CEME
Centro de Estudios
MIGUEL ENRIQUEZ

Archivo Chile
Historia Político Social - Movimiento Popular

A 30 años del golpe Huelga de camioneros 1972 y 1973
El paro que coronó el fin ó la rebelión de los patrones

Susana Rojas. *El periodista Nro 37*

Cuando a principios de octubre de 1972, el gremio chileno de camioneros decidió paralizar sus funciones de norte a sur, tenía pleno conocimiento del quiebre que produciría en el gobierno de Allende. Fortalecidos con casi dos millones de dólares de la CIA, la asociación de transportistas y otros, comenzaron el inicio del fin. Hoy a 30 años de estos sucesos, El Periodista intenta develar la acción de este movimiento en la lucha por derrocar al primer gobierno socialista en el poder.

Para nadie es un misterio que en 1972 el clima que reinaba en el país estaba llegando a su punto más álgido. El odio gestado día a día, se transformaba en huelgas, sabotaje y en un sin fin de acuerdos entre los golpistas extranjeros y nacionales.

Los contrarios a Allende fueron perfeccionando sus métodos hasta hacer estallar la economía nacional, y los rumores que circulaban incitaban a la gente a retirar sus ahorros de los bancos, y ha desaparecer del mercado cuanto artículo existiera. En este escenario resultaba difícil imaginar que algo peor estaba por suceder.

El día 9 de octubre de 1972, Chile fue sorprendido por la huelga de los transportistas.

La Confederación Nacional del Transporte, presidida en ese entonces, por uno de los dirigentes del grupo paramilitar de ultraderecha "Patria y Libertad", León Vilarín, y que reunía a 165 sindicatos de camioneros, con 40 mil miembros y 56 mil vehículos, decretaron paro indefinido de actividades en todo el país, el cual comenzó a cumplirse, con rigurosidad militar.

La huelga, financiada desde EEUU e inserta dentro del denominado "Plan Septiembre", buscaba, según documentos desclasificados de la CIA, "poner en práctica una técnica que, bajo un contenido de masas, se basa en el "gremialismo" de los patrones y en la "resistencia civil" de la burguesía". Fue tan planificada, que un día antes del paro, el entonces embajador estadounidense en Chile, Nathaniel Davis envió un cable secreto al presidente Nixon donde le informaba que "para proteger los intereses de la oposición, la confrontación puede resultar inevitable". Y así fue.

El descontrol invadía al país y el gremio de transportistas se hacía más fuerte. Se sumaron la Confederación del Comercio Detallista, presidida por su actual

representante, Rafael Cumsille, con un cierre casi total de sus locales; la Confederación de la Pequeña Industria y Artesanado, las Federaciones de estudiantes universitarios y secundarios, los principales colegios profesionales, 5 mil 300 asentamientos campesinos, los portuarios, los trabajadores de la Universidad de Chile, los pilotos de LAN y la poderosa Confederación de la Producción y el Comercio, con todas sus ramas.

Simultáneamente, las cabezas del movimiento desestabilizador, León Vilarín, Rafael Cumsille, Guillermo Elton, Eduardo Arriagada, Jaime Guzmán y otros dirigentes, ya evaluaban la acción emprendida, e intentaban sustentar el caos, convencidos de que esta vez el gobierno sí caería.

Tal y como consta en los documentos desclasificados sobre la acción de la CIA en Chile, de los 8 millones de dólares que esta agencia destinó a la campaña de oposición al gobierno de Allende, más de dos, fue para financiar el paro de los patrones, como se le denominó a la acción golpista de los transportistas.

En opinión de quienes vivieron el hecho, la huelga de camioneros fue el detonante final. Producto de nuestra particular geografía, la economía chilena está a merced de su transporte rodado. Paralizarlo es paralizar el país. Pero el gremio del transporte era una de las muchas fibras sociales que veía profundamente afectados sus intereses económicos por las reformas socialistas.

Sin embargo, esta maniobra respondía a una planificación estratégica mayor, que según el Manual del perfecto golpista, correspondía a la fase dos del propósito final: "Después de una o dos huelgas patronales y de transporte, se realiza un Ensayo General de Fuerza, o Globo de Ensayo, de manera de saber cuáles son las inclinaciones de los mandos decisivos. En Chile, ese evento, fue reprimido con una movilización inconsulta de tanquetas, que fue abortada por la movilización popular y la unidad del Alto Mando, bajo la conducción del General constitucionalista Carlos Prats".

Pero sin duda, inserto o no en una planificación mayor, este paro buscó un impacto inmediato. La ausencia de transporte carretero podía interrumpir todos los abastecimientos de alimentos, artículos importantes, materias primas y especialmente la distribución de alimentos para la clase trabajadora. Además, la huelga no ocurría aislada. Los comerciantes cerraron sus negocios, los industriales pararon sus máquinas, las organizaciones de profesionales médicos, abogados, dentistas, periodistas y otras, votaron por la adhesión a la huelga y suspendieron toda actividad, aumentando la atmósfera de pánico. Según investigaciones del periodista Mike González -que se sustentan en su libro "Chile 1972-1973: Revolución y Contrarrevolución"-, la suposición de la derecha y del gobierno estadounidense, era que el pánico forzara a Allende a renunciar o, mejor aún, posibilitaría dejarlo en el poder para imponer las necesarias medidas de austeridad, separándolo así de las bases de la Unidad Popular, para finalmente provocarle una estruendosa derrota en las elecciones al Congreso de marzo de 1973. A juicio del periodista, la estrategia se frustró certeramente gracias a la clase trabajadora. "Para los trabajadores la situación era muy clara. El problema inmediato era mantener el sistema de transporte, mantener las fábricas abiertas y asegurarse el abastecimiento de alimentos. Grupos de trabajadores salieron a las calles a primera hora de la mañana. Cada forma de transporte disponible era requisada y conducida por voluntarios. En las fábricas los comités de vigilancia fueron adiestrados para protegerse de los sabotajes y la producción fue mantenida. En los barrios obreros, largas y pacientes filas se formaban delante de los almacenes y supermercados, los

CEME - Centro de Estudios Miguel Enríquez - Archivo Chile

propietarios eran persuadidos para abrirlos o, en caso contrario, los establecimientos eran abiertos y mantenidos por las propias personas del local, que montaban guardia permanente".

El pueblo enfrentó la huelga patronal. Sin embargo, el gobierno capituló y negoció. Doce días después del paro se firmó el Pliego de Chile.

En este documento se contenían una serie de beneficios que según los gremios no habían sido cumplidos. Pero según declararon los transportistas de la época en diferentes diarios nacionales, el acuerdo más importante implícito en el acta, era el compromiso de que la actividad no sería estatizada. Con el fin de analizar el Pliego de Chile, el Gobierno creó de inmediato una comisión formada por varios ministerios -Hacienda, Obras, Agricultura y Defensa-, y presidida por el almirante Ismael Huerta. A esto se le denominó, el Comité Nacional del Transporte.

Pero el intento de acercamiento se vio frustrada, y según se lee en el texto "La economía chilena bajo el mando de Salvador Allende" de Marly Theunisse, mientras el Comité sesionaba, la Corfo avanzaba por la ruta de la socialización. Se entregaron cerca de 200 camiones Fiat a empresas estatales (IANSA, SOQUIMICH) para que realizasen sus propios fletes y, se constituyó en el norte, una sociedad mixta de transportes, con capitales de Corfo.

Acorralado por los gremios y con el país en crisis, Allende buscó una solución inédita en su mandato. Casi un mes después del inicio del paro, el 2 de noviembre, juraba un nuevo gabinete, compuesto por tres miembros de las FFAA, entre ellos el comandante en jefe del Ejército, general Carlos Prats, así como por dos altos dirigentes de la CUT. Este fue el primer acercamiento de los militares al poder.

Ante tamaña señal, tres días después, los dirigentes gremiales "por el interés supremo de Chile" deponían su actitud, pero de no cumplirse las promesas gubernamentales, se volvería a una activa movilización.

1. EL PRINCIPIO DEL FIN

Dentro del programa de la UP se contemplaba la creación de tres áreas de la economía: social, privada y mixta. El área social se formaba con las empresas estatales existentes, más la incorporación de un reducido grupo de compañías que ejercían altos grados de monopolio en el mercado o que tenían importancia estratégica para el desarrollo del país. Basándose en atribuciones legales el gobierno intervino o requiso, temporalmente, empresas y bienes que afectaran el funcionamiento del mercado. Sin embargo, esta socialización de empresas no impidió que el sector privado continuara siendo ampliamente predominante en la manufactura, agricultura, comercio minorista y, por supuesto, en el transporte.

La mayoría de los transportistas en paro no eran asalariados sino propietarios de camiones, algunos de ellos de grandes flotas que transportaban mercadería por todo el país.

El tamaño limitado de las redes ferroviarias nacionales, les daba a los transportistas un papel económico crucial y una fuerza real. De hecho, para analistas especializados la huelga era un movimiento clave dentro de una estrategia, en la cual los camioneros cumplían el papel de fuerza de choque, para una clase decidida a reasumir el control sobre el Estado, el cual sentían haber perdido.

CEME - Centro de Estudios Miguel Enríquez - Archivo Chile

"Me comprometo a asegurar la paz social del país y a garantizar las elecciones que deben celebrarse en marzo de 1973 para renovar a los miembros del Congreso", aseguró el general Prats cuando asumió Interior. Y no había porque dudar. Todo presagiaba que la llegada de los militares al gobierno apaciguaría las turbulentas aguas de la política nacional, incluso poco después, ellos también se encargaron del abastecimiento y distribución de los alimentos, con el fin de terminar con los problemas de mercado negro, gestión que quedó encabezada por el padre de la actual ministra de Defensa, el general Bachelet de la Fuerza Aerea.

Prats declaró con énfasis que la presencia de las FFAA no implicaba un compromiso político, sino una colaboración patriótica en aras de la paz social. Por su parte, el gobierno aseguraba que el paro nacional quedaba resuelto.

La burguesía comercial decidió mantenerse quieta por un tiempo, sin embargo, la cabeza del movimiento de transportistas, León Vilarín, ya era una figura fuerte y, según el dirigente de la época, Ernesto Riquelme, quien se relacionó con el fallecido el Patria y Libertad, "Vilarín era un hombre que en 1973 valía millones de dólares. Era un hombre impecable. Un ejemplo, realmente."

El poder de cohesión que Vilarín ejercía en el movimiento gremial, hacía que todos los sectores sociales estuvieran pendientes a las decisiones del gobierno, y al más mínimo sentimiento de que los acuerdos no se estaban cumpliendo, amenazaba con parar. Finalmente, según data en antecedentes históricos contenidos en el texto "La redistribución del ingreso en Chile durante el Gobierno de la Unidad Popular, éxito y frustración", de José Serra y Arturo León, el 25 de julio de 1973, los transportistas afiliados a la Confederación de dueños de camiones, reeditaron, "corregido y aumentado" su paro de octubre del 72.

Esta vez -dijeron los transportistas- sería una "pelea definitiva". No se aliaron con los gremios que los acompañaron en octubre ni con los partidos opositores. En cambio, se apoyaron en los demás sectores de los rodados: microbuseros, taxibuseros y taxistas. Además aprovechando la experiencia de octubre, se prepararon cuidadosamente: desde antes de la hora cero, empezaron a ocultar sus camiones.

2. Y EL FIN LLEGA SOBRE RUEDAS

Para 1973 el gobierno de Allende se encontraba desgastado, y difícilmente podría resistir otro paro como el de octubre del 72. La campaña de desprestigio, ejecutada y financiada entre la CIA y los medios de comunicación nacionales, ya había surtido efecto. La sublevación y la agitación social, ya eran un oficio. Al respecto, el libro "Chile, la verdad histórica. El marxismo-leninismo", de Manuel Fuentes Wendling, afirma: "El nuevo paro sorprendió otra vez al gobierno. Las autoridades sostuvieron que los dirigentes de la Confederación de Transporte Terrestre tenían todo dispuesto para detener las actividades. A lo que ellos replicaron, `no estamos en presencia de un paro ni de una huelga, sino tan sólo de la legítima suspensión de actividades acordada por particulares dueños de un camión, quienes al no recibir de parte del gobierno los elementos mínimos que se acordaron para ejecutar el servicio del transporte de carga, han acordado libremente suspender en forma indefinida sus labores habituales, hasta que no se les cumpla lo acordado'".

El representante de la época, Juan Jara aseguró a la revista Ercilla que: "nunca existió nada preparado por la directiva antes de la orden de paro, cada dueño de camión y sindicato, buscó la mejor forma para proteger sus vehículos. Unos

CEME - Centro de Estudios Miguel Enríquez - Archivo Chile

prefirieron juntarlos en parques especiales. Otros, que son la mayoría, quisieron ocultarlos individualmente."

Sin embargo, esta paralización sólo estaba cementando el camino hacia el final.

El tenso clima de negociaciones alargó el conflicto en una semana de inútiles conversaciones. La Oficina de Planificación Nacional, avaluó las pérdidas en 60 millones de dólares y, según sus cifras, quedaron sin distribuir dos millones de kilos de leche en polvo, que beneficiarían a tres millones y medio de personas.

Esta vez, el gremio del rodado, refundió sus exigencias en catorce puntos, debido a que todas las ramas del transporte poseían el mismo problema: la falta de repuestos y de máquinas. Pero quien había ganado mayor fuerza en el paro de octubre, sin duda había sido la Confederación de Sindicatos de Dueños de Camiones, la que se sentía más perjudicada y traicionada, por lo que estimaba, incumplimientos.

Pero como casi todos los acontecimientos que rodearon la caída de Allende, poco o nada estaba en manos del gobierno, la falta de repuestos y máquinas, no dependía de Chile, sino de EEUU, que a esa altura, ya veía coronados todos sus propósitos en el lejano país con el bloqueo comercial y el desabastecimiento.

Esta paralización, que fue histórica producto de su fuerza y cohesión, fue la antesala a la intervención de las fuerzas militares en Chile, pero también sirvió para demostrar cómo se puede paralizar a el país más largo y estrecho del mundo. Lección que el gremio conoce y asume, hasta el día de hoy.

Fuente: **www.elperiodista.cl**

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, tésis, 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