

FRANKENSTEIN 04155

[Aitor Rei, 2015]

67

ESTREA EN NUMAX: 11.12.2015 | v.o.

FICHA TÉCNICA

Frankenstein 04155 (2015, 88')

Dirección e guión: Aitor Rei

Montaxe: Mighele de Currás e Aitor Rei

Son: Omar Rabuñal Varela, Borja Freire

Fotografía: Mighele de Currás e César Seijas

Música: Anxo Graña

Produtora: Boneca Lareta

Distribuidora: Noveolas Producciones SL

Formato de proxección: DCP 2K, 1.77:1

FILMOGRAFÍA ESCOLLIDA

A última viaxe do afiador, 2012

«*Frankenstein 04155*, de Aitor Rei, é un traballo de investigación descomunal. É a *Ciutat Morta* do 2015. Estamos desprotexidos ante o poder»

Ángel Suanzes. ZIGZAG

SINOPSE

O 24 de xullo de 2013, o tren Alvia 04155 desencarrilaba ao entrar en Santiago de Compostela deixando 81 persoas falecidas e máis de 140 feridas. A verdade oficial sinala a responsabilidade única do maquinista. Mais unha traxedia nunca ten unha única causa. Que se agocha por tras do accidente ferroviario máis grave da democracia española?



FRANKENSTEIN 04155

[Aitor Rei, 2015]

Fina Ulloa entrevista Aitor Rei

Lembra onde estaba o 24 de xullo do 2013? Estaba facendo a cea na casa dun tío meu en Noalla (...) Tiña posta a tele de fondo e escoitei que houbera un accidente. Eu daquela vivía precisamente en Santiago e empezáronme a chamar amigos de Madrid para saber se estaba ben, porque cando vivín alí collía moitas veces ese tren para virme. (...)

Cando xorde esa idea? Tempo despois. Eu rematara *O afador* e acababa de cancelar un proxecto en Libia para grabar con Paiaos en Rebeldía, que van polas zonas de conflito levando ós nenos algo de ilusión. A situación bélica estaba recuando e Iván Prado díxome que era mellor que non fose; así que estaba na casa e vin nas redes un post da plataforma das vítimas que me chamou a atención. Denunciaban que non se estaba facendo xustiza e que había unha cadea de chapuzas (...) Dubidei dous días antes de mandar por Facebook sete liñas presentándome e pedindo se podía quedar con eles para que me explicaran se tiñan documentación na que basear iso que denunciaban. A verdade é que pensei que estarían moi saturados e que non me contestarían e tiña decidido, por unha cuestión tamén de respecto ás vítimas, non insistir. Pero ás dúas horas contestaron e puxéronme en contacto directo co presidente.

Como encaixaron as vítimas a súa proposta? Entenderon perfectamente o que quería facer. Dende o primeiro momento eu tiña unha idea clarísima: que non me interesaba a dor das vítimas, a parte amarillista e visceral; interesábame a parte técnica; a que aínda non estaba percorrida. Esta película non está dirixida ás vísceras, senón ó cerebro do espectador. De feito na primeira entrevista que mantiven con eles pedínlles que me ensinasen toda a documentación que tiñan para dicir o que dicían. Cando me ensinaron os correos de quen pide desconectar o sistema de seguridade para evitar retrasos e a resposta, no mesmo día, sen tempo material de facer o análise de riscos ó que obriga a normativa, vin que había de que tirar para empezar a investigación.

Cal foi a parte máis complexa?

Precisamente a de conseguir as testemuñas de técnicos cualificados nas distintas materias. Tivemos doce enxeñeiros colaborando, algo que é moi complicado porque en España só se pode traballar no sector ferroviario en Renfe e Adif, que son empresas públicas; non hai ningún tipo de sector privado e polo tanto non é sinxelo que alguén queira falar porque senón perden o seu posto de traballo. Hai moita xente á que presionaron para que non falasen, incluso xornalistas especializados no ferroviario. Afortunadamente hai persoas neste mundo que teñen dignidade e os motiva, igual que me motivou a min para facer este documental, os que perderon a vida por unha serie de chapuzas consecutivas dalgúns que se dedicaron a defender os seus propios intereses e non a seguridade dos seus cidadáns. O máis grave é que despois do que pasou, segue sen importarlle. Ese tren ía con exceso de peso, así o demostramos e así o publicaron os medios, pero hoxe vas á estación e o mesmo tren segue vindo co mesmo exceso de peso, cargado de pasaxeiros tódolos días dende Madrid ata aquí, e non pasa absolutamente nada. Nós temos grabadas as cinco unidades dese tren co rótulo de exceso de peso.

Tivo algún tipo de subvención?

Nin perdín tempo en pedila. ¿Quen ma ía dar? ¿O Goberno, a Xunta? A única inversión externa foi un micromecenazgo no que participaron 1.500 persoas. Deunos para arrancar e cubriu en torno ó 25 % da inversión. O resto saíu da caixa que leva feito a produtora nos últimos dez anos, aí están metidos tamén os meus aforros e levo sen cobrar un ano e tres meses. Eu tiña claro que quería controlar o produto, por iso asumín a produción e penso que de tódolos xeitos, de quebrar, esta non é unha mala razón para facelo, porque polo menos servirá para memoria das vítimas.

«Frankenstein 04155 non se dirixe ás vísceras, senón ao cerebro do público», entrevista publicada en La Voz de Galicia o 6 de decembro de 2015. Dispoñíbel en http://www.lavozdegalicia.es/noticia/ourense/ourense/2015/12/06/frankenstein-04155-non-dirixe-as-visceras-senon-cerebro-do-publico/0003_20151206C7991.htm

Un cinema,
unha librería
e un laboratorio
de gráfica e vídeo

NUMAX

NUMAX, S. Coop. Galega
Concepción Arenal, 9 baixo
15702 Santiago de Compostela
TELF 981 560 250 | www.numax.org