

Las “road movies” definitivas de los años sesenta (I): “Dos en la carretera”



David-Ibán Villalmanzo Resusta
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

*El impulso al desarrollo de la motorización de la población mundial se dio entre las décadas de los años 50 al final de los 60. No es extraño que en las postrimerías de este período los viajes por carretera lograsen un enfoque mayor de las pantallas hacia historias que tuviesen estas rutas como ejes fundamentales de su trama. Este fue el caso de un largometraje significativo del realizador americano Stanley Donen, como *Dos en la carretera* (*Two for the road*, 1967), que, sin embargo, escogió como su marco geográfico el continente europeo. Una ruta en inicio, placida y luego tortuosa, que, a pesar de todo, con el paso del tiempo, se vio como un camino de acceso cinematográfico a nuevas formas de narrar.*

Hubo un tiempo hace varias décadas, en el que la utilización del vehículo privado no se veía por parte de sus usuarios como un castigo eventual ante los previsibles embotellamientos urbanos o de vías periféricas a estas conurbaciones.

Los vehículos de la época referida tenían aparte de su utilidad, una noción añadida de libertad e independencia, por la que su comprador adquiría la posibilidad de desplazarse casi a cualquier parte a voluntad...de su bolsillo.

Aquella alegría no llegaba por supuesto, a los extremos celebrato-

rios mostrados de forma reciente por Damien Chazelle en la escena inicial de su conocido y reciente musical *La La Land* (id, 2016), donde un atasco de coches en una autopista de Los Angeles da lugar a un número festivo colectivo como *Another day of sun*, por parte de sus conductores y pasajeros. Aun así, el ser propietario de un vehículo, aunque fuese de un utilitario, concedía una especie de nuevo y algo prestigioso estatus social.

Lo cierto es que estas aspiraciones se popularizaron gracias al aumento del poder adquisitivo para la clase media y al abaratamiento del precio de aquellos elementos, para

facilitar una motorización colectiva, pues concedieron acceso a su compra a un grupo de usuarios mucho más amplio que hasta entonces.

Esta ruta de creciente desarrollo del transporte terrestre no guiado fue acompañada, además, por la mejora de la calidad y trazado de las vías de gran capacidad y convencionales en todo el mundo, lo que permitió que el tráfico rodado siguiera creciendo de forma paulatina más que otros modos de transporte.

Ciertamente avanzado este proceso, no solo estas transformaciones influyeron en la forma de despla-

zarse sino también en las del propio pensamiento y modo de vida de la población, incluidas las culturales, eso sí, actuando en dos caminos muy diferentes, bifurcados entre sí.

A veces exacerbaban aún más un ánimo de pensamiento individualista, y no solo del lado de los creyentes en el nuevo capitalismo y tendencias de consumo, sino de aquellos espíritus más hedonistas, o los que, a fuerza de su trabajo, accedían a otra condición social.

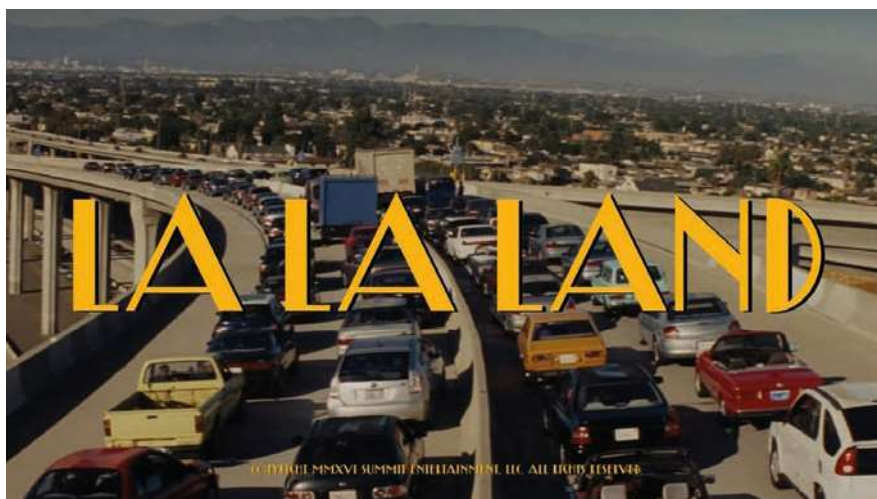
Otras, en cambio, mucho menos abundantes, provocaban la aparición de nuevas colectividades, que agrupaban a personalidades disconformes con el sistema imperante. fueron el germen de experiencias comunales, contraculturales y revolucionarias.

Sucedió así en todo el mundo, pero con formas de expresión propias en cada continente. En los jóvenes estados americanos, por ejemplo, provocó la aparición en la literatura de la "aventura vital sobre ruedas", surgida en la corriente "beatnik", cuyo máximo exponente fue quizás la novela *En la carretera* de Jack Kerouac.

Esa asociación, en el fondo, al disfrute pleno de unas libertades ejercidas por el individuo o por nuevos colectivos disidentes que no querían tener un sentimiento de pertenencia a la masa, no constituía ya un marco favorable al uso de un transporte guiado como el ferrocarril.

Precisamente, este modelo de transporte tuvo mucho mayor espacio cinematográfico, con géneros como el "western", las viejas películas del Oeste, que se rodaron a raudales desde el inicio del cinematógrafo hasta los años cincuenta.

El ocaso de aquella temática netamente norteamericana se da justo en esta década prodigiosa para el



automóvil, aunque aún tuviera un ligero repunte posterior al otro lado del Atlántico, en el "spaghetti western" rodado en Sur de Europa.

Olía cada vez más a betún y el público de las salas de cine pudo contemplarlo en las historias vistas en la gran pantalla. Cada vez se hacía más patente el auge del asfalto en el reflejo iluminado del celuloide proyectado en los escenarios durante el paso de este decenio.

Aunque el fenómeno se vio aún más acelerado, como bien pudieron comprobar los espectadores, por las revoluciones culturales sucedidas a ambos lados del Atlántico, a caba-

llo entre 1967 y 1968, es cierto que realizadores tradicionales de Hollywood, que ya sentían los cambios en su vida cotidiana, se sintieron atraídos no solo a hablar sobre ello, sino a articular un discurso cinematográfico al respecto.

Este fue el caso de Stanley Donen, curtido realizador de celebres títulos como *Cantando bajo la lluvia* (*Singin' in the rain*, 1952), codirigido junto al genial coreógrafo y bailarín (como él era en origen, por cierto), Gene Kelly, o de *Siete novias para siete hermanos* (*Seven Brides for Seven Brothers*, 1954).

Es interesante aún hoy seguir indagando y repetir este, su viaje no solo de fotogramas, sino vital, que constituye "Dos en la carretera", su decimoséptimo largometraje, una película construida con materiales diferentes a los del núcleo de su carrera.

Ese singular camino ha generado a lo largo del tiempo una mitología formada alrededor del filme, sus creadores y sus personajes. Algo que ha prevenido de continuar esa senda que únicamente unos pocos de sus colegas se han atrevido a transitar de nuevo.

Profundizar en lo que supuso, precisa entender que los hábitos y pasiones que el disfrute de aquel invento a motor del siglo XIX, fueran el



detonante de ingeniar aquella obra. También conocer todo lo que llevó a aquellos protagonistas a embarcarse en un trayecto personal y profesional del que ninguno regresaría como había entrado.

Una sinopsis de una aventura rodada: El proyecto más sorprendente (y desconcertante) de un afamado director de musicales americano

Después de la aparición del tradicional logotipo de la productora 20th Century Fox (ya desaparecida tras su fusión con la multinacional Disney) con su conocida fanfarria sonora, los espectadores que acudieron a ver aquel nuevo film de Stanley Donen en la segunda mitad de 1967, no podían sino sentirse como en casa.

Al igual que en sus títulos más recientes, escuchaban la banda sonora del maestro Henry Mancini, elegante, clásica y romántica, donde ahora predominaba la música orquestal sobre el jazz, con notas evocadoras de mayor melancolía de la habitual en las cuerdas, los vientos y el piano.

La música punteaba la aparición de unos títulos de crédito animados de un maestro artesano de aquellas introducciones como Maurice Binder. Aquí, se podía admirar los nombres del equipo de rodaje y del estudio, con dos estrellas de la época como cabeza de cartel.

Se trataba de la ya entonces leyenda mundial, Audrey Hepburn, en la madurez de una treintena aún brillante y prolífica en títulos, y su emergente, pero ya conocido compatriota inglés, Albert Finney.

En estos primeros compases, algo comenzaba a dar forma a la personalidad del largometraje que iban a ver, pues aquella introducción incluía en



lugar de los laberintos pop y arabescos marca de la casa por parte de Binder, una aparición lenta, parsimoniosa y casi inagotable de bosques arbolados o de rutas asfaltadas.

Los caminos mostrados estaban trufados de coches, en su mayoría deportivos, que se desplazaban en solitario atravesando espacios con señales verticales de "Stop" (Stop Ahead), "Ceda el Paso" (Give Way), pasos a nivel, o de limitaciones de velocidad, todas con un diseño de clara inspiración británica,

Junto a ellos también aparecían paneles direccionales o marcas horizontales, como símbolos que marcaban la senda y sentido, de un corto y elegante viaje introductorio que duraba apenas unos dos minutos.

A partir de aquí, desde este en apariencia apacible principio, el público veía a ambos protagonistas en imagen real con escala de proyección en Panavision. Sus rostros algo inexpresivos por la tensión y menos visibles de lo habitual por unas gafas de sol, mientras intercambiaban frases cortas y cortantes, les causaban una cierta sensación de desconcierto si no casi de choque.

En su enorme mayoría, el público había venido a ver algo que se anunciaba como una comedia romántica protagonizada por un matrimonio de ficción, pero la narración dejaba claro desde el primer encuadre con los dos, que había una convivencia infeliz de dos personajes principales no distantes, aunque en ocasiones, fríos entre sí. Desgastados.



Esa apreciación se agudizaba aún más, cuando a los diálogos brillantes de matices cortantes como los de una navaja, se sumaban saltos de tiempo al pasado, en flashbacks casi permanentes, sin un orden aparente, que recordaban instantes en común más dichosos.

Además, entre escenas, había unas transiciones casi aleatorias, que hacían desfilir la película hacia momentos distintos en los que se presentaba secuencia a secuencia, un desfile de vehículos de marcas variadas (Wolkswagen, Citroën, Ford...), en los que se montaba la pareja, dando la impresión de que siempre fuera su propio coche. Todo esto casi en los primeros instantes de la cinta.

A veces, por minutos, eran jóvenes veinteañeros (totalmente creíbles pese a su mayor edad real), que hacían autostop en Francia, un país al que los protagonistas llegan previo al inicio de su relación en común, en una travesía en barco, atravesando el Canal de la Mancha para comenzar con sus mochilas a marchar por una Normandía idílica.

Otras, Hepburn compartía viaje con sus amigas en una furgoneta, mientras Finney intentaba con descaro, ligar con una de ellas, hasta que caía en las redes inteligentes y chispeantes de la inglesa.

También eran una pareja en camino de hacerse o deshacerse, con hija o sin ella, que se deja ver tanto en cafeterías de caminos, como en sobrias habitaciones de hoteles de carreteras, o en elegantes palacetes y mansiones.

Aparte del torrente de información... ¡había múltiples recorridos, siempre en continuos viajes! Se desarrollaban a lo largo de toda ruta posible: por caminos rurales con firmes de tierra o de macadam, a través de carreteras comarcales sin arcones con solo unos riegos superficiales, y también en una naciente red nacional francesa de carreteras de gran capacidad bien asfaltadas, balizadas y con sus biondas de protección.

Una red muy mallada, a lo largo de la nación, aunque orientada en el cuadrante noroeste del país para, como no, entrelazarse en París. Un lugar que, de hecho, era omitido por el filme en lo mostrado de forma explícita de viajes de los protagonistas, y que a cambio era reemplazado por regiones mucho más desconocidas por el mundo en aquel entonces.

Hablamos de las costas normandas o bretonas de Dieppe y Calais, de la campiña, en zonas como la Picardía, con singular atención en Chantilly y su chateau o los estanques de Comelles. También de las montañas de los Alpes en Beauvallon o La Colle-sur-Loup, o de los preciosos paisajes de la Côte d'Azur y la Riviera francesa, como Saint-Tropez, Grimaud, Ramatuelle o Niza.

Pese a estos hermosos paisajes, y quizás por la intrigante forma de construcción de la película y la aspe-reza de los intercambios dialogados, la insatisfacción era un sentimiento compartido por el público en general durante la proyección.

Esto quedaba confirmado al salir a las casi dos horas de la duración completa de su metraje. Nada era obvio o fácil en este filme que era la antítesis de un relato sencillo o contado a pleno pulmón.

Todo sea dicho: la publicidad no era engañosa. No es una historia ni mucho menos dramática, ni exacerbaba algún instante trágico. Sin embargo, casi todos se iban a casa en aquellos días, con una cierta sorpresa y sensación de confusión por la manera inhabitual de contar aquella saga sobre una larga convivencia.

Les sobrevinían emociones de desasosiego y amargura, que existían en el poso de su narración agri-dulce e impregnaban todo lo que habían visto. Por todo ello, la película, no fue precisamente un éxito comercial, si bien es cierto que tampoco resultó un fracaso.

Tampoco la crítica en la época recibió con una calurosa acogida a aquella propuesta. Fue tibia sin más, pues aparte del atípico desarrollo y tema de su relato, tenía una estructura de montaje y puesta en escena, también raras y peculiares.

Aquello significó un accidente en ruta, que a medio plazo le impidió continuar su exitosa trayectoria. Podemos hablar, pues, de una cuspide creativa, en la que el cambio de sentido posterior que imprimió a su producción vino de algo que sí que sintió como una decepción íntima.

Aún nos preguntamos, qué ha hecho reevaluar aquel título pese de todo a lo anterior, pues entonces fue

considerado por la mayoría como solo discreto, para que ahora lo veamos también en general como una de sus obras cumbre de madurez.

No solo eso, sino que hay una cuestión mayor: el misterio que hace que este extraño viaje, parezca que continúe entre sus admiradores, y se entienda mejor ahora por nuestra generación, más de cincuenta años después, sintiéndose aún como plenamente actual.

El conductor: Stanley Donen, un realizador de senda antológica pero iconoclasta

Debemos volver atrás algo más de tiempo, para intentar contestar estas preguntas, pues primero, hay que situar en un contexto apropiado la travesía profesional que hasta entonces había tenido el realizador americano, pues este con gran pro-

babilidad intentaba de acabar de huir, y no sólo geográficamente, de la industria de Hollywood.

Tras rodar y estrenar sus brillantes y memorables títulos de género musical, podría decirse que el director no encontró en sus contratos con las grandes productoras, experiencias posteriores que fuesen demasiado satisfactorias ni con la taquilla ni con él mismo.

Así, buscando nuevos retos, después de aceptar algunos encargos ajenos más, abrió un nuevo camino gracias a su conocimiento del mundillo. Decidió transformarse en un productor independiente, para concebir y hacer sus propios largometrajes. Él se desplazaría adonde fuese necesario con el objetivo de conseguir financiación y equipos. Solo contaría con la industria para su distribución.

Al poco de fundar su productora, para aislarse más del ruido de la

maquinaria californiana empezaría a rodar de forma continua en Europa. A fin de evitar volar entre ambos continentes, convertiría con el paso de pocos años, el Reino Unido en su país de residencia habitual.

Sus nuevos títulos nacidos de este empeño como *Indiscreet* (*Indiscreet*, 1958) o los más famosos *Charada* (*Charade*, 1963) y *Arabesco* (*Arabesque*, 1966), combinaban en su reparto a grandes estrellas del cine estadounidense como Cary Grant, James Coburn, Gregory Peck o Walter Matthau, que se encontraban en escenarios franceses o británicos con estrellas europeas como Sophia Loren, Ingrid Bergman o la propia Hepburn.

Eran historias de amor de gran inventiva formal para escapar a la censura, o "thrillers" de intriga elegante con toques de comedia muy al estilo Hitchcock. Su resultado fue revitalizar la carrera de un director que había estado hasta ese momento, mucho mejor considerado por sus compañeros de profesión que por la prensa o la taquilla.

Justo a mitad de esta década, Donen se encontraba en su momento de reconocimiento más mayoritario. Sin embargo, volvió a aparecer enseguida, el inconformista que llevaba dentro. En sus sucesivas idas y venidas para rodar de las islas al continente europeo, el director podía ver cómo iban avanzando fenómenos y corrientes muy distintas al cine clásico que había hecho para los estudios.

La *Nouvelle Vague* francesa, o su equivalente inglés con el llamado *Free Cinema* o *British New Wave*, eran verdaderas olas que surgían detrás de las cámaras para captar a la gente de las calles, avenidas y bulevares. Sumergían a los espectadores en sus formas de narrar aquellas vidas, las suyas, desde diferentes y fascinantes ópticas.



Aquellos atrevidos realizadores, usaban herramientas poco usuales como montajes entrecortados o sin sincronía entre la imagen y el sonido, para enseñar historias poco convencionales, a veces disfrazadas como películas de género, pero que ofrecían agudos comentarios sociales, sobre la nueva burguesía, el lumpen o la nueva clase media que habitaban las ciudades.

Fascinado con el cine de Truffaut, Resnais, Godard, Rivette o Malle, pero más conectado con el de sus colegas ingleses, John Schlesinger, Tony Richardson, Clive Donner o Lindsay Anderson, su idea a materializar si aparecía la oportunidad adecuada, fue buscar un proyecto que encajase tanto en su forma de ver el cine como en las novedosas posibilidades narrativas que ya había podido entrever.

A la vez, el argumento debería ser elegante y empático con el público, teniendo que captar con precisión las preocupaciones de la vida moderna o la forma diferente de transmitir esa flamante realidad que revelaban paso a paso, todos aquellos jóvenes y visionarios europeos.

En especial, le atraía poder trabajar con actores británicos poco conocidos para el gran público en aquella aventura. Pensaba en intérpretes que entonces solo eran promesas: Michael Caine, Richard Harris, Tom Courtenay o, como no, Albert Finney. Ellos despuntaban entre las caras que daban vida a esas libres historias.

Ese fue el apasionante inicio de un particular viaje que acabaría casi dos años después, aunque no con el final feliz, que muchos, incluyendo a su propio creador hubieran esperado.

Lo cierto es que, aunque Donen siempre considerase *Dos en la carretera* dentro de las mejores películas que había hecho, el disgusto

sufrido con la respuesta general con que el film fue acogido provocó que jamás volviera a abordar otro rodaje con la intención de aquella original visión.

Cuando aún no la había estrenado, ya se había puesto manos a la obra con los actores Peter Cook y Dudley Moore, en registrar la comedia londinense *Al diablo con el diablo* (*Bedazzled*, 1967) todo para huir de la cierta gravedad de su anterior experiencia. Con este último título sí que hizo una considerable taquilla.

Su respuesta sería más radical, tras la première. Se notaba que al culminar con mucha insatisfacción uno de sus proyectos más queridos, había pasado una frontera que no volvería a franquear para ser revisitada.

En unos meses, decidiría montar una película que cubriría un tema tabú entonces, el amor homosexual, en este caso la historia entre dos peluqueros que viven juntos. Aprovechaba la oportunidad que ofrecía la adaptación de la obra de teatro *La Escalera* (*Staircase*, 1969). Aun así, solo tendría desiguales resultados artísticos y peores aún en ingresos.

Aquel último estreno, no supuso el declive completo de la carrera pro-

fesional de Donen, que aún conocería el favor popular de forma menor en alguna ocasión, caso de su última obra en el largo *Lío en Río* (*Blame it on Rio*, 1984), con Michael Caine y una casi primeriza Demi Moore.

Si es cierto que la mala aceptación de otro cambio de tono tan profundo respecto a su obra anterior, le hizo reevaluar su andadura y mirar de forma diferente la búsqueda de proyectos futuros. Tardó de hecho, cinco años, hasta 1974 en ponerse al frente de otro rodaje. No volvió, eso sí, a tener otro título verdaderamente incontestable para la posteridad en las salas.

Volviendo a *Dos en la carretera*, en retrospectiva, quizás Donen debió prestar más atención a notables excepciones, muy positivas, a la tibia recepción del espectador o el crítico medio. En el mismo año de su estreno en un festival de primera categoría mundial como el de San Sebastián, se llevó la Concha de Oro, el mayor premio otorgado por su jurado profesional.

Se concedió a lo que consideraron una obra ciertamente sincera y valiente. Valiosa como quedó demostrado por el paso del tiempo, y cuya clave no estaba solo en la no-



El director y coreógrafo Stanley Donen

table de la puesta en escena sino en su moderno e increíble guion. ¿Cómo consiguió Donen aquel libreto tan recordado? Pues, al igual que casi todo en esta historia: en el camino de estar filmando cine.

Primera parada del recorrido: Frederic Raphael, un guionista libre e innovador

Casi al finalizar el rodaje de *Araesco*, Stanley Donen, en su faceta conjunta de productor y realizador, decidió dar un paso decisivo para conceder forma final al que resultaría su particular homenaje a aquellos revolucionarios europeos del séptimo arte.

Tras conocer gracias a diversas fiestas en Londres a varios de los guionistas más prometedores de la escena inglesa, recurrió a uno en especial con el que había contactado a través de amigos comunes, con el que conseguiría congeniar más para intentar establecer una colaboración profesional.

Frederic Raphael era, pese a trabajar allí, estadounidense y tan nómada como él. Viajero incansable y lúcido observador, recibiría muy pronto un Óscar al mejor Guion Original por la impactante historia de una atrevida y amoral subida a la fama por parte de una modelo en el ambiente del *Swinging London*.

Aquel era el eje central de *Darling* (ídem, 1965, John Schlesinger), película interpretada por Julie Christie, a punto de ser lanzada al estrellato, y no solo por este filme. Se estrenaría el mismo año su papel como Lara Antipova, la amante del protagonista de la aún más memorable *Doctor Zhivago* (íd, 1965, David Lean).

El escritor estaba justo entonces, a la vez que implicado en las necesidades de reescritura que surgían a lo largo del rodaje de *Darling*, también perfilando el tratamiento de una his-

toria, que rápidamente presentó al director, probablemente llevado por la impresión de que compartían en aquella temporada de sus vidas una existencia itinerante por el mundo, con todas sus ventajas y desventajas.

Así, inspirado en sus múltiples viajes de Londres a Roma en coche, tanto por placer como por obligaciones profesionales, con trayectos intermedios en ferries o aviones, el argumento que le iba a mostrar discurriría por las carreteras y caminos del viejo continente.

Primero, se movería por el sur de Inglaterra, para luego, cruzar el canal de la Mancha y desplazarse por sus equivalentes galas de costa a costa: del océano hasta el Mediterráneo, atravesando por la mitad el hexágono del país.

Aquellos viajes debían reflejar, los cambios en la historia de un matrimonio tan aparentemente feliz (o infeliz) como otros, y que, en su duodécimo aniversario de boda, vuelve a realizar y recordar los periplos por los lugares que hicieron que en sucesivas ocasiones pudieran conocerse, enamorarse y desenamorarse, mientras sus vidas iban entrelazándose con más fuerza.

La originalidad de aquel proyecto para ser llevado al cine radicaba en que se conocería a la pareja protagonista, justo cuando están casi al final de aquella docena de años y que discurriría no de forma cronológicamente continua, sino con idas y venidas en el tiempo.

Aquel intervalo, incluiría el momento en el que se conocieron hasta cubrir todas las etapas intermedias, y no lo haría en forma ordenada, sino de manera totalmente desorganizada, para dejar sentimientos e impresiones, más que certezas.

El espectador debía llevarse la percepción de una cadena de emo-

ciones, a pinceladas, tan poco lineal como la historia de sus protagonistas, Habría sarcasmo, dulzura, enamoramiento, traición, cariño..., que completarían un gran fresco. Solo al final, tras el clásico "The End", serían capaces de reconstruir y ver en escala lo que en realidad se le había contado.

Eso no suponía dejar sin ayuda al público, pues este iba a reconocer en qué periodo vital estaban los protagonistas, gracias a su aspecto físico y vestuario, además de los coches que usaban para hacer cada uno de sus recorridos.

De hecho, para quitar algo de glamour y dar una identidad visual cambiante a la evolución de los personajes, Hepburn tuvo que renunciar a petición de Donen al habitual diseño de vestuario que le confeccionaba para todas sus películas el mítico modisto Hubert de Givenchy en aquellos años.

Otros prestigiosos profesionales del ramo como Mary Quant, Paco Rabanne o Ken Scott, supieron aportar al icono de la pantalla, bien sencillez o elegante sofisticación, dependiendo de lo requerido por el momento a recoger por la cámara.

Añadido a esto, habrían lugares geográficos comunes entre viajes, de forma que el montaje se conectase con los saltos en el tiempo, a través de la aparición de aquellos distintos vehículos, en una misma curva, un puente o al paso de una habitación de hotel digna de recuerdo.

Eso sin contar con un elemento clave, como un pasaporte del protagonista apareciendo en instantes más que significativos, por necesario, perdido o encontrado.

En el barco, en el hotel, en las fronteras entre países... aquel documento parecía tener un halo especial, para hacer acto de presencia en las



manos o la ropa de su partenaire, convirtiéndose casi en el vínculo real de aquella pareja más allá de cualquier alianza en sus dedos.

Segunda parada: El resto de los compañeros de viaje. Antiguos amigos y también nuevos colaboradores

Donen calificó aquellas ideas como brillantes, y pese a ciertas reticencias a la hora de adelantar dinero para completar el trabajo, debido a malas experiencias anteriores, al final dio 40.000 dólares al guionista para desarrollarlas por completo.

A los pocos meses, ya terminados los compromisos que tuvo en el rodaje de *Darling*, Frederic Raphael llevó a la casa de Donen, el libreto completo de la nueva historia, junto unos cartelones que servían para explicar la narración de forma lineal y luego en su forma definitiva desordenada.

Una vez leído, el director afirmó que era uno de los mejores guiones cinematográficos que había tenido en sus manos, así que, sin duda, iba a hacer su mejor película. Tan entusiasmado estaba, que lleno de confianza, remitió una copia de la historia preliminar a una vieja amiga y gran

actriz como Hepburn, a la que aparte de Charada, ya había dirigido en París con *Una cara con ángel* (*Funny Face*, 1965).

Pese a sus dudas iniciales, pues ya había hecho un filme reciente de temática similar, la presentación de la historia completa y definitiva en la casa de Audrey Hepburn en Birkenstock (Suiza) y su lectura junto con Raphael y Donen, terminaron por convencerla para formar parte de la película. Sería Joanna Wallace, la esposa protagonista y uno de los dos pilares de la historia.

Con alguna excepción estadounidense, se fue conformando el reparto casi netamente europeo, incluyendo a una novata Jacqueline Bisset. Solo quedaba una elección trascendental en el proceso de casting, y era quién interpretaría a su pareja, el promotor, ambicioso, pero por encima de todo carismático, arquitecto Mark Wallace.

Tras varias dudas entre Michael Caine o Paul Newman, incluido un ofrecimiento del propio Tony Curtis, las pruebas para el papel de Mark Wallace terminaron en comediantes algo menos conocidos como Albert Finney.

A pesar de ser aún muy joven, Finney ya había recibido una triunfante acogida de público y crítica por su rol

principal la adaptación a la gran pantalla del pícaro personaje novelístico *Tom Jones* (id, 1963, Tony Richardson), película que recibió cuatro premios Oscar, entre ellos el de mejor película y director.

En las pruebas, Albert Finney se ajustó como un guante al papel y al tempo de sus diálogos. El inglés pisó a fondo el acelerador en el pie de un vehículo con posible atractivo comercial, que sabía que podía contribuir a asentar su valor en todo el mercado audiovisual anglosajón.

Lo que no esperaba eran todas las dificultades imprevistas de un rodaje, que le iban a poner a prueba, no solo personal, sino profesionalmente.

Las primeras curvas del recorrido: algunos problemas previos al rodaje y durante la filmación

Tras la selección del actor protagonista, todo parecía cerrado para empezar a rodar. Un día, Donen recibió una llamada de teléfono de Audrey Hepburn. Se había quedado embarazada de su entonces marido, el actor Mel Ferrer. Se excusó por tener que dejar el papel y el director empezó a valorar alternativas.

Por la amistad que tenía con Frederic Raphael, tras rodar *Darling*, Donen le ofreció el papel de Joanna a Julie Christie. Con su sí definitivo, volvería a haber planes para la película, pero tras el otoño e invierno de aquel año, para poder rodar en la temporada de la primavera o verano, con condiciones meteorológicas más idóneas en los exteriores.

El destino tenía, no obstante, pensada otra vuelta de tuerca más. Stanley Donen, recibió una mala noticia personal desde Suiza, dada la amistad que mantenía con Audrey. Ella había sufrido un inesperado aborto espontáneo.

Pasaron algunas semanas, donde ambos se mantuvieron en contacto tras volver del hospital. Notando su ánimo algo bajo, ensombrecido por la pérdida de aquel hijo y con la repentina agudización de una crisis matrimonial con su pareja, para levantarlo, Donen sugirió a Hepburn que, si se recuperase rápido, podría volver a engancharse a los planes de rodaje que ya no eran tan inminentes. La actriz decidió aceptar.

Todas aquellas situaciones marcaron los ensayos previos del filme, que, sin embargo, certificaron la química en cámara de ambos intérpretes ingleses, que pronto trascendería incluso una camaradería más personal. Donen, satisfecho, hizo que la película entrara en producción a principios del año 1966, comenzando el rodaje en mayo y terminándolo solo cuatro meses después en septiembre.

La amistad entre Finney y Hepburn, germinó aún en otra cosa más, en aquel breve periodo de tiempo. Sus protagonistas, entre los estudios parisinos y los hoteles en ruta del rodaje en escenarios abiertos, iban a seguir en la vida real la senda de sus personajes.

Atraídos el uno por el otro, en su peculiar viaje fílmico, iban a enamo-



rarse, llevando a cabo, un romance extraconyugal en la vida real. E igual de deprisa que esta pasión se encendió, se apagó también luego de inmediato, por expreso deseo de él.

Aún resulta paradójico pensar que el proceso de trabajo de la filmación fuera, con tanta emotividad en juego, tan fluido pese al conjunto diverso de localizaciones elegidas, al fuerte temperamento o a la breve historia de amor de sus estrellas.

Solo es explicable por el agradable y respetuoso clima de rodaje que impuso el director, como era su norma habitual, al equipo técnico y artístico. Frederic Raphael, afirmó con posterioridad que nunca se sintió mejor tratado y respetado trabajando en una película que por Stanley Donen.

Si tenemos que creer al propio realizador, parece que a Audrey Hepburn tampoco se la vio en otro rodaje tan libre y feliz como en aquel, algo que no acreditaba a su templanza si no a que la presencia de Albert Finney la hizo comportarse así, aún acabado su breve romance.

Aquel apoyo cuasi comunal entre todos sus partícipes debió ser trascendente para sobrellevar lo tem-

pestuoso de una historia que no solo tenía que lidiar con las infidelidades y desazón escritas en la ficción, sino con ciertos sentimientos agridulces que las personas detrás de sus personajes iban teniendo.

Con toda probabilidad, la tensión emocional que se pidió a los actores adquirió un grado incluso más veraz de lo esperado. Raphael, que siguió presente todo el rodaje con reescrituras, debió aprovechar junto con Donen, sin incentivarlos de más, aquellas emociones a flor de piel. Recogieron con sinceridad y rigor aquel viaje doble que sus actores habían empezado. Algo que les cambiaría inadvertidamente para siempre.

Solo hay que constatar un hecho. El equipo principal que hizo el filme no repitió otro proyecto juntos. Donen no volvería a contar en ninguno de sus repartos con su amiga Audrey, ni con guiones de Raphael. Albert Finney no compartió cartel en ninguna película adicional con Hepburn, ni fue dirigido nuevamente por Donen.

Sus caminos profesionales se bifurcarían para no volverse a encontrar juntos salvo en sus vidas personales. Casi sin ninguna duda, algo mágico ocurrió y al tiempo. algo se debió de

quebrar un poco por dentro de aquellas cuatro personas a la vez que recorrieran aquellas carreteras galas.

El recorrido verdadero: la carretera como espacio metafórico en el filme de Donen y Raphael

Vista la película ahora, resulta evidente, conocido el momento vital de sus autores, que el espíritu viajero y aventurero de Donen y Raphael por Europa, influyó en elegir que el propio camino no solo fuese el espacio destacado en la trama, sino también en que fue seleccionado como punto de referencia para proyectar al avezado espectador su estado de ánimo.

Veremos con mayor intensidad un poco después, el importante papel de los vehículos que pertenecen o son alquilados por los Wallace en la trama y exposición en imágenes de Dos en la carretera, pero hay otros coches destacados en el argumento.

El primero es el lujoso Rolls Royce de Maurice Dalbret, el jefe de la firma de arquitectura donde Mark trabajará hacia su final, y el segundo, un Alfa Romeo, que aparece fugaz en su etapa de autoestopistas.

Este último, es un coche al que Hepburn se monta, en un homenaje cinéfilo un tanto velado, a la escena que hicieran muchos años atrás Clark Gable y Claudette Colbert en el clásico *Sucedió una noche* (*It happened one night*, 1934, Frank Capra).

Casi de inmediato, ella hace una aparición sorpresa en una de las secuencias más recordadas de la película, cuando confiesa que se ha bajado del vehículo al haberse dado cuenta de algo, imitando a la vez que habla con el movimiento continuo de sus brazos arriba y abajo, el movimiento de las levas de una gigante y destellante señal amarilla de pre-

caución por obras detrás de la que estaba escondida.

El mundo parece detenerse ante la confesión que la pareja se hace, que concluye en sus primeros besos y abrazos, pero el aviso ya está ahí presente: aparte de la inmediata felicidad, van a aparecer muchas dificultades y sobresaltos a lo largo de su futura vida en común.

Más obras aún aparecen, en su primer periplo en las costas del Mediterráneo. Son los trabajos de las carreteras actuales que van de los Alpes Marítimos a la Côte d'Azur, y de las que unen las poblaciones costeras de esta última.

Nuestros protagonistas llegan a refugiarse dentro de un tubo prefabricado de hormigón para drenaje situado en unos acopios, con el fin obtener un precario refugio de las inclemencias del tiempo una de esas noches de viaje al raso.

El azar hará que ellos casi completen su primer desplazamiento a la costa dormidos, ahorrándoles caminar, pues les ha transportado inadvertidamente una grúa, que lleva estos suministros a los lugares donde se están ejecutando los tajos.

No olvidarán nunca la pequeña cala a la que llegan tras una ladera arbolada, y volverán a ella más tarde.

Aun así, en el futuro, usarán tiendas de campaña para hacer desayunos campestres a mitad del recorrido, o a llegar a otras playas, para disfrutar de baños refrescantes, pero no tan memorables. La diversión de lo inesperado parece ir sustituyéndose poco a poco, por una seguridad, menos excitante, y cada vez, más rutinaria.

Estas carreteras ya aparecen más maduras, cuando el matrimonio atraviesa sus primeras dificultades por la rutina y el agotamiento. Casi parece intencional, que posean un recorrido montañoso y sinuoso, como son los casos de la A9 y N100, próximas al Río Rodano, llenas de túneles con señalizaciones de gálibo limitado.

Son muy diferentes a rutas como la N16 (actual D1016) hacia Chantilly, que habían hecho más al principio de su relación, mucho más rectas y atravesando menos accidentes orográficos. Las bifurcaciones tomadas en la ruta son muchas veces también precursoras de desvíos respecto del camino común vital de los protagonistas.

Habitualmente, la aparición de elementos de mayor tamaño que los protagonistas en el encuadre, como construcciones monumentales venidas de la mano humana, también asemejan tener un significado contextual.



Frederic Raphael

Pueden ser antiguos como puentes romanos y castillos, o más contemporáneos como las torres de alta tensión. Podrían representar por su larga y expresiva presencia otra cuestión, como es asentar los aspectos y lazos más inalterables de la relación entre la pareja, que se mantendrán pese a sus separaciones temporales.

Por tanto, cuando hay movimiento o viaje, en el guión subyace un tipo de narración no sólo descriptiva de su idilio, sino que lo desarrolla y que avanza en paralelo a la acción que vemos, durante los momentos de pausa de sus desplazamientos, el libreto aprovecha para transformar el tono de la película que o bien pasa a ser reflexivo, más sombrío y dramático o bien a confiarse a ser puramente cómico o humorístico. Estos ocurren en instantes de diversión o conversación de la pareja al atravesar grandes núcleos urbanos (normales en una época sin casi variantes de carretera) o al parar en bares y hoteles de carretera, con el fin de degustar una taza de café o una succulenta comida.

Estos lugares en ocasiones son modestos, pero siempre cuentan con encanto. Para llegar a bastantes de ellos, aparece como ayuda la entonces muy utilizada Guía Michelin, en este caso en una edición del año 1956.

No es azaroso que director y guionista usen estos elementos también como descanso al espectador y de los pocos hitos evidentes que marcan y anclan el enclave temporal del filme. Cuando vemos la película, podríamos deducir en que momento discurre tan solo con detalles rápidos y hábiles como éste.

Hay otras cuestiones más efímeras también, como las formas de viaje que tuvieron su auge alrededor de estas décadas y luego decayeron, como el *air ferry*, que transporta por avión simultáneamente a la pareja con otros pasajeros y también

su coche. Diremos por tener una referencia, que su precio no era nada elitista, comparado, claro está, con el elevado de los vuelos regulares de aquel entonces.

Otros elementos que nos ayudan a identificar la época son la aparición de las cisternas o estaciones de servicio de la empresa Mobil a lo largo de sus recorridos, pero todas nuestras dudas respecto al período desaparecen cuando vemos los automóviles de nuestros protagonistas. Aunque como en casi todo en este filme, tras ellos hay más de lo que es evidente.

Tercera parada y fonda. Los coches de los Wallace: ¿sólo piezas de colección?

En el largometraje, podemos admirar en muchas ocasiones los diversos vehículos que, casi siempre con bastante gusto y acierto, usan los Wallace. Estos repiten apariciones a lo largo del metraje: son verdaderos elementos emblemáticos de los 50 y 60, que hablan también de la evolución social y de caracteres de la pareja protagonista.

Además de la popular furgoneta Volkswagen Transporter y varios tractores, justo en la etapa posterior a su periplo autoestopista aparece ya el primero de importancia, un legendario 'dos caballos' Citroën 2CV, en una versión del año 1958 rematada en color gris. Es su primer coche de alquiler, un utilitario de bajo coste.

Su peculiar pero también icónico aspecto, le valió ser conocido en todo el mundo como burra, rana, patito feo o cabra. No obstante, poco a poco fue cautivando a una mayor cuota de adeptos gracias al encanto de su lograda, económica y polivalente sencillez,

No es complicado pensar que esta elección representa a la vez, lo

precario y esperanzador de la primera etapa del matrimonio, cuando la discusión y la rutina no habían dominado todavía sus vidas.

El segundo vehículo, un Ford Country Squire, entra en escena cuando los Wallace, aún sin descendencia común, se van de vacaciones con otra pareja formada por Howard (William Daniels) y Cathy Manchester la exnovia de Mark, (interpretada por la actriz Eleanor Bron) a los que acompaña su malcriada hija Ruth.

A pesar de los inconvenientes que supone esta convivencia forzada, con incidentes como el que provoca la consentida y repelente niña (por culpa de la que están a punto de perder las llaves del coche) y de la evidente falta de privacidad, Mark y Joanna aún continúan profundamente enamorados y disfrutan felizmente de sus días de descanso.

Esta berlina familiar de colores madera y crema era, pese a la finalmente rehuida compañía de los Manchester, un vehículo muy cómodo. Tenía una enorme parrilla delantera que resultaba su característica más destacada, aparte de que muchas de sus primeras unidades ya contaban con un extra avanzado para aquel tiempo: aire acondicionado.

Cuando Finney aparece en el puerto de Niza para recoger a Audrey Hepburn, lo hace en un tercer vehículo, ya de su propiedad. Se trata de un MG TD convertible en un modelo del año 1950, aunque ya está bastante estropeado y tiene un motor que pronto empieza a dar señales de que no aguantará mucho tiempo.

La pareja tiene incluso que empujarlo en ciertas zonas por su estado ruinoso. Al final, se incendia, provocando, además de que los bomberos hagan una cómica aparición, que acaben descansando en un caro hotel, el Domaine St Juste, donde sus casi vacíos bolsillos no les permiten



quedarse (y a duras penas) más que una noche.

Al no poder disfrutarlo mucho en aquel momento de sus vidas, y a pesar de todo, pasar momentos muy divertidos y anecdóticos, posteriormente, volverán a él, para rememorar (infructuosamente) aquel momento feliz, cuando ya pueden permitírselo económicamente.

Acaban de casarse, pero aún no tienen hijos. Que elijan un deportivo descapotable biplaza sobre bastidor, parece muy lógico, pues resalta su independencia y que aún permanecen ciertas de sus ganas aún juveniles de recorrer el mundo. Fue, de hecho, el vehículo más popular de la serie fabricada por la marca británica. El MG es su primer coche en común y a partir aquí empezarán sus problemas matrimoniales

Lo vemos en cambios sutiles, con los que percibimos gradualmente que la pareja comienza a separar sus caminos de vida. Empezamos a verlos a solas en sus coches o en compañía de otras personas sin el otro miembro del matrimonio.

Claro ejemplo es que Mark, cuando ya se ha consolidado en su trabajo como arquitecto, usa un Triumph Herald de color rojo. Mientras lo maneja a toda velocidad, está en uno de sus muchos viajes de negocios, y simultáneamente se escucha su voz en off, relatándole a su mujer por teléfono lo ocupado que se encuentra.

Este Triumph Herald era un utilitario de dos puertas, con un potente motor para la época, de casi 950 centímetros cúbicos. Fue muy popular para la clase media-alta inglesa, estando en producción por esta marca entre 1959 y 1971. Curioso, por parte de una casa como Triumph, más especializada a lo largo de la vida de la compañía en vehículos unipersonales como motocicletas.

La conversación entre ambos personajes no ha terminado cuando pasamos a un corte súbito de la escena, donde pasamos a verle en compañía de una joven rubia desconocida, en la habitación del hotel, donde está llamando a Joanna.

Por último, aún más icónico que todos los anteriores, es el automóvil

que adquieren y vuelven a usar juntos ambos casi al final cronológico de la película. Se trata de un Mercedes Benz 230 L Roadster, de color blanco.

No hay que deducir mucho en ver que éste se presenta a la vez como la consecución de la madurez y éxito profesional del matrimonio tras muchos años, pero ambos apenas ni se miran a los ojos, cuando se desplazan en él, lo que habla de la descomposición de su unión y del abismo de desconfianza que se abre para alejarlos.

Era un vehículo que poseía un diseño muy moderno para la época, gracias a un perfil continuo y alargado, al que se sumaba un potente motor de seis cilindros con inyección de combustible, y sirvió para que la marca alemana se adentrara en una nueva época de mayor popularidad y ampliación de clientela por Europa.

Curiosamente, el modelo empleado en el rodaje pertenecía al propio director, Stanley Donen. Parece casi meta cinematográfico, que el realizador les embarcase en un coche de su propiedad con el que atraviesan

su mayor crisis y con el que llegan a cruzar una frontera nueva.

Desde luego, no es una casualidad que el filme y su cronología terminen aquí al final del metraje en ese Mercedes, entre Francia e Italia, en un instante que coincidió también, no por casualidad, con el último momento del rodaje. El fin debía para Donen y Raphael ser una conclusión definitiva. A partir de aquí se les abría otro futuro distinto.

Lo que no nos queda tan claro, es que ocurrirá con la pareja y si realmente aguantarán mucho más juntos gracias a estos breves periodos de paz que han establecido por mor de una comprensión mutua. Un don bien ganado por el conocimiento que poseen de ambos gracias a sus años de convivencia.

La ambigüedad de la película en este caso es ejemplar. No sabemos si hay un final feliz, porque una vez vista, no parece lógico ni tenerlo ni preverlo. Si queda algo más de recorrido, este es fuera de campo y no pertenece a la historia que querían contar.

La separación auténtica y permanente, eso sí, se produce con el espectador. Y como hemos visto, con ellos mismos que se desligarán profesionalmente para no encontrarse jamás en otro plató o escenario.

Cuarta parada y final de trayecto: Las duraderas huellas de “Dos en la carretera” en sus creadores

También precederías son las consecuencias personales posteriores de su estreno. Ya hemos hablado algo de su significado como preludio a una pausa larga en la carrera de Donen, antes de reemprender el camino con menor brillantez de la que había transcurrido hasta entonces.

También la película supuso en parte un intermedio posterior (casi un retiro) para Audrey Hepburn, que pareció muy marcada personalmente por este rodaje y el siguiente.

Pese a su aparente felicidad, Hepburn tenía quizás demasiados puntos en común con Joanna, su personaje. Luminosa y sonriente al exterior, la actriz era, sin embargo, en su intimidad muy tendente a la depresión y la duda. Aun así, recordaría su rol con agrado.

Este papel no le granjeó ningún premio, porque el mismo año estrenó el film de terror *Sola en la oscuridad* (*Wait until dark*, 1967, Terence Young), donde su interpretación como una ciega solitaria acosada en su casa por una banda de ladrones, impactó mucho más al público. Fue un rol por el que llegó a ser por última vez candidata al Oscar a mejor actriz.

La tensión de esta película de suspense llegó a causarle una sensación de estrés real, perdiendo quince kilos de peso. Agotada emocionalmente por lo pasado en pocos meses, decidió darse una tregua durante un periodo largo. Se volcó en su familia, volvió a casarse de nuevo y dedicó más tiempo el resto de su vida a causas humanitarias que a la actuación.

El hecho de que solo interpretase a partir de este momento cuatro películas más, en veintiséis años, hasta su muerte en 1993, lo dice todo. Aún tendría en cartera, una de sus interpretaciones más valiosas, justo la siguiente, siete años después, la de la madura doncella Marian en *Robin y Marian* (*Robin and Marian*, 1974, Richard Lester).

El amor que transpiraba su personaje hacia el avejentado Robin de Locksley, al que encarnaba Sean Connery, era ahora tranquilo y reposado. Toda la pasión juvenil se había agotado en su trayectoria profesional en aquellas carreteras francesas.

Dos en la carretera, sí que supuso un impulso positivo a la carrera de Albert Finney, que lo llevó a gala siempre como uno de sus buenos trabajos, dándole impulso para seguir ascendiendo peldaños a ambos lados del Atlántico.

Trabajaría durante cuarenta y cinco años más de carrera, con cineastas tan reconocidos como Sidney Lumet, Ridley Scott, los hermanos Coen o Steven Soderbergh. Sería nominado al Oscar por sus interpretaciones hasta en 5 ocasiones distintas pero jamás se llevó la estatua de viaje de retorno a su casa.

Otro que consideró especial su trabajo para el film, fue el compositor de su banda sonora, Henry Mancini, que confesó en numerosas oportunidades posteriores, que era su partitura favorita, de la que se sentía más orgulloso y la que más le costó componer de toda su carrera.

Viniendo del músico ganador de 4 premios de la academia de Hollywood, su confesión es un halago hacia esta música. Él, ya había compuesto hermosas y reconocibles melodías y canciones, en especial para los films más famosos del director Blake Edwards.

Hablamos de comedias como *Desayuno con diamantes* (*Breakfast at Tiffany's*, 1961) y *La Pantera Rosa* (*The Pink Panther*, 1963) o su gran drama *Días de vino y rosas* (*Days of wine and roses*, 1962).

Su colaboración profesional con Donen, terminaría aquí tras trabajar solo en tres películas, *Charada*, *Araesco* y la que nos ocupa. Cénit creativo o no, no parece que el director y el músico quisieran colaborar más juntos. Otro viaje que llegaba aquí a su destino.

Hablando del fin de trayecto, lo más justo es terminar citando la carrera posterior de Frederic Raphael,

cuyo excelente guion, fue uno de los elementos que sí fue más justamente reconocido, premiado y exaltado en la época, siendo candidato a premios singulares como el Oscar o el Bafta británico a la mejor historia original.

Ese triunfo singular no pareció dejarle buen sabor de boca, vista como era recibida la película en su conjunto. Pese a algún título aislado en el cine como *Lejos del mundanal ruido* (*Far from the Madding Crowd*, 1971, John Schlesinger), durante muchos años se centró más en la producción y escritura de televisión para la BBC.

Solo se atrevió a volver a la gran pantalla a finales de los 90, por deseo de otro gran maestro de la puesta en escena, Stanley Kubrick. Compatriota de exilio londinense, trabajó con él para la adaptación conjunta del relato Traumnovelle de Arthur Schnitzler, en lo que se convirtió en *Eyes Wide Shut* (id, 1999), el último proyecto de ambos para el cine.

Nuevamente el eje central de su historia era la crisis de un matrimonio, esta vez en busca no de exorcizar sino de escapar de sus propios infiernos eróticos y psicológicos personales, pero sin salir de la ciudad, casi en un entorno de pesadilla e irreal, en una Nueva York reconstruida íntegramente en estudios de la capital británica.

Allí, Raphael demostraría que pese a estar casado solo en una ocasión y para siempre, seguía siendo un maestro a la hora de reflejar con brutal sinceridad y diálogos de mármol la convivencia marital, interpretada aquí por otra pareja de actores que también lo era entonces en la vida real: Tom Cruise y Nicole Kidman. El film no resultó quizás tan redondo como el de Donen, seguramente porque el director no contó con el guionista como compañero de viaje durante la filmación.



Un epílogo en el cuaderno de ruta: Una carretera hacia la posteridad

Junto con aquel guion tan especial y dislocado, probablemente el elemento más influyente del film para todo el cine hecho posteriormente, sea el montaje que lo articulaba.

Aparte de la estructura de cajas chinas aparentemente desordenadas, que haría famosa a la película influyendo en realizadores tan prestigiosos como Quentin Tarantino (*Pulp Fiction*, *íd*, 1994) o Steven Soderbergh (*Un romance muy peligroso*, *Out of sight*, 1998), serían aún más imitados años después, sus rápidos cortes.

Cada plano de la película duraba solo entre 4 y 5 segundos, lo que hizo que una historia plácida, cogiera una dinámica y vuelo muy distinto. Solo realizadores de acción como Sam Peckinpah, a finales de esta misma década, serían capaces de recoger el testigo del ejemplar y casi experimental trabajo de edición a dúo efectuado por la francesa Madeleine Gug y el británico Richard Marden.

Estas dos claves hacen aún relevante a *Dos en la carretera*, pero tam-

poco es desdeñable en absoluto su perdurable impacto y viaje emocional. Donen y Raphael no solo buscaron contar una historia de una forma original, sino atreverse a hacerlo con una universal, la del amor y el desamor.

Escogieron la de aquellos que conviven mucho tiempo. porque ponían al espectador y en especial a la pareja, en un espejo en el que sus reflejos pueden ser devueltos sin problema en muchos casos por Joanna y Mark Wallace. Puede que fuera demasiado directa en el tiempo de su concepción, pero eso ha hecho que no haya perdido ni vigencia ni empuje.

Aún resulta valida, esa discusión amistosa o resentida en la que siempre están ambos personajes principales, pero en la que nunca ejercen la violencia entre ellos. Al final se imponen la escucha, la compasión, el entendimiento... sentimientos empáticos pese a la rabia y el dolor que sientan dentro.

Frederic Raphael y Stanley Donen, no escogieron la forma fácil ni para mostrarlo, ni tampoco, como hemos visto, para conseguir antes re-

gistrarlo en celuloide. Dejaron como legado un filme, donde por encima del romanticismo de ser cineastas populares, impusieron una sofisticación útil muy avanzada a su tiempo que todavía suena a real y creíble fuera de él.

Ahora la película ha quedado casi como un postrero pronunciamiento respecto a su nula ambición de trascendencia a la hora de filmarla, que, al mismo tiempo, extrañamente, cautiva con esa forma peculiar de ser contada o comentada y degustada por quien la ve.

A los cineastas que quieran seguir la difícil senda trazada por Donen y Raphael, debe advertírseles que les resultará una complicada tarea. Igualmente, que les ofrecerá nuevos, buenos frutos si siguen la orientación correcta, pues puede que crucen como ambos, tiempos, fronteras y culturas.

Aunque quizás como les ocurrió a ellos solo conseguirán ganar adeptos mucho después. Al final del largo y tortuoso camino de un acertado cinismo que resulta en el fondo, por extraño que parezca, al tiempo, emocionalmente devastador y sincero. ❖

