



Universidad de Valladolid

Facultad de Filosofía y Letras
Grado en Periodismo

“Los olvidados. Trabajo y carretera”.
Proyecto de un reportaje-documental.

Alumna: Antía Iglesias Moreira

Tutora: Ana Isabel Cea Navas

Departamento de Historia Moderna, Contemporánea y de
América y Periodismo

Primera convocatoria curso 2021-2022

“*Los olvidados. Trabajo y carretera*”. Proyecto de un reportaje-documental.

AUTORA:

Antía Iglesias Moreira

TUTORA:

Ana Isabel Cea Navas

Resumen:

“*Los olvidados. Trabajo y carretera*” es un reportaje-documental que informa sobre el sector del transporte en España y las condiciones del mercado laboral que tienen las personas que se dedican a esta profesión. A través de entrevistas y testimonios se intenta explicar por qué en una de las actividades económicas fundamentales para que una sociedad funcione, cada año cierran más empresas y faltan conductores. Se ha optado por el formato audiovisual, dada la complejidad del tema, puesto que era necesario ilustrarlo debidamente, grabando la realidad de estos trabajadores mediante un periodismo auténtico de cámara en mano.

En este Trabajo de Fin de Grado Profesional, se muestra cómo es la ruta de un transportista, pero también la forma de vida que estos trabajadores deben llevar en la carretera, marcada por la precariedad laboral y los problemas y riesgos que asumen.

El objetivo es ahondar en la rutina de estos conductores y los aspectos que a menudo la población no conoce por la escasa información que se da sobre ellos. Así, el reportaje-documental *Los olvidados. Trabajo y carretera* se convierte en una forma de denuncia, pues pretendemos dar voz a estos conductores que por desgracia se sienten olvidados ante el resto de la sociedad.

Enlace: https://youtu.be/u_m1GSMMBMA

Palabras clave:

Transportistas, huelga general, periodismo, reportaje documental, trabajo, carretera.

“*Los olvidados. Trabajo y carretera*”. Project of a documentary report.

AUTHOR:

Antía Iglesias Moreira.

TUTOR:

Ana Cea Navas.

ABSTRACT:

“*Los olvidados. Trabajo y carretera*” is a documentary-reportage that reports on the transport sector in Spain, and the labour market conditions of the people who work in this profession. Through interviews and testimonies, it attempts to explain why, in one of the economic activities that is fundamental for a society to function, every year more and more companies close and there is a lack of drivers. The audio-visual format was chosen, given the complexity of the subject, as it was necessary to illustrate it properly, recording the reality of these workers through authentic hand-held camera journalism.

In this Professional Degree Final Project, we show what a haulier's route is like, but also the way these workers live and must lead on the road, marked by job insecurity and the problems and risks they take on.

The aim is to delve into the routine of these drivers and the aspects that are often unknown to the public due to the scant information given about them. Thus, the report-documentary “*Los olvidados. Trabajo y Carretera*” becomes a form of denunciation, as we intend to give voice to these drivers who unfortunately feel forgotten by the rest of society.

Link: https://youtu.be/u_m1GSMMBMA

KEY WORDS:

Carriers, general strike, journalism, documentary report, work, road

Agradecimientos

A toda mi familia, por haberme hecho a mí así, curiosa y valiente. Por sus testimonios en este reportaje-documental y toda la ayuda para que éste fuera posible.

A Álex y a Sarai, por sujetarme la cámara cuando yo no podía y ser incondicionales.

Por supuesto a Alberto, representando a los grandes conductores que se juegan la vida para que a nosotros no nos falte de nada. Por haber sido mi chófer y ahora, mi amigo.

A Cristina Viana, sin la que no habría podido hacer nada de esto.

A todos los profesores que me impulsaron, por enseñarme y demostrarme que podía cuando muchos no creían en mí.

A todas y cada una de las personas, que han sonreído tanto a mí como a mi cámara y que han participado en este proyecto, ya que sin ellos esto no habría sido posible.

Y, para terminar, a Ana Cea. Por ser un gran apoyo, sus hermosas palabras y toda su ayuda.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	6
1.1. Justificación personal.....	6
1.2. Justificación profesional.....	7
1.3. Objetivos.....	8
2. MARCO TEÓRICO.....	8
2.1. Reportaje documental.....	8
2.2. Sector del transporte.....	9
3. ELABORACIÓN DEL PROYECTO. Proceso creativo del reportaje- documental “ <i>Los olvidados. Trabajo y carretera</i> “.....	10
3.1. Fase de preproducción.....	10
3.2. Fase de producción.....	14
3.3. Fase de postproducción.....	35
4. CONCLUSIONES.....	37
5. BIBLIOGRAFÍA	38

1. INTRODUCCIÓN

Cuando surge la idea de realizar Trabajo Fin de Grado hubo que revisar qué documentos audiovisuales existían sobre el sector del transporte. Así, descubrimos que se han realizado algunos y se encuentran alojados en YouTube, pero que los ciudadanos en general no saben por ejemplo que un camionero hace una jornada de nueve horas o diez diarias, y no ocho como suele darse el resto de empleos. Además, los medios generalistas por lo habitual, no ofrecen cobertura sobre este tema, de modo es evidente que hay una carencia en el ámbito audiovisual-cinematográfico. De ahí que surja la necesidad de elaborar una creación audiovisual sobre la situación laboral de los transportistas.

1.1. Justificación personal

Este reportaje-documental tiene una fuerte motivación personal, como se demuestra prácticamente desde el principio de las imágenes:

Para la recta final de mis estudios, quería hacer un homenaje a mi familia a través del periodismo. Por ello decidí hacer un TFG Profesional con mi cámara sobre los camioneros, y aprovechar el testimonio de mi abuela (viuda de un transportista que comenzó en el sector en los años 50) y mi tío (actual transportista) y así representar y ejemplificar dos generaciones conocedoras de los problemas y cambios que se dan en la industria del transporte.

A través de la creación *Los olvidados. Trabajo y carretera* intentaré plasmar cómo mi familia heredó un oficio, pero también un carácter. Asimismo, pretendo transmitir que llevo toda mi vida yendo y viniendo de una ciudad a otra, abrazando la vida de carretera como si fuera mi casa, y cuando era pequeña ya sabía que un camión para muchos era un hogar, pues me ha criado con un padre que es transportista.

Así que cuando me hice una adulta averigüé, no solo que algunas personas desconocen completamente lo relevante que es el trabajo de los camioneros para que la sociedad funcione, sino también cómo se les ha estigmatizado e incluso culpado de algunas cuestiones que afectan al tráfico en carretera. Además, resulta sorprendente, que este es el trabajo con mayores tasas de mortalidad en el país; la web *Stadista*¹ ofrece un dato relevante sobre este hecho: 37 víctimas de accidentes mortales en camiones de más de 3.500kg en 2020.

Literalmente estas personas se juegan la vida cada vez que se suben a un camión, especialmente aquellos que trabajan con mercancías peligrosas, o inflamables, indispensables para el funcionamiento de muchas industrias y esenciales para poder vivir. Sin embargo, todo esto no se sabe, los medios no dan cobertura sobre ello.

Hasta la pandemia, muchos sectores sociales no habían reparado en la importancia que tienen este tipo de oficios. Y como muchos lamentan, no hubo aplausos para los camioneros, quienes, descansando menos de lo normal y exponiéndose al virus, proveían

¹ Portal de estadísticas para datos de mercado, investigaciones de mercado y estudios de mercado.

de alimentos y productos básicos los supermercados y haciendo que la rueda no parase de girar.

A esta justificación personal se suma una argumentación social. Así debemos hacer referencia al contexto político-económico que está viviendo en el mundo desde hace unos meses. Todos hemos visto cómo se culpaba a la guerra de Rusia y Ucrania respecto al aumento de los precios de combustible, cuando la inflación llevaba meses amenazando antes de que dicho conflicto estallara. Y por supuesto que muchas de las situaciones precarias que viven trabajadores indispensables para una sociedad como estos conductores, vienen dadas desde hace más de 40 años. Y mi familia podía desmentirlo.

Por todo lo expuesto, sentía la necesidad de contar esta experiencia y, paralelamente aportan un granito de arena en apoyo al sector del transporte.

1.2. Justificación profesional

Desde que comencé a estudiar periodismo, constaté que había encontrado mi vocación. Que mi sueño en la vida, sería viajar, conocer y preguntar. Mejorar la sociedad y contar la realidad que viven las personas. Pero también ejerciendo esa idea de cuarto poder (expresión atribuida al filósofo, escritor y político Edmund Burke en 1787) de la comunicación como instrumento capaz de intervenir en la sociedad, de–denunciar las injusticias y maltratos que reciben ciertos colectivos.

Ya en tercero de carrera con ayuda de mi beca, decidí comprarme un equipo para poder empezar los proyectos en los que creo que merece la pena investigar. Intentando conseguir con ello, en la medida de lo posible, lo que se nos ha pedido que logremos ser durante nuestra formación y como futuros profesionales: “periodistas todoterreno”. Así, el pasado año, al observar las circunstancias político-económicas de nuestro país que afectaban en el sector del transporte, pensé que tenía la oportunidad de contar una realidad que la sociedad necesita saber.

Siendo conocedora de que esto es algo complejo como para tan solo dejarlo ahí, también decidí aprovechar los contactos de mi padre. Que hace años que ya no es camionero, pero se dedica a la compra-venta de los mismos, para poder hacer un viaje en camión y vivir con uno de ellos su día a día, haciendo así un periodismo auténtico, de cámara en mano.

Así decidí implicarme por completo. Convertirme en la sombra de uno de ellos, entonces, durante la grabación pude escucharle y conocer lo que han sido sus últimos 12 años trabajando en el sector del transporte. Mientras, hacía lo mismo que él (las necesidades detrás del camión, comer del cajón un bocata, intentar ducharnos como podíamos..., incluso sentir miedo por la noche).

Y con esto, pensé en crear algo real y honesto. Abrazar mi origen, pero también la mujer y la profesional en la que me he convertido después de estos cuatro años nutriéndome, formándome en esta profesión.

1.3. Objetivos

Como se ha ido exponiendo, la intención era elaborar un proyecto que contara la verdad de forma inamovible. Con preguntas que sean sustanciosas y locuaces, y no cayendo en los estereotipos sensacionalistas y morbosos a los que a menudo, invita el formato audiovisual por desgracia en nuestro gremio.

Los objetivos planteados en la elaboración de este Trabajo Fin de Grado son:

- Realizar un reportaje-documental enfocado en el periodismo social.
- Dar voz y cubrir una necesidad de un colectivo que se ha visto y autodenominado como olvidado. Lo cual ha implicado obviamente un fuerte carácter de denuncia. La idea no es solamente dar voz a estas personas, sino también que esto sirva para algo. De alguna manera, como ya he mencionado, ejercer esa idea del cuarto poder y a través del periodismo intentar ayudar a mejorar la calidad de vida y las condiciones de trabajo de estas personas.
- Desmentir además que la subida de carburantes, o la inflación, vengan dados desde que estalló el conflicto entre Rusia y Ucrania. Sino que como buena periodista que está al corriente de la actualidad y el contexto global en el que vivimos, sé que esto llevaba unos meses en ebullición, pero que no fue hasta marzo cuando se detonó el descontento en general.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Reportaje documental

Ante la perspectiva de realizar un proyecto que fuera un trabajo en profundidad, de documentación, pero a su vez de rigurosa actualidad y que mostrase una realidad inalterable, la decisión fue enmarcarlo dentro del género del reportaje-documental.

Para Dolors Palau (2007) “el reportaje ha gozado de los recursos necesarios para erigirse como un instrumento poderoso al servicio de relato periodístico, el género narrativo por excelencia a la hora de ofrecer una radiografía de la compleja actualidad”. La autora constata que el reportaje es una herramienta narrativa adecuada para los/as periodistas, pues les permite informar sobre acontecimientos de la actualidad. En este sentido, el reportaje-documental es una suerte de creación que describe y/o descubre acontecimientos inmutables concretos, por tanto, como venimos diciendo, se convierte en un vehículo de transmisión, de comunicación. Para este proyecto era necesario encuadrar la narración sobre los transportistas en este género puesto que “el verdadero documental puede abarcar un campo muy grande: dar a conocer un oficio, una actividad, un hecho en especial... Siendo sus aplicaciones aún mayores. Su característica principal es la de dar a conocer hechos apartados de la ficción de la fantasía” (Biasutto, 1994, p.142).

A su vez, ambos géneros permiten cierta licencia narrativa al periodista, puesto que se parte de sucesos constatados que han de relatarse con verisimilitud, pero dando una perspectiva adecuada para hacer llegar un mensaje determinado al espectador. “Quizá lo

importante sea no perder de vista que la función mediadora del periodista se ha convertido en una constante narración” (Lazo, 2012, p.48).

Si bien es cierto que habiendo diversas e inconexas informaciones sobre un tema determinado, a menudo estos pierden cierta relevancia para la audiencia cuando lo que se busca, es abarcar y contar la historia de una persona. Esto sucede cuando un testimonio cobra una mayor importancia sobre lo que es una realidad, a las reseñas que puedan ofrecer ciertos archivos. “En este caso, ¿sería factible una alternativa que primara el relato sobre la mera agrupación de datos y cifras, con los hechos desnudos por una parte y los protagonistas por otra, que permitiera, en definitiva, leer el reportaje con el mismo interés que las tramas de ficción, pero con la garantía del rigor documental y periodístico?” (Palau, 2007, p.81).

“De ese modo el documental audiovisual (video, cine, montaje de diapositivas) es el registro de un acontecimiento de la realidad, tomado en el momento en que ese hecho está ocurriendo y con el cual se pretende probar o hacer constar algo luego en su exhibición” (Biasutto, 1994, p.142).

En síntesis, tal y como exponen estos autores, es posible determinar que el reportaje-documental es un instrumento idóneo, por su carácter fidedigno, para acercar diversos tipos de informaciones a la sociedad.

2.2. Sector del transporte

Si cualquiera de nosotros busca en internet “problemas de salud que tienen los camioneros” aparece de forma automática la siguiente lista:

- Problemas pulmonares.
- Lesiones, especialmente por accidentes.
- Apnea del sueño y fatiga.
- Obesidad e hipertensión arterial.
- El abuso de sustancias.
- El estrés, la depresión y la soledad.
- Exposición a sustancias químicas y materiales peligrosos.
- Dolor de espalda y de la parte superior del cuerpo.

A lo que debemos añadir por supuesto, el factor de riesgo de poder morir en caso de accidente grave. Circunstancia que se agravó más durante la pandemia según un estudio realizado por la DGT, en el periodo del estado de alarma (entre el 15 de marzo y el 6 de mayo, 2020) la media de transportistas fallecidos fue de unos 30, cuando al año normalmente el número aproximado es de unos 100 (Mestre, 2020).

El hecho desconocido a la mayoría de la población en este país, es que el sector de los transportistas ya había presentado al Gobierno un paquete de demandas en febrero de 2020, justo antes del estallido de la pandemia.

Durante el comienzo de la pandemia, dada la histeria generalizada y la preocupación por una crisis de desabastecimiento, como bien recordarán muchos, los supermercados estuvieron varias semanas arrasados.

Esto produjo a su vez, que dichas demandas, fueran digamos, “aplazadas” ante la exigencia de las circunstancias. Ya que si bien es imposible una crisis de desabastecimiento si los sectores productores de alimentos continuaron con sus trabajos, los transportistas también lo hicieron con los suyos. Con la única y descomunal diferencia de que, si antes de la pandemia tan solo realizaban una o dos descargas de productos varios en los supermercados y grandes superficies de este tipo, en esta ocasión tuvieron que hacerlo prácticamente todos los días para que las estanterías no estuvieran vacías y se retroalimentara la rueda de la histeria colectiva.

Todos estos datos se encuadran en un oficio en el que se hacen, al menos de forma estipulada por la ley, 45 horas semanales: una jornada de 9 o 10 horas al día, con un tiempo de descanso de 45 minutos cada 4 horas.

Siendo su salario medio de 29.400€ brutos por año (alrededor 1.530€ netos por mes), y en el mejor de los casos podría ascender a los 55.00€ brutos al año (Jobted, 2022). Claro que, en el panorama actual marcado por la inflación, los transportistas autónomos gastan más de la mitad de su sueldo tan solo en gasoil.

3. ELABORACIÓN DEL PROYECTO: PROCESO CREATIVO DEL REPORTAJE-DOCUMENTAL “LOS OLVIDADOS. TRABAJO Y CARRETERA”

3.1. Fase de preproducción

Antes de tomar la decisión sobre cómo hacer este Trabajo Fin de Grado, las dudas fueron constantes. Pero al final decidí optar por un proyecto de carácter profesional y realizarlo con un equipo propio. Tras meditar mucho con la tutora del TFG el tema, como ya se ha comentado al principio, decidí, hacer un homenaje a mi familia, elaborando el reportaje-documental “*Los olvidados. Trabajo y carretera*” en el que poder mostrar su trabajo dentro de la industria del transporte y por extensión dedicar esta creación a las personas que pertenecen a este sector. Esta narración periodística, ha sido construida con la mayor objetividad posible, en ella se describe una realidad necesaria y de actualidad.

Es importante poner en relieve, que la idea de este reportaje-documental viene labrándose desde noviembre del año pasado, antes de que los grandes medios de comunicación comenzasen a hablar sobre los problemas que sufre este sector. Por ello, es posible afirmar que en cierto modo se han anticipado los acontecimientos ocurridos en marzo referidos al parón nacional que se produjo en la industria del transporte de mercancías.

Para embarcarme en este proyecto, antes de comenzar a grabar, tuve que hacer una laboriosa investigación y documentarme a fondo sobre varias cuestiones que atañan a los camioneros para así posteriormente, realizar unas buenas entrevistas y, por supuesto, entender las respuestas que se me dieran.

De modo que lo primero que hice, fue una lista de aquellos aspectos que me parecían importantes a tratar, entre los que se incluyen:

- Condiciones laborales generales (sueldo, horario, conciliación con la vida familiar, pensiones, salud, peligrosidad ...)
- Desembolso inicial necesario para empezar como transportista (carné de conducir, CAP, compra del camión, seguros...)
- Combustible
- Aspectos gubernamentales (condiciones de las carreteras, impuestos...)

Y a continuación, una posible batería de preguntas provisionales y/o iniciales:

- ¿Cuánto cobras al mes/año?
- ¿Cómo empezaste a ser transportista? / ¿Primera vez conduciendo un camión?
- ¿Cuál fue tu primera ruta?
- ¿Has vivido alguna experiencia peligrosa? ¿Cuál?
- Críticas personales
- ¿Qué cambios harías dentro del sector?
- Experiencias o historias destacadas
- ¿Cómo ha sido trabajar con el coronavirus?
- ¿En qué medida han mejorado tus condiciones de trabajo los avances tecnológicos?
- Cada vez menos personas quieren dedicarse al transporte, ¿cuál crees que es el motivo? ¿Cómo revertirías esta situación?
- ¿Qué dirías sobre los prejuicios de la llamada “vida de carretera”? (Drogas, consumo de prostitución, analfabetismo...)
- ¿Por qué crees que a pesar de que los camiones hayan mejorado vuestras condiciones de trabajo no?
- ¿Cuántas horas conduces al día/semana/mes?
- ¿Cuántos kilómetros dirías que haces?
- ¿Cuándo realizas los descansos?
- ¿Consideras que tienes tiempo suficiente para realizar las entregas que se te encargan?
- ¿Cómo os protege la legislación a los transportistas?
- Lo mejor y lo peor para ti de tu oficio
- ¿Te ha ocasionado tu trabajo problemas de salud?
- ¿Cuál es tu opinión sobre el impuesto que quieren poner sobre las autovías? Siendo un transportista no autónomo, ¿lo pagas tú o tu empresa?
- ¿Cuál es el desembolso inicial necesario para empezar a ser camionero?
- ¿Alguna vez te has planteado dejarlo? Si lo hicieras, ¿qué supondría? ¿sería difícil el cambio?
- ¿Consideras tu camión tu casa?
- ¿Qué debe tener un camión de forma indispensable?
- En otros países, los transportistas reciben descuentos o ayudas en sus rutas, ¿qué opinas? ¿por qué crees que en España no se conceden estas facilidades?
- Tema higiene, duchas y lavabos en las estaciones de servicio, ...
- ¿En qué condiciones se encuentran las áreas de servicio donde realizas tus descansos/noches?
- ¿Qué supone para tu salud mental el estar tantos días solo/a en el camión?

- ¿Cómo compaginas tu trabajo con la vida social/conciliación familiar al estar tantos días fuera trabajando?
- ¿Se necesita, además de saber conducir un camión, cómo funciona? Quiero decir, ¿es necesario tener conocimientos sobre mecánica, por ejemplo?
- Imagino que surgirán obstáculos en el camino como, por ejemplo, la fatiga, el hambre, o cuestiones de salud inesperadas como puede ser migrañas o diarreas mientras conduces, ¿cómo reaccionas? ¿qué haces en estas situaciones?
- ¿Alguna vez te han robado o te has visto amenazado/a en tu trabajo?
- ¿Cómo te está afectando la subida del precio del combustible?
- ¿Cuál es tu opinión sobre los sindicatos y la patronal?
- ¿Cuál es tu opinión sobre la huelga y que no haya podido convocarse?
- ¿Crees que en algún momento se convocará otra huelga?

Aclarar, que muchas de estas preguntas se han visto alteradas sobre la marcha, dependiendo del tipo de entrevista y las condiciones en su dicho momento de realización.

Una vez realizada y revisada dicha batería de preguntas, hablé con mi abuela y mi tío para entrevistarles con el objetivo de demostrar que, a pesar de los avances tecnológicos y la mejora de los camiones, las condiciones laborales de estos trabajadores apenas han cambiado desde la época de mi abuelo.

A pesar de que la idea era realizar meses antes las entrevistas, por motivos personales no pudieron realizarse hasta el mes de enero. Es importante recalcar este factor temporal dado que, si se hubiera hecho la entrevista meses antes, el planteamiento habría sido totalmente distinto. En enero la gasolina ya había subido de forma considerable, y acabó con la sospecha de la crisis de desabastecimiento. Si hubiera realizado las entrevistas en noviembre/diciembre como era mi intención, el enfoque marcado por el contexto hubiera sido otro.

Mientras tanto, estuve viendo documentales de diversa índole, como: *Una revolución en toda regla* (Rayka Zehtabchi, 2019) o *Cowspiracy* (Kip Andersen, Keegan Kuhn, 2014) y estudiando los tipos de plano que existen para realizar un esquema mental de cómo quería que fuesen las grabaciones. Llegando a la conclusión, de que, si quería hacer un trabajo logrado de veras, lo ideal era que yo también hiciera un viaje en camión y lo documentase por el camino. Basándome en un estilo informal, carente de artificios, tomando como referente la obra documental de Agnès Varda, *Los espigadores y la espigadora* (2002). Asimismo, cabe reconocer la influencia del programa *Callejeros viajeros* (Carolina Cubillo, 2009), donde los entrevistados se muestran de manera natural, sin interpretar, sin posar. Teniendo en cuenta estos dos formatos, cinematográfico y televisivo, en “*Los olvidados. Trabajo y carretera*” se ha recurrido a una realización en la que las personas que aparecen en el encuadre no se muestran de una manera forzada, sino que se expresan con realismo. Así, las imágenes son captadas con verosimilitud, apelando a la autenticidad y reivindicando la “verdad”, rasgo esencial en el reportaje-documental.

Como mi tío actualmente es transportista, fue mi primera opción. De modo que le pregunté si podría acompañarle en una de sus rutas con el camión, pero su empresa no le

permitía que le acompañase porque no disponen de lo que se conoce como ‘seguro de acompañante’.

Así que hablé con mi padre, que fue camionero mucho tiempo y a día de hoy se dedica a la compra-venta de camiones, para que alguno de sus amigos del sector pudiera llevarme en su camión.

De esta manera, me conecto con Cristina Viana. Una mujer que hasta hace poco trabajaba en una empresa de logística en Vitoria-Gasteiz. Su trabajo consiste en conectar a empresas con camioneros autónomos para llevar las cargas de un punto a otro, donde se les diga, en un tiempo concreto y por una cantidad también concreta.

Tras hablar varias veces por teléfono con Cristina, quien se muestra entusiasmada con mi proyecto, me asegura que un camionero gallego puede llevarme hasta Vitoria para que nos conozcamos. Esto se debe a mi empeño por hacer un viaje fuera de España, ya que es donde realmente se ve el trato que dan tanto autoridades como personas a los transportistas, el arduo trabajo que supone viajar tanto y estar tan lejos de casa. Para esta fase del proyecto, también elaboré una batería de preguntas enfocadas al transporte de mercancías en el ámbito internacional:

- ¿Haces más horas de trabajo cuando trabajas a nivel internacional que a nivel nacional?
- ¿Alcanza el tiempo de carga y descarga para que puedas pasar los fines de semana en tu casa?
- ¿Resulta de otra manera la conciliación familiar cuando haces rutas internacionales?
- ¿Ves más peligroso/complicado una ruta de este tipo?
- ¿Te ha sucedido algo alguna vez? (robos, situación de peligro)
- ¿Notas un trato distinto por parte de las autoridades de otros países?
- ¿Cuál es el viaje más largo que has hecho? ¿Kilómetros? ¿De qué sitio y hasta dónde?
- ¿Te pagan más por salir del país a realizar los portes?
- ¿Te gusta más trabajar a nivel nacional o internacional?
- ¿Sabes algún otro idioma aparte del castellano?
 - En caso de respuesta afirmativa, ¿cuáles? ¿has tenido que aprender alguno por tus viajes internacionales o ya lo sabías de antes?
 - En caso de respuesta negativa, ¿tienes problemas a la hora de comunicarte cuando tienes que hacer alguna ruta internacional?
- ¿Notas el hecho de que otros países hayan implantado “la viñeta”? ... ¿En, por ejemplo, las condiciones de sus carreteras?
¿Cómo os afecta a vosotros si en España no se usa? ¿Tenéis alguna genérica, o cómo funciona?

Para realizar la última cuestión, es importante que trate también una parte base de mi documentación que el año pasado dio mucho de qué hablar en los medios: el nuevo impuesto sobre autovías.

En España el actual gobierno formuló el año pasado, (y éste, pero sin tanta repercusión mediática) el implantar un impuesto sobre las autovías a nivel general, no sólo para

transportistas sino para todo el mundo. Este impuesto versaría en que cada persona que se trasladase por carretera, debería abonar la cantidad de 0,01 céntimo por kilómetro recorrido. Esto supuso una indignación bastante generalizada al parecer, y obtuvo muchas críticas por parte del sector de transportistas. Lo que mucha gente no sabe, es que en la mayoría de países este impuesto ya es de obligado cumplimiento. Y en caso de que el impuesto se implantase en España por esa cantidad, sería el más bajo de Europa. De manera que decidí añadir este tema a mi batería de preguntas.

Tras llegar a estas conclusiones *grosso modo* sobre cómo quiero que sea el reportaje-documental, preparo el hilo conductor sobre la narración mediante la siguiente escaleta de guion:

-1ª parte: comenzar con el testimonio mi abuela, a modo de introducción, sobre cómo era antes ser transportista.

-2ª parte: entrevistar a mi tío, aprovechando de hilo conductor que él vivió la época de la que mi abuela habla a través de mi abuelo y su trabajo. Cómo esto le influencio para ser camionero, y su experiencia siendo actualmente transportista.

-3ª parte: viajar junto a un camionero, acompañándole durante su ruta para ejemplificar y constatar el testimonio de mi tío, y terminar de resolver dudas.

-4ª parte: reunirme con Cristina Viana para entrevistarla y poder organizar un recorrido a nivel internacional.

-5ª parte: filmar el itinerario internacional.

Aunque como veremos más adelante, este modo de concluir el reportaje-documental finalmente no ha sido posible desarrollarlo, debido a los cambios que se produjeron.

Es necesario aclarar que a lo largo del proceso de una investigación se originan cambios y si un documento cinematográfico-audiovisual es herramienta de exploración, también se da experimenta una evolución. Por este motivo, la estructura de un documental permanece abierta, dicha mutación es una constante en el género (Guzmán, 1997). Por ello, el planteamiento inicial en la escaleta-guion de la creación “*Los olvidados. Trabajo y carretera*” ha sufrido transformaciones a medida que se ha ido conformando y su cierre completo se ha conseguido en la fase final, en postproducción, en el montaje.

3.2. Fase de producción

➤ **1ª parte:** Entrevista a Olga González

El día 21 de enero comienza el rodaje de este proyecto en casa de mi abuela. Para ello preparo mi equipo: trípode, cámara, micro y dos baterías.

Es necesario que explique por qué las entrevistas se dieron de la siguiente manera, en casa de mi abuela:

Mi abuela Olga, tiene 91 años y severos problemas de audición a lo que se añaden algunos de movilidad (únicamente sale de casa para acudir a consultas médicas). Por eso es importante realizar las entrevistas en su casa, preferentemente, en el patio, dado que la iluminación en el interior de su vivienda carecía de calidad.

Respecto a los parámetros de la cámara, la entrevista se grabó en el patio, como se ha dicho anteriormente, pensando en la calidad de la luz natural. Puesto al ser un documental, en ningún momento pretendía alterar la realidad ni los aspectos técnicos. Aunque todos los planos han sido filmados con el modo automático para no obstaculizar ni perder imágenes concretas.

Esta decisión, la tomé por las condiciones que ya he mencionado sobre mi abuela. (Su reducida movilidad y el resto de factores que me impedían tener el control absoluto de la grabación y por lo que decidí no arriesgarme a poner la cámara en manual, pues no quería que se perdiera alguna imagen).

Más adelante, continué filmando en modo automático, pues no es fácil grabar dentro de un camión en marcha con constantes cambios de luz y tener que estar ajustando los parámetros de la cámara permanentemente.

Para conseguir una mayor calidad de sonido, utilicé un micrófono unidireccional anclado a la cámara, y reduje en los ajustes de esta el ruido y zumbidos. Algo que mantuve durante el resto de grabaciones.

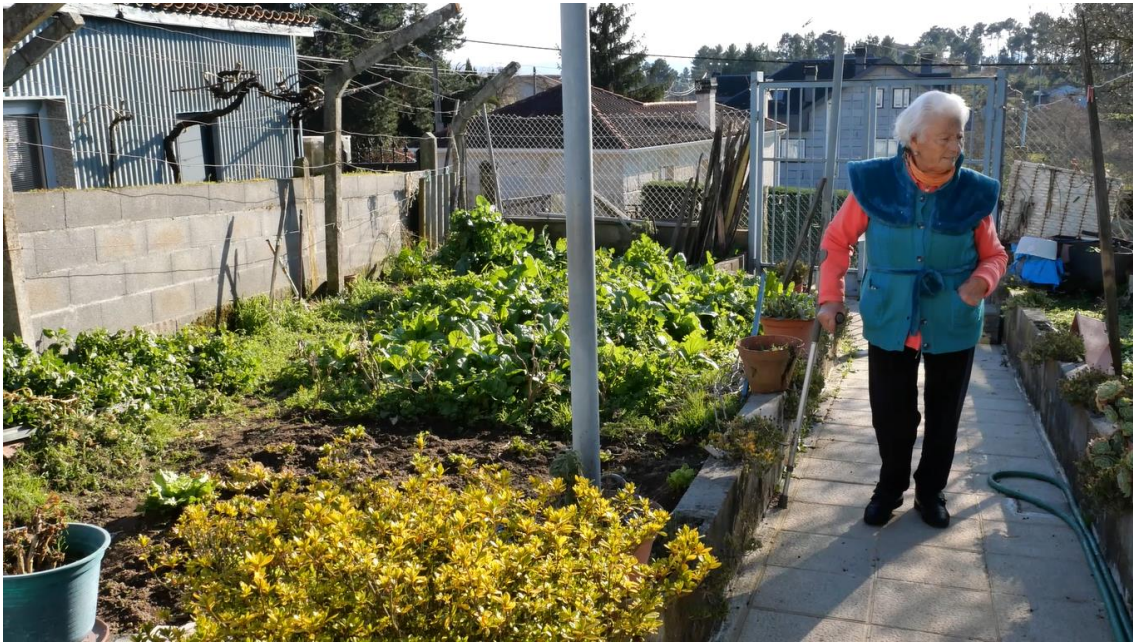
Así pues, el día 21 entrevisté a mi abuela. No puedo decir que fuera la entrevista que esperaba. A veces comunicarme con ella por su sordera es bastante complicado, así que muchas de las preguntas que quise hacerle no resultaron como imaginaba. Igualmente, debido a su movilidad reducida, para evitar molestarla, sólo la grabé desde un ángulo y por ello solo tengo un plano de su cara durante la entrevista pero que combiné con otros planos recurso en postproducción:

Ilustración 1: Olga González.



Fuente: Fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 2: Plano de conjunto de Olga González en su huerto.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 3: Plano detalle manos de Olga con fotografía.



Fuente: fotograma “Los olvidados, trabajo y carretera”.

No obstante, de todos los minutos de grabación que tengo con ella, pude aprovechar varias cosas: el recuerdo que hace referencia sobre el sueldo de mi abuelo en el año 55 con el que apenas podían pagar la casa en la que vivían, un dato bastante significativo; el momento en el que evoca el camión que condujo mi abuelo un tiempo, mientras sostiene las fotografías para poder mostrarlo y dice “el MAN 250, que fue el primer camión (alemán) articulado que llegó a nuestro país”. Los fragmentos de la entrevista a Olga

Iglesias Moreira, A. (2022). “*Los olvidados. Trabajo y carretera*”. TFG de Periodismo. Universidad de Valladolid

González han sido seleccionados pensando que podrían servir como fuente de archivo de imágenes personal-familiar.

➤ **2ª parte:** Entrevista a Ricardo Iglesias

Con mi tío consigo reunirme el día 30 de enero, debido a que Ricardo solo está en casa los sábados y los domingos, puesto que el resto de la semana está fuera con el camión.

Ante las complicaciones por acompañar a mi tío en su camión, o grabarle en él, decido que lo mejor para representar la continuidad de generaciones que quiero darle al reportaje-documental es filmar la entrevista en el patio de la casa de mi abuela.

Al igual que en la anterior fase, la cámara estuvo en modo automático y no se modificó ningún parámetro. Continuando con el uso del micrófono unidireccional fijado en la parte superior de la cámara.

En esta ocasión, sí hubo movimientos de cámara para dar una mayor fluidez y ritmo a la entrevista en la que realicé distintos tipos de plano:

Ilustración 4: Plano de conjunto durante la entrevista a Ricardo.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 5: Plano americano de Ricardo



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 6: plano medio.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 7: primer plano de Ricardo.



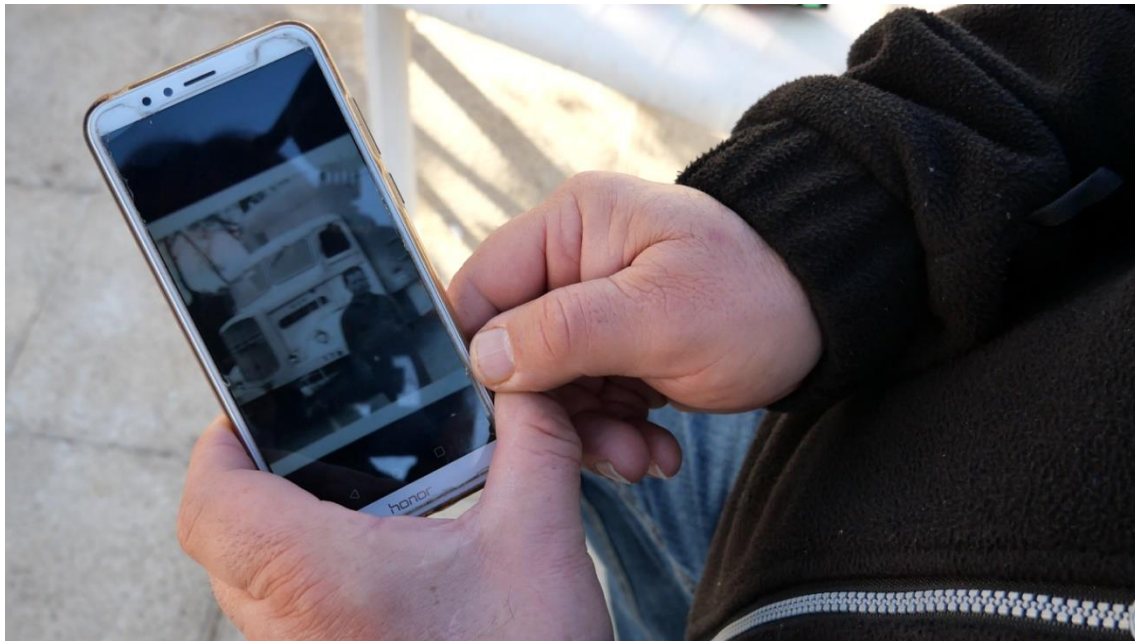
Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 8: Plano escorzo durante la entrevista.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 9: Plano detalle de las manos de Ricardo y su teléfono.



Fuente: fotograma “*Los olvidados, trabajo y carretera*”.

Con Ricardo obtuve muchas e interesantes respuestas en base a la batería de preguntas mostrada en la fase de preproducción, pero que, por ajustarme a los requisitos, a la normativa de la elaboración TFG respecto a la duración, tuve que desechar en su mayoría y quedarme con lo más significativo.

Durante el transcurso de la entrevista, Ricardo para responder a algunas las preguntas, me mostró en su teléfono móvil imágenes antiguas de otro camión de mi abuelo. Yo que era desconocedora de dichas imágenes, le pregunté si poseía alguna más. Él me dijo que sí, obviamente le pedí si podía escanearlas y enviármelas para poder usarlas en el proceso de posproducción como parte de fuente documental, a modo de “archivo y/o registro gráfico familiar”.

➤ **3ª parte:** Entrevista a un transportista durante una de sus rutas

Terminadas las entrevistas con mi familia, me pongo de nuevo en contacto con Cristina Viana para organizar mi viaje. Fue una cuestión complicada que nos tuvo en vilo semanas ya que había varios problemas al respecto:

- El conductor/a debía ser autónomo, dado que a los transportistas asalariados al igual que mi tío, no se les permitía llevar acompañantes en el camión. Y menos, con una cámara.
- El conductor/a debía de cuadrar en las distancias. Obviamente yo no disponía de medios para ir demasiado lejos, ni que me dejaran en cualquier parte dada mi situación en este momento: si me ubicaba en ese momento en Ourense, y mi próximo destino era Vitoria-Gasteiz, por mucho que un camionero/a autónomo/a quisiera llevarme, si salía de Barcelona dirección Málaga (por ejemplo) yo no podría ir con él/ella.

Iglesias Moreira, A. (2022). “*Los olvidados. Trabajo y carretera*”. TFG de Periodismo. Universidad de Valladolid

Y otra cuestión fundamental, además de condición *sine qua non*, impuesta tanto por Cristina como por mi familia, era encontrar a un conductor/a de confianza, ya que seguramente tendría que pasar mucho tiempo con esta persona, y ellos tenían miedo de que me pasara algo en el transcurso de la ruta.

Finalmente, Cristina encuentra al camionero idóneo: Alberto Tubio.

Me reuniría con él en Xinzo de Limia, al comienzo de su jornada laboral, donde le acompañaría hasta Bilbao a que descargase en concreto bobinas de papel en una de las mayores fábricas de papel del país. Juntos haríamos noche en Bilbao, a la espera de que le encargasen una nueva mercancía y próximo destino.

Esto me permitiría no sólo realizar una entrevista a un transportista, sino también ver en primera persona cómo es el oficio, lo que me ayudaría a encontrar el enfoque adecuado de cómo narrar en postproducción los aspectos más fundamentales a contar sobre este gremio. A su vez, por supuesto, cobra una mayor importancia el contexto y el testimonio, ya que no se trata de una entrevista al uso en la que cual podemos ver a entrevistado y entrevistador hablando sobre un tema, sino ofrecer un relato de cómo son los hechos, mientras estos mismos suceden.

El día 22 de febrero, a las 7:30 de la mañana, comienza el proceso de grabación de esta etapa:

Nada más llegar a la estación de servicio de Xinzo, decido tomar un plano general de los camiones allí estacionados, así como de la propia gasolinera a modo de plano recurso. Pero también un plano detalle de los precios del carburante fijados ese día; puesto que como veremos más adelante, este ha sido un punto clave para el reportaje-documental, siendo necesario documentar el aumento de dichos precios a lo largo de todo el proceso de grabación.

Cuando por fin llega Alberto con su camión, realizo unas tomas antes de que comencemos nuestro viaje:

Ilustración 10: Plano conjunto presentándome con Alberto.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 11: Plano medio largo de Alberto al lado de su camión.



Fuente: fotograma “*Los olvidados, trabajo y carretera*”.

Y por último una toma en movimiento de cámara en mano, mientras me subo el camión para constatar que, a partir de ese momento, ambos realizaríamos ese viaje.

La siguiente sucesión de imágenes, se centran en mostrar a Alberto. Su testimonio va alternándose con una serie de planos recurso del paisaje para que la audiencia no pierda en detalle el transcurso y recorrido de la ruta: salida de Galicia, pasando por Castilla y León hasta llegar al País Vasco.

La intención desde el principio, era hacer una entrevista *in situ*, mientras Alberto trabajaba realizarle las preguntas de la batería que había preparado. Aunque como en el caso de mi tío, en postproducción tuve que desechar muchas de sus interesantes respuestas por el tiempo previsto que debía durar el reportaje-documental.

El hecho de hacer la entrevista de este modo, dificultó con creces conseguir una imagen estática. El espacio reducido de la cabina del camión, me impedía utilizar el trípode, y de haber podido, el estado de las carreteras hubiera producido los mismos movimientos bruscos. Además de no ser seguro puesto que si el trípode se movía demasiado corríamos el riesgo de interferir en la conducción de Alberto.

Decidí continuar la-filmando con cámara en mano, con el micro unidireccional anclado en la parte superior. La grabación fue realizada también en automático. Esto se debe a que, en modo manual, tendría que cambiar constantemente los parámetros puesto que hablamos de una entrevista en movimiento dentro de un vehículo; el movimiento brusco y constante de la situación, con los numerosos cambios de luz al estar amaneciendo podrían causar que muchas imágenes se vieran demasiado sobreexpuestas y perder partes fundamentales de la narración de los hechos.

Iglesias Moreira, A. (2022). “*Los olvidados. Trabajo y carretera*”. TFG de Periodismo. Universidad de Valladolid

Mientras realizábamos la entrevista *in situ*, versada como ya he dicho en la anterior batería de preguntas, pude capturar varios recursos entre los que contamos con imágenes de la carretera a través de planos generales, lo que ayudaría al espectador a ubicar la comunidad en la que estaba teniendo lugar ya sólo por el paisaje representado. Así como planos medios, en los que aparece el cartel de la ciudad o comunidad por la que estábamos pasando, intentando así constatar la ubicación real de dónde estaba teniendo lugar la entrevista y su avance.

Ilustración 12: Plano subjetivo-general de la carretera en Burgos.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 13: Plano subjetivo-general de la carretera de Zamora.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

También se tomaron planos cortos y de detalle, sobre ciertos puntos del camión, como son los espejos, el volante, el ambientador, el velocímetro...

Ilustración 14: Plano detalle velocímetro camión.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 15: Plano detalle de Alberto conduciendo.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

En cuanto a los planos que muestran a Alberto, solo pudieron realizarse desde el asiento de copiloto en el que yo me encontraba, dado que debía de permanecer todo el tiempo sentada y con el cinturón de seguridad puesto. Intenté colocar la cámara en el salpicadero del camión para poder obtener otra perspectiva a mayores y que no sólo se viera a Alberto de perfil, pero esta opción se tornó imposible debido al movimiento.

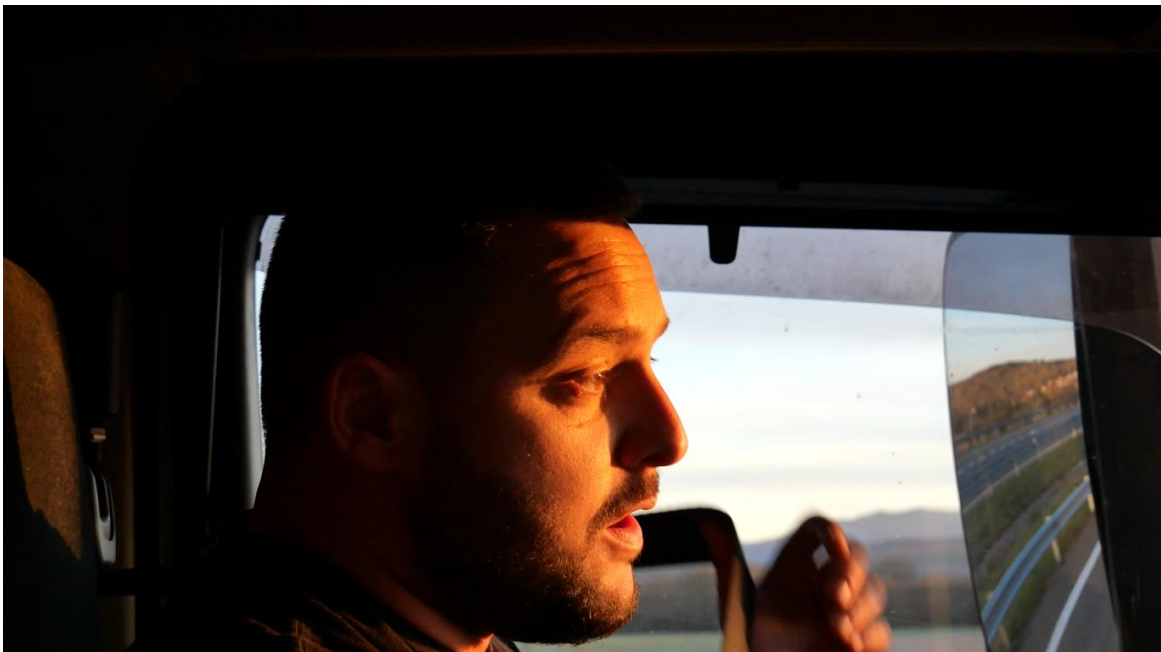
Ilustración 16: Plano medio corto de Alberto conduciendo.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

De modo que, desde este único punto de vista, intenté filmar la entrevista de una forma más dinámica variando los planos a medida que él hablaba, alternando así, plano medio, entero, primer plano, y planos detalle de su conducción.

Ilustración 17: Primer plano de Alberto.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 18: Plano medio de Alberto conduciendo.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Pasadas unas horas, algo antes de la una de la tarde, llegamos a Burgos para realizar el descanso obligatorio de 45 minutos que tienen los transportistas. Allí realizo un plano medio de Alberto parando el tacógrafo, y seguidamente uno en movimiento utilizando una angulación en picado de Alberto bajándose del camión.

Durante el tiempo de descanso de Alberto, le acompañé a tomar un café y mientras también le grababa. Cámara en mano de nuevo, le sigo hasta el restaurante de la estación de servicio filmándole un plano medio corto en el que se le puede ver de espaldas entrando al restaurante.

Una vez dentro, grabo otro plano medio en el que está pidiendo un café. Y mi idea era continuar la entrevista mientras él lo tomaba. Pero el dueño del restaurante, me dijo que allí no estaba permitido grabar, y que si queríamos tomar el café dentro debía guardar mi cámara.

Por no alterar la rutina del Alberto, decidí guardar la cámara como se me indicó para que él pudiera ir al baño mientras yo planteaba los siguientes aspectos de la grabación.

Después de esta pausa, salimos del restaurante para dirigirnos de nuevo hacia el camión y aprovecho para grabar un plano general de donde estaba aparcado junto a otros camiones mientras Alberto caminaba hacia él.

El siguiente paso, fue grabar el interior del camión que albergaba las bobinas de papel mediante un plano de conjunto en el que se ubicaba también Alberto. Segundos más tarde, volvemos a estar dentro de la cabina y le pido que me la muestre.

Alberto accede de buen agrado, y dentro de las posibilidades en cuanto a espacio se refiere, le grabo enseñándome las camas, la nevera, y otros cubículos. Luego, me explica mientras continúo la grabación, aspectos más técnicos del camión: el volante, botones y palancas que usa durante la conducción y funciones que tiene el propio camión.

Acabado el tiempo de descanso, dejamos atrás Burgos para continuar con la ruta hacia el País Vasco, donde los planos se suceden de una forma muy similar pensando en todo momento en ubicar al futuro espectador en nuestra ruta, mientras por mi cuenta iba anotando las horas en las que llegábamos a cada sitio para mantener el rigor informativo.

La siguiente parada que hicimos tuvo lugar ya en la empresa de papel, en el espacio destinado a descargar la mercancía transportada. Allí tan solo pude grabar la entrada de la fábrica, y el momento de estacionamiento del camión delante del almacén.

Evitando así causar algún problema a Alberto, que me instó a que entrase a la oficina a preguntar si podía filmar el momento de descarga de las bobinas. Como es de esperar, entendí sobradamente la preocupación de Alberto, y fui a preguntar a la oficina de la fábrica si tenían algún inconveniente.

Esperé hasta poder hablar con un responsable. Y finalmente me pidieron que, por razones de seguridad, no solo no podía grabar, sino que tampoco podía encontrarme dentro del recinto. A pesar de explicarles que no pertenezco a ningún medio de comunicación, y que como persona mayor de edad me hacía cargo de bajo mi propia responsabilidad de cualquier incidente que pudiera producirse, insistieron en que abandonase el recinto de la fábrica.

Por ello no pude obtener en el transcurso de esas horas, ninguna imagen de la descarga de la mercancía, ni el trato que recibió Alberto como conductor en la misma. Algo que, para mi parecer, hubiera sido clave en la narración, pero que por desgracia escapa a nuestras posibilidades dentro del desarrollo de este proyecto.

Ante la demora de la descarga, cuando Alberto pudo salir con el camión, me explicó que por la hora que era (aproximadamente las seis de la tarde) ya no se cargaban más mercancías hasta el día siguiente. Por lo que nos dirigimos a una estación de servicio para poder estacionar el camión.

Sobre las siete de la tarde llegamos a la estación de servicio de Amorebieta, a las afueras de Bilbao. Allí decidí parar la grabación debido a diversas causas:

Para empezar, Alberto lo primero que quería hacer, era ducharse. Y para ser sincera, después de tantas horas en la cabina, yo también. A pesar de que, es algo importante el hecho de cómo estos camioneros tienen que pagar un moderado coste para ducharse, y las condiciones de los lugares en los que deben hacerlo, me pareció contraproducente grabar este hecho.

Carecía de relevancia informativa, puesto que es algo que con el propio testimonio se constata, grabar a alguien semidesnudo o entrando a una ducha, me parecía un detalle sumamente morboso e innecesario, por no hablar de no vulnerar la intimidad de mi entrevistado (o la mía propia) además de no molestarle en su tiempo de descanso y cuidados. Tras esto, cenamos en el camión unos bocadillos, cosa que tampoco quise grabar por el mismo motivo que acabo de exponer-

Pasadas varias horas, con la caída de la noche. Si obtuve alguna grabación más de Alberto dentro de la cabina sobre otras cuestiones significativas de su trabajo mediante primeros planos, aunque finalmente por la jerarquización que realizaría más adelante en postproducción, no llegué a incluir en el proyecto.

Iglesias Moreira, A. (2022). “*Los olvidados. Trabajo y carretera*”. TFG de Periodismo. Universidad de Valladolid

Realicé algunos planos recurso, dentro del recinto y la estación de servicio de otros camiones estacionados durante la noche. Mi idea era documentar mucho más este aspecto, pero Alberto me instó a que podría traer problemas. Él tenía miedo de que intentasen robarme el equipo, o que vieran en qué camión estaba ubicada y vinieran a atacarnos más tarde, como le había sucedido a él otras veces en otras ocasiones. Recalcar también, que Alberto estaba sumamente preocupado de que al ser una mujer pudiera pasarme algo si me dejaba sola.

Por estos motivos, cuando cerró la estación de servicio y el restaurante que se encontraba en el perímetro y precisábamos ir al baño, teníamos que hacer nuestras necesidades “debajo” del camión, no grabarlo. Esta cuestión, sí me hubiera gustado filmarla (aunque obviamente no de forma explícita), ya que es un hecho que cuando entrevisté a mi tío denunció con mucha severidad, y cuando me tocó vivirlo a mí, me explicó por qué.

Así decidí también, que no le grabaría a él metido en la cama ni nada por el estilo, y le dejaría en uno de sus pocos momentos de descanso.

Al día siguiente, mientras desayunamos, Alberto concreta por teléfono que recogerá su próxima carga en el puerto de Santurtzi de Bilbao.

En torno a las ocho de la mañana nos ponemos en camino. Con la misma consecución de planos, alternando planos medios cortos y primeros planos de Alberto conduciendo, con planos recurso de la carretera, o los carteles que mostraban el nombre del puerto.

Al llegar a los puestos de carga, me bajo del camión para grabarlo. Pero solo pude tomar un par de brutos de cómo Alberto encajaba el camión en la aduana, puesto que aquí al igual que en la descarga del día anterior me pidieron que dejara de la cámara.

Ilustración 19: Plano general del camión.



Fuente: fotograma “*Los olvidados, trabajo y carretera*”.

Iglesias Moreira, A. (2022). “*Los olvidados. Trabajo y carretera*”. TFG de Periodismo. Universidad de Valladolid

Me gustaría destacar, que la empresa de logística increpó mucho a Alberto por este hecho, incluso diciéndole que tal vez no podría volver a recoger ninguna carga en este punto, por haberme llevado allí a filmar.

Esta vez, al ser primera hora Alberto no tardó mucho en almacenar su carga que debía estar en unas horas en Cuenca. Por lo que no perdimos tiempo y nos dirigimos hacia Vitoria para que yo pudiera encontrarme con Cristina. Las grabaciones que se sucedieron en ese tramo, se basan en los mismos criterios ya comentado.

➤ **4ª parte:** Entrevista a Cristina y Elisabeth

Durante el transcurso de la mañana del día 23 de febrero-2022, estuve en la oficina de Cristina Viana y pude conocer a Elisabeth, su compañera.

Entrevisté a ambas-en su misma oficina; explicaron cómo es su trabajo de logística, en el que se dedican a poner en contacto a empresas con conductores, sobre todo autónomos y pequeñas empresas de transporte.

Mientras les hacía preguntas, también me mostraron los programas de geolocalización con los que controlaban las rutas de los “transportistas a su cargo”, los tiempos de carga y descarga, y las posibles incidencias que pudieran darse como, por ejemplo, los cortes en las carreteras.

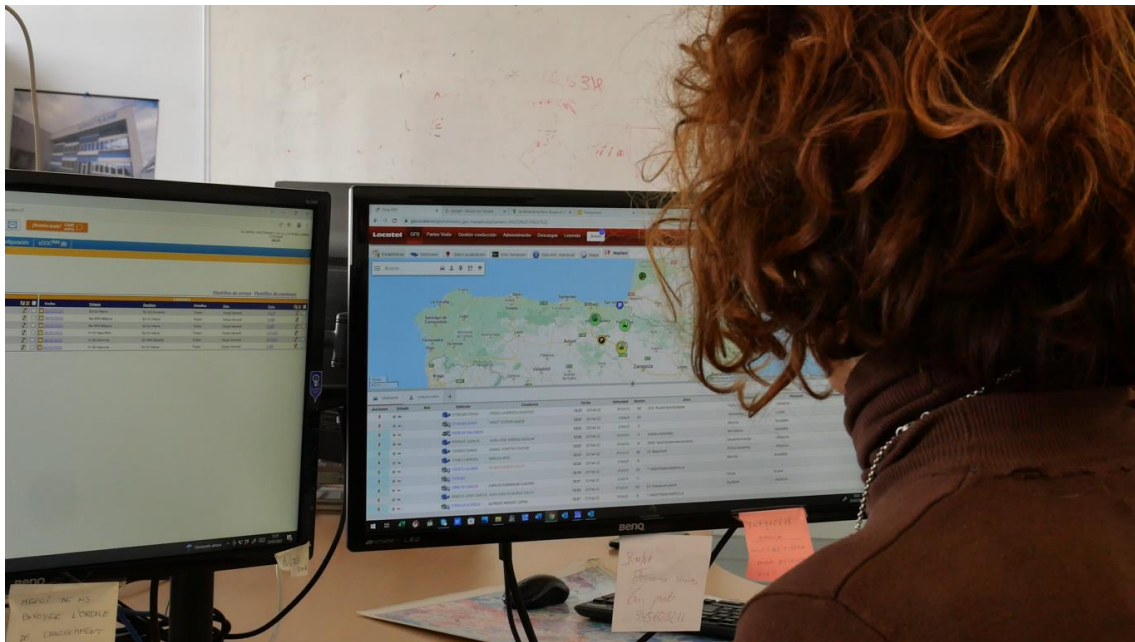
Esta vez aprovechando el espacio de la oficina, con la cámara fija en el trípode, alterné primeros planos con planos medios y de conjunto. También filmé imágenes de los ordenadores, o detalle de algunos programas que me mostraban.

Ilustración 20: Plano de conjunto de Elisabeth en la oficina.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 21: Plano escorzo de Elisabeth enseñándome el programa de geolocalización de camiones.



Fuente: fotograma “*Los olvidados, trabajo y carretera*”.

La finalidad de esta fase en mi proyecto, era entender la parte que no corresponde dentro de la ruta a los conductores. Cómo fluctúan los portes de las mercancías, si varían por ruta, por carga, o si los fija la empresa. Algo para lo que no hay una respuesta determinada, sino que ~~hay~~, como pude constatar ese día, hay muchos y diversos factores que afectan a los portes. Por desgracia, como explicaré en postproducción, estas grabaciones no fueron incluidas en mi proyecto final, aunque sí considero esencial mencionarlas en esta memoria, como parte de mi documentación para llevarlo a cabo.

➤ **5ª Fase:** Entrevista a un transportista en una ruta internacional

Estuve en Vitoria unas semanas, hasta que Cristina pudo ponerme en contacto con otro camionero que estuviera dispuesto a llevarme en una ruta fuera de España. La idea era, salir de Vitoria dirección París, por no alargarlo demasiado, ya que tan sólo la ida hasta París con el camión, podría llevarnos una semana.

La cuestión clave para entender el desarrollo de los siguientes acontecimientos, es que el camionero en cuestión no era autónomo como Alberto, sino asalariado de una empresa. Y dos de días antes de la fecha señalada en la que íbamos a salir con el camión, el jefe de dicho camionero dictaminó que NO podría viajar con él en su ruta, lo prohibió.

Las razones que me dieron fueron de nuevo por seguridad, no podían hacerse cargo si algo me pasaba. Aunque Cristina reconoció que nadie quería llevarme porque iba a ir con una cámara. No obstante, seguimos, tanto mi familia, como Cristina y Elisabeth, buscando a alguien para que yo grabase una ruta internacional.

En el transcurso de la búsqueda, se anuncia que habrá una huelga general de transportistas en el país. Terminan así mis intenciones de realizar la ruta fuera del país, pero que abrió una nueva fase en este reportaje-documental:

➤ **5ª Fase:** Huelga general de transportistas.

El día 13 de marzo-2022, en Vitoria-Gasteiz, concretamente en el polígono de Júndiz, se produjo el primer piquete informativo que recorrió la mayoría de empresas de transporte del polígono. Hubo algunos altercados entre los camioneros y la Ertzaintza, y para ser sincera, me enteré porque la gente estaba hablando de ello en la calle.

Así que al día siguiente cogí mi equipo y volví a ir al polígono a ver lo que estaba pasando y alguien que pudiera darme su testimonio.

Cuando llegué al polígono estuve caminando por la zona donde suelen estacionar los camiones, al lado de la cafetería más grande del perímetro. Allí vi a unos hombres y les paré para preguntarles.

Afortunadamente eran ambos transportistas y venían de otro piquete informativo. Pero cuando les pregunté si podía grabarles, me dijeron que no por vergüenza y lo que hicieron fue presentarme a su jefe: Paco Castellanos.

Paco y yo estuvimos mantuvimos durante bastante rato una conversación *off the record*. Paco es el dueño de Transportes Izarena S.L, que tiene varios camiones a su cargo y él mismo es transportista, aunque reconoce que la mayoría de días lo que le toca son trabajos de gestión en la oficina. Estuvo contándome cómo él y sus trabajadores estaban llevando la situación en ese momento, pero también el resto de pequeñas y medianas empresas que ocupaban ese sector en el polígono.

Ese día no grabé nada, ya que acordé con Paco que me avisaría para llevarme a la manifestación general cuando se convocase, y hablaría con uno de sus trabajadores para que pudiera acompañarlo durante la misma.

Así el día 16 de marzo-2022, quedé con Paco en el polígono a las nueve y media de la mañana para ir a la zona de los Llanos donde iba a producirse la concentración de conductores convocada por Hiru, el sindicato de los transportistas vascos.

Para esta ocasión prescindí del trípode, ya que muchas cosas que quise filmar escapaban a mi control y no me daba tiempo a montarlo para capturar lo que sucedía. De modo que permanecí con la cámara en la mano y preparada para solamente tener que darle al botón de grabar cuando fuese necesario.

El resto se mantuvo como hasta ahora, con el uso del micrófono unidireccional y la cámara en modo automático.

En el camino desde que Paco vino a buscarme en el lugar de encuentro en el polígono hasta que llegamos al lugar de la concentración, le estuve haciéndole unas preguntas para poder grabar algunas de sus declaraciones, la mayoría en primer plano por el espacio que había en el coche.

Ilustración 22: Primer plano de Paco.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Cuando llegamos a la concentración, después de que Paco me presentase a alguno de sus hombres, les tomé declaración preguntándoles cuales eran los aspectos que denunciaban ese día o que medidas esperaban conseguir con la huelga.

Con esas mismas premisas, recorrí la concentración para grabar planos recurso y conseguir declaraciones de otros transportistas pertenecientes a otras empresas.

Ilustración 23: Plano medio corto de Florin y Jon.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 24: Plano medio de dos transportistas.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

En menos de media hora, me avisaron de que iba a comenzar la manifestación para que acompañara a uno de los transportistas de Paco, Jon Calvo.

A Jon le hice la entrevista como a Alberto, *in situ*, mientras el conducía el camión que formaba parte de todo el convoy que se manifestaba en ese momento.

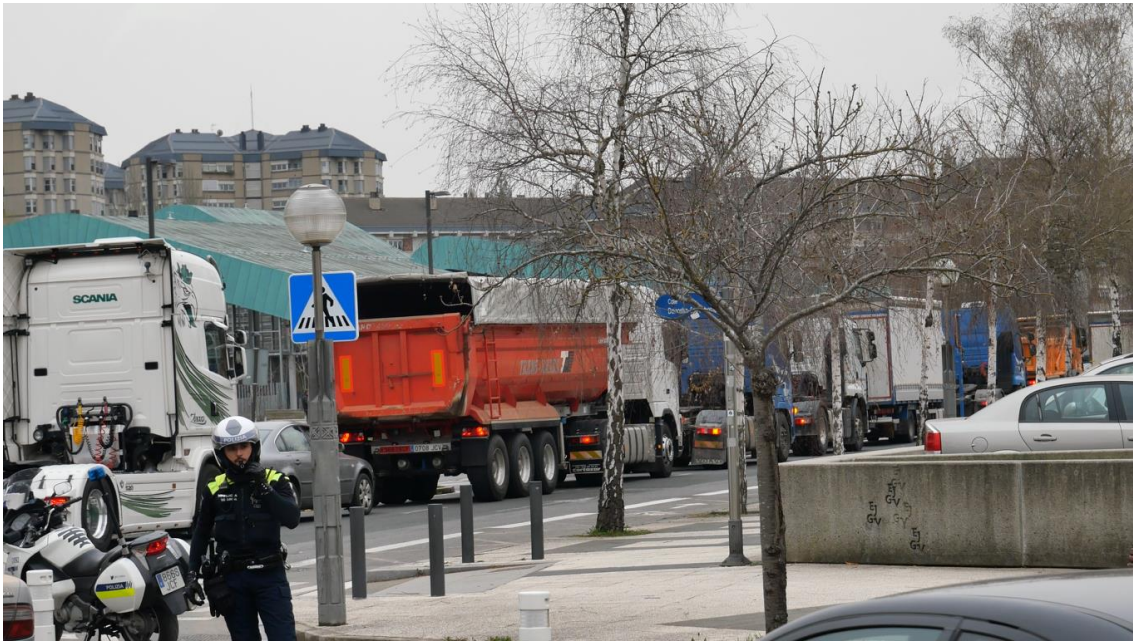
Paralelamente tomé varios planos recurso de lo que fue el transcurso de la manifestación desde dentro del camión porque no podía bajarme de éste. Entre ellas, planos de conjunto, generales, de detalle...

Ilustración 25: Plano americano de un transportista.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 26: Plano general de la manifestación de transportistas.



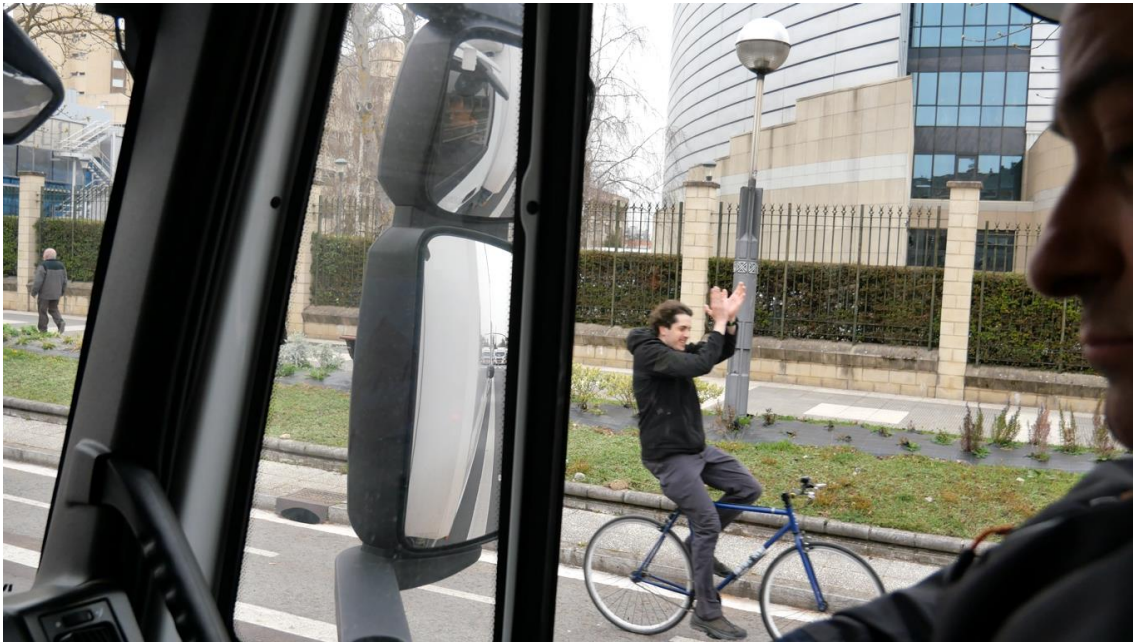
Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 27: plano detalle del espejo del camión.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 28: Plano de conjunto de un ciclista animando a los transportistas durante la manifestación.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

Ilustración 29: Plano detalle del tacógrafo y otros elementos del camión.



Fuente: fotograma "Los olvidados, trabajo y carretera".

3.3. Fase de postproducción

Para el montaje de este reportaje documental, la primera elección fue el programa que iba a utilizar para editar las imágenes en bruto que había obtenido esos meses. Decidí utilizar Adobe Premiere Pro, un programa que he usado en otros dos proyectos de la universidad, dado que mis conocimientos sobre postproducción eran bastante limitados.

El siguiente paso, fue en base al hilo conductor que marqué en primera instancia, definir los puntos clave que quería tratar en el desarrollo del proyecto basándolo en los siguientes:

- Calidad de vida.
- Cargas y descargas.
- Aumento precio de la gasolina.
- Horas de la jornada laboral.

Una vez acotados los puntos clave a tratar, revisé y clasifiqué todas las imágenes en bruto de las que disponía. Así, deseché las que no servían, bien porque los planos en sí no eran válidos, o las respuestas/testimonios no resultaban tan sustanciales a los temas.

Una vez seleccionados los clips de vídeo que iba a incluir, me informé sobre las distintas herramientas que hay en el programa de edición. Pues como ya he dicho mis conocimientos en este aspecto eran casi nulos, tuve que dedicar mucho tiempo leyendo cómo funcionaba el programa y sus funciones, y viendo tutoriales para poder conseguir un mejor dominio de las herramientas que disponía como, por ejemplo, congelar fotogramas o añadir efectos a los rótulos.

El desarrollo de la edición se basó en el corte y montaje de los clips puesto que, al tratarse de un reportaje documental, no edité ni los parámetros en relación con la luz, ni tampoco con el sonido, que en todo momento se muestran tal y como se dieron los acontecimientos expuestos.

Los únicos elementos artificiales que se añadieron a este reportaje documental, fueron:

- Rótulos con los nombres de los entrevistados, horas o lugares dónde se dieron las entrevistas o sucesos.
- La herramienta de ‘congelar fotograma’ para resaltar las ubicaciones en las que el rodaje tuvo lugar.
- Textos explicativos para la consecución de ciertos hechos de los que no se disponían imágenes.

Además de estos elementos, durante la fase de postproducción (que duró más de dos meses), decidí añadir voz en off para hilar la narración entre las fases que se dieron y así separarlas. Para ello preparé un guion y con el mismo micro unidireccional grabé mi voz en off.

Otra decisión que se tomó en este proceso, fue utilizar las imágenes de archivo que conseguí a través de Ricardo. Dado que, al tratarse de un documental, vi necesario añadir unos antecedentes históricos sobre el tema de los transportistas, que combiné de nuevo con el recurso de la voz en off.

Para añadir una mayor fluidez al transcurso de ciertas imágenes, integré música en dos ocasiones:

- La canción de *When I ride* (Moriarty, 2015), al comienzo del documental. Usada como recurso para dar una mayor fuerza de arranque a la narración y cubrir esas primeras imágenes recurso.
- Un fragmento de *Suite for cello solo from Cassadó*, interpretada por la chelista Cecilia Hutnik (2021), para acompañar mi voz en off durante el transcurso de las imágenes de archivo de mi familia.

4. CONCLUSIONES

Durante el desarrollo de *Los olvidados. Trabajo y carretera*, he intentado aplicar todos los conocimientos que he adquirido estos cuatro años. Y es que, para elaborar este proyecto, he realizado una labor de documentación e investigación, redactado, locutado, filmado y editado. Todo bajo la perspectiva de observadora, de denunciante y cumpliendo con los principios deontológicos de esta profesión.

En el transcurso, he dejado a un lado mis inseguridades como estudiante para intentar realizarlo como futura profesional de la comunicación, del periodismo, y por ello he visto el trato desagradable que puede dárseos en algunos sitios al no dejarme grabar, o hasta echarme de un recinto. Pero también he podido conocer los aspectos tan maravillosos que supone, como todos los acontecimientos de las que he sido testigo, y el agradecimiento de algunas personas por contar su historia y convertirlos en protagonistas.

Con ello, soy consciente de que mi trabajo tiene ciertas imperfecciones y he aprendido de los errores. Creo que puedo afirmar que he crecido muchísimo durante todo este proceso y que ello servirá para mejorar mis habilidades, ya que en este trabajo nada debe darse por supuesto y los periodistas estamos en constate crecimiento. Pero también he comprobado mi versatilidad a la hora de adaptarme a las situaciones y evolucionar según se han sucedido los acontecimientos.

A su vez, creo que he cumplido con los objetivos propuestos de dar testimonio de la situación laboral de estos trabajadores, al tiempo que he creado un proyecto de denuncia sobre la precariedad del sector/de la industria del transporte.

Finalmente, mediante el cumplimiento de estos objetivos se pretende que este el reportaje-documental *Los olvidados, trabajo y carretera*. en formato corto pueda difundirse fuera de los límites del ámbito académico; que este proyecto, en el que se une pasión y profesión, no se quede en la Universidad, sino que sea tan solo el principio de un camino en el que confluyen objetivos sociales, laborales y personales.



Fuente: fotografía durante la filmación de “*Los olvidados, trabajo y carretera*”.

Iglesias Moreira, A. (2022). “*Los olvidados. Trabajo y carretera*”. TFG de Periodismo. Universidad de Valladolid

5. BIBLIOGRAFÍA

Guzmán, P. (1997). El guion en el cine documental. *Revista Viridiana*, N° 17, pp. 163-176.

Palau, D. (2007). El reportaje digital: una apuesta narrativa frente al archivo documental. *Comunicación y pluralismo*, N° 4, pp. 67-88.

Biasutto, M. A. (1994). Realizar un documental. *Comunicar. Revista científica iberoamericana de comunicación y educación*, N° 3, pp. 142-145.

Lazo, C. (2012). Reportaje y documental: de géneros televisivos a cibergéneros. *Idea Equipo Editorial*.

Orús, A. (29 de abril de 2022). Número de conductores de camiones de más de 3.500 kg fallecidos en vías interurbanas en España de 2005 a 2020. Statista.
[https://es.statista.com/estadisticas/647482/muertes-de-conductores-de-camiones-3500-kg-en-carreteras-interurbanas-espanolas/#:~:text=Esta%20estad%C3%ADstica%20muestra%20el%20n%C3%BAmero,de%20tr%C3%A1fico%20en%20v%C3%ADas%20interurbanas\[c1\]](https://es.statista.com/estadisticas/647482/muertes-de-conductores-de-camiones-3500-kg-en-carreteras-interurbanas-espanolas/#:~:text=Esta%20estad%C3%ADstica%20muestra%20el%20n%C3%BAmero,de%20tr%C3%A1fico%20en%20v%C3%ADas%20interurbanas[c1]) .

Meste, G. (8 de julio de 2020). El número de camioneros fallecidos se ha multiplicado por 2,4 durante la pandemia. *Heraldo*.
<https://www.heraldo.es/noticias/sociedad/2020/06/18/el-numero-de-camioneros-fallecidos-se-ha-multiplicado-por-2-4-durante-la-pandemia-1381107.html>

The Stephens Law Firm (26 de mayo de 2022). <https://www.joestephenslaw.com/truck-driver-health-issues/>

Jobted (29 de mayo de 2022). <https://www.jobted.es/salario/camionero>