

POLAR STAR FILMS and  COMPAGNIE
DES TAXISTES-BROUSSE
PRESENT



FREIGHT TENDED

THE REAL PRICE OF SHIPPING

a film by Denis Delestrac

PRESS KIT

FREIGHTENED

THE REAL PRICE OF SHIPPING

EL PRECIO REAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

PRODUCCIÓN

Director	Denis Delestrac
Productores ejecutivos España	Carles Brugueras
	Marieke van den Bersselaar
Productores ejecutivos Francia	Laurent Mini
	Karim Samai

INFORMACIÓN TÉCNICA

Duración	52 min // 84 min
Formato proyección	HD
Formato grabación	4K HD
Vídeo/Audio	Color/Stereo

VENTAS INTERNACIONALES

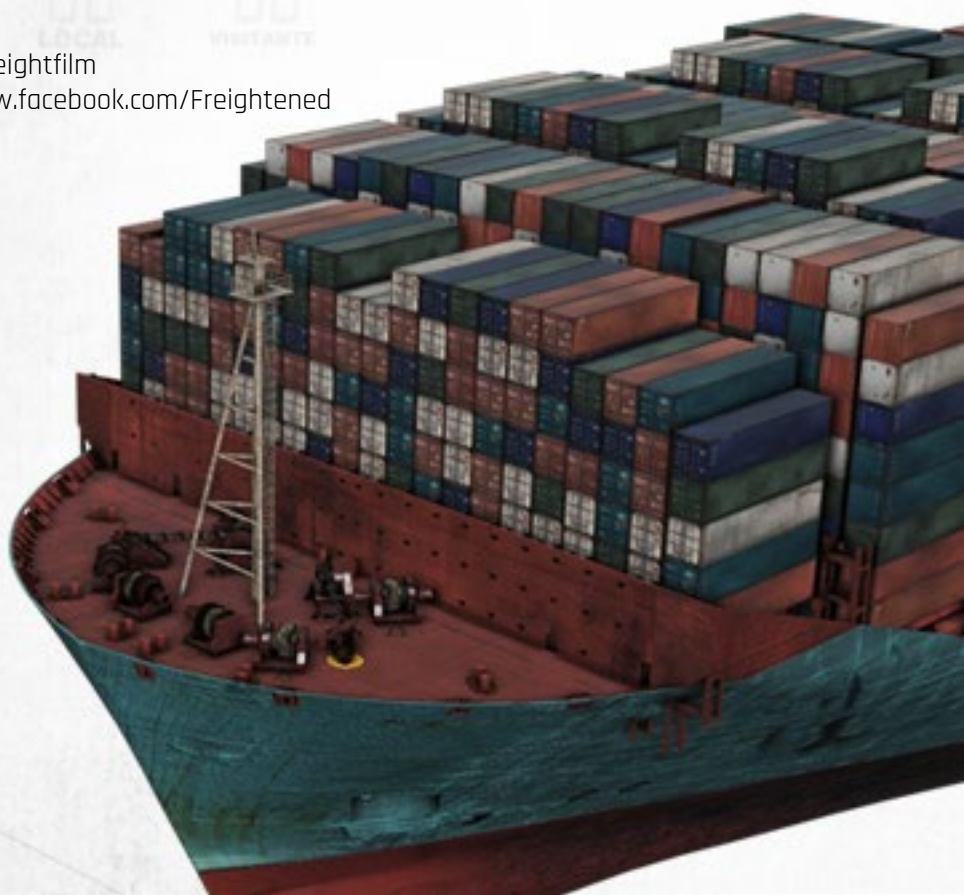
ABOUT PREMIUM CONTENT	
Contacto	Julia Pillet
Email	julia.pillet@aboutpremiumcontent.com

WEB

www.freightened.com

REDES SOCIALES

Twitter	@freightfilm
Facebook	www.facebook.com/Freightened



ÍNDICE

LOG LINE	5
SINOPSIS BREVE	5
SINOPSIS CORTA	5
SINOPSIS - una página	6
SINOPSIS- dos páginas	7
NOTA DEL DIRECTOR	9
DIRECTOR Denis Delestrac	10
EMPRESAS PRODUCTORAS	11
ENTREVISTADOS	12
COLABORADORES	17
CRÉDITOS	18
CONTACTO	20

POLAR STAR FILMS and LE COMPACTE DES TAXI-BROUSSE
PRESENT



FREIGHTENED

THE REAL PRICE OF SHIPPING

a film by Denis Delestrac

PRODUCED BY CARLES BRUGUERAS, LAURENT MINI, KARIM SAMAI & MARIEKE VAN DEN BERSSELAAR

EDITED BY DRAGOMIR BAJALICA, JEAN DE GARRIGUES & IBON OLASKOAGA PHOTOGRAPHY BY J. ESGLEAS MARROI MUSIC IAN BRITON & ROD BOYD

WWW.FREIGHTENED.COM



LOG LINE

FREIGHTENED – El precio real del transporte marítimo revela la mecánica y los peligros del transporte marítimo, una industria que, a pesar de ser poco conocida, es la clave de nuestra economía.

SINOPSIS BREVE

FREIGHTENED – El precio real del transporte marítimo revela, en una audaz investigación, la mecánica y los peligros del transporte marítimo, una industria que, a pesar de ser poco conocida suministra a 7 mil millones de humanos y es la clave de nuestra economía, el medio ambiente y el modelo de nuestra civilización.

SINOPSIS CORTA

El 90% de los productos de consumimos en Occidente se fabrican en el extranjero y nos llegan por barco. La industria del transporte marítimo es la pieza clave en la economía mundial y constituye la base de nuestro modelo de civilización moderna; sin ella, sería imposible cumplir con las crecientes demandas de nuestras sociedades. No obstante, el funcionamiento y las normas de este negocio siguen siendo en gran medida desconocidas para muchos, a pesar de que los costes ocultos que se derivan de él nos afectan a todos. A causa de su dimensión, los barcos de carga ya no caben en los puertos tradicionales de las ciudades y se han trasladado fuera de la vista del público detrás de las barreras y los puntos de control. *FREIGHTENED* – El precio real del transporte marítimo responde a preguntas como: ¿Quién mueve los hilos de este negocio de miles de millones de dólares? ¿En qué medida controla esta industria a nuestros responsables políticos? ¿Cómo afecta esta industria al medio ambiente por encima y por debajo del nivel de mar? ¿Y cómo es la vida de los marineros modernos? Llevándonos en un viaje a través de mares y océanos, *FREIGHTENED* – El precio real del transporte marítimo revela en una investigación audaz todas las caras del transporte marítimo a nivel mundial y para atención en las consecuencias de una industria completamente desconocida.



SINOPSIS - una página

9 de cada 10 productos consumidos hoy en día en Occidente provienen del extranjero. Este hecho ha creado una paradoja inquietante: comprar un producto fabricado en un país lejano es a menudo más barato que comprar productos hechos al alcance del transporte terrestre. La verdadera columna vertebral de la economía globalizada de hoy en día es la industria del transporte marítimo, su flota de barcos gigantes y su invencible modelo de negocio (el transporte marítimo cuesta solo un 2% de lo que cuesta el transporte aéreo), que controla el 90% de todos los productos transportados por mar en el planeta.

El transporte marítimo ha sido tan trascendental como la invención de la imprenta o de Internet, pero sigue siendo en gran medida desconocido para muchos. A causa de su gran dimensión, los barcos de carga ya no caben en los puertos tradicionales de las ciudades y se han trasladado fuera de la vista del público, detrás de barreras y puntos de control. Pero, ¿quién mueve los hilos de este negocio de miles de millones de dólares? ¿En qué medida controla esta industria a nuestros responsables políticos? ¿Cómo afecta esta industria al medio ambiente por encima y por debajo del nivel del mar?

FREIGHTENED - El precio real del transporte marítimo investiga la mecánica y los peligros del transporte marítimo mundial para descubrir cómo esta industria ha acabado convirtiéndose en la clave de nuestra economía, nuestro medio ambiente y el modelo de nuestra civilización. La película expone los cambios revolucionarios que la industria del transporte marítimo aportó durante las décadas de 1960 y 1970, reduciendo los costes y maximizando los beneficios en el negocio de las importaciones/exportaciones. Hoy, el transporte marítimo se ha convertido en el medio más eficiente para transportar mercancías: hay 60 mil embarcaciones que navegan constantemente las rutas de navegación del mundo que suministran a 7 mil millones de seres humanos. Esta industria es hoy en día crucial para el cumplimiento de las crecientes demandas de nuestra sociedad.

Por otro lado, el transporte marítimo ha permitido la existencia de economías subversivas. Cada año, 500 millones de contenedores se mueven a través de las rutas marítimas del mundo. Solo el 2% de estos contenedores ha sido escaneado o ha estado inspeccionado por aduanas. Este hecho los convierte en un medio ideal de transporte para los traficantes de armas, narcotraficantes y redes de inmigración ilegal. Las empresas maximizan las ganancias evitando impuestos y reglamentos laborales mediante prácticas corruptas y el oscuro sistema de las "banderas de conveniencia". Pero igual que en otros sectores, los modelos lucrativos de negocio solamente fortalecen a unos pocos y toda la industria está controlada por solo un puñado de magnates con el poder suficiente para influenciar a los responsables políticos y los gobiernos de todo el mundo. Por no hablar de las consecuencias devastadoras de esta industria tanto a escala humana como ambiental. Esta perpetúa la ocupación de la mano de obra barata de los países en desarrollo y se ha convertido en una de las fuentes de contaminación más peligrosas en el planeta.

Llevándonos en un viaje a través de mares y océanos, *FREIGHTENED - El precio real del transporte marítimo* revela en una investigación audaz todas las caras del transporte marítimo a nivel mundial y presta atención a las consecuencias de una industria completamente desconocida.

SINOPSIS - dos páginas

Llevándonos en un viaje a través de mares y océanos, *FREIGHTENED - El precio real del transporte marítimo* revela en una investigación audaz todas las caras del transporte marítimo a nivel mundial y presta atención a las consecuencias de una industria completamente desconocida.

9 de cada 10 productos consumidos hoy en día en Occidente provienen del extranjero. Este hecho ha creado una paradoja inquietante: comprar un producto fabricado en un país lejano es a menudo más barato que comprar productos hechos al alcance del transporte terrestre. La verdadera columna vertebral de la economía globalizada de hoy en día es la industria del transporte marítimo, su flota de barcos gigantescos y su invencible modelo de negocio (el transporte marítimo cuesta solo un 2% de lo que cuesta el transporte aéreo), que controla el 90% de todos los productos transportados por mar en el planeta.

El transporte marítimo ha sido tan trascendental como la invención de la imprenta o de Internet, pero sigue siendo en gran medida desconocido para muchos. A causa de la su gran dimensión, los barcos de carga ya no caben en los puertos tradicionales de las ciudades y se han trasladado fuera de la vista del público, detrás de barreras y puntos de control. Solo algunos son conscientes de que toda la industria del transporte marítimo de mercancías está en manos de solamente un puñado de magnates que tienen influencia suficiente en la economía mundial, incluso en los gobiernos. Pero, ¿quién mueve los hilos de este negocio de miles de millones de dólares? ¿En qué medida controla esta industria a nuestros responsables políticos? ¿Cómo afecta esta industria al medio ambiente por encima y por debajo del nivel del mar?

FREIGHTENED - El precio real del transporte marítimo investiga la mecánica y los peligros del transporte marítimo mundial para descubrir cómo esta industria ha acabado convirtiéndose en la clave de nuestra economía, nuestro medio ambiente y el modelo de nuestra civilización. La película expone los cambios revolucionarios que la industria del transporte marítimo aportó durante las décadas de 1960 y 1970, generando toda una economía alrededor de las importaciones y exportaciones por mar y reduciendo los costes y maximizando los beneficios de este negocio. Per primera vez, se pudo descargar una enorme cantidad de mercancías almacenadas en contenedores en menos de 24 horas. El revolucionario invento del contenedor impulsó a la industria del transporte marítimo y la convirtió en uno de los negocios más lucrativos del mundo hoy en día, con la navegación de 60 mil embarcaciones que recorren constantemente las rutas de navegación del mundo que suministran a 7 mil millones de seres humanos.

En la nuestra sociedad, basada en el consumidor, todo es asequible en un corto período de tiempo. Podemos comprar zapatos fabricados en China, una camisa hecha en Indonesia o una chaqueta hecha en Bangladés. Lo más probable es que la tela y los accesorios de estas piezas se hayan montado en diferentes lugares del mundo. Los productos acabados son enviados por transporte marítimo a todo el mundo y en general se venden a un precio muy bajo. El mundo entero es visto como una sola fábrica; las diferentes tareas se pueden llevar a cabo en diferentes lugares donde los costes de fabricación son bajos. Pero este modelo de negocio basado en el transporte marítimo barato tiene algunas consecuencias siniestras: perpetúa la explotación de la mano de obra en los países en desarrollo y es una de las fuentes de contaminación más peligrosas del planeta, contribuyendo en gran medida al cambio climático. Se calcula que los 20 barcos más grandes vierten más azufre en la atmósfera que los miles de millones de coches del planeta. Cada día, 5.000 toneladas de residuos tóxicos se vierten al mar y destruyen la fauna y flora. Por otro lado, un tercio de las ballenas y delfines sufren daños irreversibles de audición como consecuencia directa de la contaminación acústica de los barcos. Desafortunadamente, ni el Protocolo de Kioto, ni el acuerdo sobre el clima COP21 –firmado por casi 200 naciones– mencionan el “transporte marítimo” de ninguna manera o forma.

La OMI (Organización Marítima Internacional) toma medidas lentamente para limitar la contaminación de los barcos en el norte de Europa y partes de América del Norte. No obstante, la aplicación de las normas está resultando problemática para los estados miembros, ya que, a pesar de ser una cosa bastante inusual para una organización de las Naciones Unidas, la OMI está financiada por los propios gobiernos de estos estados.

El mayor contribuyente al presupuesto de la OMI es Panamá, seguido de Liberia y las Islas Marshall, las tres mayores flotas del mundo. Estos países venden su bandera nacional a las compañías navieras para que puedan maximizar ganancias y evitar las regulaciones laborales y los impuestos de sus países de origen. Esta es la práctica de las "banderas de conveniencia", que convierte el transporte marítimo en un lobby internacional donde unos cuantos poderosos miembros de la OMI toman las decisiones.

Las prácticas ilegales de la industria del transporte marítimo de mercancías han permitido la existencia de economías subversivas. Solo el 2% de los millones de contenedores que transitan por las rutas de navegación del mundo ha sido escaneado o ha estado inspeccionado por aduanas. Este hecho los convierte en un medio ideal de transporte para los traficantes de armas, narcotraficantes y redes de inmigración ilegal. 500 millones de contenedores transitan la cadena de suministro del planeta cada año, 500 millones de contenedores de los que no sabemos casi nada...

A pesar de eso, la industria es altamente necesaria para cumplir con las crecientes demandas de nuestra sociedad, ya que se ha convertido en el medio más eficiente y rentable para el transporte de mercancías. Hacer unos cambios en este sector requeriría hacer cambios fundamentales en las bases de nuestro modelo económico y social. En la búsqueda de alternativas para ayudar a reducir los costes ocultos del transporte marítimo, *FREIGHTENED - El precio real del transporte marítimo* muestra algunas de las diferentes iniciativas que están resultando eficaces y económicamente viables. Alternativas como la energía eólica que, combinada con otras innovaciones, puede reducir el consumo de combustible de un barco de entre un 30% a un 40%. Otras iniciativas, como la plataforma *ShippingEfficiency.org* puesta en marcha por la ONG The Carbon War Room and RightShip, ayudan a aumentar la información y transparencia alrededor de la eficiencia de la flota internacional de barcos. La posibilidad de acceder a información precisa, transparente y oportuna ayuda a generar una industria de transporte más eficiente y nos compromete, como compradores, a llevar a cabo una mejor práctica del consumo.

A pesar de ello, todavía hay grandes mejoras que habría que hacer y compromisos que se tendrían que tomar; los responsables políticos y las instituciones tendrían que adoptar una posición firme para reformar esta industria y guiarla hacia mejores prácticas, de manera que el transporte marítimo pueda llegar a ser un verdadero motor de crecimiento que no se olvide de nadie por el camino.

NOTA DEL DIRECTOR

Toda mi vida he estado interesado en investigar los pilares invisibles de nuestra sociedad: cómo funcionan las diferentes industrias internacionales y quién tira de las cuerdas de nuestra economía, nuestro medio ambiente y nuestras vidas. En mi última película, *Sand Wars*, hice eso centrándome en la arena, un recurso que todos damos por hecho pero del que ignoramos el papel crucial que juega en nuestras vidas. Nuestros puentes, carreteras, aeropuertos, edificios, cristales, cosméticos, chips y mucho más están básicamente hechos de arena. Después del agua, la arena es el recurso natural más consumido en el planeta, y se ha convertido en uno de los grandes desafíos económicos y ambientales de este siglo.

Y por lo que parece hay un público interesado en estos temas "desconocidos pero vitales": Cuando esta película se emitió en Arte, obtuvo un 4,8 de la cuota de mercado, lo que la convirtió en el documental más visto en el 2013. La película suscitó un programa especial del PNUMA (Programa medioambiental de las Naciones Unidas) titulado "Arena, más rara de lo que se piensa"; supuso un cambio de política en Francia, en los EUA y en la India, y ganó 15 premios en festivales de todo el planeta.

La idea de hacer una película sobre el transporte marítimo se me ocurrió después de investigar, por curiosidad, de dónde venía la ropa que llevaba. Después de meses haciendo investigación en Internet y entrevistas telefónicas, descubrí lo que realmente hay detrás de la etiqueta "made in" de los productos que utilizamos: El transporte marítimo contamina mucho más de lo que se cree generalmente (1 barco contamina tanto como 50 millones de coches), el monopolio del transporte marítimo y, juntamente con este, toda la industria mundial, está dominado por un puñado de magnates (de los que más de uno está involucrado en negocios turbulentos) y las banderas de conveniencia hacen posible que las grandes empresas puedan trabajar con marineros en condiciones parecidas a las de la esclavitud. Todos estos hechos alucinantes me convirtieron en un apasionado de este mundo invisible que sostiene la clave de nuestro modelo socioeconómico.

A pesar de ser un tema tan crucial y global, parecía que no había ningún documental que mostrase de una manera tan clara e impactante cómo la industria del transporte marítimo afecta todas las facetas de las vidas de prácticamente todas las personas del planeta.

Espero que esta película ayude a poner una poca de luz en esta parte de nuestra sociedad globalizada y que inspire un cambio en nuestros hábitos como consumidores, para que así podamos cambiar el rumbo y crear un modelo de desarrollo más sostenible, tanto si vivimos a en el este, en el oeste, en el norte o en el sur.

Denis Delestrac



DIRECTOR Denis Delestrac

En 2001, Denis Delestrac se convirtió en director al conocer al legendario fotógrafo Steve McCurry, quién después se convertiría en el tema central de *The Face of the Human Condition*, que a su vez sería la primera parte de la serie *Nomads*. En 2009, se asoció con el productor Mark Achbar y filmó *Pax Americana*. Recibió numerosos premios y llevó a Denis a rodar *Sand Wars*, seleccionada en más de 40 festivales y ganadora de 15 premios, incluyendo un Gold Panda, el Greenpeace Prize y un Gemini Award. Su película *Banking Nature* ha recibido 8 premios. *FREIGHTENED - El precio real del transporte* es la última obra del director.

Sus películas revelan las mecánicas ocultas de nuestra sociedad. La fuerza con la que Delestrac expone temas controvertidos genera debate y ha influido en la toma de decisiones políticas a nivel internacional. Este hecho lo ha posicionado como uno de los realizadores de investigación más influyentes de esta última década.



Web: <http://www.denisdelestrac.com/>

Una selección de su filmografía

Freightened - 2016

Banking Nature - 2015

Sand Wars - 2013

Pax Americana - 2009

Adventure on the Nile - 2005

Mystery of the Nile (IMAX) - 2004

Nomads - 2003 (serie, 5 capítulos)

Para entrevistas con el director, contactar con: info@polarstarfilms.com

EMPRESAS PRODUCTORAS

Polar Star Films



Polar Star Films es una productora de cine independiente de Barcelona, con una larga trayectoria en documentales creativos, cortometrajes y publicidad. Después de quince años de experiencia como productor independiente de cine y televisión, Carles Brugueras fundó la compañía en 1997. Marieke van den Berselaar se unió a la empresa en 2013 como productora y jefa del departamento de documentales.

En la actualidad, la compañía está especialmente centrada en la producción de documentales innovadores, coproducidos con distribuidoras como ARTE, BBC, RTVE y TVC (Televisió de Catalunya) y con el apoyo de instituciones como MEDIA y Eurodoc.

El trabajo de la compañía ha sido galardonado con numerosos premios internacionales; entre los que se incluyen el Premio del Jurado FIPRESCI en Hot Docs, el Premio del Público PBS Independent Lens, Prix Europa y el Premio Max Ophüls.

Entre las últimas producciones de Polar Star Films, encontramos:

- *FREIGHTENED El precio real del transporte marítimo* (2016, 84 min) (2016, 84 min) del director Denis Delestrac. La película es una producción de Polar Star Films juntamente con La Compagnie des Taxi-Brousse (Francia), en coproducción con SWR/NDR (Alemania), France 5, Al Jazeera Doc Channel (Qatar), en colaboración con TVC (Televisión de Cataluña), SRF (Suiza), SVT (Suecia), RTS (Suiza), NRK (Noruega), Knowledge (Canada), TéléQuébec (Canadá) con el apoyo de MEDIA Development, MEDIA TV Programming, CNC (Francia) e ICEC (Cataluña, España).
- *La llista de Falciani* (2015, 88 min), dirigida por Ben Lewis y producida por Gebrueder Beetz Filmproduktion (Alemania) y Polar Star Films. Este proyecto va acompañado del webdoc El Swissleaks de Falciani. La película fue coproducida con SWR / ARD (en cooperación con Arte, Alemania), TVE, TVC, RTS y SRF, en colaboración con DR, SVT, YLE, con el apoyo de NRW, Creative Europe - Media e ICEC.
- *Google y el Cerebro Mundial* (2013, 89 min), seleccionada para la Competición Mundial de Documentales del Festival de Cine de Sundance 2013. Esta película, dirigida por Ben Lewis, es una coproducción con Alemania (ARTE / ZDF), Reino Unido (BBC) y España (RTVE y TVC). La película se ha proyectado en más de 60 festivales y 20 canales de televisión.

Actualmente, Polar Star Films trabaja en el desarrollo de un documental que recibió el apoyo de Media Programme (TV Programming).

La Compagnie des Taxi-Brousse



La Compagnie des Taxi-Brousse, establecida en París, es una de las diez productoras independientes más importantes de Francia y produce una programación actual, original y dirigida a una audiencia mundial.

Fundada en 1991, actualmente dirigida por Laurent Mini y Karim Samai, La Compagnie des Taxi-Brousse se centra en la producción de programas televisivos innovadores y desafiantes, que hacen reflexionar al espectador pero altamente comprensibles.

Su dedicación a la calidad les ha permitido construir relaciones sólidas con las principales televisiones francesas y con televisiones internacionales como: Arte, France 2, France 3, France 5, RFO, RAI, Société Radio Canada, Canadian Broadcast Corporation, History Channel, Planète, BBC, Canal +, NHK, NOVA-WGBH, RTBF, SSR, ERT, Teleacnot, Télé-Québec, TVO-TFO, Discovery Channel, Cezka TV, ETV, Slovak TV, RTV Slovenija, TVP2, NRK, Skai TV, DR, SVT, WDR, entre otras.

Nominada cinco veces al premio a la mejor productora de televisión francesa, La Compagnie des Taxi-Brousse recibió el Premio del Jurado en 2003.

ENTREVISTADOS



ROSE GEORGE

Periodista británica y autora de *Ninety Percent of Everything: Inside Shipping, the Invisible Industry That Puts Clothes on Your Back, Gas in Your Car, and Food on Your Plate*. Escribe regularmente para The New York Times, The Guardian, The Independent, The New Statesman, y The Scientific American.

Web: <http://rosegeorge.com>

Twitter: @rosegeorge3



CAPITÁN RAZVAN ADRIANITA

Procedente de Rumanía. Es el capitán del barco de carga *Puelche*. Su tripulación incluye oficiales de varios países como Rumanía, Ucrania, Polonia y Filipinas.



ELIZABETH CLINE

Periodista establecida en Nueva York, experta en filosofía política, interesada específicamente en sostenibilidad, *fast fashion* y consumismo. Es autora del libro *Overdressed: The Shockingly High Cost of Cheap Fashion* que investiga el fenómeno del *fast fashion* y sus consecuencias.

Web: <http://www.overdressedthebook.com/>

Twitter: @elizabethcline

Facebook del libro: overdressedthebook



STEPHEN COTTON

Stephen Cotton es secretario general de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), una asociación internacional de más de 700 sindicatos del sector del transporte formada por 150 países. Cotton ha supervisado una expansión del programa de inspección del ITF mediante el cual los inspectores se centran en las ciudades portuarias de todo el mundo para comprobar las condiciones de trabajo y de vida de los marineros.

Web: <http://www.itfglobal.org>



JAMES CORBETT

El profesor James Corbett lleva a cabo investigaciones de política relacionadas con el transporte, incluyendo la innovadora investigación sobre emisiones en la atmosfera procedentes del transporte marítimo, y la evaluación de estrategias tecnológicas y de políticas para mejorar el transporte de carga en la Universidad de Delaware.

Web: <https://www.ceoe.udel.edu/our-people/profiles/jcorbett>

Twitter: @jcorbettudel

CHRISTIAN BUCHET

Christian Buchet es un historiador del mar; su investigación se centra en las interacciones entre el mar, la economía y la sociedad. En 1997 fundó el Centre d'études de la mer (Cetmer) en l'Institut Catholique de París, es miembro de l'Académie de Marine y director científico del proyecto Océanides, un proyecto internacional de investigación en historia marítima que reúne a 300 expertos que trabajan en 5000 años de historia marítima.

Web: <http://www.icp.fr/fr/Recherche/Les-enseignants-chercheurs-de-l-Institut-Catholique-de-Paris/Christian-Buchet>



NOAM CHOMSKY

Noam Chomsky es un lingüista, filósofo y crítico social, así como una figura importante en la filosofía analítica y la ciencia cognitiva. Es uno de los académicos más citados de todos los tiempos y autor de más de 100 libros. Es profesor emérito del Instituto de Tecnología de Michigan, donde ha dedicado más de medio siglo a la investigación y la enseñanza.

Web: <https://chomsky.info>

Facebook: [Noam-Chomsky/294468630182](https://www.facebook.com/Noam-Chomsky/294468630182)



ALEX MACGILLIVRAY

Alex MacGillivray es autor de *A Brief History of Globalization* (2006), un popular informe de las tendencias globales en el que analiza los conceptos de intención global y globalización. Es experto en desarrollo sostenible y responsable de empresas y ha sido responsable de la formulación de políticas en el instituto de investigación sin ánimo de lucro AccountAbility, la New Economics Foundation y el CDC Group PLC.



MARC LEVINSON

Economista, historiador y periodista especializado en comercio internacional, regulación y finanzas internacionales, y en transporte y energía. Su libro *La caja: Cómo el contenedor redujo el mundo y aumentó la economía mundial* (2008) ha ganado diferentes premios y ha estado traducido a varios idiomas.

Web: <http://www.marclvinson.net/>



PEEJAY LOPEZ CATOY

Procedente de Filipinas, Peejay trabaja como soldador en el barco de carga *Puelche*. El hecho de trabajar en un barco garantiza una vida mejor para su familia en Filipinas. Pasa la mayor parte de su tiempo trabajando en barcos de carga y no tiene prácticamente contacto con su familia.





ALISDAIR PETTIGREW

Asesor experto en Carbon War Room y colaborador experto para medios de comunicación y analistas en desarrollo marítimo. Cuenta con más de 12 años de experiencia trabajando en el mundo marítimo, petróleo y en el mercado de materias primas.

Twitter: @BLUECOMMS

Web: <http://www.blue-comms.com/about/our-people/alisdair-pettigrew/>

Web: <https://carbonwarroom.com>



IVELISSE MINCEY

Residente de Newark, Nueva Jersey. Ivelisse y su familia sufren problemas de salud a causa de la contaminación del puerto más cercano.



LEE ADAMSON

Lee Adamson es el Jefe de los Servicios de Información Pública en la Organización Marítima Internacional. La OMI es un organismo de las Naciones Unidas, responsable de regular la industria del transporte marítimo. La organización está formada por las mayores flotas nacionales en el mundo, encabezadas por Panamá, Liberia y las Islas Marshall.



ERIC T. WIBERG

Eric T. Wiberg es autor, historiador e investigador. Desde que empezó a navegar profesionalmente en 1989, su trayectoria se ha centrado mayoritariamente en la logística marítima y de reclutamiento. Es autor de *Tanker Disaster* (2005), un estudio del Erika, Prestige, Castor y otros 65 accidentes marítimos y su impacto en el derecho marítimo y en la legislación de la UE.

Web: <http://www.ericwiberg.com/>

Twitter: @EricWiberg



KETIL OTTERSEN

Ketil Ottersen es el Coordinador superior de programas del Programa de Control de Contenedores en la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC). Es experto en seguridad de contenedores y gestión de fronteras.

Web: <http://www.unodc.org>







COLABORADORES

Coprodutores



Preventas



Con el apoyo de



CRÉDITOS

Escrita y dirigida por

Denis Delestrac

Productores

Carles Brugueras

Laurent Mini

Karim Sami

Marieke van den Bersselaar

Narración

Trevor Hayes

Fotografía

Jordi Esgleas Marroi

Montaje

Dragomir Bajalica

Jean de Garrigues

Ibon Olaskoaga

Música original

Ian Briton

Rod Boyd

con la voz de

Ursula Benning

Ayudante de dirección

Davina Breillet

Desarrollo de guión e investigación

Isabel Andrés Portí

Investigación

Thierry Dunyach

Documentalista

Nancy Marcotte

Directora de producción

Júlia Aragay

Producción adjunta

Elia Urquiza

Directora de postproducción

Rose Kowalski

Coordinadora de postproducción

Marianne Jestaz

Diseño de Motion Graphic

Farr

Compositores de Motion Graphic

Joan Aliaga

Marc Esteban

Alexis Gallardo

Jordi Matosas

Clara Pons

Oriol Rello

Peter van der Zee

Fotografía adicional

Tim Balcomb

Mark Carson

Albert Pericas

Florian Pey

Àlam Raja

Montador online

Guillermo Cobo

Editor de efectos visuales

Jesús Rodríguez

Grabación de sonido

Thibault Delage

Benjamin Falsimagne

Benoît Leduc

Diseño de sonido

Lucas Masson

Mezcla de sonido

Carlos Jiménez

Renaud Natkin

Corrección de color

Pepin Pedraza

Secretarías de producción

Elvira Alves

Joanaina Font

Asistentes de producción

Luis Alfaro

Ignasi Brugueras

Omar Haffaf

Núria Palenzuela

José María Parcerisa

Hélène Ratero

Fixers

Rica Concepción

Weiyi Feng

Nuria de Palma

Anel Moreno

Una producción de

Polar Star Films
La Compagnie des Taxi-Brousse

En coproducción con

SWR / NDR - Kai Henkel / Dirk Neuhoff
France Télévisions - Geneviève Boyer
Aljazeera Documentary Channel - Mohammed Belhaj

En asociación con

Televisió de Catalunya - Joan Salvat
Schweizer Radio und Fernsehen - Christa Ulli
Sveriges Television - Axel Arnö
Radio Télévision Suisse - Gaspard Lamunière, Irène
Challand
Knowledge Network - Murray Battle
Norsk Rikskringkasting - Tore Tomter
Télé-Québec - Geneviève Royer, Ian Oliveri

Con el apoyo de

MEDIA Creative Europe Programme of the European
Union
Centre national du cinéma et de l'image animée
Institut Català de les Empreses Culturals

Distribución internacional

About Premium Content

CONTACTO

PRODUCTORAS



POLAR STAR FILMS

Rosselló 320, local 1
08025 Barcelona
España
+34 93 200 47 77



LA COMPAGNIE DES TAXI-BROUSSE

98 Rue Jean Pierre Timbaud
75011 Paris
Francia
+33 (0)1 40 21 59 59

DISTRIBUIDORA



ABOUT PREMIUM CONTENT

8 rue Godillot
93400 Saint Ouen
Francia
+33 1 85 08 70 22