

# PELHAM 1-2-3

## FICHA TÉCNICA

Director	Joseph Sargent
Argumento original	John Godey (novela)
Guión adaptado	Peter Stone
Fotografía	Enrique Bravo, Owen Roizman
Música	David Shire
Montaje	Gerald B. Greenberg
Dirección artística	Gene Rudolf
Decorados	Herbert F. Mulligan
Diseño de vestuario	Anna Hill Johnstone
Maquillaje	Irving Buchman
Sonido	Chris Newman, David Moshlak
2ª unidad	Michael Haley, Burt Harris
2º operador	Jack Priestley, Gerry Muller
Productor asociado	Stephen F. Kesten
Producción	Palladium Productions – Palomar, S.p.a.
Productor	Gabriel Katzka, Edgar J. Scherick



## DATOS TÉCNICOS

Duración	104 minutos
Versión	En castellano
Año de producción	1974 – EE.UU. – color
Formato	Panavisión (anamófico), 2,35:1
Lugares de rodaje	Filmways Studios, East Harlem, Manhattan (interiores) Brooklyn, New York City (USA)
Estreno en España	30 de diciembre de 1974 – CB Films, S.A
Distribución	MGM / United Artists Home Entertainment Inc.

## FICHA ARTÍSTICA

### Intérpretes

Walter Matthau  
Robert Shaw  
Martin Balsam  
Hector Elizondo  
Earl Hindman  
James Broderick  
Dick O'Neill  
Lee Wallace  
Tom Pedi  
Beatrice Winde  
Jerry Stiller  
Nathan George  
Rudy Bond  
Kenneth McMillan  
Doris Robert  
Julius Harris  
Walter Jones  
Jerry Holland  
Carol Cole  
Ruth Attaway  
Thomas Barbour  
Penny Krompner  
Marvin Silbersher  
Simon Deckard  
Sal Viscuso

### Personajes

Teniente Zachary 'Z' Gerber  
Mr. Blue – Bernard Ryder  
Mr. Green – Harold Longman  
Mr. Gray – Joe Welcome  
Mr. Brown – George Steever  
Denny Doyle  
Frank Correll  
Alcalde Al  
Caz Dolowicz  
Sra. Jenkins  
Teniente Rico Patrone  
Agente James  
Jefe de Policía Phil  
Jefe de Policía Harry Borough  
Jessie, esposa del Alcalde  
Inspector Daniels  
Revisor Mattson  
Revisor Bud Carmody  
Secretaria  
Enfermera del Alcalde  
Barney, interventor de tránsito  
Secretaria del interventor  
Interventor de la ciudad  
Agente Albert Miskowsky  
Agente O'Keefe



## PRESENTACIÓN

El Metro de Nueva York ha figurado de protagonista en muchas películas. Probablemente, la más notable es en "The French Connection" de 1971. La carrera del Metro/coche bajo la línea elevada de BMT West End es, a menudo, considerada la mejor secuencia de persecución en la historia del cine.

En algún lugar, bajo tierra, en el Metro de Nueva York, el más grande del mundo (\*), en los alrededores de la estación de Pelham, un delincuente armado ha secuestrado un tren, amenazando con matar un rehén cada minuto si sus peticiones no son cumplidas: pide un millón de dólares. Obligado a entretener al desconocido criminal hasta que su exigencia se cumpla o se realice una operación de rescate, el Jefe de Policía de transportes: Garber, debe improvisar, engatusar y manejar con perspicacia a uno de los más crueles y astutos criminales, el portavoz de la banda de hombres armados, totalmente desconocidos, que asaltan el tren del Metro, en una batalla de ingenio que acabará heroicamente... o en tragedia... El reto no es fácil, teniendo en cuenta que están en juego las vidas de mucha gente. Podría ser simplemente una más adscrita al género de catástrofes (en este caso en el Metro), tan en boga en la década de los 70, con un reparto lleno de estrellas en una producción apasionante y muy intrigante desde el principio hasta el final. Basada en el aclamado *best seller* de John Godey, aún hoy esta película hace vibrar al más tranquilo. Cuenta con el protagonismo de Robert Shaw, Martin Balsam y Walter Mathau, por aquel entonces uno de los actores fetiches de Billy Wilder, quien unos años antes, embriagados de un cinismo de ascendencia corrosiva, firmaría la descacharrante "Uno, Dos, Tres" en torno a un ejecutivo de la Coca-Cola deseoso de abrir nuevos mercados (no confundir estas películas).

Una ocurrencia especialmente curiosa de esta película es la mujer que, desde que empieza el secuestro del vagón, está durmiendo en un asiento y no se entera de nada hasta el final de la película, cuando se despierta. Además, uno de los atracadores tiene un gran resfriado y el Alcalde de Nueva York con gripe.

La película "Pelham 1, 2, 3" ya avanzó el método de que los malos se interpelaran mutuamente: cuatro hombres, vestidos de forma idéntica, secuestran un vagón de Metro y piden un rescate de un millón de dólares; responden a los seudónimos de Mr. Blue, Mr Green, Mr. Brown y Mr. Grey, cada uno tiene sus particulares motivaciones para llevar a cabo tal acción. El clima de suspense creado a lo largo de la cinta es lo mejor del film sin ninguna duda.

Evidentes influencias cinematográficas que ha abierto innumerables caminos en el género, destacando quizás, las películas de Quentin Tarantino, un cineasta muy influenciado por las pelis de acción de los 70, capaz de combinar films como "Pelham 1, 2, 3", "Atraco perfecto" (de Killing, 1956) de Stanley Kubrick... "El Grupo Salvaje" de Sam Peckinpah. Incluso la magnífica "El silencio de un hombre" (Le Samourai) de Jean Pierre Melville, "La novia vestida de negro" (La mariée était en noir 1968) de François Truffaut... además de parte del cine de Jean Luc Godard. Otra influencia más que notable es el cine de Hong Kong, el de acción y el de policías redescubierto para Europa hace unos años, aunque en los Estados Unidos el culto por ese cine en el mercado del video es ya algo que viene de lejos con dos directores concretos que ya han dejado su huella: por un lado, John Wood, creador de una violencia gráfica impactante rodada muchas veces a cámara lenta, en películas en las que la lealtad y la amistad son temas onnipresentes, tanto entre las fuerzas de la ley como entre los gansters (The Killer, Oscuro porvenir...) y otro film tan icónico como la polémica y violenta "City on fire" de Ringo Lam. Podríamos decir que sin estas películas, más sus innumerables influencias, "Reservoir dogs" de Quentin Tarantino (1992) jamás habría existido.

El guión es tan bueno que llega a plantear temas de primera actualidad, como las soluciones finales tipo primero disparas y después preguntas, políticas por las que un joven brasileño fue abatido en Londres en otoño de 2005 (ocho balazos, de ellos siete en la cabeza, mientras estaba en el suelo), a lo mejor resulta que no es la idea más brillante del mundo: el siempre brillante experto en seguridad Bruce Schneir ha explicado en un artículo titulado "Shoot to kill?" "Cuando era pequeño aprendí como funcionaba viendo la película Pelham 1, 2, 3, donde los malos secuestraban un vagón de Metro por el que pedían un rescate de un millón de dólares". Allí los buenos explicaban que un vagón de Metro no puede acelerarse si el conductor muere, porque para que avance, una mano debe estar siempre pulsando el acelerador. Si a un conductor le diera un ataque al corazón (o los malos lo mataran) lo soltaría y el tren se detendría. En el fondo esto viene a querer decir que a veces se activan ciertos dispositivos, cuando estás muerto, porque mientras estás vivo puedes, por ejemplo, mantener sujeto un interruptor o algo parecido. En inglés se llama "Death man's Switch" y en castellano Hombre Muerto.

Roy Ramm, antiguo comandante de operaciones de la policía metropolitana dijo que las normas y reglas para enfrentarse a potenciales suicidas bomba habían cambiado recientemente a "disparar a matar"(...) dijo que el peligro de disparar a un suicida bomba en el pecho es que se podría hacer detonar la carga explosiva. "Lo cierto es que cuando tratas con terroristas suicidas con bombas, la única forma en que puedes detenerlos de forma efectiva, y protegerte a ti mismo, es dispararle a la cabeza". Lo cual, como dice Schneier, se basa en la totalmente estúpida suposición de que el suicida tiene que apretar un botón para activar los explosivos, cuando lo más seguro es que la bomba se active si suelta un botón, como el dispositivo para acelerar un vagón de Metro.

(\*) El Metro de Nueva York es el sistema de transporte público urbano más grande en los Estados Unidos y uno de los más grandes del mundo, con entre 416 y 475 estaciones (depende de cómo se contabilicen los puntos de transbordo, la MTA usa 468 como número oficial de estaciones) y 656 millas (1.056 km.) de vías primarias de servicio. Si contamos vías secundarias en talleres y cocheras, el total sería de 842 millas (1.355 km.).

*Elaborado por Fermín Giménez*