasmar al público (*Ibidem*). Los espectadores de las películas *phantom ride* no se impresionaban sólo por la llegada del tren, sino también por los pasajeros que subían y bajaban.

¹⁸ Karin Littau, "Eye-Hunger: Physical Pleasures and Non-Narrative Cinema", 2003.

¹⁹ Tsivian, citado en Stephen Bottomore, op. cit., 1999, p. 201. [No eran tanto los Lumière como el espectador quien personalmente producía el efecto tren. La película sobrevive, pero hemos perdido al espectador. Traducción de *Arkadin*].

²⁰ [Espectador con hábitos cognitivos no entrenados. Traducción de *Arkadin*].

²¹ [Patán. Traducción de *Arkadin*].

²² Raymond Fielding, en Christian Hite, op. cit., 2009, p. 76. [La primera atracción permanente y ultrarrealista del cine (...) que proporciona una ilusión notablemente convincente del viaje en tren. Traducción de *Arkadin*].

²³ Los modelos para estas presentaciones fueron el Mareorama y las Myrioramas del siglo XIX. Los espectadores no solamente veían un viaje en tren, tenían además la impresión de hacer el recorrido. Sus precursores fueron los viajes imaginarios de los panoramas o los dioramas del siglo XIX.

cas y las viejas películas *phantom ride* y las integraron a los programas del momento; también utilizaron películas como *The Great Train Robbery* (1903), de Edwin S. Porter. En pocos meses, "Hale's Tours" se convirtió en un éxito que revivió el género de los *phantom rides*.

Los *tours* fueron una atracción en los EE.UU. desde 1905 hasta 1907, aunque promediando el verano de 1906 el interés comenzó a decaer, incluso frente a los intentos de variar los viajes con películas de mayor acción. Pese a esto, la compañía existió aparentemente hasta 1911 ó 1912, y los operadores continuaron hasta los primeros años de la década del 10 en los EE.UU. Mientras que durante los años 1907 y 1908 se produjo una expansión en Europa, luego empezó a decaer el interés del público. Con el fin de "Hale's Tours" terminó también la historia más influyente de los *phantom rides* como género propio del cine temprano. El público encontró otras películas más complejas y ya no se entusiasmó tan fácilmente.

Tom Gunning considera que el cine de las atracciones muestra una confrontación en dos formas: la de las películas y la del modo de presentación. La franqueza de este acto de demostración permite un énfasis en el *thrill* mismo, la reacción inmediata del espectador.²⁵ Para Gunning, los ruidos de clic-clack y las aceleraciones y paradas abruptas representan "la falta de la preocupación del cine temprano por crear un mundo narrativo autosuficiente en la pantalla".²⁶

Del *phantom ride* a la película narrativa

Los *phantom rides* también contribuyeron al desarrollo de la película narrativa. En febrero de 1899, el

pionero del cine George Albert Smith filmó en estudio una escena cómica en la que un hombre se acerca a una mujer en un vagón de tren y, protegido por la oscuridad del túnel, la besa. Smith agregó esa escena de pocos segundos en los que el tren pasa por un túnel a una película *phantom ride* de Hepworth. *Kiss in the Tunnel* (1899) es uno de los primeros ejemplos de un corte escénico de película. El film de Smith fue un éxito y contribuyó a establecer el corte invisible como herramienta de montaje del cine clásico.²⁷ Unos años después, en 1903, Porter filmó *A Romance of the Rail* (1903) y *The Great Train Robbery* (1903), algunas de las primeras películas narrativas.

La relación cine / ferrocarril

La relación más clara del cine y del ferrocarril es la vista panorámica en el momento del viaje. La velocidad del tren permite y obliga a ver un paisaje frecuentemente cambiante como vistas propias (por ventanas); las escenas van cambiando muy rápidamente.²⁸ Esta relación comenzó décadas antes de la modernidad, años antes de la innovación del cine, cuando los pasajeros del ferrocarril veían por la ventana un panorama cinematográfico.²⁹

Con el cine el tren surgió en las películas de ferrocarril como una figura, como un tropo que vinculaba los viajes con la visualidad narrativa. Es por eso que los temas tratados deben ser importantes por su autorreflexividad como tropo.

Nanna Verhoeff distingue cuatro tipos de películas de ferrocarril que funcionan como motivo visual, de forma atractiva y narrativa:³⁰

1- el tren arribando a la estación (la cámara, puesta en el andén, muestra el tren que llega y los pasajeros que bajan y suben);³¹

²⁴ Gunnar Iverson, op. cit., 2001.

²⁵ Ver Christian Hite, op. cit., 2009.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ Numerosos autores de cine copiaron esa escena y desarrollaron sus propias variantes (Ferdinand Zecca, en *Une idylle sous un tunnel* [1901]; Siegmund Lubin, en *Love in Railroad Train* [1903] y Porter, en *What Happened in the Tunnel* [1903]). Los operadores de cine mostraron esas películas para variar los *phantom rides* con otro material.

²⁸ Lynne Kirby, citado en Christa Blümlinger, op. cit., 2004.

²⁹ Christian Hayes, *Phantom rides*, 2003.

³⁰ Nanna Verhoeff, "Self-Reflections: Virtual Travel in Emerging Media (1900-2000)", 2005.

³¹ El prototipo es *L'arrivée d'un train à la ciotat* (1895), de los hermanos Lumière.



2- el tren *pasando* por el espectador (el tren pasa por la cámara);

3- los *phantom rides* (la cámara, en el frente de la locomotora, muestra el paisaje y los rieles adelante del tren. Es la perspectiva de la primera persona);

4- un viaje doble (es una combinación de (2) y (3) que muestra un tren moviéndose atrás de otro en el mismo o en otro riel).³²

Estos cuatro tipos de películas son tropos de relaciones particulares entre el medio y el espectador. Las categorías de atracción, basadas en la movilidad, el tiempo y la percepción de consecuencias espaciales de esa movilidad, no pueden ser consideradas solamente de forma micronarrativa, sino que pueden convertirse en macronarrativas en ellas y de ellas.³³

Mediante la figura de la locomotora se muestra metafóricamente un aspecto del proceso formal del cine: desaceleración, detención y reaceleración. Las dos máquinas –la locomotora y el proyector– llevan también el principio de la repetición y de la disponibilidad; arrancan, se ponen en movimiento, paran y empiezan de nuevo a rotar. Al respecto, Blümlinger expresa:

El ferrocarril representa la pérdida del espacio de viaje, experimentado como continuidad viva, pues sirve para superar, pasar o saltar un intersticio. En ese caso el tren funciona, así como el cine, como la mirada organizadora de máquinas y como productor de linealidad y movimiento. Entonces existe un vínculo entre el cine y el ferrocarril, o mejor dicho, entre las máquinas que funcionan para ellos: la locomotora, el vagón y el proyector. El cine constituye, como el ferrocarril, un espacio nuevo que se basa en la destrucción de los lugares espaciales tradicionales,

pero al mismo tiempo se vincula con los valores nuevos: el goce de la velocidad, el descubrimiento de mundos extranjeros y la pérdida de raíces. La vista panorámica del viajero, como explica Wolfgang Schivelbusch, se prolonga en el cine [...]. El viajero de ferrocarril, como viajero inmóvil, observa el espectáculo que pasa por su ventana, prepara al espectador del cine de masas. Este viajero, confrontado con imágenes dinámicas, movidas y panorámicas, debe aceptar la pérdida del primer fondo de vista por razones de la alta velocidad. El ferrocarril aparece como una fuerza destructiva del espacio y del tiempo.³⁴

Ninguna otra máquina adelantó el marco de la percepción del cine tanto como el ferrocarril. Los medios de atracción y de transporte se basan en la institucionalización de un tiempo estandarizado. El cine temprano y el ferrocarril logran su atracción por las prácticas de presentación, el *topoi*, los modos de presentación y las pautas de actuación.³⁵ Ambos medios tienen en común principalmente lo relativo a la percepción del espectador: los dos crean un turista, un consumidor visual, un observador de panoramas, un sujeto inestable. Esa experiencia está caracterizada por la discontinuidad, el *shock* y la posibilidad de sugerir. Por el permanente cambio de la imagen vista se establece una inseguridad con respecto a la presentación de la imagen. Esa inseguridad se transmite por la velocidad y la elevada cantidad de impresiones, la desorientación y el permanente cambio de lugar (en el tren y en la película).

En las películas de *phantom ride* los túneles pueden ser interpretados como el timo o la mentira de la percepción moderna. Estos preplastifican la imagen creciente de la gran pantalla en la sala de cine, como

³² *Interior New York Subway, 14th Street to 42nd Street* (1905), de Bixer.

³³ Nanna Verhoeff, op. cit., 2005.

³⁴ Christa Blümlinger, op. cit., 2004, pp. 27-28. (Traducción del autor de este artículo).

³⁵ Lynne Kirby, citado en Christa Blümlinger, op. cit., 2004.

una garganta que corre hacia el espectador y, finalmente, lo vence. No sólo vemos la locomotora negra, poderosa, como *pendant* metafórico para el proyector de cine (una máquina de hierro, que traduce el movimiento de ruedas en un movimiento lineal que arroja sus conos de luz en distintas esquinas oscuras), sino que vemos también el humo que produce de repente cierta impresión de profundidad. El humo es un motivo iconográfico del cine temprano y sus efectos de luz, sus texturas y sus cambios repentinos forman parte de la percepción del viajero. El humo blanco del tren se relaciona con la pantalla blanca de la sala de cine.

Mediante la comparación de aparatos se puede ver cierto paralelismo entre la mirada moderna panorámica y los efectos ópticos de las ranuras de vista en el Zootrop rodante. Los objetos del paisaje urbano, los pilares arquitectónicos que pasan por el ojo apático-lento del espectador, tienen el efecto de un modulador luz-espacio (en el sentido de Lászlo Moholy-Nagy). Un buen ejemplo de ese efecto es *Interior New York Subway, 14th Street to 42nd Street*.

El *found footage* y la simulación actual

En algunas películas modernas experimentales se retoman partes de los antiguos *phantom rides* en forma de películas *found footage*. Algunos ejemplos son *Eureka* (1974), de Ernie Gehr, o *The Georgetown Loop* (1996) y *Opening the Nineteenth Century: 1896* (1991), de Ken Jacobs, que sirven como preestudio para su proyecto *The Nervous System* (a comienzos de los años 90).³⁶ Gehr, por ejemplo, utiliza la grabación de un viaje en tranvía por San Francisco, realizado a comienzos del siglo

xx, y la desacelera ocho veces. De esa manera se ofrece al espectador la complejidad del paisaje moderno urbano por medio de una herramienta específica del productor de cine *avantgarde*. Ese trabajo arqueológico muestra el tiempo como "ungesehen, Raum verschlingende Energie".³⁷

El potencial analítico y estético de las películas contemporáneas de *found footage* puede encontrarse en el método de repetición, como método formal de dichas películas que se fortalece por el gesto de la cita. Blümlinger supone, además, que la repetición es una figura que es apoyada por la disposición del tren. En una selección de películas *found footage* distingue tres tipos: la repetición como característica estructural de la proyección cinematográfica (el ejemplo de Ken Jacobs); la repetición figurativa y la generación de lo narrativo en la disposición del tren como parte de la prehistoria del cine (Bill Morrison); y las imágenes iconográficas que quedan después de la primera llegada de un tren (Al Razutis y Peter Tscherkassky).³⁸ Acerca de la idea de la repetición, y de alguna manera explicando la tendencia de elegir los *phantom rides* para sus películas *found footage*, Jacobs afirma: "Cada película es como un círculo, infinitamente reproducible, todo lo mostrado es algo arrollado".³⁹

Los formatos de pantalla amplia de Cinerama y de IMAX representan una prolongación de la estrategia de comercialización de los *phantom ride*.⁴⁰ En el mundo del espectáculo de hoy, la cápsula de simulador de movimiento funciona de la misma manera que el vagón de *Hale's Tours*, aunque con una tecnología más avanzada y recurriendo a gráficos 3D generados por computadora.

³⁶ Otros productores de cine que trabajan con *found footage* son: Bill Morrison (*The Death Train*, 1993); Al Razutis (*Lumiere's Trains*, 1979, en la que utiliza tres fragmentos de películas que contienen partes de *phantom rides*: (1) *Arrivée d'un train à la gare de la Ciotat*, de Lumière; (2) *La Goue*, de Abel Gance; y (3) *Spills for Thrills*, de una película Warner, y *L'Arrivée*, de Peter Tscherkassky).

³⁷ Tom Gunning, citado en Christa Blümlinger, op. cit., 2004, p. 29. [Energía no visible, absorbiendo el espacio. Traducción del autor de este artículo].

³⁸ Christa Blümlinger, op. cit., 2004, p. 29.

³⁹ Ken Jacobs, citado en Christa Blümlinger, op. cit., 2004, p. 32 (Traducción del autor de este artículo). En el mencionado artículo, Blümlinger ofrece un profundo análisis del elemento de la repetición en los trabajos de los mencionados artistas de *avantgarde*.

⁴⁰ Erkki Huhtamo, en Rune Klevjer, "What is Avatar? Fiction and Embodiment in Avatar-Based-Singleplayer Computer Games", 2008.



Conclusión

El ferrocarril y el cine son símbolos del comienzo de la modernidad que reflejan el cambio subjetivo de experiencia o, más ampliamente, los grandes cambios sociales, económicos y culturales en los albores del siglo xx. En este contexto, Simmel habla de un "aumento de la vida de estímulos nerviosos". Para la producción de las películas analizadas, que se conocen también como "películas ferrocarriles", se armaba una cámara en el frente de una locomotora para luego grabar el viaje desde un enfoque *point-of-view*.

La reacción de pánico del público en la presentación de una película *phantom ride* parece ser más bien un mito que un hecho histórico real. Pero esto habla también de ese cambio de época y simboliza, por un lado, el primer contacto del cine con el ferrocarril y, por otro, un momento inicial de la historia del cine.

Ese género del cine temprano tuvo su momento cumbre con los shows de *Hale's Tours and Scenes of the World*, un espectáculo en parques de diversiones que presentó las películas en vagones especiales que se movían para fortalecer el impacto realista. Alrededor de 1910 comenzó a caer el interés del público, que encontró otras películas más complejas y ya no se entusiasmó tan fácilmente.

Los *phantom rides* contribuyeron también al desarrollo de la película narrativa. En 1899, George A. Smith filmó en estudio una escena cómica que agregó luego a una película *phantom ride* de Hepworth. De esa manera, *Kiss in the Tunnel* (1899) no sólo fue un éxito sino que constituye uno de los primeros ejemplos de un corte escénico de película y contribuyó a establecer el corte invisible como herramienta de montaje del cine clásico.

Las películas *phantom ride* apuntan siempre a un aspecto especial de vista; atienden, exigen y pilotean al mismo tiempo la necesidad del espectador de observar al objeto expuesto. Son documentales "ultrarrealistas" (Fieldings); son "cine de atracciones" (Gunning).

Las relaciones entre el cine y el ferrocarril de los *phantom rides* son numerosas y no se refieren solamente al efecto de vista panorámica por la ventana del tren en marcha: la figura de la locomotora muestra un aspecto del proceso formal del cine de manera metafórica que es la desaceleración, la detención y la reacceleración. Las dos máquinas –la locomotora y el proyector– incorporan el principio de la repetición y de la disponibilidad; arrancan, se ponen en movimiento, se detienen y empiezan nuevamente a rotar. Como productores de linealidad y movimiento, el cine y el ferrocarril representan la disminución de la importancia de lo geográfico, de lo espacial.

Finalmente, las desaceleraciones de las películas de *found footage* de Gehr (*Eureka*, 1974) tratan también de dar una vuelta de tuerca y visibilizar el tiempo. Otras películas modernas experimentales que retoman algunas partes de los *phantom rides* en forma de películas *found footage* son: *The Georgetown Loop* (1996) y *Opening the Nineteenth Century: 1896* (1991), de Ken Jacobs, que sirven como preestudio para su proyecto *The Nervous System* (realizado a comienzos de los años 90).

Las películas sobrevivieron, pero perdieron sus espectadores. 

Bibliografía

- BOTTOMORE, Stephen: "The Panicking Audience? Early Cinema and the 'Train effect'", en *Historical Journal of Film, Radio and Television*, N° 19, Año 2, 1999.
- GUNNING, Tom: "The Cinema of Attraction: Early Film, its Spectators, and the Avantgarde", en Elsaesser Thomas y Barker Adam (eds.): *Early Film*, London, British Film Institute, 1989.
- HAYES, Christian: "Phantom carriages: Reconstructing Hale's Tours and the virtual travel experience", en *Early Popular Visual Culture*, Volume 7, Issue 2, July 2009.
- KLEVJER, Rune: "What is Avatar? Fiction and Embodiment in Avatar-Based-Singleplayer Computer Games", Disertación doctoral, Universidad de Bergen, Noruega, 2008.
- LITTAU, Karin: "Eye-Hunger: Physical Pleasures and Non-Narrative Cinema", en Arthurs, Jan y Grant, Iain (editors): *Crash Cultures: Modernity, Meditation and the Material*, Bristol, Intellect, 2003.

MUSSER, Charles: "Moving towards fictional narratives", en Grieveson, Lee y Krämer, Peter (eds.): *The Silent Cinema Reader*, Cornwall, Routledge, 2004.

Fuentes de Internet

BLÜMINGER, Christa: "Lumière, der Zug und die Avantgarde", en Hagener, Malte; Schmidt, Johann y Wedel, Michael (editores): *Die Spur durch den Spiegel. Der Film in der Kultur der Moderne*, Berlín, Bertz, 2004, [En línea] <http://www.sixpackfilm.com/archive/veranstaltung/festivals/earlycinema/symposion/bluemlinger.pdf> [7 de abril 2011].

DIEDERICHS, Helmut H.: "Frühgeschichte deutscher Filmtheorie. Ihre Entstehung und Entwicklung bis zum Ersten Weltkrieg". Habilitación en Sociología de la Universidad J.W.Goethe, Frankfurt/M. Frankfurt/M., 1996, publicado en Internet en 2001. [En línea] fhdo.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2002/6/pdf/fruefilm.pdf [7 de abril 2011].

DOANE, Mary Ann: 2002: *The Emergence of Cinematic Time*, Capítulo 1, Cambridge Mass., London, Harvard University Press, 2002. [En línea], <http://screen.oxfordjournals.org/cgi/reprint/45/4/461.pdf> [7 de abril 2011].

FULLERTON, John y King, Elaine: "Local Views, Distant Scenes: Resisting Affect in Surviving Mexican Actuality Films of the 1920s", en *Film History*, Vol. 17, 2005, 66-75. [En línea] http://muse.jhu.edu/journals/film_history/v017/17.1fullerton02.html [7 de abril 2011].

GUNNING, Tom: "An Aesthetic of Astonishment: Early Film and the (In)Credulous Spectator", en Williams, Linda (editora): *Viewing Positions*, New Brunswick, Rutgers, 1995, [En línea], <http://elenarazlogova.org/hist615/pdfs/gunning.pdf> [7 de abril 2011].

HAYES, Christian: "Phantom rides", 2003, [En línea], <http://www.screenonline.org.uk/film/id/1193042/> [7 de abril 2011].

HITE, Christian: "Technologies of Arousal: Masturbation, Aesthetic Education, and the Post-Kantian Auto". Disertación, Universidad de Southern California, 2009, [En línea] <http://gradworks.umi.com/33/68/3368548.html> [7 de abril de 2011].

IVERSON, Gunnar: "Norway in Moving Images: Hale's Tours in Norway in 1907", en *Film History*, Vol. 13, 2001. [En línea] <http://www.jstor.org/pss/3815415> [7 de abril 2011].

SIMMEL, Georg: "Die Großstädte und das Geistesleben", 1903, [En línea] <http://socio.ch/sim/verschiedenes/1903/grossstaedte.htm> [7 de abril 2011].

VERHOEFF, Nanna: "Self-Reflections: Virtual Travel in Emerging Media (1900-2000)", ponencia presentada en MIT4: the work of stories, fourth media in transition conference, Cambridge, 2005, [En línea] <http://web.mit.edu/comm-forum/mit4/papers/verhoeff.pdf> [7 de abril 2011].