



El Paro del Gremio de los Camioneros. Chile 1972

La Tercera

En camión llegó el paro a todo Chile

La grave situación económica llevó a la agrupación de dueños de camiones a declarar un paro en octubre de 1972, agravándose aún más los problemas de distribución de elementos de todo tipo. A esta paralización adhirieron los comerciantes minoristas, varios gremios profesionales e industriales y algunas organizaciones estudiantiles, exigiendo al gobierno aceptar las demandas consignadas en el llamado Pliego de peticiones de Chile.

El día 11 de octubre de 1972, Chile fue sorprendido por la huelga de los transportistas. La Confederación Nacional del Transporte que reúne a 165 sindicatos de camioneros, con 40.000 miembros y 56.000 vehículos decretó un paro indefinido de actividades en todo el país, el cual comenzó a cumplirse, con rigurosidad militar. Al cierre de esta edición -decía Revista Qué Pasa el 19 de octubre de este mismo año- el paro continuaba en forma prácticamente total (DIRINCO sólo había podido requisar y poner en marcha, según ella misma, entre 400 y 500 camiones) y a él se habían adherido con distintos grados de eficacia, el comercio mayorista y detallista; la industria; los taxis; estudiantes fiscales (FESES) y particulares (FUEP); la FEUC; los bancarios de Santiago y numerosos gremios profesionales, como agrónomos, ingenieros, médicos, etc. El Gobierno respondía con zonas de emergencia en casi todo el país, apertura forzada del comercio por DIRINCO y querellas surtidas. ¿Qué había pasado?

La estatización llega al hueso

Sencillamente, que la manía estatizadora había tocado fondo, al afectar al gremio de los camioneros, para quienes su capital, los vehículos, es a la vez su instrumento directo y personal de trabajo, que les permite una vida modesta, a costa de un inmenso esfuerzo. Al mismo tiempo, los transportistas son por lo común gente ruda y enérgica, especie de pioneros de un Far West criollo (hasta el momento, la única víctima fatal del paro ha sido, simbólicamente, un buen compondor: en la madrugada del 11 de octubre, en Rancagua, frente a la bomba de bencina Lizana en el camino longitudinal, una discusión entre un camionero partidario del paro y otro enemigo del mismo, concluyó en un espectacular duelo a balazos uno de los participantes cargaba revólver y el otro una carabina 44. Al interponerse amistosamente entre los contendores, recibió dos tiros de carabina y murió en forma instantánea un tercer transportista, Orlando Silva, de 42 años).

El paro de los transportistas fue la chispa que desató la serie sucesiva de huelgas de adhesión comenzada el viernes 13: ella, en el fondo, reflejaba la ira largo tiempo contenida de los sectores de clase media que viven de su trabajo personal (como los camioneros), y que han sido afectados por una estatización rápida y masiva y, lo que es peor, anárquica, ineficiente y que ha afectado a la vez la economía (con el desborde inflacionario) y la libertad personal de esos sectores.

Los políticos cogidos de sorpresa. Vacila la DC

El carácter gremial de los paros se refleja en el desconcierto inicial y contradicciones con que fueron acogidos por los partidos de la oposición.

El PN y la Democracia Radical hicieron, sin embargo, causa común con los huelguistas casi de inmediato. La DC se vio, en cambio, vacilante en un comienzo. Algunos de sus ejecutivos máximos - entre ellos el Presidente del partido, senador Renán Fuentealba, y el del Senado, Ignacio Palma desaprobaban el paro por la amenaza latente contra la institucionalidad que creían ver en él. La discusión paralizó una proyectada declaración de CODE. Pero otros demócratacristianos se jugaron enteros por una posición más enérgica. Se dice que la intervención personal y prolongada de Eduardo Frei fue, en este aspecto, decisiva para que el partido tomara la línea de oposición beligerante. Producido el acuerdo, el mismo Fuentealba hizo cortantes declaraciones, se produjo por fin el comunicado de CODE y, por último, la DC puso a sus bases en estado de movilización el día 15

(Esto motivó ácidas respuestas de los comunistas el 16. Aparentemente, el PC esperaba mucho de la cordura demócratacristiana. La irritación del comunismo hay un golpe de estado en marcha, dijo el senador Luis Corvalán se centró en Frei; el 15, en Puro Chile, el enano maldito comentaba: ¿Sabis que más narigón? Te tengo rochado y te huelo detras de todo esto. El lunes 16, al salir de su oficina particular, Frei fue ovacionado por el público. Casi al mismo tiempo, otros entusiasta, avivaban a Jorge Alessandri en su habitual caminata por el centro minutos antes de que lo emparara y casi derribara un guanaco de Carabineros). El endurecimiento DC se hizo notorio la noche del 16, cuando el habitualmente conciliador Ignacio Palma habló por Canal 13 (La cadena de TV y radios en definitiva le fue negada), con su edecán naval y una bandera chilena de fondo, e hizo cortante inventario de los atropellos gubernamentales a la Constitución y a las leyes.

Lenin, el transporte y el Ministro

La mayor parte de los camiones de Chile son viejos y super usados. La falta de repuestos ha conducido a arreglar los desperfectos con alambritos. Sólo sus dueños pueden manejar tales vehículos sin destruirlos, porque conocen sus mañas. Es un axioma de transportista que camión no conducido por su propio dueño, o por un pariente muy de confianza, es a la larga o a la corta (generalmente a la corta) camión fundido.

¿A quién pudo ocurrírsele estatizar los camiones?.

La UP y el Gobierno sostienen que a nadie. Pero las huellas digitales están claras: -Desde enero de 1971 han funcionado diversas comisiones destinadas a organizar y racionalizar el transporte. Los camioneros han participado en algunas de ellas, sin obtener soluciones concretas a sus problemas tarifas, repuestos, vehículos nuevos -, pero en cambio han apreciado la intención apenas encubierta de que las empresas estatizadas (que contratan más de la mitad de los fletes del país) hagan sus propios transportes, así como de organizar firmas estatales o mixtas para dedicarse específicamente a esta actividad.

-El 12 de septiembre, todos los rodados camiones, taxis y buses firmaron un acta con el Gobierno, a fin de evitar un anunciado paro nacional que hubiese sido simultáneo con las huelgas de FESES contra el Ministro Aníbal Palma. En cuanto a los camioneros, el acta les representaba una serie de beneficios que según ellos no les han sido cumplidos, salvo el largamente postergado reajuste de las tarifas (120 por ciento). Algunas de las promesas no materializadas:

- cuota de neumáticos;
- representación en INSA y en la Empresa Nacional de Repuestos Automotrices (ENARA);
- entrega de camiones nuevos FIAT, armados en Casablanca (pese a que los transportistas alegan que éstos, por su escasa potencia de motor en relación con su tonelaje, alcanzan sólo una velocidad antieconómica).
- Pero, dicen los transportistas, el acuerdo más importante, implícito en el acta, era que la actividad no sería estatizada. Se creo al efecto una nueva la enésima comisión, formada por varios administrativos (Hacienda, Obras, Agricultura y Defensa), más presidida por un marino, el almirante Ismael Huerta. Este fue el Comité Nacional del Transporte.

Pero mientras el Comité sesionaba, la CORFO avanzaba por la ruta de la socialización. Se entregaban cerca de 200 camiones FIAT a empresas estatales (IANSA, SOQUIMICH) para que realizasen sus propios fletes, privando de éstos a los camioneros. Se constituía en el norte una sociedad mixta (AGUILA) de transportes, con capitales CORFO:

Por último, ésta anunció la formación en Aysén de una empresa estatal de camiones, con 50 millones de escudos de capital. Ello equivalía a borrar del mapa a los camioneros particulares de esa ignota región, forzándolos a emigrar a Argentina o a cambiar de giro. La Confederación, con su presidente León Vilarín a la cabeza, hizo con las autoridades gestiones desesperadas. Luego, fue escalonando los paros: primero sólo en Aysén, luego desde O'Higgins a Malleco. Cuando el Gobierno respondió con la querrela y el encarcelamiento de los dirigentes máximos, incluso Vilarín, el paro se hizo nacional y desató la conga de adhesiones que el país presencia.

El afán de estatizarlo todo (que tiene otra manifestación en la extraña historia de los radiotaxis) había dado sus últimos frutos. Se dice que el gran partidario de pasar los camiones al área social es el Ministro de Economía, Carlos Matus (PS), quien hace notar juiciosamente que Lenin considera la estatización del transporte una pieza fundamental del socialismo.

Las consecuencias y el árbitro

El paro y detención de los transportistas acarrearón las siguientes graves consecuencias:

- Sucesivamente fueron adhiriendo el comercio, la industria mediana y pequeña -, los profesionales, sectores estudiantiles de enseñanza media y universitaria, bancarios, 5.300 asentamientos y CRA de la CORA, grupos obreros como los portuarios, etc. Al cierre de esta edición pendía como una amenaza el paro de la locomoción colectiva, que el mismo Presidente Allende se esforzaba por impedir mediante cambios de cartas con sus ejecutivos.

- Empezaron a caer presos dirigentes de los gremios en huelga, además de los líderes transportistas. Entre ellos figuraban taxistas, comerciantes y profesionales (Eduardo Arriagada, presidente del Colegio de Ingenieros).

- La crisis de abastecimiento en especial de combustibles y alimentos – se iba haciendo cada vez más aguda.

- Las zonas de emergencia y sus jefes chocaban con los medios de expresión. En Concepción, el jefe de zona, general Rodríguez, quiso someter al diario “El Sur” a censura previa. En definitiva una “autocensura” quedó entregada al buen criterio del director del diario pero movió al personal UP-MIR a impedir su salida el 17.

Algo parecido insinuó en Santiago el general Bravo a los directores de prensa capitalinos el 16. Más drástica fue la actitud ante las radios: la Nuevo Mundo fue clausurada por seis días y la cadena permanente, interrumpida la noche del 13, se restableció definitivamente el 14, también al anochecer, (decisión de Allende y Prats que impidió las llamadas al enfrentamiento).

El presidente Allende meditaba en invocar a los jefes políticos opositores y éstos en negarse a concurrir.

En este opresivo clima de discordia cívica, las Fuerzas Armadas aparecían como un árbitro sereno e imparcial.

El paro en provincias

En todo Chile repercutió la huelga de los camioneros, lo que no es de extrañar, ya que como se ha señalado ellos comenzaron realizándola en las provincias sureñas. Algunos de los casos más significativos fueron:

Valparaíso. Al paro de los médicos se agregó el de los oficiales de la Marina Mercante. Ya el lunes la mitad de los barcos de la Sudamericana de Vapores estaban detenidos en puertos nacionales o extranjeros. Se anunciaba también la huelga de los obreros portuarios, la que en ningún caso podía agravar el atochamiento de mercadería debido a la falta de transporte. Esto sí está afectando gravemente a los criadores de aves por la falta del maíz importado, obligando a la liquidación prematura de los pollos.

Curicó y Talca. Abundancia de camiones detenidos al borde del camino. Ha habido según los transportistas apoyo de los campesinos que alimentan a los choferes a cargo de las máquinas. Está anunciada la adhesión oficial de los asentamientos no controlados por el Gobierno.

San Javier. La persuasión del diputado DC Guido Castilla y la intervención de Carabineros traídos desde Linares disolvieron el taco de camiones. Ha habido enfrentamientos exacerbados por los anteriores incidentes por requisiciones en el comercio local, con activa participación del Gobernador PS Perpetuo Labra (renunciado, pero ejerce). Un dirigente MAPU (Bartolomé Fontana) hirió a un opositor. También fue herido Mario Sepúlveda (PN) por el jefe de la CORA de Curicó de apellido Arce y desde la casa del socialista Osvaldo Soto fue baleada la camioneta del presidente provincial del PN, Fernando Romero.

Linares. El secretario de la Intendencia, Lenín Nuñez, encabezó a obreros de IANSA que dieron vuelta seis camiones e incendiaron 2 de ellos, además de otros cuatro camiones, 1 station y 1 taxi.

La Unión. Hay 187 camiones afectados por la huelga, lo que ha acarreado la paralización de IANSA y la cesación de envío de leche al norte, principalmente por COLUM, que abastece hasta Antofagasta. El comercio cerró totalmente el viernes y sábado, pero abrió el lunes.

Un líder gremial en ascenso

León Vilarín (57 años, casado completamente, con un hijo de 29 años que es profesor de Economía en Maryland) tiene larga trayectoria izquierdista y no sólo como luchador gremial. “Soy socialista, pero dejé de ser militante cuando el Partido tomó el camino de apoyar al general Ibáñez. Entonces me alejé voluntariamente del PS y eso lo saben todos los socialistas honorables del país. No soy ave que emporca su propio nido”.

Ya a los 10 años debió ir a continuar sus estudios en Bolivia, porque sus hermanos sufrían acá persecución política. Desde los 27 trabaja como camionero. Comenzó

siendo chofer de la Empresa Sorensen, con centro de operaciones en la Estación Mapocho, para llegar a poseer hoy -30 años después y en sociedad – cuatro camiones que trabajan en la ruta Santiago – Valparaíso. (“No es una gran fortuna, como Ud. Puede apreciar).

León Vilarín preside desde el 9 de diciembre de 1965 la Confederación de Dueños de Camiones y tiene a honra haber sido elegido por el respectivo congreso en votación directa y secreta. “Los camioneros del país son 73.000 y desde marzo próximo todos los que aún no forman parte de nuestra Confederación deberán integrarse a ella, porque la ley lo exige desde esa fecha para la obtención de la respectiva patente municipal de transportista”.

La prisión de Vilarín – quien al cierre de esta edición confiaba salir el mismo día (martes) – y su firmeza en mantener los siete puntos del petitorio que originó el conflicto pueden llevarlo a presidir no sólo a los dueños de camiones, sino a todo el gremio del rodado, en reemplazo de Juan Marinakis, considerado por sus bases como complaciente en exceso con el gobierno. En tal caso, es probable que lo acompañe en la lista Juan Jara, dirigente máximo de los taxistas, cuya detención había sido anunciada el lunes. La posición de los taxistas se ha endurecido a raíz de un asalto de su local de Sazié con Avenida España realizado el mismo lunes por dos camiones de brigadistas de la Ramona Parra, quienes se llevaron una fenomenal paliza propinada por cerca de mil choferes que acudieron en defensa de su sede llegando hasta volcar los dos camiones de la BRP sin que los carabineros pudieran impedirlo.

* Hasta aquí llegaba el reportaje del citado número de la Revista Qué Pasa, pero la grave situación a la que estaba enfrentado el país continuó agravándose y sólo el 2 de noviembre comenzó a disminuir la tensión. Ese día, juraba un nuevo Gabinete que incluyó a tres uniformados y dos dirigentes de la CUT. La incorporación en él de las Fuerzas Armadas y, en especial, del Comandante en Jefe del Ejército, General Carlos Prats, hizo bajar instantáneamente la presión de los gremios.

El nuevo Ministro de Interior declaró con énfasis que la presencia de las Fuerzas Armadas no implicaba un compromiso político (de éstas), sino una colaboración patriótica en aras de la paz social. El Gobierno agregaba tenía la firme intención de que el paro nacional, que tan gravemente afecta a los hogares y a la economía del país, quede resuelto.

Este anuncio hizo reabrirse las conversaciones. Se intercambiaron diversos documentos y, por último, el domingo 5 de noviembre en la tarde se leyó una declaración-respuesta del Gobierno al petitorio de los gremios.

Al caer la noche, los dirigentes, por cadena voluntaria de emisoras – rechazaron la oficial de la OIR – suspendían el paro, y ordenaban la vuelta al trabajo, “por el interés supremo de Chile”, según especificaba León Vilarín a sus transportistas.



Información disponible en el sitio ARCHIVO CHILE, Web del Centro Estudios “Miguel Enríquez”,
CEME:
<http://www.archivo-chile.com>

Si tienes documentación o información relacionada con este tema u otros del sitio, agradecemos la envíes para publicarla. (Documentos, testimonios, discursos, declaraciones, tesis, relatos caídos, información prensa, actividades de organizaciones sociales, fotos, afiches, grabaciones, etc.) Envía a: archivochileceme@yahoo.com

NOTA: El portal del CEME es un archivo histórico, social y político básicamente de Chile. No persigue ningún fin de lucro. La versión electrónica de documentos se provee únicamente con fines de información y preferentemente educativo culturales. Cualquier reproducción destinada a otros fines deberá obtener los permisos que correspondan, porque los documentos incluidos en el portal son de propiedad intelectual de sus autores o editores. Los contenidos de cada fuente, son de responsabilidad de sus respectivos autores.

© CEME web productions 2005

