

ADVERTIMENT. L'accés als continguts d'aquesta tesi queda condicionat a l'acceptació de les condicions d'ús estableties per la següent llicència Creative Commons:  <https://creativecommons.org/licenses/?lang=ca>

ADVERTENCIA. El acceso a los contenidos de esta tesis queda condicionado a la aceptación de las condiciones de uso establecidas por la siguiente licencia Creative Commons:  <https://creativecommons.org/licenses/?lang=es>

WARNING. The access to the contents of this doctoral thesis is limited to the acceptance of the use conditions set by the following Creative Commons license:  <https://creativecommons.org/licenses/?lang=en>



“La rebelión del orden”

**Los camioneros durante el gobierno de la Unidad Popular
y la Dictadura Militar en Chile.**

1970-1990.

Tesis doctoral

José Luis Morales Muñoz

Director y tutor: Francesc Vilanova i Vila-Abadal
Programa Doctorado en Historia Comparada, Política y Social
Departamento de Historia Moderna y Contemporánea
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad Autónoma de Barcelona

Barcelona, 2024

Esta tesis doctoral fue posible gracias al financiamiento del programa Becas Chile de la
Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID)

Contenido

Introducción.....	5
A modo de hipótesis	7
Fuentes	9
Capítulo I.....	11
Patrones y sediciosos. Los camioneros en la literatura	11
 El agente externo y la instrumentalización de la oposición	12
 Una oposición con autonomía.....	21
Capítulo II	25
 Camioneros. Hombres de trabajo.....	25
 El chofer de camión. Inicios y deseo de independencia	25
 El pequeño camionero	27
 Las empresas de transporte.....	29
 El trabajo camionero	30
 El “hombre-camión”. La masculinidad camionera	34
Capítulo III	39
 La fragua de la unidad gremial	39
 Orígenes de la organización gremial, dispersión y lento crecimiento	39
 La Confederación Nacional de Dueños de Camiones. Consolidación de la cultura gremial y crecimiento explosivo	44
 Estructura orgánica de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones.....	46
 Organización internacional.....	47

Los sindicatos de dueños de camiones	49
Beneficios ofrecidos por los sindicatos	50
Actividades de apoyo comunitario.....	51
Capítulo IV.....	55
La ruta hacia el antagonismo con la Unidad Popular.....	55
Los camioneros y el gobierno. Un buen comienzo.....	55
La Ley de Registro Nacional del Transportista Profesional	61
El “camión vampiro” y la batalla por los repuestos	65
El temor a la estatización y la organización del malestar	68
Conflictos gremiales y paralizaciones aisladas.....	69
Un antagonismo declarado.....	72
Capítulo V	77
La insurrección camionera	77
El plan septiembre o el complot del “pastel de choclo”	77
Crisis en el sur austral.....	82
El paro de octubre de 1972	85
El MOPARE y los camioneros simpatizantes con la Unidad Popular	91
Hacia el derrocamiento del gobierno.....	93
Capítulo VI.....	99
Los camioneros y la dictadura militar. Una colaboración entusiasta.....	99
La “jornada larga” tras el golpe de Estado	100
La “operación verdad”.....	101
Atentado en París	103

Los camioneros y la “reconstrucción nacional”	105
Liquidación del MOPARE	108
Políticas para el transporte de carga por carretera	109
Chile, país camionero	112
El camión Pegaso. Un problema diplomático con España	114
Capítulo VII.....	119
Los camioneros ante el neoliberalismo.....	119
Crisis, distanciamiento y colaboración con la dictadura militar	119
Camiones arrojados a la “ley de la selva”. La libre competencia en el transporte de carga	120
La crisis del pequeño camionero.....	123
Los camioneros contra los “Chicago Boys”	128
Los “empresarios de la miseria” y la miseria de los empresarios: El plan laboral	131
Grietas en la unidad gremial y la reorganización por decreto	134
Malestar, distanciamiento y persistencia del colaboracionismo con la dictadura militar.....	136
Protestas y organización.....	138
El quiebre	143
Conclusiones.....	146
Bibliografía.....	152
Libros y artículos	152
Publicaciones periódicas	154
Archivos.....	155
Páginas de internet.....	155

Introducción

El 7 de septiembre de 1971, León Vilarín, líder de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC) entregó a Laureano León Morales, Subsecretario de Previsión Social y militante del Partido Socialista, una estatuilla de bronce con el símbolo del gremio: un majestuoso cóndor posado en un neumático. El obsequio era un reconocimiento de los camioneros a la labor del gobierno de la Unidad Popular y del parlamento por la aprobación de leyes que los beneficiaban¹. 13 meses después, tuvo lugar la paralización más larga en la historia del rodado contra el mismo gobierno. Desde la cárcel pública de Santiago, Vilarín interpeló al presidente Allende por llevar el país al caos, la ruina o quizá “que males peores”². ¿Cómo fue posible este radical vuelco?

Los camioneros han sido reconocidos como símbolo emblemático de la oposición civil al gobierno de Salvador Allende. La Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile paralizó sus funciones en octubre de 1972 como protesta por la creación de una empresa estatal de transporte en la región de Aysén, entre otras demandas. Como consecuencia su movilización contribuyó a la desestabilización del gobierno y permitió unificar a diversos sectores opositores a la Unidad Popular. Estos fueron comerciantes, pequeños y grandes empresarios, la cámara de comercio, colegios profesionales, partidos y líderes políticos de oposición³. Con esta movilización los sectores en cuestión, organizaron el Comando Nacional de Defensa Gremial y sintetizaron sus exigencias en lo que llamaron “Pliego de Chile”⁴. Este movimiento y los partidos de oposición se movieron en un solo bloque. Con una nueva huelga liderada por los camioneros en julio de 1973, el bloque opositor exigió la intervención militar contra el gobierno de Salvador Allende⁵.

¹ “Ley de Previsión Social y Ley de Registro de Transportistas”, *El Camionero*, Año I, N°5, Septiembre 1971, 13.

² “Premarketada crisis provocada por funcionarios de gobierno”, *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, 29.

³ Marcelo Casals, “Estado, contrarrevolución y autoritarismo en la trayectoria política de la clase media profesional chilena. De la oposición a la Unidad Popular al fin de los Colegios Profesionales (1970 1981)” *Izquierdas* 44 (junio 2018): 100; Joaquín Fernández, *La revolución inconclusa: la izquierda chilena y el gobierno de la Unidad Popular* (Santiago de Chile: Centro de Estudios Públicos, 2013), 557; Pedro Milos, *Chile 1972: Desde El Arrayán al paro de octubre* (Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2013), 102.

⁴ Guillermo Campero, “La relación entre el gobierno y los grupos de presión: el proceso de la acción de bloques a la acción segmentada”, *Revista de Ciencia Política* vol. XXIII (2003): 163.

⁵ Guillermo Campero, *Los gremios empresariales en el período 1970-1983: comportamiento sociopolítico y orientaciones ideológicas* (Santiago: ILET, 1984), 43.

Con la frase “fuego purificador”, la revista *El Camionero* celebró el bombardeo a la Moneda y el fin de la vía chilena al socialismo⁶. El golpe de Estado fue visto como una victoria propia por aquellos transportistas que se movilizaron los años anteriores. No obstante, el apoyo irrestricto de los camioneros a la dictadura del General Augusto Pinochet duró tan sólo unos años. Hacia 1975, este sector manifestó sus primeras inquietudes por los resultados de las políticas de libre mercado. Paradójicamente, la gran crisis económica que vaticinaban años antes llegó de la mano con la Junta. La política de shock que el grupo de economistas conocidos como los “Chicago Boys” aplicó en el país afectó negativamente al transporte. Muchos camioneros se vieron en la ruina, endeudados, con sus máquinas embargadas o cesantes⁷. El malestar con el régimen se acrecentó a medida que la crisis empeoró. Sin embargo, la actitud fue ambivalente al interior del gremio, al existir sectores que criticaban las medidas económicas pero apoyaban el régimen autoritario. La diversidad de posiciones llevó al quiebre del gremio a principios de los ochenta. Los camioneros estaban divididos entre quienes declararon su apoyo a Pinochet y auguraban los peores escenarios si este abandonaba el poder y quienes defendían la transición a la democracia como una mejora sustancial a su condición de vida⁸.

Este estudio se propone comprender el comportamiento político y social de los camioneros en Chile desde el periodo de la Unidad Popular hasta el fin de la dictadura militar. Nos preguntamos por la construcción histórica de la identidad camionera hacia los setenta y ochenta y su relación con el proceso ideológico y político en que se vieron envueltos. En específico, nos preguntamos ¿en qué consistió su experiencia sociocultural, de trabajo y género? ¿Cómo influyeron estos aspectos en sus posiciones políticas e ideológicas? ¿Cómo afectaron a los camioneros las transformaciones del Estado, la economía y sociedad civil en los años en cuestión?

⁶ “Fuego purificador”, *El Camionero*, Año III, N°24, Septiembre – Octubre - Noviembre 1973, 33.

⁷ Una de las primeras consecuencias de las políticas de libre mercado fue la dualización de los sectores económicos. Un polo exitoso vinculado al mundo financiero y los grandes gremios empresariales y otro deprimido asociado a la industria sustitutiva, la agricultura, el pequeño comercio y el transporte. Ver Campero, *Los gremios*, 298.

⁸ Como ejemplo podemos mencionar el caso de los dirigentes camioneros que participaron de la “Asamblea de la Civilidad”. Esta instancia agrupó a diversas dirigencias sociales en torno a la lucha por la democracia en Chile. Otro caso fueron aquellos dirigentes camioneros que defendieron la campaña de Pinochet para perpetuarse en el poder en 1988. Véase respectivamente Christopher Manzano, *La asamblea de la civilidad. Movilización social contra la dictadura en los 80* (Santiago de Chile: Londres 38, 2014); *El Mercurio*, 23 de febrero de 1988.

A modo de hipótesis

La hipótesis que atraviesa esta investigación cuestiona algunas ideas presentes en la literatura sobre el tema. Lejos de ser meros instrumentos de la burguesía y Washington, los camioneros tuvieron un alto grado de autonomía en su movimiento contra la Unidad Popular. Los fundamentos del proceso ideológico y su politización no estuvieron tan concentrados en los instigadores externos sino en su propia experiencia sociocultural, de trabajo y género. Fue el ser social camionero el que entró en contradicción con el gobierno de la Unidad Popular. El orden simbólico en el que se encontró inserta la identidad camionera se vio amenazado por el proyecto socialista de Allende. La percepción de sí mismos como “hombres de trabajo”, jefes de familia proveedores, de esfuerzo y con capacidad de volverse un empresario a través del logro individual encontró su antinomia en la Unidad Popular, ante la aparente posibilidad de volverse un trabajador dependiente del Estado a merced del interés de los funcionarios políticos.

Esto nos lleva a un segundo argumento principal. Los camioneros no fueron grandes empresarios ni formaron parte de la patronal o la burguesía. Al contrario, los camioneros fueron un grupo social heterogéneo en el que convivieron tanto segmentos de la clase trabajadora como de las clases medias. Muchos fueron descendientes de campesinos, obreros, artesanos y otros sujetos populares propios del periodo nacional desarrollista en Chile. Por esta razón, no vieron a priori a Allende como un peligro a sus intereses. Incluso se beneficiaron con las primeras políticas de la UP hacia el transporte. Sus movilizaciones contra Allende fueron mucho más contingentes que algo planificado con anticipación⁹. Esto llevó también a una diversificación de posiciones. No todos los camioneros lucharon contra Allende, algunos rompieron con el gremio liderado por Vilarín, como la Confederación Profesional de Choferes de Camiones, otros llegaron a crear el Movimiento Patriótico de Renovación Gremial (MOPARE) en apoyo al gobierno socialista.

Lo anterior no niega la existencia de instigadores externos que buscaron aprovecharse de los camioneros para socavar el gobierno de Allende. Más bien buscamos matizar tal afirmación. Atribuir exclusiva responsabilidad a la CIA, los partidos de oposición o el gran empresariado respecto de las acciones de los camioneros invisibiliza al propio actor en

⁹ A diferencia de los grandes gremios y partidos de derecha que vieron a la Unidad Popular como una amenaza desde la campaña electoral. Fue el caso por ejemplo de la Sociedad Nacional de Agricultura (SNA) y el Partido Nacional (PN) respectivamente.

cuestión. Tampoco permite explicar las características masivas del movimiento y sus particularidades (conflictos internos, quiebres, movilizaciones en diversas provincias, repertorios de acción colectiva, etc.)¹⁰.

Un último argumento tiene que ver con el apoyo camionero a la dictadura del general Augusto Pinochet. El advenimiento del régimen militar representó un garante al orden del cual los camioneros se sintieron parte. Sin embargo, el apoyo a la Junta encontró sus fisuras con la aplicación del neoliberalismo. La nueva economía de libre mercado entró en contradicción con las condiciones de clase de los camioneros. La percepción de sí mismos como “hombres de trabajo” era parte de un mundo que se desmoronaba; el nacional desarrollismo. La industria por sustitución de importaciones ya no era parte del juego económico chileno. Las consecuencias negativas del nuevo modelo llevaron a que los camioneros buscaran formas para sobrellevar estos cambios. En posiciones diversas, existieron quienes lucharon por reivindicaciones estrictamente corporativas, mientras otros llegaron a exigir el regreso de la democracia en Chile.

Este estudio pretende ser una Historia social y política de los camioneros en Chile. Nuestro foco está puesto en los camioneros corrientes que vivieron durante los años de la Unidad Popular y la dictadura militar del general Pinochet. Nos interesan las experiencias de choferes, dueños de camiones, dirigentes gremiales y sus familias. Pretendemos comprender sus experiencias en diálogo con la estructura y procesos sociopolíticos de los períodos históricos en cuestión¹¹. Por lo anterior, nuestro enfoque entrelaza la Historia social con la Historia política. Concebimos lo político en sentido ampliado más allá de las actividades propias del Estado, entre Estados o de los “grandes hombres” sino más bien relacionado a actores y procesos creadores de poder. Por ello lo político se entrecruza con lo social en una articulación compleja y dinámica en la cual períodos y sectores se reapropian de lo político¹².

¹⁰ Marcelo Casals en sus estudios sobre la clase media y la contrarrevolución en Chile otorga un papel reducido al apoyo externo. Casals, “The Insurrection”, 12.

¹¹ Sobre experiencia y estructura en la historia social ver Jürgen Kocka. *Historia social y conciencia histórica* (Madrid: Marcial Pons, 2002),78.

¹² Pierre Rosavallon, *Por una historia conceptual de lo político* (Argentina: Fondo de Cultura Económica, 2003); María Cruz Mina, “En torno a la nueva historia política francesa”, *Historia contemporánea* 9, (1993.): 59-91; Cristina Moyano, “La historia política en el bicentenario: entre la historia del presente y la historia conceptual. Reflexiones sobre la nueva historia política”, *Revista de historia social y de las mentalidades* 15, 1 (2011.): 227-245, Yves Déloye, *Sociología histórica de lo político* (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2003).

¿Es posible una “historia desde debajo” de la contrarrevolución en Chile? Este trabajo se desarrolla a partir de esa inquietud¹³. La literatura sobre los años de Allende en el poder es rica en estudios que evidencian cómo la vía chilena al socialismo caminó desde el Estado, “por arriba” y desde el pueblo organizado, “por abajo”¹⁴. Sin embargo, la historia de los camioneros también demuestra que la contrarrevolución no solo operó desde las oficinas de la CIA, sino también desde el propio pueblo¹⁵. Algo similar ocurrió con el apoyo popular a la dictadura militar. No sólo fue el ejercicio de la coerción el que permitió al régimen sostenerse, sino también la aceptación que sectores de la clase trabajadora y media otorgaron a este¹⁶. Este soporte no fue uniforme, al contrario, atravesó contradicciones, quiebres y nuevos antagonismos entre la Junta militar y sus otrora fervientes adherentes.

Fuentes

Para esta investigación trabajamos con publicaciones periódicas asociadas al transporte terrestre por carretera, tales como la revista *Transportes. Órgano Oficial del Sindicato General Profesional de Dueños de Camiones* (1946-1955), *El Camionero. Órgano oficial de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile* (1971-1984), la *Revista del Camionero* (1986-2015). Publicaciones del período como revista *APSI*, *Ercilla*, *Sepa*, *Hoy*, entre otras. Prensa como *El Mercurio Y La Tercera de la Hora*. También revisamos documentación correspondiente a políticas públicas para el transporte de carga por carretera, la relación entre los gremios del rodado y el Estado, así como empresas vinculadas al rubro, para ello consultamos los fondos de la Subsecretaría de Transportes, Dirección del trabajo, la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) y el Consejo

¹³ Sobre historia social y desde abajo revisar, entre otros: Harvey Kaye, *Los historiadores marxistas británicos* (Zaragoza: Universidad, Prensas Universitarias, 1989); Santos Juliá, *Historia social/sociología histórica* (Madrid: Siglo XXI, 1989); Julián Casanova, *La historia social y los historiadores ¿cenicienta o princesa?* (Barcelona: Crítica, 2003); Edward Thompson, “La historia desde abajo” en E.P. Thompson esencial (Barcelona: Crítica, 2002); Jim Sharpe, “Historia desde abajo”, en *Formas de hacer historia* ed. Peter Burke (Madrid: Alianza editorial, 2020), 39-58.

¹⁴ Entre otros, Franck Gaudichaud, *Chile 1970-1973. Mil días que estremecieron al mundo. Poder popular, cordones industriales y socialismo durante el gobierno de la Unidad Popular* (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2017); Peter Winn, *Tejedores de la revolución: los trabajadores de Yarur y la vía chilena al socialismo* (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2004); Peter Winn, *La revolución chilena*, (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2013); Julio Pinto, *Cuando hicimos historia. La experiencia de la Unidad Popular* (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2005).

¹⁵ Destacan los trabajos de Margaret Power y Marcelo Casals. Margaret Power, *La mujer de derecha. El poder femenino y la lucha contra Salvador Allende, 1964-1973* (Santiago de Chile: Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2008); Casals, “The Insurrection”.

¹⁶ Verónica Valdivia, “¡Estamos en guerra, señores!”. El régimen militar de Pinochet y el “pueblo”, 1973-1980”, *Historia* 43, vol. I (enero-junio 2019):163-201.

Económico y Social en el Archivo Nacional de la Administración (ARNAD). Revisamos también discusiones parlamentarias en el Diario de Sesiones del Congreso (disponible en la web). Finalmente, consultamos documentación relacionada con la intervención de los EEUU en el golpe de Estado y su eventual vínculo con el gremio del transporte, para ello fueron estudiados los informes Church, Hinchey, documentación del Departamento de Estado de los EEUU, así como los fondos EEUU, Francia, Italia, Alemania y España en el Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL).

Capítulo I

Patrones y sediciosos. Los camioneros en la literatura

Existe una vasta bibliografía sobre los años de la Unidad Popular y la dictadura militar en Chile. Para nuestro problema de investigación es de especial interés aquella literatura que aborda el papel de la oposición política contra el gobierno de Salvador Allende. La mayoría de estos trabajos se enfocan en el conflicto político y social, especialmente en las causas que llevaron al fin de la democracia chilena.

En la literatura es posible encontrar dos corrientes. La primera y por cierto mayoritaria, es aquella perspectiva que da mayor relevancia a la participación de agentes externos que instrumentalizaron a las organizaciones y grupos sociales de oposición. Este agente ha sido identificado de diversas formas; la burguesía chilena, el empresariado transnacional, los aparatos de inteligencia de los Estados Unidos, los partidos de derecha o las organizaciones gremiales del gran empresariado chileno. Todos aquellos jugaron el papel de utilizar a otros grupos de oposición, ya sean las mujeres, pequeños empresarios, colegios profesionales o el conjunto de las clases medias. Por otro lado, están aquellos estudios, más recientes, que han dado relevancia a la autonomía de las organizaciones o grupos sociales de oposición. Sin negar la existencia de fuerzas externas que operaron para derrocar Allende, estos estudios no dan exclusiva responsabilidad al agente externo en el comportamiento de la oposición. En específico está el ejemplo de las mujeres movilizadas contra la Unidad Popular y las organizaciones representativas de las clases medias.

Dado el prisma con que se ha abordado a la oposición política de la Unidad Popular, los camioneros han sido subsumidos en estos enfoques. Como veremos, el consenso general en la literatura es que los camioneros fueron representantes de la patronal, que operaron movidos por intereses ajenos, objeto de la manipulación ya sea de la burguesía nacional, el gran empresariado o de la CIA. En la mayoría de investigaciones observamos a los transportistas como una pieza más en un juego encabezado por fuerzas mayores, quienes los utilizaron por su posición estratégica en la economía chilena con el objeto de desestabilizar y derrocar el gobierno de Salvador Allende. Esto lleva también a que la atención puesta en los camioneros ocurra sólo en sus paralizaciones. Una visión conspirativa y coyuntural que omite cualquier construcción histórica del sujeto en estudio.

El agente externo y la instrumentalización de la oposición

Joan Garcés escribió uno de los primeros análisis sobre el gobierno de Allende. Su trabajo fue escrito al calor de los acontecimientos y publicado el año 1974¹⁷. El autor analiza el proceso de la Unidad Popular con foco en el conflicto entre fuerzas políticas y sociales, la capacidad del gobierno para hacerles frente y los límites del Estado en el proceso de la vía chilena al socialismo. Su trabajo es representativo de los análisis que atribuyen a un agente externo la acción de ciertos sectores de oposición. Ese es el caso de los camioneros, quienes sólo son abordados en el marco de las huelgas del transporte. Para Garcés, el origen del paro camionero fue un episodio accidental, un mero catalizador de una crisis que operaba a nivel estructural. En su perspectiva, la paralización no fue espontánea sino planificada por sectores de la burguesía chilena. De ello se desprende que los camioneros fueron un simple instrumento de fuerzas mayores¹⁸.

Garcés explica la paralización de octubre de 1972 desde dos dimensiones, una fisiológica de tipo estructural y otra morfológica de tipo particular. A nivel estructural, fueron las transformaciones en la propiedad de los medios de producción, junto al aumento del control estatal y obrero de la producción que sectores burgueses, agrarios, industriales y comerciales se sintieron desplazados o amenazados de perder el control económico. El aumento de la presencia estatal en la economía llevó a que los pequeños propietarios vean reducidas sus posibilidades de competencia y reaccionen negativamente ante las empresas del Estado. Animadversión compartida por los profesionales que se vieron desplazados por la presencia obrera a pesar de sus conocimientos técnicos. La estructura económica fue incapaz de responder a la política de expansión de demanda lo que trajo consigo escasez, especulación y el mercado negro¹⁹. A nivel particular, el aparato ideológico y represivo del Estado se mantuvo funcionando regularmente. El gobierno comprendió inmediatamente que esta no era una huelga motivada por reivindicaciones gremiales sino que se pondrían en enfrentamiento fuerzas más profundas²⁰. Finalmente para Garcés, los sectores medios tuvieron un papel relevante pero no resolutivo en el conflicto. El fin de la paralización ante la capacidad del gobierno para mantenerse en pie reveló que estos sectores no serían los

¹⁷ Joan Garcés fue asesor político de Salvador Allende.

¹⁸ Joan Garcés, *El estado y los problemas tácticos en el gobierno de Salvador Allende* (Madrid: Editorial Siglo XXI, 2018), 182.

¹⁹ Garcés, *El estado*, 173.

²⁰ Garcés, *El estado*, 182.

que definirían el desenlace del drama chileno²¹. La situación en Chile se mostró invertida en cuanto a la “natural” vía revolucionaria insurreccional. Ya que las fuerzas de izquierda tuvieron que mantener y respetar el funcionamiento del aparato estatal mientras que la burguesía recurrió a la insurrección²².

El quiebre de la democracia en Chile por Arturo Valenzuela es otro clásico en el análisis del conflicto político durante los años de la Unidad Popular. Publicado originalmente en 1978 su tesis se basa en la crisis del centro político. La extrema polarización política erosionó al centro en vez de permitir que sea un punto de articulación. Como en otros textos, la mención a los camioneros se realiza en el marco del paro de octubre de 1972. Sobre este, Valenzuela reconoce el carácter masivo y diversificado de quienes integraron la movilización. De los transportistas precisa que estos se movilizaron para defender sus intereses económicos. Su paralización fue un duro golpe al gobierno por su posición estratégica en la economía, además convocó a otras asociaciones. Valenzuela destaca que la paralización marcó un hito. De la oposición dirigida y manipulada por los partidos se transitó a una movilización directa impulsada por los empresarios –grandes y pequeños-, cuyo objetivo era defender sus intereses en el sistema. Sectores de la Democracia Cristiana, al igual que sectores del Partido Nacional que tuvieron un papel en la organización de estos grupos a fines de los sesenta, se encontraron con que los gremios actuaban en forma cada vez más independiente, a menudo contrariando las políticas de sus respectivos partidos. A su vez, esta autonomía intensificó la competencia entre los democratacristianos y los nacionales, forzando aún más a los primeros a endurecer su posición para no perder el apoyo que creían tener en grandes sectores de la clase media. A pesar de atribuirles un grado de independencia a los gremios, Valenzuela atribuye la capacidad de movilización y creciente autonomía al aporte financiero que recibieron de entidades extranjeras, nacionales y de la propia CIA²³.

Manuel Antonio Garretón y Tomás Moulian en 1983 publicaron *La Unidad Popular y el conflicto político en Chile*. El estudio pretende realizar una descripción y análisis de los rasgos y procesos principales así como los actores centrales de la lucha política entre 1970 y 1973. Advierten que no pretenden un análisis global del proceso y de las múltiples

²¹ Garcés, *El estado*, 186.

²² Garcés, *El estado*, 233.

²³ Arturo Valenzuela, *El quiebre de la democracia en Chile* (Chile, Ediciones Universidad Diego Portales, 2013), 133.

interpretaciones del mismo²⁴. La relevancia del análisis del conflicto político se sostiene en una postura crítica a las visiones puramente conspirativas de la política que ven el derrocamiento de Allende como consecuencia única de la intervención de los EEUU. Sin negar la existencia de la intervención norteamericana esta no puede dar cuenta por sí sola de un proceso cuya dinámica y desenlace fueron definidos por la densidad de fenómenos internos²⁵. Respecto a los camioneros el estudio se limita a subsumirlos en el bloque de oposición a Allende, como parte de las capas medias movilizadas. Los camioneros son solo un peón más en el conflicto político. No existen referencias sobre su autonomía o historia. Como en otros estudios, los transportistas aparecen sólo con el paro de octubre de 1972, para reemergir en los meses previos al golpe de Estado, como simple “música de fondo” (palabras de los autores), en una estrategia diseñada para mantener el clima de caos que espera a sus salvadores. Este argumento guarda relación con el hecho de que la fase final del conflicto fue una trama oculta desarrollada dentro del ejército²⁶.

Para los autores, los niveles de organización y el estado ideológico que alcanzaron las capas medias en la movilización de octubre 1972 se explican por un triple proceso. Primero el clima de inseguridad ante las reformas económicas y sus consecuencias. El desabastecimiento de productos, las formas de control popular, tomas espontáneas y en definitiva el potencial fin de la propiedad privada. En segundo lugar, los roles políticos privilegiados que la clase media tenía desde la década de los veinte. Los procedimientos políticos de la Unidad Popular fueron vistos como una amenaza a su tradicional significación social. Con la UP la clase media dejó su rol pendular en la política. Por último, el universo cultural de las capas medias chocaba con el estilo político de la Unidad Popular. El discurso obrerista de la izquierda se confrontaba al elitismo de las clases medias, cuya identidad se basaba en gran medida por el distanciamiento con la clase trabajadora, el valor de la meritocracia y el esfuerzo individual. El discurso revolucionario chocó también con el autoritarismo de estos sectores²⁷.

Garretón y Moulian identifican a la CNDC como una organización más dentro del conjunto de gremios que se movilizaron contra Allende. La acción coordinada de estas organizaciones da cuenta de la fusión de intereses en sectores con alta atomización,

²⁴ Manuel Antonio Garretón y Tomás Moulian, *La Unidad Popular y el conflicto político en Chile* (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 1993), 21.

²⁵ Garretón y Moulian, *La Unidad Popular*, 15.

²⁶ Garretón y Moulian, *La Unidad Popular*, 149.

²⁷ Garretón y Moulian, *La Unidad Popular*, 114.

diversidad o intereses corporativos contradictorios. Se manifiesta, dicen los autores, un trabajo político de articulación entre las reivindicaciones de cada gremio. Revela una ampliación de los niveles de organización de cada gremio. Trabajo de creación de formas de coordinación (como los comandos multigremiales) y acción de agitación (“uso de tácticas guerrilleras de hostigamiento constante, de parques de camiones de huelga que constituyan focos de refuerzo emocional y de transmisión de directivas”) coordinación y acciones que no tenían precedente en la historia de estas organizaciones²⁸.

Inspirado en los análisis de Garretón y Moulian, Guillermo Campero publicó en 1984 uno de los primeros trabajos que se enfocaron exclusivamente en el comportamiento político de las organizaciones gremiales durante la Unidad Popular y la dictadura. Su objetivo principal fue describir y analizar el comportamiento sociopolítico y las orientaciones ideológicas de los gremios empresariales en el período 1970-1983. Para ello se enfoca en la imagen que estos actores tuvieron de la sociedad chilena, los procesos detrás de la movilización contra Allende y los proyectos de sociedad, economía y política a la que adscribieron con vistas al orden posterior al golpe de Estado²⁹.

Para Campero el proceso de convergencia de los gremios hacia la oposición contra Allende no fue algo espontáneo, más bien respondió a un centro dirigente. Este estuvo convencido de crear un frente que hiciera de los gremios un bloque común opositor junto a partidos políticos afines. El núcleo estuvo formado por la Sociedad de Fomento Fabril (SFF) y la Confederación de la Producción y el Comercio (COPROCO), con figuras como Orlando Sáenz a la cabeza. Esta convergencia se dio en torno a un principio de defensa de sus intereses y de la propiedad privada, más que a un proyecto común³⁰. Esta convergencia fue posible porque la UP fue incapaz de incorporar en su política al pequeño y mediano empresariado³¹.

El núcleo dirigente representado por COPROCO y la SFF permeó al movimiento gremial de una identidad asociada a las clases medias y al “hombre de trabajo”. Para estos era evidente que el movimiento no podía identificarse con grandes intereses industriales, comerciales o agrarios. La relación entre un centro dirigente formado por el gran empresariado y un pequeño empresariado que en apariencia se subordina al primero

²⁸ Garretón y Moulian, *La Unidad Popular*, 117.

²⁹ Campero, Guillermo. *Los gremios empresariales en el período 1970-1983: Comportamiento sociopolítico y orientaciones ideológicas*. 25.

³⁰ Campero, *Los gremios*, 58.

³¹ Campero, *Los gremios*, 60.

contribuyó a crear la imagen de una burguesía manipuladora que conspiró para defender sus intereses. Para Campero en parte fue así, pero también ocurrió que efectivamente el movimiento se convirtió en una movilización de capas medias propietarias³².

En su libro, los camioneros aparecen representados por la Confederación Nacional de Dueños de Camiones (CNDC). Aparecen como una pieza más en el conflicto entre el conjunto de gremios y el gobierno de Allende. Dado que su estudio se restringe a observar las dirigencias y sus acciones colectivas, los camioneros son subsumidos en el análisis general de los gremios y sus movilizaciones. Como en otros estudios, el autor se enfoca en ellos a partir del paro de 1972. Desde su perspectiva el origen de la huelga radicó en la acumulación de confrontaciones en un contexto crecientemente ideológico. La creación de una empresa estatal de transporte en la región de Aysén fue sólo un detonante³³. Siguiendo la línea de Garretón y Moulian, Campero sostiene que el paro permitió superar la segmentación entre gremios. Estos pasaron de una dinámica defensiva a una ofensiva. Con ello, su principio de constitución adquirió una definición propiamente sociopolítica y no mera defensa corporativa³⁴.

Los camioneros fueron una fuerza de acción pero no de irradiación ideológica y estratégica. Los camioneros, junto con otros pequeños empresarios, respondieron a posturas más corporativas, particularistas y defensivas. La función ideológico-estratégica correspondió más bien a los grandes gremios como la SFF, COPROCO Y ASIMET, los que según el autor, consiguieron otorgar una identidad común entre las organizaciones, superando conflictos históricos. Esta definición identitaria se estableció en base a un antagonista representado en el marxismo, el socialismo y el estatismo³⁵. Sin embargo, los pequeños propietarios vieron en su movimiento la posibilidad de fundar un nuevo orden político a diferencia del gran empresariado que sólo vio en el poder gremial una fuerza de movilización para la coyuntura³⁶.

Tras el golpe de Estado, la dirigencia camionera aspiró a convertir el movimiento en una fuerza interlocutora del gobierno, capaz de reemplazar los suprimidos partidos políticos³⁷. Los transportistas (junto con el resto de los pequeños empresarios) respondieron a un segmento movimientista que apeló a una noción “populista” en que el sujeto era el “hombre

³² Campero, *Los gremios*, 87.

³³ Campero, *Los gremios*, 70.

³⁴ Campero, *Los gremios*, 71.

³⁵ Campero, *Los gremios*, 82.

³⁶ Campero, *Los gremios*, 78.

³⁷ Campero, *Los gremios*, 96.

de trabajo". Este concepto abarcó tanto a la clase media que vivía de su esfuerzo como al pueblo. Por ello la idea de que el movimiento gremial podía hacerse cargo de la gestión político administrativa se basaba en que estos eran los auténticos representantes del pueblo, quienes debían gobernar en sustitución de la clase obrera, sujeto inventado por los marxistas, desde su perspectiva. En esta línea, los obreros debían redefinir su visión de sociedad e incorporarse a la concepción más amplia que correspondía a la de "hombres de trabajo". Incluso León Vilarín propuso la formación de una nueva Central Unitaria de Trabajadores bajo estos lineamientos³⁸.

Campero reconoce que estos sectores eran de tipo movimientistas. Tuvieron un discurso doctrinal basado más bien en valores culturales, modos de vida y aspiraciones antes que un programa. A pesar de esa perspectiva, relevante para nuestra hipótesis de trabajo, el autor plantea una visión refinada de la intervención de un agente externo. Ya no es la burguesía en términos generales quien arrastra al conjunto de capas medias hacia la defensa de sus intereses, sino más bien un núcleo de irradiación ideológica que corresponde a los líderes de la SFF Y COPROCO. Los pequeños propietarios y los transportistas operan como otra pieza dentro del juego orquestado por fuerzas mayores.

Uno de los libros más recientes sobre el movimiento de oposición contra Allende es *Entre la araña y la flecha* de Mario Amorós. El autor busca analizar el origen de la trama civil contra la Unidad Popular. Para ello se enfoca en la Democracia Cristiana, el Partido Nacional y Patria y Libertad, actores que considera como los más relevantes³⁹. El golpe de Estado y la dictadura que le siguió no fueron exclusiva responsabilidad de las fuerzas armadas, sino también de un grupo de civiles, o en sus palabras "generales civiles". Estos fueron los dirigentes de las organizaciones gremiales, partidos políticos y medios de comunicación opositores al gobierno. Cuyas acciones fueron financiadas por el gobierno de Estados Unidos y sus agencias. En sintonía con Marcelo Casals, Amorós define a este conjunto como un bloque social y político contrarrevolucionario⁴⁰.

Como en otros trabajos sobre la oposición a la Unidad Popular, los camioneros hacen su aparición sólo en el marco del paro de octubre de 1972 y en el posterior de julio de 1973. Amorós adscribe a la perspectiva que entiende tal paro como algo planificado por los gremios del gran empresariado. Por ello, los transportistas se reducen a ser la "infantería"

³⁸ Campero, *Los gremios*, 98

³⁹ Mario Amorós, *Entre la araña y la flecha* (Santiago de Chile: Ediciones B, 2020), 17.

⁴⁰ Amorós, *Entre la araña*, 11.

de una conspiración mayor. No obstante, también reconoce la capacidad del paro para movilizar a las clases medias. La paralización marcó definitivamente la división entre sectores medios y la Unidad Popular a la vez que reforzó la unidad de la oposición⁴¹.

La perspectiva de Amorós está puesta en la visión conspirativa del conflicto. Interpreta el paro de octubre como parte de la “conjura de los gremios”. Se remite al “plan septiembre” conocido entre algunos como “el complot del pastel de choclo”⁴². Para ello, cita el libro de Tito Drago *Chile, un doble secuestro*. En detalle, señala que el 4 de marzo de 1972 tuvo lugar una reunión en el sector de Chiñigüe⁴³ entre militantes de derecha, DC, Colegio de abogados, CPC, Confederación Nacional Empleadores Agrícolas, Colegio de Ingenieros, entre otros. En ese almuerzo acordaron enfrentar al gobierno con un gran paro patronal⁴⁴. Agrega además que la movilización fue financiada por entidades externas. Cita una entrevista a Orlando Sáenz quien declaró que recibió financiamiento en dólares de fuentes externas indeterminadas. Según Sáenz el dinero se depositó en cinco cuentas bipersonales en Europa, EEUU y América Latina. Este luego repartía los dólares al resto de dirigentes gremiales, entre ellos a León Vilarín, con el objeto de sostener el paro camionero⁴⁵. El problema con el trabajo de Amorós, es que a pesar de la pretensión declarada de analizar la trama civil contra el gobierno de Allende, el texto da protagonismo a la Democracia Cristiana. La trama se materializa en las acciones que sus líderes cometieron durante los mil días de la UP. El resto de partidos y organizaciones de oposición (Patria y Libertad, los gremios, poder femenino) tienen menciones secundarias.

Las investigaciones más representativas que adhieren a la interpretación del agente externo como causa del golpe de Estado en Chile, son aquellas centradas en el papel de Estados Unidos durante aquellos años. Las fuentes de estos estudios son informes norteamericanos que develaron la acción encubierta de agencias, empresas, funcionarios y el propio gobierno de EEUU contra el gobierno de la Unidad Popular. El más conocido es el Informe Church, elaborado por una comisión del Senado liderada por Frank Church y titulado *Acciones encubiertas en Chile 1963-1973* publicado en 1975. El Informe Hinchee del 2000 es otro usualmente consultado por los investigadores de esta materia. El gobierno de Bill Clinton ordenó desclasificar documentación de las agencias de seguridad nacional que

⁴¹ Amorós, *Entre la araña*, 195.

⁴² Plato popular chileno hecho con maíz. El término fue acuñado por un integrante de la reunión quien intentó justificar el encuentro como una reunión para comer dicho plato.

⁴³ Zona central de Chile. Sector ubicado entre Talagante y Melipilla.

⁴⁴ Amorós, *Entre la araña*, 157.

⁴⁵ Amorós, *Entre la araña*, 125.

dieran cuenta de la responsabilidad del Estado norteamericano en acciones encubiertas contra la Unidad Popular, que llevaron al quiebre de la democracia, así como acciones que violaron los derechos humanos. Esta iniciativa dio forma al *Informe Hinchey sobre las actividades de la CIA en Chile*.

Uno de los estudios más destacados sobre la intervención norteamericana es *Pinochet desclasificado. Los archivos secretos de Estados Unidos sobre Chile* de Peter Kornbluh, publicado originalmente en el 2003 y reeditado el 2023. Gracias a Kornbluh y su equipo, muchos documentos fueron desclasificados. En su libro recopila y analiza la relación entre EEUU y Chile a partir de documentación desclasificada. Su estudio abarca los años de Allende en el poder y la dictadura militar de Pinochet⁴⁶. En esta línea también destaca el trabajo periodístico de Patricia Verdugo. En *Allende. Cómo la Casa Blanca provocó su muerte* escudriña las acciones encubiertas que desplegaron los aparatos de inteligencia de los Estados Unidos para desestabilizar y derrocar el gobierno de Salvador Allende. Con base en los informes mencionados, Verdugo describe el funcionamiento de los aparatos de inteligencia bajo la administración de Richard Nixon. La formación del “comité 40” y los planes de acción encubierta definidos por este⁴⁷.

Sobre los camioneros Verdugo enfatiza el financiamiento que tuvieron para sostener la paralización de octubre de 1972. Usando como fuente el Informe Church, Verdugo señala que el gremio camionero, así como otros que paralizaron en aquel mes, recibieron 100 mil dólares por parte de la CIA⁴⁸. Cita además al ex –agente Philip Agee quien confirmó el financiamiento de la CIA a los camioneros y otros gremios con el objeto de crear un escenario de caos en el país para que los militares de derecha intervengan y reestablecieran el orden⁴⁹. También hace referencia a las declaraciones de Orlando Sáenz quien envió dinero en dólares a Leon Vilarín para sostener la paralización del transporte, agregando que nunca supo cuál era el origen de este financiamiento⁵⁰.

⁴⁶ Peter Kornbluh, *Pinochet desclasificado. Los archivos secretos de Estados Unidos sobre Chile* (Santiago de Chile: Catalonia, 2023).

⁴⁷ El comité 40 fue un organismo de facto, integrado por líderes militares y de inteligencia, encabezado por el Consejero de Seguridad Nacional Henry Kissinger. Este órgano fue el responsable de instruir a la CIA para que financie medios de comunicación, grupos femeninos, frentes cívicos de derecha y asociaciones gremiales contrarias a Salvador Allende. En un primer momento para evitar su elección en 1970 y en un segundo momento para crear una imagen de caos en su gobierno. El plan fue apodado “Proyecto FUBELT” que contó con dos partes, el track one y el track two. El primero fueron las acciones públicas dirigidas por el embajador Korry mientras que el trackt two fueron las acciones encubiertas a cargo del director de la CIA. Ver Patricia Verdugo, *Allende. Cómo la Casa Blanca provocó su muerte* (Santiago de Chile: Catalonia, 2008), 58.

⁴⁸ Verdugo, *Allende*, 114.

⁴⁹ Verdugo, *Allende*, 115.

⁵⁰ Verdugo, *Allende*, 113.

Otros trabajos se han centrado exclusivamente en la CIA y su relación con Chile. Es el caso de Carlos Basso y *La CIA en Chile. 1970-1973*. En este trabajo reconstruye la historia de la CIA en Chile desde su creación en 1947 hasta el golpe de Estado de 1973. Su trabajo se basa en documentación desclasificada por la propia CIA y otros órganos de inteligencia de los Estados Unidos. También recurrió a algunos documentos del Departamento de Estado, FBI, DIA (Agencia de Inteligencia del Departamento de Defensa) y del NSC (Consejo de Seguridad Nacional)⁵¹.

Así como Verdugo, Basso sigue los antecedentes que se desprenden del Informe Church, sobre los planes del comité 40, el proyecto FUBELT, las operaciones públicas y encubiertas contra el gobierno de la Unidad Popular. Lo interesante de este trabajo es que demuestra que la relación de la CIA con los golpistas no fue unidireccional, y que también existieron discrepancias con la embajada norteamericana en Santiago. Destaca que la CIA declaró mantenerse como observadora ante el desarrollo de los acontecimientos, como prevención ante futuras acusaciones de intervencionismo. En sus reportes reconocieron además la autonomía con que los líderes empresariales y organizaciones como Patria y Libertad operaban⁵².

Sobre los camioneros, Basso cita una solicitud de dinero para una movilización en octubre de 1972. El financiamiento fue pedido por la estación en Santiago para los partidos de oposición y para ciertas "organizaciones del sector privado", sin dar detalles⁵³. En otras ocasiones la CIA declaró valorar las movilizaciones de la oposición, dando cuenta que su rol era de monitoreo antes que de intervención directa. Otra cuestión relevante, fue que la CIA estuvo al tanto de la coordinación existente entre León Vilarín y los oficiales conspiradores de las fuerzas armadas hacia julio de 1973⁵⁴. Finalmente, Basso cita los tres informes que la CIA elaboró, consumado el golpe militar, en la que esta reconoció que financió a la oposición contra Allende pero no jugó ningún rol activo en el golpe de Estado⁵⁵.

Una de las dificultades que enfrentan las investigaciones centradas en la intervención norteamericana es el vaciamiento de agencia de las diversas fuerzas sociales involucradas en el conflicto político durante la Unidad Popular. Cuando se mira aquellos años exclusivamente a través del lente de los aparatos de inteligencia estadounidenses pareciera

⁵¹ Carlos Basso, *La CIA en Chile. 1970-1973* (Santiago de Chile: Aguilar Ediciones, 2013), 7.

⁵² Basso, *La CIA*, 125.

⁵³ Basso, *La CIA*, 112.

⁵⁴ Basso, *La CIA*, 138.

⁵⁵ Basso, *La CIA*, 148.

que el pueblo chileno fuera despojado de su propia historia, reducido a un autómata dentro de un trágico libreto que se escribió en Estados Unidos, en palabras de la propia Patricia Verdugo⁵⁶.

Una oposición con autonomía

Finalmente, están aquellas investigaciones que otorgan mayor relevancia a la autonomía con que actuaron las organizaciones o grupos sociales que se movilizaron contra el gobierno de la Unidad Popular. En esta perspectiva destacan los trabajos de Margaret Power y Marcelo Casals. El primero, publicado el 2008, *La mujer de derecha. El poder femenino y la lucha contra Salvador Allende, 1964-1973*, busca analizar a las mujeres que se opusieron al gobierno de la UP y llamaron a las fuerzas armadas a derrocarlo. Su trabajo se sostiene en algunos argumentos centrales e interrelacionados. Primero, que las mujeres no se hallaron al margen del proceso político, al contrario, fueron uno de los actores críticos cuyas acciones contribuyeron a la formación de un movimiento que animó a las fuerzas armadas a actuar contra Allende. En segundo lugar, no todas las mujeres movilizadas fueron de clase alta. El movimiento anti-allendista fue poli-clasista. Tanto mujeres pobres de la clase obrera como de clase media y alta compartieron ideas de género y política. A pesar del respaldo del gobierno de los EEUU, como de los partidos políticos de oposición (PN, DC), fue la iniciativa propia de estas mujeres las que aseguraron el éxito del movimiento. Finalmente, otro factor que jugó a favor de la orientación anti-marxista de este movimiento fue la ausencia de una política masiva hacia las mujeres por parte de la izquierda, la cual estuvo enfocada en organizar a los obreros varones⁵⁷.

Si bien, los camioneros no son tema en este libro, la perspectiva de Power para comprender a las mujeres anti-allendistas es ejemplar para nuestro estudio. La autora logra comprender la relación entre clase social, género y comportamiento político de un sector que bien podría haberse beneficiado del gobierno de izquierda, pero al contrario se enfrentó a este para defender el estatus quo. Power demuestra que el movimiento no fue sólo un grupo de mujeres de barrios acomodados abrumadas por la ideología, sino un conjunto poli-clasista con nociones compartidas sobre género y política. Sin negar la intervención de agentes externos, como los EEUU o los partidos de oposición, Power pone en manifiesto la capacidad de agencia de las mujeres. Son ellas quienes se movilizan por voluntad y en

⁵⁶ Verdugo, *Allende*, 132.

⁵⁷ Power, *La mujer*, 31.

sus propios términos. No fueron simples peones en un juego de poderes mayores y secretos.

Por su parte Marcelo Casals, ha estudiado en los últimos años la relación entre las organizaciones representativas de las clases medias y los gobiernos de Salvador Allende y Augusto Pinochet⁵⁸. En su última publicación titulada *Contrarrevolución, colaboracionismo y protesta. La clase media chilena y la dictadura militar*, Casals pretende comprender cómo fue posible el desplazamiento desde un bloque social contrarrevolucionario, durante el gobierno de la Unidad Popular, a una posición democrática de masas en la dictadura militar. En específico busca entender las alianzas, fracturas, y reordenamiento que vivieron los actores sociales del período en cuestión. El foco del libro está puesto en las organizaciones representativas de la clase media chilena. El interés del autor por este sector reside en la posibilidad de observar la “experiencia social del autoritarismo” desde la perspectiva de quienes no fueron enemigos del Estado ni que fueron parte del círculo de poder autoritario⁵⁹.

La tesis de Casals consiste en que el desplazamiento desde un bloque contrarrevolucionario por parte de las organizaciones mesocráticas durante la UP hacia una oposición democrática en la dictadura ocurrió por el quiebre de los canales de comunicación entre estas y el Estado. Las clases medias construyeron y gozaron durante décadas de canales de negociación y participación con el Estado, los que fueron clausurados durante el gobierno de Allende y reabiertas en los primeros años de la dictadura militar⁶⁰.

Junto con las reformas económicas de corte neoliberal promovidas por el régimen militar, los canales de comunicación volvieron a cerrarse. La dictadura se mostró insensible a las demandas de los sectores medios. Además desmanteló el Estado que hasta entonces había respondido a los intereses de estos mismos sectores. Con las reformas económicas de corte neoliberal, los canales de comunicación volvieron a cerrarse. La dictadura se mostró insensible con las demandas de los sectores medios y además desmanteló el Estado que hasta entonces había respondido a los intereses de estos mismos sectores. La clase media se vio afectada por las reformas de libre mercado. Se vieron entonces precarizadas e indignadas ante la persistencia de la represión desde el Estado. Paulatinamente los sectores se desplazaron hacia la oposición democrática. Proceso que

⁵⁸ Marcelo Casals, “Estado, contrarrevolución y autoritarismo en la trayectoria política de la clase media profesional chilena. De la oposición a la Unidad Popular al fin de los Colegios Profesionales (1970-1981)”, *Izquierdas* 44 (junio 2018); “The Insurrection of the Middle Class: Social Mobilization and Counterrevolution during the Popular Unity Government, Chile, 1970-1973”, *Journal of Social History* (Spring 2021): 12.

⁵⁹ Casals, *Contrarrevolución*, 18.

⁶⁰ Casals, *Contrarrevolución*, 19.

se completó con la crisis económica de principios de los ochentas. De este modo las organizaciones se unieron a las protestas nacionales. Aspiraron al regreso de la democracia -en nombre del uso legal y moral del aparato del Estado- para volver a incidir en el orden post-autoritario⁶¹.

Sobre los camioneros, Casals se centra exclusivamente en la Confederación de Dueños de Camiones de Chile. Considera a sus afiliados como parte de la clase media chilena. Al igual que los pequeños comerciantes, los colegios profesionales y otros gremios, la confederación de Vilarín transitó desde una buena relación con el gobierno de Salvador Allende hacia el enfrentamiento⁶². Para Casals los camioneros sufrieron un rápido proceso de radicalización, al igual que comerciantes y profesionales. Esto por los problemas que se derivaron del desabastecimiento de vehículos y repuestos, junto con la incertidumbre que generó entre estos la nacionalización de empresas que usaban servicios de transporte. Poco a poco, dice Casals, estos problemas empezaron a ser procesados en clave política-ideológica. El gobierno se tornó para los transportistas en un enemigo al que había que hacer capitular⁶³. Los canales de comunicación entre Allende y Vilarín se vieron interrumpidos hasta su punto máximo en octubre de 1972. La relevancia de esta huelga, estuvo en que permitió la conformación del “bloque contrarrevolucionario”⁶⁴. Este fue de carácter diverso y multitudinario. Pavimentó el camino para el golpe de Estado o lo que es lo mismo, el golpe de Estado fue la institucionalización de dicho bloque⁶⁵.

Una vez finalizado el paro de octubre las hostilidades entre gobierno y camioneros continuaron. Tuvo lugar entonces, una pugna por el significado político de la movilización. La dirigencia camionera planteó que la paralización fue una reacción social espontánea ante la amenaza del gobierno marxista, mientras que para el gobierno la huelga fue liderada por la patronal con el objeto de defender los intereses del gran capital⁶⁶.

Las conclusiones de Casals son generales respecto del bloque contrarrevolucionario, por lo que se infiere aplican a los transportistas. Las organizaciones mesocráticas no estaban destinadas estructuralmente a la desestabilización del gobierno socialista, más bien la adhesión al mencionado bloque operó a nivel de significado y representación social a través de sus organizaciones en el calor del conflicto político, es decir, una opción tomada en

⁶¹ Casals, *Contrarrevolución*, 20.

⁶² Casals, *Contrarrevolución*, 54.

⁶³ Casals, *Contrarrevolución*, 66.

⁶⁴ Casals, *Contrarrevolución*, 67.

⁶⁵ Casals, *Contrarrevolución*, 24.

⁶⁶ Casals, *Contrarrevolución*, 73

medio de la contingencia en un proceso de alta fluidez. Las alianzas y contactos entre organizaciones mesocráticas se dieron más por su afinidad y sinergia entre sí antes que una subordinación a una agenda predeterminada y digitada por grandes poderes. En una crítica al trabajo de Garretón y Moulian, Casals sostiene que La clase media no fue “ganada” por la oposición, sino que esta optó por la movilización desestabilizadora enarbolando sus condiciones de clase ante la amenaza de la revolución socialista. A diferencia del conflicto paralizador que sufrió la izquierda al existir una revolución desde arriba y otra desde abajo, en términos de Peter Winn, la contrarrevolución se movió al unísono tanto desde arriba como desde abajo. Sin duda, el mayor aporte del trabajo de Casals como el de Margaret Power, es dar cuenta del alto grado de autonomía de los grupos de oposición respecto de agendas predeterminadas por grandes poderes⁶⁷. Quienes se movilizaron contra la Unidad Popular lo hicieron por convicción y de acuerdo a sus propias interpretaciones del conflicto. El movimiento deja de ser una trama conspirativa y maquinada por camarillas secretas, develando una alta heterogeneidad y masividad.

Un problema transversal en la literatura es que la mayoría de los análisis se enfocan en los dirigentes gremiales y no en el conjunto del grupo movilizado. Para nuestro caso, los camioneros son abordados exclusivamente desde la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. Si bien, la Confederación fue representativa del sector, no da cuenta de la heterogeneidad social de los transportistas. Al centrarse exclusivamente en los afiliados a la CNDC, se asume que los camioneros fueron pequeños o medianos empresarios, lo que acarrea de forma simultánea la etiqueta de clase media. Así también, el comportamiento político de los camioneros se hace patente sólo cuando la CNDC lidera alguna movilización, como las conocidas paralizaciones de octubre 1972 y julio 1973. Aquella perspectiva pasa por alto otras dimensiones del comportamiento político, como la asociatividad, las redes externas, las experiencias socioculturales de trabajo o género. Finalmente, todas las publicaciones mencionadas diluyen al gremio camionero en un grupo mayor, ya sea el bloque contrarrevolucionario, las capas medias o el pequeño empresariado, sin dar cuenta de las singularidades del actor en cuestión.

⁶⁷ Casals, *Contrarrevolución*, 89.

Capítulo II

Camioneros. Hombres de trabajo

Como ya hemos indicado, el acercamiento de la literatura a los transportistas durante la década de los setenta en Chile se enfocó exclusivamente en su organización representativa, la Confederación Nacional de Dueños de Camiones (CNDC). Esta organización ha sido categorizada como representativa de la clase media chilena. La definición se restringe a su carácter ocupacional y la posición de sus integrantes respecto de la propiedad, en este caso del medio de transporte de carga. Pero ¿Cómo se vieron los camioneros a sí mismos? En el presente capítulo nos introduciremos en el ser social de los transportistas. En línea con lo planteado por Edward Palmer Thompson, más que una definición estrictamente económica de su posición en las relaciones sociales de producción, nos interesa entender la experiencia de vida social de estos hombres; su cultura de trabajo, relaciones de género, rituales y valores propios. Escudriñaremos en su visión de mundo e imaginarios a partir de las distintas facetas del trabajo camionero en el Chile de la década de los setenta⁶⁸.

El chofer de camión. Inicios y deseo de independencia

Muchos dueños de camiones se iniciaron como choferes. Sin contar con máquina propia, sólo ofrecían su fuerza de trabajo a pequeños propietarios, empresas de transporte o empresas de otros rubros que contaban con su flota de máquinas. Algunos choferes sufrieron de una abierta explotación por parte de las empresas del transporte. Cesar Phillipi, presidente de la Confederación de Choferes de Camiones, denunció a la revista *Chile Hoy* en 1972, las condiciones en que trabajaban los choferes de entonces. En su relato, describió que las jornadas rondaban entre las 14 a 16 horas diarias⁶⁹. Un alto porcentaje de sus colegas no contaba con previsión social. Estos debían recorrer largas distancias a solas. Incluso algunos tampoco contaban con un contrato y lo único que mediaba entre el chofer y la empresa era “la confianza”⁷⁰.

⁶⁸ E.P. Thompson y José Carazo, “Folklore, antropología e historia social”, *Historia social*, Nº3, (1989):101.

⁶⁹ “La huelga-chantaje del transporte”, *Chile Hoy*, Nº19, año1, semana del 20 al 26 de octubre de 1972, 7.

⁷⁰ Mario Thomas y Rodrigo Atria, “Los camioneros interprovinciales”, en *Así trabajo yo*, (Santiago de Chile: Empresa Editora Nacional Quimantú Limitada, 1971), 81.

Una cuestión que se repite en las fuentes, fue el deseo de estos choferes por volverse independiente. El camionero debía trabajar lo suficiente para pagar un crédito que le permitiera la adquisición de un camión. Aquello no era fácil, especialmente para quienes mantenían económicamente una familia, pagaban repuestos, reparaciones y otros gastos. Varios hombres se volcaron al rubro por una tradición familiar tan antigua como la llegada de los primeros camiones al país. En la región de Aysén, sur austral de Chile, el primer transportista fue el austríaco Gabriel Ledway que en 1928 llegó desde Comodoro Rivadavia, por Chile Chico, con dos camiones que penosamente se abrían camino por la nieve. Entre 1930 y 1936, migrantes europeos provenientes de España, Dinamarca, Alemania, Italia y algunos chilenos de Chile Chico fueron los pioneros en el transporte terrestre. Entre ellos, Germán Solis Muñoz se erigió como el patriarca de una familia camionera que operó en el rubro desde 1948 hasta la década de los setenta⁷¹.

Otra forma para iniciarse como camionero fue ser ayudante de chofer. Esta actividad la realizaban desde muy jóvenes, lo que significaba para varios aspirantes a camionero dejar los estudios en algún momento. En la colección *Así trabajo yo* de la editorial Quimantú, un transportista relata su incursión en el trabajo del transporte, comenzó ayudando a amigos y familiares para luego enrolarse en una empresa. Sin embargo, soñaba con ganar la lotería y comprar una flota de máquinas o bien invertir ese dinero en un negocio con tal de estar todos los días en su casa. El entrevistador agregó: “Todo el tiempo que maneja con el camino por delante y el fin del viaje como un faro imaginario, el camionero piensa en independizarse, tener su propio camión y salir a rodar otra vez”⁷².

Guillermo Satt, quien llegó a ser secretario general de la CNDC, relató en *El Camionero* sus inicios en el rubro. Hacia 1929, cuando el transporte era copado por mulas y carretas, sus padres compraron tres camiones Chevrolet, con capacidad para tres toneladas de carga. Satt era un adolescente cuando “sintió amor a primera vista” al ver una de estas máquinas. Entonces su vida se partió en dos. Aún era un estudiante cuando se inició como ayudante de chofer durante sus vacaciones. En travesías de 60 kilómetros, cada cierto tiempo debía bajar del camión para arrojar agua a los rayos de madera en las ruedas, de lo contrario estas rechinaban al punto que podían dañarse. Al terminar la enseñanza secundaria Satt se volvió chofer de camión. Como sus padres vendieron los Chevrolet, Satt debió ofrecer

⁷¹ “Trayectoria del sindicato de dueños de camiones de Aysén”, *El Camionero*, Año I, N°3, Julio 1971, 32.

⁷² Thomas y Atria, “Los camioneros”, 92.

su capacidad de chofer y conocimientos en mecánica, pero con el deseo expreso de reunir el dinero suficiente para adquirir su propio camión:

Y nos instalamos de nuevo en una cabina, respirando el olor del combustible que se quema, con la misma ansia con que un hombre semi-asfixiado busca las bondades del oxígeno. Y en esa cabina, impregnada del olor de aceites y de bencina, sintiendo el ronronear tan conocido de un motor camionero, viendo junto a nosotros desfilar los paisajes tan conocidos, llegamos a comprender que nuestro destino y la razón de nuestra existencia se concentra en la posesión y el manejo de este tipo de vehículos y en ninguna otra cosa⁷³.

A diferencia de los casos mencionados, también hubo quienes se transformaron en camioneros luego de dedicarse a varios oficios. Un ejemplo fue Alberto Bianchini, tesorero de la CNDC. De origen italiano, sirvió a su país durante la Segunda Guerra Mundial. Tras el fin del conflicto, migró con su familia a Chile. Trabajó como agricultor y comerciante en varios puntos del país. Una vez radicado en Santiago compró un camión para trabajar por su cuenta. Ofreció servicios de flete de productos agrícolas y comerciales en la feria municipal de Santiago⁷⁴.

El pequeño camionero

Los transportistas dueños de su propia máquina, estaban lejos de ser un gran empresario. La mayoría de los dueños de camiones de Chile fueron propietarios de una sola máquina. De acuerdo a la CNDC, hacia julio de 1973, el 88% de sus socios eran dueños de un solo camión, un 10% poseía dos a tres camiones y sólo un 2% era propietario de más de tres máquinas⁷⁵. El dueño de camión manejaba su propia máquina, no contaba con oficias, ni bodegas, ni peonetas o ayudantes contratados. A veces, cuando estos existían eran amigos o familiares del chofer. El pequeño propietario vivía atrapado en una suerte de economía de subsistencia. Sin poder generar excedentes para invertir en nuevas máquinas y crecer en el rubro, estos debían resignarse a trabajar lo suficiente para costear gastos básicos. Las ganancias del camionero se disolvían en las tarifas que el Estado establecía para los fletes y el aumento del precio de los insumos, tales como el combustible, repuestos, neumáticos lubricantes, entre otros y finalmente, los costos de mantener el hogar, como alimentación, vestuario, colegio y medicinas para la familia⁷⁶. El periódico *La Tercera de la*

⁷³ "Mi ingreso en la profesión", *El Camionero*, Año I, N°9, Enero 1972, 40.

⁷⁴ "Don Alberto Bianchini Bianchini", *El Camionero*, Año II, N°15, Julio 1972, 23.

⁷⁵ "Chile, una loca economía", *La Tercera de la Hora*, 7 de julio de 1973, 13.

⁷⁶ "Chile", 13.

Hora publicó en julio de 1973, un artículo de la CNDC sobre el trabajo camionero en que se reprochó la visión que por entonces los medios simpatizantes con el gobierno de la Unidad Popular difundían sobre los transportistas:

(...) Se ha tratado por todos los medios, especialmente de octubre de 1972 en adelante, presentar a la opinión pública una imagen falseada de este dueño de camión, se le ha tratado de mostrar no como el hombre de trabajo que es exactamente, sino como un empresario de opulenta situación económica, que gana el dinero a puñados y que "trabaja cuando quiere"⁷⁷.

El diputado demócrata cristiano Andrés Aylwin Azocar señaló en una columna para el periódico *La Tercera de la Hora* que en su región, el Sindicato de Dueños de Camiones de Melipilla, tenía 240 asociados y de ellos solo 8 tenían más de un camión. El diputado agregó que visitó decenas de sindicatos de camioneros, donde encontró siempre lo mismo:

(...) Hombres de nuestro pueblo, de nuestra clase media. Gente de esfuerzo que ha comenzado de la nada y que con grandes sacrificios ha llegado a tener "su" camión (...) Los camioneros son pequeños empresarios que viven de su trabajo. Que no explotan a nadie. Su fuerza no nace de su poder financiero ni de su influencia social. No son oligarcas ni burgueses⁷⁸.

El discurso de Aylwin Azocar se inscribió claramente en la defensa del gremio durante los días del paro de octubre en 1972. Esto era también una crítica a la visión que algunos militantes de los partidos oficialistas tuvieron sobre los transportistas, al acusarlos de ser aliados de la ultraderecha.

La cantidad de camiones que operaron en Chile osciló entre los 30 mil a principios de la década de los cincuenta y llegó a 60 mil durante los primeros años de los setenta. De acuerdo con estadísticas publicadas por la revista *Transportes*, en 1954 hubo 36.083 camiones en Chile cifra que aumentó a 38.565 en 1955⁷⁹. En diciembre de 1968, la cifra ascendió a unos 54.463⁸⁰. En 1950, el camionero ya era descrito como un pequeño propietario dedicado a trabajar por su cuenta:

El 95% de los 30.494 camiones que circulan en el país están en manos de modestos propietarios que han logrado capitalizar su esfuerzo vale decir,

⁷⁷ "Chile", 13.

⁷⁸ Andrés Aylwin Azocar fue integrante del grupo de los 13 que se opuso al golpe de Estado, tampoco perteneció a la línea de derecha dentro del Partido Demócrata Cristiano. "Los dueños de camiones y Marx", *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, 173.

⁷⁹ "Censo de vehículos motorizados por países 1954-1955", *Transportes*, Año V, N°58, Agosto-Sept. de 1955, 15.

⁸⁰ "Estadística de vehículos motorizados en circulación al 31 de diciembre de 1968", *El Camionero*, Año I, N°1, Mayo de 1971, 9.

su propio y sacrificado trabajo. Precisamente el propietario de camión constituye el tipo de ciudadano que el Sr. Ministro de Hacienda ha declarado que es necesario al país⁸¹.

En 1952, la Asociación Chilena de Comerciantes e Industriales en Automóviles estimaron en unos 46.255 choferes profesionales de camiones. El conjunto de áreas asociadas a la industria del transporte motorizado dio trabajo a unos 120.000 obreros. Mecánicos, vulcanizadores, bomberos de gasolineras, almaceneros de repuestos, trabajadores de importadoras, pintores, tapiceros, herreros, entre otros. Carlos Morel Garretón, presidente de la Asociación Nacional de Dueños de Camiones calculó que unos 70 mil hombres trabajaban en los diversos quehaceres del rubro, ya sea como propietarios, choferes o peonetas en las faenas de descarga. Morel calculaba en 500 mil las personas beneficiadas directa o indirectamente por el trabajo camionero. Si bien la cifra es una estimación probablemente abultada, buscaba demostrar la importancia de esta área en la economía nacional. Su alegato iba contra el Ministro del Interior y la aparente poca importancia que el Estado daba a los camiones en comparación con el ferrocarril u otros medios de transporte por ese entonces⁸².

Las empresas de transporte

En el mundo camionero del Chile de los setenta, una pequeña cantidad de hombres consiguieron el sueño del resto: contar con su propia flota de camiones. Estos fueron pequeños propietarios que lograron crecer o bien empresarios que invirtieron su capital en el área de transportes. Algunas de estas empresas fueron Cónedor, Quinteros, Soto, Italia, Concepción, Progreso, Pareschi y Frontera, todas asociadas a la CNDC. Estas poseyeron alrededor de 20 a 50 camiones de alto tonelaje. Las máquinas estuvieron evaluadas en 2 millones y medio de Escudos cada una, lo que correspondió a un capital mínimo de 50 a 125 millones de escudos por empresa⁸³. Los grandes empresarios operaron con ventajas frente al resto de transportistas. La revista *Punto Final* relató el caso del monopolio de las empresas de transporte en la comuna de Molina, zona central de Chile. Estas acapararon todos los fletes de productos agrícolas, especialmente cereales y manzanas que pasaban

⁸¹ "Defensa del esfuerzo", *Transportes*, N°23, Año III, junio de 1950, 3.

⁸² "120.000 obreros", *Transportes*, Año V, N°46, Junio de 1952, 19; "En Chile hay 500 mil personas que viven del trabajo de los camiones", *Transportes*, Año V, N°50, Noviembre-Diciembre de 1952, 6.

⁸³ "La huelga-chantaje del transporte", *Chile Hoy*, N°19, año1, N°19, semana del 20 al 26 de octubre de 1972, 7.

por el puerto de Quechereguas. Contaron con la exclusividad del traslado de frutos al frigorífico de la Compañía Sudamericana de Frutas. Los representantes legales de cada empresa –Mario Torres, Rabino Torres y la Sucesión Atilio Ferreti- obtuvieron ganancias que oscilaron entre los 90 y 100 mil Escudos semanales, mientras que un pequeño propietario que trabajaba su propio camión en la misma región, lograba unos 1.500 Escudos semanales⁸⁴.

El gran empresario contaba con franquicias, en algunos casos respaldadas por la CNDC, para importar máquinas con capacidad superior a las veinte toneladas. Este era otro aspecto que contrastaba con la realidad del pequeño camionero, quien solía trabajar con la misma máquina durante años y si no estaba sindicalizado quedaba fuera de las listas para la adquisición de camiones importados. Otro beneficio con que contaron las empresas del transporte fueron las exenciones al pago de impuestos. El artículo sexto de la Ley 12.084 estableció que aquellos transportistas que debían pagar el impuesto anual único por tonelada de carga, estaban libres del pago de impuesto a la renta por categoría y a la cifra por negocios, independiente si el camionero era propietario, arrendatario o contaba con una o más máquinas⁸⁵.

El trabajo camionero

Como hemos mencionado, la mayoría de estos transportistas manejaban su propio camión. Esto implicaba contar con una serie de conocimientos y habilidades relacionadas con mecánica automotriz. El camionero debía contar con la capacidad de reparar imperfecciones del vehículo, tales como cambiar una rueda en el menor tiempo posible, para no retrasar su itinerario de viaje. Era común que los choferes ayudaran en las descargas junto a los “peonetas”. Estos últimos a veces acompañaban al chofer en los trayectos, ya sea como ayudante o bien como empleado, también los peonetas se encontraban en los puntos de carga y descarga. Para el camionero era una prioridad cuidar su carga. Cuando lo que se transportaba era ganado, este debía procurar que los animales lleguen sanos a destino. Por lo tanto, no podía ser un viaje a exceso de velocidad, para que los animales no se alteren, ni tampoco muy lento, un viaje de muchos días podría enfermarlos. Si alguno moría durante el trayecto, el camionero tenía que pagar al dueño de la carga el costo equivalente

⁸⁴ “Los gansgters del gremio camionero”, *Punto Final*, Año VII – martes 7 de noviembre de 1972 – Nº170, 6.

⁸⁵ “Los gansgters”, 6.

al animal perdido⁸⁶. Existen muchos relatos que retrataron las dificultades del transporte de ganado. Un caso fue el que vivieron dos camioneros que fueron contratados para trasladar ganado desde la ciudad argentina de Tinogasta hasta Copiapó en el norte de Chile. El viaje duró varios días e implicó cruzar la Cordillera de los Andes en un camino irregular y poco mantenido. En Tinogasta, los camioneros cargaron 10 novillos cada uno para emprender rumbo a Chile. En un momento del viaje, uno de los choferes se percató que los animales estaban exhaustos, con signos de deshidratación. Uno de los camioneros decidió detenerse y permitir que los animales bajaran a tomar agua en un abrevadero cercano. Cuando abrió la puerta de la carrocería se enfrentó a una estampida. Todos los animales que cargaba huyeron a lo largo de la pampa. Los transportistas debieron buscar uno por uno a los animales, con ayuda de lugareños y usando los propios camiones para crear un rodeo improvisado en una hazaña que tardó un día completo. Una vez reestablecida la carga, continuaron hasta el destino, con los animales en peores condiciones⁸⁷.

En un país largo y estrecho como Chile, con más de cuatro mil kilómetros de extensión, el camionero podía tardar semanas en completar un solo flete. Guillermo Satt relata en *El Camionero* épicas travesías hacia el norte y sur de Chile durante la década de los cincuenta. Viajes que solían durar 14 días entre Santiago y Antofagasta, con caminos que se confundían con la planicie del desierto. Tormentas torrenciales que dejaban las máquinas atrapadas en el fango en las rutas hacia el sur. El “hombre-camión”, al decir de Satt, debía triunfar sobre los “elementos y las dificultades del terreno”, él mismo o con la solidaridad de algún colega en el camino, debía sortear los obstáculos que presentaban rutas con infraestructura precaria⁸⁸.

El trabajo camionero era definido por el flete. Por años los gremios del transporte de carga exigieron el establecimiento de una tarifa fija determinada por el Estado. El 6 de abril de 1971, el gobierno estableció el Decreto N°352 con el que estableció el flete de camión como actividad de primera necesidad y en consecuencia su regulación estatal⁸⁹. En un comienzo fue el organismo estatal llamado Dirección de Industria y Comercio (DIRINCO) el encargado de definir las tarifas de los fletes. Posteriormente, una vez creado el Ministerio de Transportes en 1974, fue este quien se encargó del establecimiento de las tarifas. El monto

⁸⁶ Thomas y Atria, “Los camioneros”, 68.

⁸⁷ “Un rodeo de ganado en camión”, *El Camionero*, Año III, N°30, Julio 1974, 27.

⁸⁸ “Viaje al norte”, *El Camionero*, Año I, N°5, Septiembre 1971, 26; “Viaje al sur”, *El Camionero*, Año I, N°7, noviembre 1971, 30.

⁸⁹ “Necesitamos una tarifa justa”, *El Camionero*, Año I, N°7, noviembre 1971, 1.

final de la tarifa era informada en el Diario Oficial de la República. El precio de un flete variaba de acuerdo a las tarifas ofrecidas por las compañías e industrias que requerían el servicio de transporte, así como el precio ofrecido también por los transportistas. En la definición de la tarifa DIRINCO y el sindicato camionero interesado, negociaban el precio a definir. DIRINCO mediaba las relaciones entre empresas y sindicatos, fijaba las tarifas de acuerdo a la solicitud de la compañía o sindicato. Para ello, una de las partes debía realizar un estudio de costos el cual era aprobado o rechazado por DIRINCO. El estudio de costos consistía en determinar los gastos que implicaba un determinado flete. Por ejemplo, en 1971 el Sindicato de Dueños de Camiones de Transporte Interurbano de Santiago hizo un estudio de costos para el tramo Santiago – Concepción – Santiago. Calculó el costo del kilogramo de carga bajo condiciones de gastos que permitían sostener el servicio de transporte. El estudio estableció como muestra uno de los camiones más usados por aquel entonces, el camión Mercedes Benz con acoplado, modelo año 1962, con capacidad para soportar 25 toneladas. Los gastos se distribuyeron en costos fijos anuales y variables. Los primeros correspondían al kilometraje recorrido, el tonelaje de la carga, pago de patente, impuestos, salario del chofer, entre otros. Los costos variables eran aquellos que variaban en proporción a los kilómetros recorridos como la mantención de la máquina, combustible, reparaciones, lubricantes, neumáticos. También se contabilizaban los costos que variaban en función de la carga, estos eran los viáticos y vacaciones para el chofer, seguros asociados a la carga, derechos de descarga, implementos necesarios para la carga y peajes⁹⁰.

El valor de una tarifa también variaba de acuerdo al poder de negociación de las partes involucradas. En enero de 1971, el Sindicato de Dueños de Camiones de Transporte Interurbano de Santiago llegó a un acuerdo con la Compañía de Acero del Pacífico para que el valor del flete entre San Vicente y Santiago quede en 135 Escudos por tonelada. Sin embargo, el acuerdo fue provisorio y durante los meses siguientes el sindicato debió presentar a DIRINCO el estudio de costos mencionado arriba. DIRINCO rechazó los resultados de este estudio, lo que motivó una paralización de varios sindicatos de dueños de camiones en la zona central del país. El conflicto terminó con un nuevo acuerdo que aumentó en un 33,5% el valor de las tarifas de flete para la zona central⁹¹.

⁹⁰ "Valioso aporte del sindicato de dueños de camiones de transporte interurbano de Santiago para un estudio de costos", *El Camionero*, Año I, N°4, Agosto 1971, 10.

⁹¹ "Con organización y disciplina camioneros del sur obtuvieron tarifas más reales y justas", *El Camionero*, Año I, N°8, diciembre 1971, 14.

El monto del pago al camionero por flete era relativo. Este era el resultado de los cálculos ya mencionados. El monto del pago del flete variaba de acuerdo a las posibilidades y capital del transportista o empresa que definía el flete⁹². El pago se realizaba al contado o por cheques a 30 y 60 días. Dependiendo el caso, las empresas controlaban al chofer mediante guías y facturas de pago o incluso por acuerdo de palabra⁹³. El monto solía rondar el 10% del pago por flete. Pero esto también variaba. Algunas empresas pagaban ese porcentaje sobre un salario mínimo con que el chofer podía contar incluso si no tenían carga comprometida. En el mejor de los casos, la empresa pagaba gastos de viaje, comida y alojamiento para los trayectos extensos. No obstante, para todos los camioneros lo más conveniente era realizar la mayor cantidad de fletes posibles, mientras antes terminaba uno, antes adquiría otro, aumentando así sus ingresos⁹⁴.

Los camioneros, especialmente aquellos dueños de uno o pocos camiones buscaban directamente sus clientes. Algunos “quebraban” los precios, es decir, con un cobro más barato del flete que el de otra empresa o camionero. Las empresas de transporte cerraban contratos por carga total. La cantidad de máquinas que poseían no garantizaba el traslado total de la carga. Por ello subcontrataban a pequeños propietarios. Este sistema fue conocido entre los camioneros como el “corte de cola” (o simplemente de “cola”). El gran empresario pagaba a los pequeños un 20% del flete. Como al pequeño no le convenía retornar sin carga de un punto de embarque, este era “amarrado” con otra carga, que había sido previamente contratada por el gran empresario. Al pequeño camionero le quedaba la opción de operar de forma independiente o simplemente “encolarse” al gran propietario y asegurarse un pequeño monto por el flete⁹⁵.

Los grandes empresarios del transporte reprodujeron por años el “corte de cola” en alianza con las industrias y empresas productoras de cargas. Esta práctica fue perjudicial para los pequeños propietarios de camiones que intentaban abrirse camino en el mercado del transporte. Esta desventaja fue una motivación para el fomento de la organización sindical de los dueños de camiones. Premunidos de sindicatos, los dueños de camiones mejoraron su capacidad de negociación ante las industrias. Jorge Álvarez, camionero de San Bernardo, dueño y chofer de su propia máquina, dio cuenta del malestar que sentía por esto. Declaró estar honrado de su enemistad con los empresarios del transporte. Álvarez

⁹² Thomas y Atria, “Los camioneros”, 81.

⁹³ Thomas y Atria, “Los camioneros”, 81.

⁹⁴ Thomas y Atria, “Los camioneros”, 73.

⁹⁵ “Los gansters”, 6.

nunca aceptó que el “camionero modesto” fuera víctima de la explotación de los dueños de grandes volúmenes de carga. Expresó haber luchado siempre contra el sistema de remuneraciones de fletes impuestos, los sistemas de pago mediante letras o cheques a largo plazo y los nombrados “cortes de cola”, por ello buscó colaborar al máximo con sus colegas y luchar por la justicia social y gremial⁹⁶. Las grandes empresas del transporte se beneficiaban de la competencia que los pequeños camioneros realizaban entre sí. En la provincia del Ñuble, varios dueños de camiones conseguían fletes por su cuenta. Esto generaba que compitieran entre sí y que quedaran excluidos de los fletes. La industria de la madera contaba con su propia flota de camiones, sin embargo sus transportistas, quienes solían ser ajenos a la zona, usaban las máquinas para el transporte de otras mercancías, perjudicando al resto del rubro. Para enfrentar esta situación, los camioneros del Ñuble se agruparon en el Sindicato Profesional de Dueños de Camiones Fleteros del Transporte Interurbano, con el cual lograron la exclusividad de los fletes de remolacha en aquella provincia⁹⁷.

El “hombre-camión”. La masculinidad camionera

Una dimensión importante en el orden simbólico del ser social camionero fue el género. En particular nos referimos a la visión que estos tuvieron de las relaciones sociales de género, la percepción de sí mismos, es decir, su masculinidad. En línea con lo planteado por Joan Scott, por género entendemos el elemento constitutivo de las relaciones sociales basadas en las diferencias que distinguen los sexos y un significante primario del poder. El género integra símbolos culturalmente disponibles que evocan ciertas representaciones múltiples e incluso contradictorias. El género también se manifiesta como conceptos normativos, apropiados por dispositivos de poder que intentan imponer su interpretación de los significados de los símbolos⁹⁸. Por ello, tal como dice Scott, el interés por analizar cómo es interpretado el género por organizaciones sociales, en este caso por los camioneros y sus medios de difusión, nos permite comprender cómo la noción de género fue apropiada, interpretada y usada tanto para la reproducción del orden social como también para la lucha política.

⁹⁶ “Don Jorge Álvarez Godoy, transportista de carga, premiado como uno de los seis mejores conductores de vehículos automotores”, *El Camionero*, Año II, N°14, Junio 1972, 36.

⁹⁷ “Camioneros de Ñuble: activos y de lucha”, *El Camionero*, Año I, N°3, Julio 1971, 40.

⁹⁸ Joan W. Scott, “El género: una categoría útil para el análisis histórico”, en *El género. La construcción cultural de la diferencia sexual*, compilado por Marta Lamas (México: PUEG, 2013), 289.

La masculinidad es el resultado del proceso de configuración de las prácticas de género⁹⁹. El patriarcado, como sistema fundado en leyes, normas, creencias, tradiciones y prácticas que reproduce la desigualdad de género, fomenta las “masculinidades de dominación”. De acuerdo con Ivan Jablonka, estas masculinidades se reafirman en la exhibición de ciertos objetos que confieren a su propietario una cualidad viril¹⁰⁰.

El siglo XX vio surgir la pasión automotriz como heredera del arte ecuestre. Ya no se trataba de un feroz jinete montado en un caballo indomable, sino un hombre montado sobre una motocicleta. Lo que se mantuvo invariable fueron los atributos de dominación física, velocidad, riesgo y adrenalina. Las máquinas automotrices se transformaron en símbolos de la masculinidad de dominación¹⁰¹. El camión fue y sigue siendo una forma de ostentación de lo viril.

El camionero Guillermo Satt, en un pertinente relato describió al “hombre-camión”, como aquel abnegado por cumplir con los rápidos tiempos que las industrias exigían en el transporte de las cargas. Pero también cómo aquel hombre que se fundía en una suerte de simbiosis con su máquina:

Los camioneros somos hombres de cualidades especiales: nos identificamos de tal manera con la máquina, que le hemos llegado a suponer un alma e incluso capacidad física casi humana para, como nosotros, sentir el rigor del extremado sol nortino, o la lluvia y el frío de las zonas central y sur. ¿Quién no ha observado a un camionero cuando después de ascender una larga cuesta, frena, baja de la cabina para relajarse y da unos golpecitos cariñosos en los costados de esa compañera fiel que es su máquina? No son fierros inanimados los que toca o acaricia, no es materia inerte, insensible, el camionero siente que en esos fierros, palpita un cuerpo vivo, que sabe de respirar, quejarse, sudar, aterirse, cansarse, es decir con capacidad propia para la alegría o el sufrimiento¹⁰².

Las fuentes retrataron con claridad los atributos de la masculinidad camionera. En ellas podemos encontrar a un hombre trabajador y padre proveedor, en cuyo sacrificio reposaba el sustento de la familia:

En ese camión que maneja personalmente, con el cual desafía el sol calcinante de la pampa y las tempestades del sur bravío, está el sustento de su familia, el estudio de los niños, el arriendo de la casa, la cancelación de

⁹⁹ Raewyn Connell, *Masculinidades* (México: PUEG, 2015), 107.

¹⁰⁰ Ivan Jablonka, “Hombres justos. Del patriarcado a las nuevas masculinidades” (Barcelona: Editorial Anagrama, 2020), 84.

¹⁰¹ Jablonka, “Hombres”, 87.

¹⁰² “Viaje al sur”, *El Camionero*, Año I, N°7, noviembre 1971, 30.

las reparaciones periódicas del vehículo, las medicinas cuando las enfermedades ensombrecen el hogar, el vestuario, el calzado, el alimento, el derecho a vivir de un grupo humano, si no en la holgura y el regalo, dentro de una estabilidad y tranquilidad económica mínima¹⁰³.

Esta “masculinidad de sacrificio” que se inmola por su causa, aunque dramática, reafirma el triunfo de lo masculino, la entrega total es otra cualidad viril¹⁰⁴. El sacrificio es algo que se repite en otro aspecto del mundo camionero. Se puede observar en el deseo manifiesto del chofer o pequeño camionero de transformarse en un gran empresario del transporte. La promesa capitalista del ascenso en la escala social se sostenía en el sacrificio individual.

La noción de sacrificio llegó a adquirir tintes épicos durante el conflicto entre la confederación camionera y el gobierno de Salvador Allende. La lucha contra el gobierno fue representada como una “lucha hasta las últimas consecuencias”¹⁰⁵, la que incluyó un repertorio de acciones contestatarias como huelgas, choques con la policía, barricadas, bloqueo de calles y violencia callejera que incluso terminó con la vida de algunos camioneros. Las apelaciones a la masculinidad camionera fueron una constante en los discursos de los dirigentes camioneros. Durante el conflicto fue un recurso que operó en diversos planos, tanto para sostener la apoliticidad del movimiento como también para reafirmar y ostentar el valor de los camioneros movilizados y descalificar a sus oponentes. La cualidad de lo viril fue presentado como apolítico y en consecuencia auténtico, los camioneros se definían como los verdaderos hombres de trabajo en contraposición a los militantes de izquierda u “hombres nuevos”, quienes como el “desgraciado” de Jablonka, no eran auténticos hombres y se les calificaba –de acuerdo a la derechista revista Sepa– como “homosexuales”, “matones”, “alcohólicos”, “contrabandistas” y hasta “asesinos”¹⁰⁶.

Las mujeres ocuparon un lugar importante en el mundo camionero. Participaron activamente de las organizaciones representativas del transporte de carga y contaron con sus propias organizaciones como los “centros de damas” que desde 1971 formaron parte de cada sindicato o el Departamento Nacional Femenino de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones creado en 1980. Estas mujeres se llamaron así mismas como “camioneras”, definición determinada por el vínculo afectivo con algún camionero; Madres,

¹⁰³ “Chile” 13.

¹⁰⁴ Jablonka, “Hombres”, 94.

¹⁰⁵ “Las autoridades nos llevan por el camino de octubre”, *El Camionero*, Año II, N°23, Junio-Julio-Agosto 1973, 1.

¹⁰⁶ Jablonka, “Hombres”, 235; “Prontuario del hombre nuevo”, Sepa, Eº 12, semana del 1º al 7 de agosto de 1972, portada.

esposa, novia o hija. La camionera respondió a una visión esencializada del género que atribuía como naturales a la mujer un conjunto de atributos. Estos eran la maternidad, tareas domésticas como el cuidado de los hijos, la alimentación y complacer al padre de familia. Paradójicamente, estos atributos de carácter servicial y subordinado al hombre, fueron defendidos por las mujeres camioneras, las que llegaron a participar de la esfera pública, reservada tradicionalmente a los varones, para manifestarse en favor de la causa camionera y en contra del gobierno de Salvador Allende. Como señala Margaret Power las mujeres fueron un actor crítico durante los años de la Unidad Popular, cuyas acciones contribuyeron a la formación de un movimiento que animó a las fuerzas armadas actuar contra Allende. El movimiento anti-allendista fue políclasista, tanto mujeres pobres de la clase obrera como de clase media y alta compartieron ideas de género y política¹⁰⁷. Algunas de sus acciones fueron manifestarse contra la escasez de productos, precisamente porque aquello afectaba uno de sus atributos como es el procurar la alimentación de la familia¹⁰⁸. Estas acciones fueron celebradas por los camioneros puesto que reafirmaba la imagen construida por los medios de difusión del gremio, en el cual se presentaba a la mujer como naturalmente altruista, por su condición de madre y defensora del espacio doméstico.

Los camioneros se vieron a sí mismos como hombres de trabajo. Esta noción estuvo en la columna vertebral del ser social camionero. Modelada históricamente por su experiencia de vida, en el trabajo y la familia, crearon el conjunto de valores singulares de la cultura camionera. De este modo, el mundo camionero se integró por una diversidad de individuos: choferes, pequeños propietarios, trabajadores de empresas de transporte y sus familias los que reprodujeron sus prácticas, costumbres y valores durante décadas hasta crear las características propias de la cultura e identidad camionera. Cuestiones como el deseo de independencia, la movilidad social, la imagen del padre proveedor que a costa del sacrificio individual mantiene a su familia, fueron atributos que integraron el orden simbólico de la identidad camionera. Este también se vio en la frontera de la clase obrera y la clase media. Su percepción fue fluida y se movió de un punto a otro de acuerdo a la realidad socioeconómica y política del momento. Como veremos en los siguientes capítulos, el comportamiento político de los camioneros responde a estos aspectos de su realidad social. Sus reivindicaciones durante los setenta y ochenta giraron una y otra vez en torno a la

¹⁰⁷ Power, *La mujer*, 31.

¹⁰⁸ Un ejemplo similar fueron las mujeres que se manifestaron contra la escasez de alimentos en la Francia del Antiguo Régimen durante 1775, las que reivindicaron su movimiento como un “asunto de mujeres”. Jablonka, “Hombres”, 75.

defensa de la familia tradicional, del camionero sencillo, el derecho a trabajar y crecer individualmente en el rubro del transporte.

Capítulo III

La fragua de la unidad gremial

En el presente capítulo abordaremos los orígenes de la organización gremial entre los camioneros y la conformación de una cultura asociativa que terminó por ser fundamental en la identidad y comportamiento político de los camioneros en Chile. Como veremos, las organizaciones sindicales tuvieron un lento crecimiento, desde sus orígenes en 1932. Durante la década de los cincuenta hubo un pico en la cantidad de organizaciones representativas del transporte de carga. El interés que despertó en los camioneros la organización del primer congreso camionero del país de 1953, la obtención de beneficios gremiales y el esfuerzo de sus dirigentes por extender la organización gremial alimentaron ese crecimiento. Sin embargo, el rubro adoleció de una excesiva dispersión la que llegó a su fin con el congreso de unidad gremial que centralizó a todas las organizaciones en la Confederación Nacional de Dueños de Camiones (CNDC). Como consecuencia, sus reivindicaciones quedaron en el tintero del Estado, como la creación del Ministerio de Transporte, el registro del transportista y un sistema de pensiones propio.

La unificación de todas las organizaciones representativas del transporte de carga en una sola gran confederación, la CNDC dio cuenta de la consolidación de la cultura gremial entre los camioneros. Esto no fue un caso aislado, sino que fue representativo del crecimiento explosivo del sindicalismo en las diversas ramas productivas de Chile. La CNDC representó la cohesión del mundo del rodado y fue un antecedente para la conducción única del conjunto del rubro, como veremos la estructura organizativa permitió a la directiva un gran poder de negociación y convocatoria. Poder de negociación hacia el Estado y convocatoria tanto al mundo del transporte y la misma comunidad, dados los diversos y sólidos vínculos que el gremio construyó a lo largo de Chile.

La organización sindical generó un impacto en la identidad del camionero, quien por las características de su trabajo tendía a ser un individualista. Este inició su tránsito hacia una identidad cooperativa que, como veremos en el siguiente capítulo, fue un pilar para la autonomía de su comportamiento político.

Orígenes de la organización gremial, dispersión y lento crecimiento

La organización gremial de los camioneros es tan antigua como la llegada de los primeros camiones a Chile. Una de las primeras organizaciones que agrupó a los camioneros fue el Sindicato General Profesional de Dueños de Camiones, fundado el 20 de mayo de 1932 por Tomás Zamorano. El sindicato se inició con 20 socios, número que aumentó a 100 en poco tiempo. En 1947 el sindicato llegó a contar con alrededor de 3 mil asociados. Este poseyó una sede, una estación de servicios para la mantención de las máquinas, una cooperativa y creó la revista *Transportes* con información relevante para el gremio¹⁰⁹.

Los días 28 y 29 de agosto de 1948, delegaciones de diversas ciudades de Chile se reunieron en Santiago para conformar la Federación Profesional de Propietarios de Camiones. La organización contó con un directorio y delegados representantes de cada sindicato asociado. El tema de discusión principal -que como veremos se reiteró durante años-, fue la ausencia de una legislación que regule el transporte de carga por carretera. Se sumó a la discusión sobre lo que consideraban excesivos impuestos hacia el rubro, una escases y alto precio de repuestos, neumáticos y chasis. Los delegados crearon un memorándum con los principales acuerdos y reivindicaciones del sector dirigido al presidente Gabriel González Videla¹¹⁰.

Los mismos motivos que llevaron a los transportistas conformar su federación, los impulsó a crear la Unión Nacional del Transporte Motorizado. Diversos gremios del rodado dieron vida al organismo confederado el 30 de septiembre de 1948. Las organizaciones que participaron fueron la Confederación y Sindicato General de Dueños de Autobuses, la Sociedad “Manuel Montt” de Choferes, el Sindicato de Choferes de Chile y el Sindicato General Profesional de Dueños de Camiones. Por entonces, estos gremios tuvieron la impresión de que la industria motorizada estaba siendo estrangulada por el alza de los costos de suministros¹¹¹.

En 1950 los transportistas vieron como una amenaza el “Proyecto Económico” y la creación del Código del Tránsito del gobierno de Gabriel Gonzales Videla. Estos eran un conjunto de normas que aumentaban el impuesto a la bencina, a la renta y al negocio del transporte terrestre. Algunos líderes gremiales crearon el 5 de junio del mismo año la Asociación

¹⁰⁹ “Sindicato General Profesional de Dueños de Camiones”, *Transportes*, Año I, Nº4, Santiago de Chile, junio de 1947, 5.

¹¹⁰ Gabriel González Videla, abogado y político del Partido Radical (PR), fue presidente de Chile entre 1946 y 1952; “La Federación Profesional de Propietarios de Camiones de Chile”, *Transportes*, Año II, Nº11, Noviembre de 1948, 3.

¹¹¹ “Acta de la reunión de constitución de la Unión Nacional del Rodado”, *Transportes*, Año II, Nº11, Noviembre de 1948, 13.

Nacional de Dueños de Camiones. Esta funcionó de forma paralela al ya existente Sindicato de Dueños de Camiones. Ambas fueron hasta 1970 las principales organizaciones gremiales que representaron a los dueños de camiones. Samuel Lancellotti, quien ya integraba el Sindicato de Dueños de Camiones, promovió la creación del nuevo organismo bajo el argumento de que el sindicato anterior contaba con muchas trabas en su desenvolvimiento. Esta asociación fue creada durante una concentración contra las medidas de Gonzales Videla¹¹². Para los transportistas el alza de la bencina era sólo la punta del iceberg en una crisis que amenazaba la totalidad de la industria del transporte motorizado. En aquel año circulaban 30.494 camiones de los cuales el 95% eran manejados por “modestos propietarios que han logrado capitalizar su esfuerzo vale decir, su propio y sacrificado trabajo”. Dado que estos no contaban con más capital que su propia máquina, las reformas económicas de Gonzales Videla y la competencia del ferrocarril, eran un peligro para la existencia de los camioneros más pobres¹¹³.

La nueva Asociación Nacional de Dueños de Camiones logró rápidamente unir en su seno diversas organizaciones del rubro. Entre ellas, el Sindicato Profesional de Dueños de Autobuses y Camiones de Talca, el Sindicato General de Dueños de Camiones de Santiago y la Asociación de Dueños de Camiones con Fudres¹¹⁴. La principal diferencia entre los dos organismos representativos de los camioneros entonces, fue que el Sindicato General Profesional de Dueños de Camiones agrupó principalmente dueños de camiones particulares mientras que la Asociación Nacional afilió sindicatos provinciales¹¹⁵. En la revista *Transportes* se reitera que el Sindicato General adoleció de problemas en su convocatoria. Algunos transportistas se unieron a este sindicato sólo para disfrutar los beneficios sin más compromiso, otros desertaron al poco tiempo de su ingreso, y existieron quienes rechazaron incorporarse a un sindicato. Mientras que la Asociación Nacional agrupó a los camioneros más activos en el mundo gremial, el Sindicato General inició una campaña en 1951 para promover la afiliación y organización de sindicatos entre los dueños de camiones. En una columna de *Transportes*, junto con explicar los beneficios de la organización gremial, se interpeló a quienes ya eran socios de un sindicato para que organicen a sus colegas: “Es de importancia manifiesta hacer una intensa campaña que persiga, primordialmente despertar conciencia societaria entre los dueños de camiones,

¹¹² “Unidad de acción y decisión de lucha”, *Transportes*, Año III, Nº11, Mayo de 1950, 1.

¹¹³ “Defensa del esfuerzo”, *Transportes*. Año III, junio de 1950, Nº23, 3.

¹¹⁴ “Actividades de la Asociación Nacional de Dueños de Camiones”, *Transportes*, Año III, Nº26, Septiembre de 1950, 11.

¹¹⁵ “Actividades del sindicato de dueños de camiones”, *Transportes*, Año IV, Nº31, Marzo de 1951, 6.

infundirles respeto y cariño hacia su gremio y hacia sus sociedades, despertarles interés por dignificar y prestigiar la profesión”¹¹⁶.

Otra iniciativa para promover la organización gremial fue la creación de una cooperativa. Con la caída de la organización sindical en algunas regiones, la alternativa para algunos dirigentes fue centrarse en la organización mutualista para conseguir nuevos adherentes. Por un año, las dos organizaciones camioneras lideraron una campaña para la creación de la cooperativa. Plantearon el tema en sus asambleas y medios de difusión para explicar los beneficios de una cooperativa. También se compartieron entre los asociados algunos ejemplos exitosos de sindicatos de transporte que ya contaban con sus cooperativas, como el caso del Sindicato de Dueños de Camiones de Talca y el Sindicato de Dueños de Autobuses¹¹⁷. Finalmente, el 23 de septiembre de 1951 se constituyó la Sociedad Cooperativa de Trabajo y Consumos de Dueños de Camiones Limitada, con domicilio en Santiago, la cooperativa se propuso ayudar a los socios en la adquisición de chassis, repuestos, accesorios y materiales relacionados. La cooperativa era un canal directo para las importaciones o en la compra al por mayor en el mercado nacional de los insumos. Así, los socios de las organizaciones gremiales podían adquirir los productos en condiciones ventajosas. Por su parte, los beneficiarios pagaban una cuota para mantener el capital que sostenía la cooperativa. Esta fue la primera de varias cooperativas que funcionaron ligadas a los gremios del rodado¹¹⁸.

Durante los primeros años de la década de los cincuenta se fraguó la cultura organizativa entre los camioneros. Aquello no fue fácil. La voluntad y persistencia de los dirigentes gremiales fue clave en este periodo. En el marco del aniversario número 20 del Sindicato General Profesional de Dueños de Camiones, la editorial de *Transportes* remarcó el impacto que la organización sindical estaba teniendo en la cultura de los camioneros. El individualismo propio de la profesión se abrió a una nueva identidad de carácter cooperativa entre los trabajadores del transporte:

Indudablemente el gremio de camioneros, por la característica de nuestro trabajo, por formación, tendemos a convertirnos en individualistas que confiamos nada más que en nuestras propias cualidades y esfuerzos. Sin embargo, con ser esto esencial, no lo es todo y estamos superando esta etapa y la demostración palpable de esta afirmación es la existencia de un Sindicato que agrupa a la mayoría de los dueños de camiones. El Sindicato

¹¹⁶ “Conciencia gremialista”, *Transportes*, Año IV, Nº 33, Mayo de 1951, 9.

¹¹⁷ “Por una gran cooperativa para los dueños de camiones”, *Transportes*, Año IV, Nº 35, Julio de 1951, 11.

¹¹⁸ “Extracto del acta de constitución de la Sociedad Cooperativa de Trabajo y Consumos de Dueños de Camiones Ltda.”, *Transportes*, Año V, Nº 46, Junio de 1952, 3.

ha sido la escuela que está moldeando un nuevo tipo de hombre del transporte: cooperador, responsable y que confía en que la solución de sus problemas se encuentra en la mantención de un sindicato orgánicamente fuerte, capaz de representarnos y de hacer respetar la dignidad de un gremio que está entregando un aporte inestimable al desarrollo de la riqueza y de los valores de la producción¹¹⁹.

Los dirigentes persistieron en fomentar la organización gremial del transporte por carretera en Chile. Por esta razón los días 6,7 y 8 de diciembre de 1953 el Sindicato General Profesional de Dueños de Camiones de Carga de Santiago organizó el primer congreso nacional de dueños de camiones. Su principal objetivo fue unir en una instancia a los distintos sindicatos dispersos en las lejanas regiones de Chile. Al congreso asistieron autoridades de gobierno como el presidente Carlos Ibáñez del Campo, ministros, subsecretarios, alcaldes, parlamentarios, entre otros¹²⁰. El congreso se organizó de acuerdo a los diversos temas que aquejaron al gremio. Las comisiones fueron hacienda, economía, trabajo y previsión social, subsecretaría de transportes, seguros, entre otros¹²¹.

En el marco del primer congreso camionero, Ricardo Contreras Macaya, subsecretario de transportes del Estado, reconoció que el mayor problema que enfrentaba el mundo camionero era su dispersión. Un gran número de pequeñas unidades de transporte que pertenecen a diferentes dueños o empresarios por lo que no responden a un régimen único de tarifas. La autoridad argumentó que el primer paso para la creación de una política nacional de transporte caminero era crear un registro nacional con los datos de todas las empresas del área, la cantidad de máquinas, tonelajes y neumáticos en uso. En su declaración, Contreras instó a que los camioneros se organicen en una única organización nacional para facilitar la coordinación con el Estado¹²².

A principios de 1955 se conformó la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, la que en los siguientes años fue concentrando la mayoría de organizaciones representativas de los dueños de camiones. Esto se tradujo en que su protagonismo creció con los años. Uno de sus primeros logros fue integrar el comité de orientación y planificación de los

¹¹⁹“20 años de vida”, *Transportes*, Año V, Nº44, Mayo de 1952, “20 años de vida”, 3.

¹²⁰ Carlos Ibáñez del Campo fue un militar y político independiente. Ejerció como Presidente de la República entre los años 1927 y 1931, primero como dictador y luego elegido democráticamente entre 1952 y 1958; “Memorándum sobre el Primer Congreso Nacional”, *Transportes*, Año V, Nº54, Santiago de Chile, Noviembre-Diciembre de 1953, 12.

¹²¹“Primer congreso nacional”, *Transportes*, Año V, Nº53, Santiago de Chile, Octubre de 1953, 12.

¹²²“La unificación de los Dueños de Camiones es un gran paso para la defensa de los intereses del gremio”, *Transportes*, Año V, Nº53, Santiago de Chile, octubre de 1953, 6.

medios de transporte junto a la Subsecretaría de Transportes, con lo cual pudo incidir en diversas materias relacionadas con el transporte de carga por carretera. El Sindicato General Profesional de Dueños de Camiones y la Asociación Nacional de Dueños de Camiones desaparecieron en los años siguientes.

La cohesión orgánica y capacidad para unir voluntades se consolidó en este periodo. En diciembre de 1955 se llevó a cabo en la ciudad de Valdivia el segundo congreso nacional de dueños de camiones. Nuevamente con presencia de autoridades del Estado. Los temas principales fueron el régimen tributario, impuestos, créditos especiales, beneficios de importación para las cooperativas, abastecimiento de artículos para el rubro, entre otros temas¹²³.

La organización de las diversas ramas del transporte terrestre encontró su forma final en la Confederación Nacional de Transporte Terrestre. Los días 6,7 y 8 de diciembre de 1969 se realizó el congreso constituyente de esta confederación. Se organizaron 11 comisiones las que fueron integradas por 9 delegados representativos de los gremios asociados. Por entonces, las federaciones del transporte terrestre fueron: la Confederación Nacional de Dueños de Autobuses, la Federación Nacional de Choferes de Taxis, la Asociación General de Líneas de Taxibuses de Chile y la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. Según el diputado Pedro Arnoldo Urra, eran unas 100 mil personas las que estaban vinculadas a las tareas de transporte¹²⁴. Los temas tratados no fueron distintos a los congresos camioneros, entre otros, estos giraron sobre créditos, tarifas, importación de insumos, seguros, legislación y la necesidad de crear un Ministerio de Transporte¹²⁵. Como veremos la Confederación Nacional de Transporte Terrestre adquirió relevancia en las tareas de coordinación entre el Estado y los gremios, especialmente durante los momentos más conflictos de los futuros gobiernos.

La Confederación Nacional de Dueños de Camiones. Consolidación de la cultura gremial y crecimiento explosivo

¹²³“Temario del 2º Congreso”, *Transportes*, Año V, Nº58, Santiago de Chile, Agosto-Septiembre de 1955, 2.

¹²⁴Intervención diputado Pedro Arnoldo Urra, “Congreso constituyente de la Confederación Nacional del Transporte Terrestre de Chile. Política de transporte del gobierno”, Cámara de Diputados, Sesión Ordinaria N° 12, Celebrada el 25 de noviembre de 1969 disponible en <https://www.bcn.cl/laborparlamentaria/participacion?idParticipacion=915209>

¹²⁵ Durante años el Estado chileno sólo contó con una Subsecretaría de Transportes que dependía del Ministerio de Obras Públicas. Fue recién en 1974 que se creó el Ministerio de Transportes.

Durante la segunda mitad de la década de los sesenta, Chile vio un explosivo crecimiento de las organizaciones sindicales en distintas ramas productivas de la economía. Esto se debió a las políticas de promoción popular que llevó adelante el gobierno Demócrata Cristiano de Eduardo Frei Montalva. La economía nacional desarrollista y el propio esfuerzo organizativo de los sindicatos y partidos políticos promovió el crecimiento de la organización sindical.

Hacia 1970 las únicas organizaciones activas del mundo camionero fueron La Asociación Nacional de Dueños de Camiones y la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. En marzo de 1970 tuvo lugar en la ciudad de San Felipe el Congreso Nacional de Unidad. En esta instancia los dirigentes gremiales decidieron que la única organización representativa de los transportistas era la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. Esta decisión fue la culminación del largo proceso de crecimiento organizativo y cohesión entre los diferentes sindicatos camioneros a lo largo de Chile. Durante su primer año como organización única, la CNDC contó con alrededor de 117 sindicatos asociados, los que aumentaron hasta ser unos 200 a finales del gobierno de la Unidad Popular¹²⁶.

La CNDC fue heredera del Sindicato General Profesional de Dueños de Camiones. Sin embargo, fue recién el 9 de agosto de 1967 que adquirió su personalidad jurídica (reconocimiento del Estado). De acuerdo a sus estatutos, la finalidad de la confederación fue el estudio y defensa de los intereses comunes de los sindicatos de dueños de camiones afiliados. Para ello se planteó como objetivos la adquisición de bienes raíces afines a las actividades profesionales, sociales y culturales de la organización. Además se propuso la conformación de cooperativas nacionales de trabajo, servicios, consumo y ahorros e inclusive una radioemisora¹²⁷. La confederación se dotó de un símbolo que usó en todas sus manifestaciones públicas, estandartes, documentos y publicidad:

(...) un neumático sobre el cual se encuentra posado, con sus amplias alas abiertas, un majestuoso cóndor, lo cual sintetiza gráficamente la actividad del gremio, representado por el neumático de camión, mientras que el cóndor representa la fuerza de nuestra unión gremial, el dominio de las

¹²⁶ "Nómina y direcciones de Sindicatos Profesionales de Dueños de Camiones", *El Camionero*, Año I, N°4, Agosto 1971, 42; "Chile ¿una loca economía?", *La Tercera de la hora*, Edición aniversario, 7 de julio de 1973, 13.

¹²⁷ Estatuto vigente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Dueños de Camiones de Chile, Decreto de Personalidad Jurídica N°511, 9 de Agosto de 1967, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), Santiago-Chile, Fondo Dirección del Trabajo, División de Relaciones Laborales, carpeta 1530, 1.

distancias y el afán de llevar, cada vez a mayor altura, el progreso de una actividad que es de primera importancia para los chilenos¹²⁸.

La confederación se hizo cargo de publicar la revista *El Camionero*, principal órgano de difusión gremial entre los dueños de camiones del país. La revista tuvo un importante éxito pues llegó a durar 20 años en circulación. En sus páginas difundió información técnica, consejos para el trabajo, publicidad de maquinaria y repuestos. También noticias gremiales, difundió los acuerdos de los encuentros nacionales de la confederación, la creación de nuevos sindicatos, festividades, actividades comunitarias y sociales. Sin embargo, como muchos medios de comunicación del período, *El Camionero* también fue un actor en sí mismo, como veremos más adelante, durante los momentos más álgidos del conflicto político su línea editorial interpeló directamente al gobierno de Salvador Allende y se hizo portavoz de las convocatorias en su contra.

Estructura orgánica de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones

La CNDC se dotó de una compleja estructura orgánica. Contó con órganos representativos a nivel regional y provincial desplegados por todo Chile. La CNDC fue una organización federada con delegados por provincia y una directiva. Al ser la organización única de los dueños de camiones su estructura permitió la cohesión organizativa de los diversos sindicatos distribuidos a lo largo de Chile.

El congreso nacional fue la máxima instancia resolutiva del gremio. El congreso era conformado por delegados de cada sindicato. El sindicato tenía derecho a un delegado cada 25 socios con un máximo de siete delegados. El quorum del congreso era de la mitad más uno, con la posibilidad de una segunda citación al día siguiente y un quorum menor de un 40% de sus integrantes¹²⁹.

La segunda instancia relevante del gremio fue el consultivo nacional. Este era integrado por los presidentes de los sindicatos adheridos. Los consultivos eran convocados por la directiva nacional o solicitados por lo menos el 20% de los presidentes de los sindicatos asociados. Estos se realizaban con una periodicidad de seis meses¹³⁰.

¹²⁸ "La campaña de recolección de chatarra de bronce está vigente pro monolito en límite norte chileno-peruano", *El Camionero*, Año I, N°4, Agosto 1971, 5.

¹²⁹ "Estatuto vigente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Dueños de Camiones de Chile", 2.

¹³⁰ "Estatuto vigente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Dueños de Camiones de Chile", 4.

La CNDC contó con un directorio nacional. Los cargos fueron presidente, secretario, tesorero y dos directores. Estos celebraban reuniones ordinarias a lo menos una vez al mes. Las reuniones extraordinarias se realizaban cuando el presidente, directores o 30 sindicatos lo solicitaban. El directorio tuvo la misión de velar por el cumplimiento de los estatutos, los acuerdos de las asambleas, congresos y consultivos. Otra de sus tareas fue la administración de los fondos, lo que recaía particularmente en el presidente y el tesorero. El directorio era quien resolvía las peticiones presentadas por los sindicatos para ingresar a la confederación¹³¹. Los directores tenían facultad de apoyar y asesorar al directorio nacional. Estos podían reemplazar al secretario o el tesorero en caso de ausencia accidental o bien constituirse en comisión fiscalizadora si las circunstancias así lo requerían.

Los sindicatos contaban con delegados y un consejo provincial. Estos podían concurrir a las asambleas, consultivos y sesiones del directorio. Para el último, requerían una invitación del presidente. Los delegados provinciales eran el puente entre los sindicatos de las diversas provincias del país con las instancias más representativas del gremio. Los sindicatos de una misma provincia contaban con un consejo provincial. En este podían reunirse por iniciativa propia o por convocatoria de la directiva nacional¹³². Finalmente, los delegados provinciales de una misma región podían elegir un delegado regional. Este era quien representaba el gremio ante las autoridades regionales, siempre subordinado a la directiva nacional. Del mismo modo, los gremios contaban con un consejo regional, integrado por los delegados provinciales¹³³.

Organización internacional

Los dirigentes de la CNDC tuvieron especial interés en crear vínculos con otras organizaciones gremiales de América Latina. Para la confederación, las fronteras de Chile estaban desbordadas en cuanto a la cantidad de carga que entraba y salía arriba de camiones. La no regulación del tráfico internacional era perjudicial, pues muchos fletes eran acaparados por compañías de transporte extranjeras. Según la CNDC, los países limítrofes avanzaban en legislaciones de tránsito y tráfico internacional que protegían los intereses de sus nacionales en desmedro de los camioneros chilenos. Por este motivo, la confederación participó activamente en diversos encuentros internacionales y ayudó a crear

¹³¹ "Estatuto vigente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Dueños de Camiones de Chile", 5.

¹³² "Estatuto vigente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Dueños de Camiones de Chile", 10.

¹³³ "Estatuto vigente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Dueños de Camiones de Chile", 11.

organismos tales como la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carretera (ALATAC) y la Organización Andina del Transporte Automotor por Carretera (OATAC)¹³⁴.

ALATAC se fundó gracias a la iniciativa de la Confederación Argentina del Transporte Automotor (CATAC) y de su líder Eliodoro Carrera Liñán. El primer congreso fue celebrado en Buenos Aires entre el 6 y 10 de diciembre de 1946 con asistencia de representantes de Argentina, Brasil, Perú, Uruguay, Chile y delegados de EEUU y Canadá. La Confederación de Dueños de Camiones de Chile suscribió al acta de fundación de ALATAC y desde entonces participó con delegaciones en los distintos congresos realizados. El organismo sintetizó la visión compartida de los dirigentes gremiales, para quienes el desarrollo del transporte de carga por carretera era un pilar en el desarrollo económico y la modernización de cada país. El perfeccionamiento y desarrollo del parque automotor junto con la planificación de la política internacional terrestre eran vistos como un eslabón importante en la integración económica latinoamericana¹³⁵.

ALATAC fue un espacio que permitió la coordinación entre los gremios del rodado en América Latina. Principalmente logró crear consensos en torno a demandas y soluciones a los problemas del rubro. Permitió también la existencia de convenios entre los países integrantes para la circulación de vehículos de transporte de pasajeros y carga. Desde allí pudieron colaborar en estudios sobre problemas económicos, técnicos y jurídicos que afectaron al transporte automotor¹³⁶. Por ejemplo, en el cuarto congreso los delegados de Chile y Argentina propusieron que ALATAC trate con los respectivos gobiernos la realización de infraestructura vial para mejorar la circulación del transporte automotor en el túnel trasandino entre Las Cuevas y Caracoles el que a la fecha estaba destinado exclusivamente al tránsito ferroviario¹³⁷.

Otra organización internacional de la cual la CNDC participó activamente fue la Organización Andina del Transporte Automotor por Carretera (OATAC). Los días 19 al 24 de julio de 1971 se realizó en la ciudad ecuatoriana de Quito la primera convención del Pacto Andino del Transporte Automotor por Carreteras. Los delegados presentes acordaron conformar la OATAC con representantes de Bolivia, Ecuador, Perú y Chile. Esta fue

¹³⁴ "Chile", 12.

¹³⁵ "Reunión de la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por carreteras se efectuó los días 21 y 22 de octubre en Buenos Aires", *El Camionero*, Año I, N°6, Octubre 1971, 12.

¹³⁶ "Estatuto de la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras", *El Camionero*, Año I, N°1, Mayo 1971, 47.

¹³⁷ "Reunión", 11.

concebida como un organismo representativo de los transportistas por carretera de cada país del área andina cuya función era respaldar a los camioneros en sus aspiraciones, estudiar, resolver y ejecutar sus reivindicaciones. Algunos de los acuerdos fueron promover en cada país la creación de un registro único de transportistas, presionar a los gobiernos para que apoyen convenios bilaterales en materia de transporte de carga, elaborar un reglamento internacional de tarifas para pasajeros y carga, así como recomendar la creación de organismos financieros de economía mixta, es decir con participación del sector público y privado para financiar a transportistas, empresas y cooperativas¹³⁸.

Los sindicatos de dueños de camiones

La creación de un sindicato de dueños de camiones durante principios de los setentas siguió algunos procedimientos. Los interesados organizaban una reunión constitutiva. A esta era invitado un integrante de la Dirección del Trabajo como ministro de fe y representante del Estado e integrantes de la directiva de la CNDC. Se elegía una directiva y aprobaba un proyecto de estatutos. Solía ocurrir que los sindicatos que deseaban integrar la confederación, solicitaban asesoría a esta. Fue el caso del Sindicato de Dueños de Camiones de Graneros, quienes pidieron al presidente de la confederación tramitara el expediente de personalidad jurídica ante las autoridades de la Dirección del Trabajo. En muchos casos, el presidente de la CNDC actuaba como ministro de fe en las reuniones donde se celebraba el nacimiento de un nuevo sindicato¹³⁹.

Los aniversarios de los sindicatos eran celebrados con una ceremonia que incluía actos y fiestas de todo tipo. Para su segundo aniversario, el Sindicato Profesional de Dueños de Camiones de la Provincia de Cautín, realizó un almuerzo de camaradería al cual asistieron los socios, sus familias y autoridades de la zona. Luego de la comida, los asistentes participaron en campeonatos de brisca, ajedrez, pimpón y rayuela¹⁴⁰. La celebración se extendió hasta la medianoche con una velada musical. Días después, el sindicato organizó un rodeo junto con el Club de Huasos de Temuco. Las ganancias obtenidas por el torneo fueron destinadas para comprar juguetes y golosinas, las que fueron repartidas entre los niños más pobres de la ciudad de Temuco en la navidad de 1971¹⁴¹.

¹³⁸ "La convención de Quito vista por El Camionero", *El Camionero*, Año I, N°3, Julio 1971, 15.

¹³⁹ "Transportistas de Graneros se sindicalizan", *El Camionero*, Año I, N°7, noviembre 1971, 37.

¹⁴⁰ La brisca y la rayuela son juegos populares que se remontan al periodo colonial.

¹⁴¹ "2º Aniversario del Sindicato Profesional de Dueños de Camiones de la Provincia de Cautín, con sede en Temuco", *El Camionero*, Año I, N°6, octubre 1971, 30.

Una ceremonia común que se realizaba durante los aniversarios fue la bendición del estandarte. Cada sindicato contaba con su propio estandarte, el cual además del nombre del sindicato, tenía bordado algún símbolo o escudo representativo. El Sindicato Profesional de Dueños de Camiones de Calama bendijo su estandarte en su primer aniversario. El suyo era un “neumático atravesado por picachos de la cordillera y flanqueado por una llama como característica de la región nortina”. Junto con el eclesiástico que lideró la bendición, participaron varias mujeres que actuaron como madrinas. Todas fueron esposas de autoridades de la ciudad; la esposa del comandante del regimiento Calama, la esposa del gobernador y la esposa del prefecto de carabineros¹⁴².

Los sindicatos también organizaban las celebraciones de fiestas patrias o el fin de año escolar de los hijos de los socios y navidad. En cada festividad se realizaba un acto cultural. Era común que los socios con inclinaciones artísticas presentaran un número musical. Las actividades incluían un encuentro deportivo o bailes. En navidad se entregaban regalos y golosinas a los hijos de los socios. Durante las vacaciones, las familias de los camioneros podían acceder a una casa de veraneo, propiedad del sindicato, para el esparcimiento de sus integrantes¹⁴³.

Beneficios ofrecidos por los sindicatos

Uno de los principales beneficios para los transportistas asociados a un sindicato era el acceso exclusivo a ciertos fletes. Tanto la confederación como los sindicatos a nivel de provincia consiguieron acuerdos de exclusividad para los fletes con diversas empresas públicas y privadas. Aquello era una gran ventaja respecto de los camioneros que buscaban fletes por su cuenta. Esto les permitía enfrentar en el mercado a las grandes empresas de transporte que acaparaban fletes en algunas regiones. Para ser beneficiario el socio debía estar al día con el pago de sus cuotas y tener cierta antigüedad en el sindicato.

La CNDC ofreció un servicio de transportes que consistía en contratar fletes con entidades del Estado, privadas o clientes individuales. Los fletes eran ofrecidos exclusivamente a los sindicatos adheridos a la confederación y que tenían cercanía con el punto de origen del

¹⁴² “El sindicato de Calama bendijo estandarte al cumplir la institución un año de su fundación”, *El Camionero*, Año I, N°4, Agosto 1971, 40.

¹⁴³ “Reglamento de festividades diversas”, *El Camionero*, Año II, N°16, Agosto 1972, 31.

trabajo. La CNDC cobraba una comisión del 5% del valor total del flete como retribución. Para ello los socios debían inscribirse previamente en un registro¹⁴⁴.

Los sindicatos ofrecían asesoría jurídica a sus asociados. Contaban con un abogado contratado para resolver consultas que por lo general tenían que ver con accidentes de tránsito, multas, cobros de fletes a usuarios morosos, entre otros. Otro servicio ofrecido por los sindicatos era una cooperación mortuaria en caso que algún socio muera. Esto era un apoyo económico al cónyuge o familia del fallecido, además del pago del funeral. La ayuda también era otorgada a los socios que sufrían la muerte de un familiar. Los asociados que sufrían alguna enfermedad o accidente que los dejara imposibilitados para trabajar también recibían una ayuda económica gestionada por el sindicato¹⁴⁵.

Actividades de apoyo comunitario

Los sindicatos de dueños de camiones tuvieron una activa participación en la comunidad. Constantemente cooperaron en actividades de beneficio con centros de padres y apoderados, centros de madres, instituciones deportivas y culturales. Mantuvieron una fluida comunicación con autoridades civiles y uniformadas, juntas de vecinos, instituciones religiosas, organismos de bien público de todo tipo. Durante los desastres naturales los sindicatos camioneros de las regiones afectadas contribuyeron con transporte gratuito de víveres, materiales de construcción o incluso ganado. Tal fue el caso de la operación “solidaridad camionera” durante las tormentas del invierno de 1971 en cooperación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ya iniciado el gobierno de la Unidad Popular. En el norte de Chile, los sindicatos de dueños de camiones de Arica e Iquique apadrinaron 50 niños cada uno. Les permitieron quedarse en los hogares administrados por los propios transportistas durante 60 días¹⁴⁶. Las provincias de O’Higgins y Santiago fueron afectadas con especial dureza. El subsecretario de obras públicas Roberto Collar solicitó la colaboración de la CNDC para enfrentar la situación. El domingo 27 de junio a las 7 de la mañana comenzaron a congregarse las primeras máquinas. En total 182 camiones cargados con sacos de patatas, carbón, ropa, alimentos y materiales de construcción fueron

¹⁴⁴ “Modelo de Proyecto de Reglamento de Servicio de Transporte, que autorizado por la Dirección General del Trabajo deben usar los Sindicatos”, Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), Santiago-Chile, Fondo Dirección del Trabajo, División de Relaciones Laborales, carpeta 1530, 35.

¹⁴⁵ “Modelos de reglamentos internos para los sindicatos profesionales de dueños de camiones”, *El Camionero*, Año I, N°11, Marzo 1972, 38; “Reglamento de ayuda de enfermedad y accidentes”, *El Camionero*, Año I, N°12, Abril 1972, 34.

¹⁴⁶ “Ayuda a los damnificados”, *El Camionero*, Año I, N°2, Junio 1971, 1.

distribuidos hacia diversas zonas de la periferia. La operación fue coordinada por el mayor de ejército Hernán Padilla, un delegado de la presidencia y los dirigentes gremiales. Varios camioneros se integraron a los trabajos voluntarios. Era común referirse a la fuerza física que estos realizaban como “ponerle el hombro”. *El Camionero* hizo varias referencias a este esfuerzo adicional en las tareas para apalear la crisis:

Mientras tanto, en otros puntos de la provincia, por ejemplo, Puente Alto, bajo una lluvia torrencial vimos a través de Televisión Nacional, cómo “le ponían el hombro” los dueños de camiones del Sindicato de esa ciudad, transportando material de relleno para la zanja que ese día quedó cubierta, con el trabajo voluntario de la comunidad¹⁴⁷.

Tan sólo unas semanas después, el 8 de julio de 1971, la zona central del país fue sacudida por un terremoto. Varios muertos, decenas de heridos e infraestructura destruida fueron el resultado. De forma espontánea, algunos sindicatos se apresuraron a prestar ayuda. En la ciudad de Ancud, en la sureña provincia de Chiloé, agricultores, centros de madres, estudiantes y sindicatos reunieron alimentos para enviar a la región afectada. El Sindicato de Dueños de Camiones de Ancud se encargó de trasladar las donaciones en una caravana de 5 camiones. Esta dejó Ancud en la tarde del sábado 17, recorrió en 24 horas 1.450 kilómetros hasta que finalmente llegó a la sede principal de la Confederación de Dueños de Camiones en Santiago. La Oficina de Emergencia del Ministerio del Interior y la directiva de la confederación coordinaron la distribución de la ayuda en diferentes áreas dañadas. El Sindicato de Dueños de Camiones de Constitución envió dos camiones cargados con madera para construir casas de emergencia (“mediaguas”). La ayuda fue destinada directamente a los camioneros damnificados de la comuna de Catemu. Ejemplo similar siguieron los sindicatos de dueños de camiones de La Serena y el Elqui. Una caravana de 13 camiones trasladó a las zonas destruidas de Combarbalá e Illapel, carnes frescas, casas prefabricadas, equipos electrógenos, insumos médicos, gas licuado, alimentos, camas y ropa¹⁴⁸.

En agosto de 1971 una erupción volcánica en la región austral de Aysén puso en peligro la vida de cientos de vacunos. Su muerte era sinónimo de ruina para cientos de campesinos en la zona. El Sindicato de Dueños de Camiones de Aysén respondió con 40 camiones.

¹⁴⁷ “Operación ‘SOLIDARIDAD CAMIONERA’ movilizó 182 vehículos de carga el domingo 27 de junio, llevando ayuda a poblaciones damnificadas de Santiago”, *El Camionero*, Año I, N°2, Junio 1971, 4.

¹⁴⁸ “Caravana de camiones del Sindicato de Dueños de Camiones de Ancud”, *El Camionero*, Año I, N°3, Julio 1971, 4; “Sindicato de Constitución envió a sus colegas damnificados dos camiones cargados de madera. Este hermoso gesto debe ser imitado”, *El Camionero*, Año I, N°3, Julio 1971, 7; “Actividad de los sindicatos de dueños de camiones de los departamentos de La Serena y Elqui”, *El Camionero*, Año I, N°3, Julio 1971, 8.

Durante días de trabajo, y en medio de una lluvia de cenizas, los camioneros salvaron 2.512 animales. El Comité Ejecutivo del Agro, organismo dependiente de la Corporación de la Reforma Agraria (CORA) destacó la operación como una “tarea titánica” por la gran cantidad de adversidades que enfrentaron los camioneros, como el mal estado de los caminos, el clima implacable y una carga delicada. Sin recibir nada a cambio, los transportistas consolidaron su vínculo con la comunidad y fueron reconocidos por las autoridades locales¹⁴⁹.

La mayoría de sindicatos camioneros contaban con un “comité de damas”. Estos comités agruparon a las mujeres relacionadas por algún vínculo afectivo con un camionero o en algunos casos a mujeres dueñas de algún camión (pero que no lo manejaban). Madres, hermanas, esposas o hijas que por su propia voluntad se hicieron cargo de estos comités. Como mencionamos en el capítulo anterior, la cultura camionera se restringió a reproducir una visión esencializada del género, en el cual a las mujeres se les atribuían ciertas características, las que eran apropiadas y defendidas por las mismas, mientras reafirmaba el rol del padre proveedor dedicado al trabajo:

Cuando la familia participa de la labor del padre, del esposo o del hijo se logra una integración total en lo afectivo y humano. Para el jefe de familia la labor se hace más llevadera y se siente comprendido, apoyado, estimulado por aquellos por quienes lucha. Asimismo, la esposa o la hija dejan de ser meros factores receptivos del fruto del esfuerzo de quien por ellas se desvive, y se convierte en parte activa de un gremio volcado a la comunidad por la naturaleza misma de su trabajo¹⁵⁰.

Sus acciones se centraron en actividades benéficas hacia la comunidad, organizar celebraciones para los hijos de los asociados o ayudar en la organización de los encuentros nacionales. Los comités de damas solían colaborar con hogares de niños, como por ejemplo el hogar mantenido por la policía –los Carabineros-. Estos centros operaban en las sedes de los sindicatos. Contaban con una directiva y algún asesor designado por el sindicato masculino, quien era el puente entre los camioneros y las mujeres. En agosto de 1972, *El Camionero* hizo un abierto llamado a constituir en todos los sindicatos camioneros del país estos comités para consolidar el vínculo con la comunidad¹⁵¹.

¹⁴⁹ “El comité ejecutivo del agro, dependiente de CORA, destaca ‘la tarea titánica del gremio de camioneros de Coyhaique’, en relación con la erupción volcánica en Valle Huemules”, *El Camionero*, Año I, N°4, Agosto 1971, 38.

¹⁵⁰ “¿Se ha constituido en su sindicato el centro de damas...?”, *El Camionero*, Año II, N°16, Agosto 1972, 18.

¹⁵¹ “¿Se ha constituido”, 18.

La organización gremial entre los camioneros tuvo un lento crecimiento desde 1932 hasta los cincuenta. Fue con el esfuerzo de sus dirigentes gremiales que durante los cincuenta y sesenta se fraguó el rasgo cooperativo entre los camioneros. Aquello implicó una lenta transformación en la identidad camionera, pues como estos mismos declararon, las características del trabajo tendían a que muchos fueran individualistas, reacios a la organización sindical. Con la conformación de la CNDC y su posicionamiento como la organización única del rubro, el mundo camionero consolidó su cultura gremial. Expresión del crecimiento explosivo en la sindicalización chilena durante finales de los sesenta. La CNDC detentó un alto poder de negociación y presión hacia el Estado por la importancia del transporte terrestre por carretera en la cadena productiva del país. Simultáneamente consiguió crear las condiciones para convocar masivamente tanto a camioneros como otros sectores sociales. Esto porque los sindicatos de dueños de camiones tuvieron un rol activo en las comunidades dónde se encontraban, reforzaron vínculos con diversos actores sociales mediante sus campañas solidarias o recreativas. Todos estos elementos contribuyeron a la autonomía del comportamiento político camionero.

Capítulo IV

La ruta hacia el antagonismo con la Unidad Popular

En el presente capítulo observaremos el proceso en el cual se formuló el antagonismo entre los camioneros y el gobierno de la Unidad Popular. Como veremos a continuación, los buenos términos en que comenzó la relación del gran gremio del rodado junto al nuevo gobierno socialista, se basó en el consenso logrado respecto a algunos aspectos de la economía. El gobierno fue consciente del desorden en que se encontraba la actividad del transporte. La promoción de una política racional, que promovía la industria nacional en la producción de repuestos, neumáticos y ensamble de camiones fue vista con buenos ojos por los camioneros, especialmente porque era coherente con el deseo de regular la especulación que estos productos tenían en el comercio. La aprobación de la Ley de Registro Nacional del Transportista Profesional fue un gesto político hacia el pequeño camionero que contribuyó al positivo comienzo en las relaciones gremio-gobierno. Sin embargo, la combinación de una rápida crisis económica que afectó el rubro del rodado y la coyuntura política marcada por la formación de un polo de oposición defensor de la propiedad privada, impactaron en la vida material, social y simbólica de los camioneros quienes comenzaron a ver con preocupación la posibilidad de que su actividad se viera afectada.

Los camioneros y el gobierno. Un buen comienzo

En noviembre de 1970, Salvador Allende asumió la presidencia de la República de Chile. Allende lideró la Unidad Popular (UP), una coalición de partidos de izquierda, entre los que se encontraron el Partido Comunista (PC), el Partido Socialista (PS), la Izquierda Cristiana (IC), el Movimiento de Acción Popular Unitario (MAPU), entre otros. El conjunto de fuerzas políticas se unió en torno a la “Vía chilena hacia el Socialismo”, proyecto político que buscó crear las condiciones, de forma democrática, para avanzar hacia el socialismo. Para ello, el programa de gobierno contó con una serie de reformas estructurales como la reforma agraria, la nacionalización de la gran minería del cobre, la creación de un área de

propiedad social con empresas administradas por el Estado en diversas actividades económicas, entre otras políticas¹⁵².

Durante los primeros meses de gobierno, el presidente Salvador Allende y el gremio camionero tuvieron una estrecha y positiva relación. El gobierno fue consciente de la irregularidad en la que se encontraba el sector transportes. La ausencia de una política nacional que planificara el funcionamiento de sus diversas ramas fue el motivo principal para iniciar estudios sobre el caso y promover proyectos de ley relacionados. El 4 de enero de 1971 el Ministerio de Obras Públicas y Transportes designó una comisión de estudios de racionalización y coordinación de transportes de pasajeros y carga. Su misión fue realizar un estudio de racionalización y coordinación del transporte terrestre en el país. Con el objeto de reglamentar el transporte de carga y pasajeros, proponer una legislación afín, así como tarifas para buses y camiones. La comisión estuvo compuesta por funcionarios de la Subsecretaría de Transportes, ingenieros de la Oficina de Planificación Nacional, la Corporación de Fomento, Ferrocarriles del Estado, Dirección de Vialidad, Planificación de Transporte, representantes del estado mayor de la defensa nacional, la dirección general de Carabineros y los gremios de transporte respectivamente¹⁵³. Ragnar Borg, jefe del departamento de transporte terrestre de la Subsecretaría de Transportes, presidió la mencionada comisión. Envío un oficio días después a la dirigencia de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, para que esta elija un representante que actúe como asesor en la comisión¹⁵⁴. Por su parte, el subsecretario solicitó a la comisión política del Partido Socialista un estudio sobre la organización del transporte en Cuba. El Subsecretario declaró en una carta al Secretario General del Partido Socialista, Carlos Altamirano, que todos estos estudios apuntaban a organizar el área de transportes, la cual se encontraba

¹⁵² Sobre el gobierno de la Unidad Popular existe una rica bibliografía, ver entre otros: Franck Gaudichaud, *Chile 1970-1973. Mil días que estremecieron al mundo. Poder popular, cordones industriales y socialismo durante el gobierno de la Unidad Popular* (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2017); Peter Winn, *Tejedores de la revolución: los trabajadores de Yarur y la vía chilena al socialismo* (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2004); Peter Winn, *La revolución chilena*, (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2013); Julio Pinto, *Cuando hicimos historia. La experiencia de la Unidad Popular* (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2005).

¹⁵³ Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Secretaría de Transportes, “Designa Comisión estudio racionalización y coordinación transportes pasajeros y carga”, *El Camionero*, Año I, N°1, Mayo de 1971, Santiago de Chile, 20.

¹⁵⁴ República de Chile, Subsecretaría de Transportes, Comisión de Racionalización y Coordinación del Transportes de Pasajeros y Carga, Oficio N°348, REF.: Solicitud designación de representante ante la comisión de racionalización y coordinación del transporte, *El Camionero*, Año I, N°1, Mayo de 1971, Santiago de Chile, 19.

en una etapa primaria y que probablemente desembocarían en la creación del Ministerio de Transportes¹⁵⁵.

La primera reunión entre la directiva de la CNDC y Salvador Allende tuvo lugar el 29 de marzo de 1971. Los dirigentes entregaron al presidente un memorándum con las principales necesidades que afectaban al gremio hasta esa fecha. Los principales temas fueron problemas de abastecimiento de neumáticos, combustibles, lubricantes y repuestos. Lo que podemos destacar de este encuentro, fue la plena confianza manifestada por León Vilarín –líder indiscutido de los camioneros- y sus compañeros, en torno a la política económica del gobierno. En la nota reproducida en *El Camionero* se señala que los transportistas esperaban que el gobierno controlara la especulación en el comercio de repuestos y camiones, para garantizar la renovación de máquinas y el abastecimiento de los insumos necesarios. Los dirigentes camioneros coincidieron con el gobierno de la Unidad Popular en que la industria nacional se hiciera cargo de la producción y distribución de neumáticos y repuestos. Incluso contemplaron la posibilidad de que los camioneros de la confederación se integren a la distribución de combustible que por entonces estaba a cargo de la Empresa Nacional de Distribución (ENADI)¹⁵⁶.

Una figura que tuvo especial importancia para el gremio fue el subsecretario de transportes Hernán Morales Garfias. Morales fue militante del Partido Socialista y tuvo una fluida relación con los dirigentes de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones durante el primer año de la Unidad Popular. Tanto así que los transportistas lo vieron como un aliado dentro del gobierno. Luego de un par de audiencias privadas, la directiva invitó al subsecretario a un consultivo nacional. Los días 15 y 16 de mayo de 1971 en Santiago y ante la presencia de dirigentes de todo el país, Morales sintetizó la visión y planes del Estado para el transporte de carga por carretera. Para el subsecretario la afinidad entre el gobierno y los camioneros era evidente, pues este los veía como “trabajadores del volante”, por lo tanto aliados naturales del gobierno popular:

¿Es un empresario capitalista un hombre que tiene un camión o dos, en que debe trabajar él mismo y sus familiares, entregando el esfuerzo de muchas horas al día para obtener una pequeña capitalización que le permita llegar a renovar equipos y una rentabilidad que le permita

¹⁵⁵ Carta del subsecretario de transportes Hernán Morales Garfias al Secretario General del Partido Socialista Carlos Altamirano, Santiago, 26 de marzo de 1971, Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), Fondo Subsecretaría de Transportes, Volumen 992.

¹⁵⁶“Abastecimiento y renovación de material: grave problema de nuestro gremio”, *El Camionero*, Año I, N°1, Mayo 1971, 22-23.

sobrevivir? Yo pienso que son trabajadores como los de cualquier otro sector incorporado a la producción chilena¹⁵⁷.

El reconocimiento del carácter obrero de los transportistas siguió la línea de aumentar la base social del gobierno tanto con la clase obrera como con los pequeños y medianos propietarios. Aquello era un mensaje tanto para los transportistas como para los propios adherentes de la Unidad Popular.

En materia política, el subsecretario declaró que el gobierno extendería al transporte de carga las iniciativas implementadas en el transporte de pasajeros. Con esto se refería a la creación de empresas estatales para el rubro. No especificó ningún caso concreto, pero planteó que las empresas privadas tenían que aprender a convivir con las estatales, realidad que ya vivía la locomoción colectiva. Morales se comprometió con promover la ley de registro del transportista profesional. Propuso la creación de un comité sectorial en CORFO, con participación de funcionarios de Estado y del gremio, para desde allí diseñar una política de transporte de carga hacia todas las regiones del país. Sin embargo, esta última iniciativa fue más bien un deseo personal del subsecretario antes que una política definida por el Estado¹⁵⁸.

Un área sensible para el sector transportes fue la importación de chassis, la estructura base de todo vehículo. El Estado, en común acuerdo entre el Banco Central de Chile y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ordenaba la importación de un cierto número de chassis. Una vez importados, los chassis eran enviados a fábricas o talleres para ser ensamblados junto al resto de partes propias de un camión. Este proceso culminaba con la distribución de la máquina en alguna cooperativa o a algún camionero por intermedio del Estado. Originalmente, la subsecretaría de transportes solicitó móidas sumas de chassis. En noviembre de 1970, el subsecretario cuestionó la orden de importar 500 chassis para camiones de alto tonelaje (capacidad de carga superior a 10 toneladas) con una rebaja en el gravamen de aduana. Llegó a decir que su internación crearía una sobreoferta en el mercado, afectaría a la Empresa de Ferrocarriles del Estado y perjudicaría a los camioneros que pagaron el precio establecido previamente para los derechos de aduana¹⁵⁹. La cautela en la importación de chassis cambió a mediados de 1971, dada la demanda gremial y los

¹⁵⁷ "Pensamiento del gobierno llevó al consultivo nacional de mayo, el Sr. Subsecretario de Transportes Don Hernán Morales Garfias", *El Camionero*, Año I, N°2, Junio 1971, 18.

¹⁵⁸ "Pensamiento", 18.

¹⁵⁹ Oficio N°2189, Ref. Importación de 500 chassis de camiones extra pesados, Santiago, 23 de noviembre de 1970, Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), Fondo Subsecretaría de Transportes, Volumen 881.

primeros signos de escasez en repuestos. La comisión automotriz del Estado, planeó importar 3.000 chassis. De estos, 1.300 fueron comprometidos a ser entregados directamente a la CNDC. Esta medida fue informada a los transportistas en el consultivo nacional de la CNDC del 7 de septiembre de 1971¹⁶⁰.

A principios de 1970, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes diseñó un programa de importación de buses, camiones y taxis, con plazo de 6 años, de acuerdo a las necesidades de cada región. Para Arica, Iquique, Chiloé, Aysén y Magallanes, se planeó internar 180 camiones con capacidad para transportar 1.500 a 5.000 kilos, 120 camiones con capacidad de 5.000 a 8.000 kilos y 80 camiones de 8.000 a 12.000 kilos. Para el resto del país, el ministerio autorizó internar 370 camiones de 8.000 a 12.000 kilos¹⁶¹.

El gobierno también diseñó una política especial del Banco Estado destinada a abrir líneas de crédito para la adquisición de repuestos esenciales. Estableció un acuerdo con la Industria de Neumáticos Sociedad Anónima (INSA) para la entrega de neumáticos, cámaras y repuestos a precios adecuados. Con ello se eliminaba el porcentaje que acaparaba el concesionario de INSA pero también de todos los intermediarios en la importación de repuestos. El gobierno esperaba así, rebajar los costos de los productos. El subsecretario de transportes acusaba a los intermediarios de aplicar sobreprecios al costo de productos importados, como los chassis. Lo que perjudicaba principalmente a los pequeños camioneros¹⁶². Otra medida en esta dirección fue la creación de la Empresa Nacional de Repuestos Automotrices (ENARA) por medio de CORFO y el Servicio Agrícola Mecanizado (SEAM). El Estado destinó un capital de 7 millones de escudos para esta empresa. Su objetivo fue racionalizar la importación y producción de repuestos en Chile, centralizar los montos de las importaciones, buscar y negociar los mejores precios en el exterior. Así como analizar qué tipo de repuesto podía ser creado en Chile o bien importado. ENARA tuvo la misión de asesorar al Banco Central para que los distribuidores realicen las importaciones de acuerdo a los criterios establecidos por esta entidad¹⁶³.

¹⁶⁰“La Confederación de Dueños de Camiones, en brillante acto, rindió merecido homenaje a Parlamentarios de ambas ramas del congreso, con motivo de la aprobación de la Ley de Previsión para el gremio y Registro del Transportista”, *El Camionero*, Año I, N°5, Septiembre 1971, 14.

¹⁶¹ Oficio N°27, Ref. Programa de equipamiento y renovación del material rodante para 1970, Santiago, 25 de febrero de 1970, Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), Fondo Subsecretaría de Transportes, Volumen 891.

¹⁶² “Pensamiento”, 16.

¹⁶³ “Cada camión detenido por la falta de repuestos, neumáticos o excesivo uso es un duro golpe contra la economía del país”, *El Camionero*, Año I, N°8, diciembre 1971, 8.

La política para transportes estuvo estrechamente relacionada con la promoción por parte del Estado de la industria nacional. El Ministerio de Economía, CORFO y la comisión automotriz promovieron el ensamble de camiones en Chile en algunas fábricas. La más importante fue la ubicada en Casablanca¹⁶⁴. De acuerdo a Carlos Figueroa, ministro de economía del anterior gobierno demócrata cristiano, en 1964 Chile contó con 23 fábricas de ensamble de vehículos (o armadurías). Estas producían 7.800 unidades por año correspondientes a diversas marcas. En 1970 las fábricas de armado se redujeron a 11 pero aumentaron la producción en 22.000 vehículos. Junto con ello, cientos de talleres, maestranzas y fundiciones creadoras de piezas de alta tecnología¹⁶⁵. El principal camión que se creó en la fábrica de Casablanca fue el camión Fiat N673. Esta máquina era uno de los últimos modelos para el transporte de carga. El gobierno esperaba que fuera el “camión tipo” en el rubro. Su creación buscó también renovar el parque automotor de camiones y se convirtió en el deseo de todo camionero puesto que sus detalles técnicos eran una mejora enorme respecto a los camiones que circulaban por el país¹⁶⁶.

Imagen Nº1

“El camión Fiat 673”

F I A T
6/7/3/N/R



EL CAMION FIAT

que podrán tener los transportistas chilenos

Fuente: *El Camionero*, Año I, Nº9, Enero 1972, Santiago de Chile.

¹⁶⁴ “El camión FIAT de Casablanca”, *El Camionero*, Año I, Nº8, diciembre 1971, 10.

¹⁶⁵ “Se complica problema de industria automotriz”, *El Camionero*, Año I, Nº8, diciembre 1971, 12.

¹⁶⁶ “El camión”, 10.

La Ley de Registro Nacional del Transportista Profesional

La consolidación de la unidad gremial entre los dueños de camiones, llevó consigo la definición de un conjunto de reivindicaciones. Desde el primer congreso camionero de 1953, los temas que se repitieron en cada encuentro gremial fueron la reducción de precios en repuestos, combustibles y neumáticos. Sin embargo, estos ocuparon un lugar secundario respecto a dos principales cuestiones. El reconocimiento legal del carácter profesional del transporte de carga por carretera y la creación de un sistema de previsión social para los transportistas. En el primer congreso camionero, las organizaciones gremiales plantearon que el reconocimiento legal de la profesión requería una ley de registro. Estar registrado se transformaría en un requisito para la entrega de patentes lo que determinaría quien estaba en condiciones de trabajar como camionero y quién no. Mientras que el sistema de previsión social debía operar por intermedio de la ya existente Caja de Empleados Particulares¹⁶⁷.

Para las autoridades de turno, era evidente la imposibilidad de definir una política nacional de transporte de carga por carretera, precisamente por la ausencia de leyes que permitieran al Estado poseer un registro detallado de los transportistas en Chile. La alta dispersión, propia del trabajo camionero, que a su vez se expresó por años en una organización sindical dislocada, dificultó la gestión de las demandas camioneras por parte de parlamentarios y autoridades de gobierno. En 1954, durante el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, Guillermo Del Pedregal, ministro de economía, cerró la puerta a una previsión social para los transportistas. Argumentó que el sistema previsional ya existente alimentaba la crisis económica, pues el gasto de las instituciones de previsión estaba alcanzando el presupuesto nacional de la República¹⁶⁸. Hacia 1970, la CNDC y el resto de gremios del transporte, consiguieron algunos beneficios respaldados por ley. Estos fueron reducciones arancelarias asociadas a importación de repuestos, fijación de precios y un seguro contra accidentes. Fabricantes e importadores se vieron obligados por ley a vender sus productos directamente a las cooperativas de empresas del transporte público de pasajeros y carga¹⁶⁹.

¹⁶⁷“Primer Congreso Nacional de dueños de camiones”, *Transportes*, año V, Santiago de Chile, octubre de 1953, N°53, 12.

¹⁶⁸ “Dijo en la Sesión inaugural, Don Guillermo del Pedregal: Tendrán la cooperación franca y sincera del Presidente Ibáñez”, *Transportes*, año V, Santiago de Chile, Diciembre de 1954, N°56, 11.

¹⁶⁹“Lo que hemos obtenido por Ley, en favor del Gremio en los últimos seis años”, *El Camionero*, Año I, N°1, Mayo 1971, 2.

No obstante, fueron beneficios menores. El trabajo de transporte de carga por carretera siguió funcionando sin normativa legal hasta principios del gobierno de la Unidad Popular.

En el congreso de unidad gremial de 1970 celebrado en San Felipe, los asistentes acordaron solicitar al Congreso Nacional la dictación de la ley que promulgue un registro nacional de los transportistas en Chile. El 1 de julio de 1970 la directiva de la confederación se reunió con un comité de diputados para diseñar y presentar ante el congreso el Proyecto de Ley Registro Nacional del Transportista Profesional. Este fue respaldado por diputados de todo el espectro político; desde la izquierda, representada por José Cademártori (PC), Antonio Tavolari (PS) y Matías Núñez (PS); el centro con José Monares (PDC), Luis Pareto (PDC), Olvaldo Basso (PR), Rafael Señoret (PDR) y la derecha con Silvio Rodríguez (PN). El proyecto fue entregado en la oficina de partes de la Cámara de Diputados para luego ser enviado a la comisión de obras públicas y transportes¹⁷⁰.

El proyecto de ley contempló que el registro nacional fuera una institución autónoma de derecho privado con personalidad jurídica. Su administración era prevista por un consejo nacional integrado por siete miembros de la CNDC, designados por el Presidente de la República. El registro debía contar con un rol para cada transportista de carga. Una de las medidas más importantes fue que los dueños de camiones tenían que estar obligatoriamente adheridos a un sindicato de la CNDC, de lo contrario, la municipalidad tenía la facultad de no entregar la placa patente, lo que dejaba al camionero en la imposibilidad de conducir un camión, por lo menos legalmente. El camionero contaba con un carnet que daba cuenta de su calidad de socio. Este debía pagar al registro un monto equivalente a la capacidad de carga del camión. Por ejemplo, los vehículos de 500 a 5.000 kilos de carga debían pagar 25 escudos, mientras que aquellos que superaban los 5.000 kilos pagaban 5 escudos. Otras medidas relevantes contenidas en el proyecto fueron la propuesta de un Código de Ética del Transportista Profesional Terrestre, que debía contar con previa aprobación del Presidente de la República¹⁷¹.

El proyecto de Ley Registro Nacional del Transportista Profesional se tramitó durante meses en la comisión de obras públicas y transportes del parlamento. En diciembre de 1970, el diputado demócrata cristiano Humberto Manuel Palza pidió al resto de parlamentarios que se agilice la discusión del proyecto para su aprobación como ley. Palza

¹⁷⁰ "Proyecto de Registro del Transportista Profesional", *El Camionero*, Año I, N°1, Mayo 1971, 11.

¹⁷¹ "Proyecto de Ley del Registro Nacional del Transportista Profesional", *El Camionero*, Año I, N°1, Mayo 1971, 14.

y otros parlamentarios enviaron un oficio del presidente Allende para que se legisle. Con ello, el diputado pidió que el gobierno haga pública su política automotriz, la producción de repuestos y la eventual creación de un Ministerio de Transportes, cuestiones de las que no existía certezas en ese momento¹⁷².

En una muestra más de buena disposición hacia el gremio del rodado, el gobierno de Salvador Allende impulsó la legislación para los transportistas. Tanto sus parlamentarios como los funcionarios de gobierno agilizaron las gestiones para la aprobación del proyecto. Durante el primer semestre de 1971, el congreso aprobó el proyecto de ley para la creación del Registro Nacional del Transportista Profesional. Junto con ello fue creada la Caja de Previsión de Comerciantes, Pequeños Industriales y Transportistas. El proyecto aprobado concibió que la caja fuera autónoma, es decir, financiada y administrada por sus propios imponentes¹⁷³. El registro nacional se formuló como parte de la caja de previsión, de modo que el cuerpo legal respondía simultáneamente a las dos aspiraciones de los camioneros. La aprobación de este proyecto fue una victoria histórica para el gremio y un positivo gesto político del gobierno hacia el rubro del transporte de carga terrestre. Tras décadas, fue el gobierno socialista de Salvador Allende el que permitió se cumpliera la aspiración camionera de regular legalmente su actividad. Pero también, sin saber lo que vendría, el gobierno de la Unidad Popular contribuyó a crear la organización gremial más poderosa del país. Con la centralización de los sindicatos camioneros en la confederación única y la nueva ley de registro, todo camionero estaba obligado a afiliarse a la CNDC. La centralidad del transporte de carga por carretera en las cadenas productivas de un país largo y estrecho como Chile, con unas 50 mil máquinas en circulación, le dieron un poder de negociación que se demostraría crítico en 1972.

El conjunto de integrantes de la CNDC celebró la aprobación de la ley. Finalmente “se nos hizo justicia” declaró *El Camionero* en su editorial de julio de 1971. Lo que siguió fue una serie de actos de reconocimiento a los funcionarios de la Unidad Popular y parlamentarios. Con la frase “al César lo que es del César”, el gremio dio palabras de reconocimiento al subsecretario de transportes por sus gestiones a favor de los transportistas:

Cumplió su palabra de hombre, de caballero y de funcionario, y se lo agradecemos. No estamos rindiendo pleitesía a nadie. No es la costumbre de los dueños de camiones sindicalizados. Podríamos decir

¹⁷² Intervención del diputado Humberto Manuel Palza, “Problemas y aspiraciones del transportista terrestre de Chile”, Sesión ordinaria N°7 de la Cámara de Diputados, 16 de diciembre de 1970 disponible en <https://www.bcn.cl/laborparlamentaria/participacion?idParticipacion=912027> mirar datos para citar

¹⁷³ “Se nos hizo justicia”, *El Camionero*, Año I, N°3, Julio 1971, 1.

que nuestra norma ha sido siempre la contraria, no obstante es útil que se sepa que si bien los dueños de camiones nos hacemos los duros (...) reconocemos y destacamos, como en este caso, a un funcionario de este Gobierno¹⁷⁴.

En el consultivo nacional de la CNDC realizado el 7 de septiembre de 1971 en la ciudad de Santiago, más de 150 dirigentes se reunieron para homenajear a los parlamentarios que aprobaron el proyecto de ley. Al caer la noche, los participantes se dirigieron al Círculo Español, un antiguo palacio ubicado en el centro de la ciudad. Allí tuvieron una cena que sirvió como acto de reconocimiento del gremio hacia el ejecutivo y el parlamento. En representación del gobierno y del congreso respectivamente, dos oradores se dirigieron a los presentes. El subsecretario de previsión social y militante del Partido Socialista, Laureano León, declaró que para el gobierno de la Unidad Popular era un acto de “absoluta justicia” dotar de previsión a un sector tan amplio como el gremio de los transportistas de carga. Luego, el senador demócrata cristiano Eugenio Ballesteros, relató el proceso por el que transitó el proyecto de ley hasta su aprobación. Ambos reafirmaron el compromiso del Estado con el gremio camionero¹⁷⁵.

Los dirigentes camioneros aplaudieron y ovacionaron a los parlamentarios y funcionarios de gobierno. Para el gremio la gestión realizada por las autoridades fue de tal importancia, que decidieron perpetuar el reconocimiento con el obsequio a cada uno de una figura de bronce. Esta era el símbolo de la CNDC, un cóndor con sus aladas extendidas posado sobre un neumático. De este modo, la ceremonia finalizó con la entrega de este reconocimiento a cada autoridad. Con una gran sonrisa, los dirigentes gremiales se turnaron para entregar la figura a cada autoridad. Alberto Martinic, delegado de los dueños de camiones de Punta Arenas entregó el reconocimiento al senador Alfredo Lorca (PDC), Homar Chible, presidente del sindicato de Aysén al senador Fernando Ochagavía Valdes (PN), John Sales, el Director Nacional de la CNDC a Luis Valente Rossi (PC), Osvaldo Bustamente, presidente del sindicato Nancagua al senador Víctor García Garzena (PN), Luis Tapia, presidente del sindicato de Concepción al diputado Mario Mosquera Roa (PDC) y León Vilarín, presidente de la CNDC al subsecretario Laureano León¹⁷⁶.

¹⁷⁴“Al cesar lo que es del cesar”, *El Camionero*, Año I, N°5, Septiembre 1971, 12.

¹⁷⁵ “La Confederación de Dueños de Camiones, en brillante acto, rindió merecido homenaje a Parlamentarios de ambas ramas del congreso, con motivo de la aprobación de la Ley de Previsión para el gremio y Registro del Transportista”, *El Camionero*, Año I, N°5, Septiembre 1971, 16.

¹⁷⁶ “La Confederación”, 17.

Para los dueños de camiones, la creación de una ley que registre a los transportistas en Chile, significó el reconocimiento del carácter profesional del trabajo de transporte de carga por carretera. Ser camionero implicaba conocimientos y habilidades técnicas cultivadas durante años de experiencia en el rubro. No se trataba sólo de saber manejar un camión. Aquella visión contenida en el proyecto de ley era una garantía contra la proletarización de los choferes. Era un mecanismo de defensa contra aquellos que trabajaban un camión de forma temporal, como ocurría con intermediarios y despachadores en puntos de carga y descarga. También era una forma de defensa contra las grandes empresas de transporte que acaparaban fletes mediante el ya mencionado “corte de cola”.

El “camión vampiro” y la batalla por los repuestos

La animadversión hacia el gobierno fue creciendo en la medida que aumentó el desabastecimiento de combustibles, lubricantes, repuestos, especialmente neumáticos y chassis. La preocupación por la escasez fue planteada por la dirigencia de la CNDC a Allende en una audiencia en marzo de 1971. En la publicación de *El Camionero* declararon su confianza en la gestión del ejecutivo para controlar la especulación en los precios de repuestos y esperaron que este realice una importación integrada dirigida al gremio¹⁷⁷. Sin embargo, en los meses siguientes la situación empeoró.

Antes que acusar al gobierno, los primeros dardos apuntaron a la industria nacional de neumáticos. La principal fábrica fue la Industria de Neumáticos Sociedad Anónima (INSA). En un principio las críticas hacia INSA fueron tibias. La CNDC declaró que no entendía las razones de la baja producción de neumáticos, especialmente porque por entonces el número de camiones en circulación no había aumentado. “¿Acaso fallaba en INSA la dirección, la producción o la distribución?” se preguntaban. Para el camionero corriente la falta de neumáticos lo obligaba a reparar los usados. El riesgo que aquello implicaba era sufrir un accidente de tránsito o ser multado por la policía ante el uso de neumáticos en mal estado¹⁷⁸.

La escasez de neumáticos fue una situación que afectó a otras ramas del transporte. En septiembre de 1971, el Sindicato General Profesional de Dueños de Autobuses de Santiago informó de este problema al ministro de obras públicas y transportes, Pascual Barraza. En

¹⁷⁷ “Abastecimiento y renovación de material: grave problema de nuestro gremio”, *El Camionero*, Año I, N°1, Mayo 1971, 22-23.

¹⁷⁸ “Neumáticos”, *El Camionero*, Año I, N°5, Septiembre 1971, 4.

la carta se indica que a los choferes se les hacía “(...) en extremo difícil conseguir repuestos y accesorios y cuando se encuentran, deben comprarse a precios prohibitivos (...). Con ello, la falta de repuestos llevó a la disminución del servicio de microbuses en la ciudad de Santiago¹⁷⁹.

En diciembre de 1971, la CNDC declaró que la falta de neumáticos y repuestos generaba miles de pérdidas en “horas-hombre”, en industrias, talleres, oficinas privadas y estatales. Grandes volúmenes de carga quedaron estancados en establecimientos fabriles y mineros, en centros de producción agraria y en los muelles. Con la escasez, el mercado negro entró en escena. Los camioneros iniciaron un periplo por las tiendas de repuestos en Santiago y otras ciudades. Aquellos que lograban encontrar un producto, descubrían que su precio estaba aumentado en un 300 o hasta 400%¹⁸⁰. Los transportistas que contaban con máquinas viejas eran quienes más sufrían. Los camiones cuyo origen databa entre 1945 a 1957 requerían constantemente mantención y repuestos para poder funcionar. El problema fue que el costo del mantenimiento cada vez superaba la capacidad económica del camionero, el camión se transformaba en un “vampiro” de su dueño:

El camión viejo se está convirtiendo en un vampiro de su propietario. Todas las semanas se le está cambiando una u otra pieza, partes del motor o el motor entero; que las balatas, que el sistema de frenos, que la bomba de bencina, que el cardán, que la dirección. Ya no es el camionero y su familia quienes viven del producto del camión, sino el camión está devorando el presupuesto familiar, en este juego continuo del parche, del remiendo, del cambio de piezas o de adaptación de las misas, es decir, el dueño del camión viejo va, inexorablemente, a la ruina¹⁸¹.

La posibilidad de renovar el camión era cada vez más lejana, sobre todo para los camioneros que no contaban con más capital que el viejo “camión vampiro”. Quien deseaba renovar su máquina por el nuevo Fiat 673N debía pagar unos 340.000 Escudos o bien solicitar un crédito para el que debía pagar un pie del 50% del valor total y cuotas que iban de los 4 a 8 meses. Todos estos requisitos estaban fuera del alcance de la mayoría de los interesados¹⁸².

¹⁷⁹ Carta de Ernesto Cisternas, Sindicato General Profesional de Dueños de Autobuses de Santiago al Ministro de Obras Públicas y Transportes, Pascual Barraza, Ref. Repuestos y accesorios, Santiago, 24 de septiembre de 1971, Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), Fondo Subsecretaría de Transportes, Volumen 992.

¹⁸⁰ “Cada camión detenido por la falta de repuestos, neumáticos o excesivo uso es un duro golpe contra la economía del país”, *El Camionero*, Año I, N°8, diciembre 1971, 8.

¹⁸¹ “El camión FIAT de Casablanca”, *El Camionero*, Año I, N°8, diciembre 1971, 10.

¹⁸² “El camión”, 10.

La CNDC informó de la escasez de repuestos al ministro de economía, a los ejecutivos del Banco Central y a la comisión automotriz, pero ninguno fue capaz de aplacar la situación. Junto con la baja productiva de INSA, la Empresa Nacional de Repuestos Automotrices (ENARA) tampoco resolvió la falta de repuestos. A pesar de la promesa de líneas de crédito por parte del Banco Estado, Vilarín y Guillermo Satt se comunicaron con el subsecretario de transportes en noviembre de 1971 para pedir que interceda en el establecimiento de líneas de crédito para renovación de chassis. Incluso acusaron que el subsecretario de hacienda aplicó un veto a la solicitud de créditos para los sindicatos de Castro, Ancud, Aysén, Punta Arenas, Puerto Natales y Porvenir¹⁸³. A fin de año, los dirigentes gremiales sentenciaban que 1972 se vislumbraba sin una política definida en materia de importaciones, lo que implicaba una difícil normalización del transporte en el país¹⁸⁴.

En respuesta a las críticas contra INSA, su Gerente General Julio Budnik, explicó las causas del desabastecimiento de neumáticos. Para Budnik el problema radicó en un precio de venta muy bajo que se enfrentó al aumento de la demanda y del poder adquisitivo de los consumidores. Las industrias automotrices aumentaron la producción de vehículos y en consecuencia la demanda de neumáticos. Agregó que jugaron su parte la baja en la importación de los mismos, el contrabando (acusaba a turistas que se llevaban neumáticos), la cuota destinada exclusivamente a los camiones de Casablanca y la diversificación de marcas que se tradujo en aumentar tiempos de producción para crear 280 tipos distintos de neumáticos afectaron el ritmo de producción¹⁸⁵.

A pesar del desabastecimiento de neumáticos, los transportistas aún veían al presidente de la república como un interlocutor válido. El 11 de enero de 1972, Vilarín y Satt enviaron una carta a Salvador Allende para solicitar una audiencia. Allí denunciaron que la falta de neumáticos era casi total. Junto con insistir en la crítica hacia INSA, pidieron al presidente que por medio del Ministerio de Justicia, sea suspendido el artículo 79 de la Ordenanza General del Tránsito que obligaba el uso de neumáticos en perfectas condiciones¹⁸⁶.

¹⁸³ Carta de Guillermo Satt, Secretario General de la CNDC, y León Vilarín, Presidente de la CNDC a Hernán Morales Garfias, Subsecretario de Transportes, Santiago, 17 de Noviembre de 1971, Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), Fondo Subsecretaría de Transportes, Volumen 992.

¹⁸⁴ "Cada camión detenido por la falta de repuestos, neumáticos o excesivo uso es un duro golpe contra la economía del país", *El Camionero*, Año I, N°8, diciembre 1971, 8.

¹⁸⁵ "Algo sobre desabastecimiento neumáticos", *El Camionero*, Año I, N°11, Marzo 1972, 9.

¹⁸⁶ "Nota de la Confederación al Sr. Presidente de la República sobre la carencia de neumáticos", *El Camionero*, Año I, N°9, Enero 1972, 39.

El temor a la estatización y la organización del malestar

Al temor de la ruina se sumó la amenaza de la estatización. El gremio del rodado fue invitado a formar parte del Frente Nacional del Área Privada (FRENAP). Este frente fue constituido originalmente por los gremios representativos del gran y mediano empresariado chileno (Sociedad de Fomento Fabril, Confederación de Comercio Detallista y Confederación de la Pequeña Industria y el Artesanado), los que vieron con temor las reformas estructurales de la Unidad Popular. El FRENAP buscaba nuclear a las organizaciones gremiales de todo tipo en torno a la defensa de la propiedad privada. Los líderes de la FRENAP planteaban que el gobierno socialista de Allende acabaría con la propiedad privada, por lo tanto era imperativo oponerse a sus políticas. El FRENAP se inscribió en la emergencia de un bloque de oposición contra el gobierno, el que adquirió características contrarrevolucionarias¹⁸⁷.

La integración a FRENAP fue discutida ampliamente por la confederación camionera a principios de 1972. En el Consultivo Nacional de Osorno realizado el 29 y 30 de enero de 1972, se creó una comisión especial para tratar este tema. Integrada por 300 dirigentes de varias provincias, recopiló antecedentes en torno a la FRENAP. Los participantes decidieron que sólo iban a participar como observadores en las reuniones de FRENAP hasta que se tome una decisión definitiva en el siguiente congreso del gremio¹⁸⁸. El 22 de mayo, la comisión presentó los resultados de su estudio ante el pleno del 9º Congreso Nacional de la CNDC. Su conclusión fue “no recomendar el ingreso de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile al Frente Nacional del Área privada”, sin perjuicio de mantener un dialogo cordial con la entidad, “cuidando de mantener una categórica y clara posición de no compromiso”. La gran suspicacia que tuvieron los transportistas con FRENAP fue la evidente influencia política que existía en ella por parte de partidos opositores al gobierno de Allende. La propuesta de la comisión fue aprobada por mayoría. El rechazo de la CNDC a integrar FRENAP fue la reafirmación de la autonomía y el control democrático de las directrices del gremio por parte de sus miembros¹⁸⁹.

¹⁸⁷ Campero, *Los gremios*, 58; Casals, *Contrarrevolución*, 24.

¹⁸⁸ “Consultivo Nacional de Osorno: vibrante expresión de capacidad organizativa de un joven Sindicato”, *El Camionero*, Año I, N°9, Enero 1972, 24.

¹⁸⁹ “Conclusiones y votos del 9º, congreso nacional de la Confederación de Dueños de Camiones”, *El Camionero*, Año II, N°13, Mayo 1972, 17.

El resguardo de la autonomía fue algo que puede verse en otros acuerdos tomados por los camioneros en este congreso. Por ejemplo, la comisión dedicada a estudiar la relación de los sindicatos con las cargas propuso una medida que resultó ser trascendental:

Actitud de total solidaridad ante cualquier intento de estatización, intervención o toma de camiones con cualquier pretexto, que afecte a algún socio de nuestros sindicatos, no aceptando medidas de esta naturaleza, aunque para ello se haga necesario un paro nacional indefinido de camiones, el que se efectuará de acuerdo a las instrucciones emanadas de la directiva nacional de la confederación¹⁹⁰.

Este acuerdo permitió por primera vez en la historia del gremio las condiciones organizativas para una paralización total de sus adherentes. Otorgó la potestad a la directiva nacional para conducir un eventual paro. La consolidación orgánica alcanzada por los camioneros se encontró en su apogeo, lista para el enfrentamiento contra el gobierno. El malestar de los camioneros en torno la gestión en la producción y distribución de repuestos como el temor a la estatización del transporte alimentaron la capacidad organizativa. El gremio organizó el malestar. Bastaría una chispa para encender la pradera.

Otro ejemplo de la consolidación orgánica fueron las conclusiones de la comisión encargada de estudiar la relación de la CNDC con otros gremios. Esta propuso que los sindicatos no ingresen de forma separada al FRENAP, ni a la Central Única de Trabajadores (CUT). El objetivo era solucionar los problemas comunes en el rubro del rodado. La comisión planteó que la directiva nacional fortalezca los lazos con el resto de gremios del transporte. La CNDC buscaba reestructurar la Confederación Nacional del Transporte Terrestre, para ello la directiva debía reactivar los contactos con la Confederación de Dueños de Autobuses y Taxibuses, además de la Federación Nacional de Taxistas¹⁹¹.

Conflictos gremiales y paralizaciones aisladas

Durante el primer semestre de 1972, existieron varios conflictos gremiales y paralizaciones aisladas en el mundo camionero que daban pistas de lo que se venía. Estas expresiones organizativas afinaron el repertorio de acción colectiva de los camioneros. Las muestras de solidaridad en los conflictos gremiales, demostró al resto de asociados de la CNDC, el enorme poder negociador que detentaban.

¹⁹⁰ "Conclusiones", 3.

¹⁹¹ "Conclusiones", 7.

En los primeros meses de 1972, tuvo lugar un conflicto entre los sindicatos de dueños de camiones de la Compañía de Cervecerías Unidas (CCU) y la Embotelladora Andina. Estas compañías fueron productoras y distribuidoras de bebestibles, con presencia en todo el país. Los sindicatos camioneros que trabajaron para ellas solicitaron una mejora en sus condiciones económicas. Por semanas la empresa no respondió a las demandas de los transportistas, por lo que estos declararon la paralización de actividades. Varios sindicatos camioneros en el resto del país paralizaron sus actividades, a pesar de no tener una relación contractual con las empresas en cuestión. Sindicatos de las provincias de Valparaíso, Aconcagua, Santiago y Concepción paralizaron sus actividades por 24hrs. Otros 29 sindicatos, desde las provincias de Linares a Malleco, se unieron a la paralización. Ante la masiva manifestación la Embotelladora y la CCU cedieron a las demandas. El conflicto finalizó el 17 de marzo con la mediación del gobierno y la Confederación de Dueños de Camiones¹⁹². *El Camionero* destacó la gran lección de solidaridad gremial que dejó la paralización: “(...) la causa de un sindicato dueño de camiones es la causa que todos los sindicatos defienden con virilidad, responsabilidad y disciplina”¹⁹³.

Otro conflicto que ocurrió durante estos meses fue entre los transportistas y la Industria Azucarera Nacional Sociedad Anónima (IANSA), administrada por el Estado mediante CORFO. Los sindicatos camioneros que realizaban el transporte de azúcar y remolacha se percataron que la empresa inició fletes con camiones importados originalmente para la industria minera. La situación fue informada por la CNDC al gobierno, pero no hubo respuesta. Ante la molestia de los camioneros dedicados al transporte azucarero, la CNDC acordó suspender todos los fletes de IANSA en el país. La situación se extendió hasta agosto de 1972 y no hizo más que alimentar el antagonismo con el gobierno. Para ese entonces, los sindicatos de dueños de camiones acusaban que IANSA realizaba competencia desleal dada la facilidad que tenía por parte del Estado para adquirir camiones que competían con los socios de la CNDC¹⁹⁴.

Paralelamente, la falta de repuestos e insumos para camiones se agravó. Esto trajo consecuencias en la normal distribución de productos en Chile. Un caso fue el de la compañía distribuidora de gas Gasco. En julio de 1972, el sindicato de dueños de camiones

¹⁹² “Declaración pública de la Confederación en relación con el conflicto de Andina”, *El Camionero*, Año I, N°11, Marzo 1972, 10; “Así respondió el sur ante conflicto que afectó a los transportistas de C.C.U. y Embotelladora Andina”, *El Camionero*, Año I, N°11, Marzo 1972, 12-13.

¹⁹³ “Todos para uno. Uno para todos”, *El Camionero*, Año I, N°11, Marzo 1972, 11.

¹⁹⁴ “Suspender fletes de azúcar para Industria IANSA”, *El Camionero*, Año II, N°15, Julio 1972, 11; “Por alza decretada en los repuestos: Acuerdos de reunión de Osorno”, *El Camionero*, Año II, N°16, Agosto 1972, 9.

dedicado al reparto de gas publicó una declaración en que exigieron a las autoridades que ordenen las medidas necesarias para resolver la carencia de repuestos. De los 65 camiones que repartían gas, alrededor de 20 paralizaron sus funciones por fallas y falta de repuestos. Los transportistas se vieron presionados por dos flancos. Por una parte los consumidores, quienes les culpaban por la mala distribución de gas, y por otro lado, el gobierno que no cumplía con resolver la falta de repuestos y tampoco asumía su responsabilidad en las fallas de la distribución de gas¹⁹⁵.

Un fenómeno común en los diferentes conflictos que involucraron a sindicatos camioneros fue la crítica que recibieron por parte de sectores afines al gobierno de la Unidad Popular. Acusaron la injusticia del trato que recibían por parte de la prensa y algunas autoridades, puesto que se les presentaba como empresarios motivados por intereses mezquinos y políticos. Mientras que las reivindicaciones salariales de los sindicatos obreros eran defendidas como acciones legítimas por parte de los partidarios de la Unidad Popular. Pero cuando el camionero solicitaba una reconsideración en la tarifa de los fletes era inmediatamente acusado de estar “manejado y movido por ocultos intereses políticos” o bien que sus demandas “no obedecen a otra razón que a crear caos, dificultar el abastecimiento de materias primas y productos, a entorpecer planes de producción predeterminados, etc.¹⁹⁶”. El tratamiento de medios de prensa afines al gobierno, como *El Siglo, Punto Final, Quimantú*, entre otros, contribuyó a enrarecer las relaciones entre el gremio camionero y el gobierno. Para los transportistas la injusticia de estas acusaciones se basaba en que distorsionaba su imagen ante la opinión pública. No se les mostraba en los medios de comunicación como hombres de trabajo, sino como opulentos empresarios. Ante ello, la posición del gremio fue categórica:

Es por esto que, frente a campañas interesadas y denigrantes para nuestro gremio decimos con energía ¡BASTA!

De aquí en adelante no continuaremos con la excesivamente consecuente política de “dejar que los perros ladren”.

De aquí en adelante sabremos contestar, sabremos golpear, sabremos hacer callar a la jauría ladradora¹⁹⁷.

¹⁹⁵ “Imposibilidad de renovar nuestras máquinas y carencia total de repuestos y neumáticos originan problemas en la distribución de gas”, *El Camionero*, Año II, N°15, Julio 1972, 14.

¹⁹⁶ “Distintos Cristales para observar un mismo objeto”, *El Camionero*, Año I, N°10, Febrero 1972, 18.

¹⁹⁷ “Distintos”, 22.

El antagonismo estaba declarado.

Un antagonismo declarado

El antagonismo entre los transportistas y el gobierno delimitó sus contornos entre julio y agosto de 1972, para luego manifestarse con claridad en septiembre y octubre de ese año. Para León Vilarín la crisis del transporte era la peor en años. Con un 30% de máquinas paralizadas por la falta de repuestos¹⁹⁸. Ya no se trataba sólo de un problema en la producción de INSA o ENARA, el culpable era el gobierno. El discurso del gremio acusaba la existencia de un criterio político y no técnico en la entrega de repuestos y camiones. El caso más emblemático fue la distribución de los camiones Fiat N673. El gobierno había prometido más de mil unidades nuevas de camiones Fiat a la CNDC. Sin embargo, el gremio denunció que la fábrica de Casablanca que armaba estos camiones entregaba las unidades a partidarios políticos de la Unidad Popular o agricultores que fueron expropiados durante la Reforma Agraria:

Pero donde vemos que la tontería y desacuerdo llega a su colmo es en el caso de la Planta Fiat-Casablanca, donde un grupo de políticos de la nueva hora, provistos algunos de un manual de citas de Mao-Tse-Tung para inspirarse en la armadura de camiones, y escudándose otros en enrevesados compendios de dialéctica para determinar si tal pieza va en la parte de arriba o de abajo del motor (cuando debía ir al medio), están haciendo una chuña de camiones, primero entre partidarios que nunca antes tuvieron un volante entre sus manos, y luego entre agricultores que nunca pensaron ser transportistas y a los cuales llega un camión Fiat-Casablanca como “parte de pago por expropiaciones de terreno”, o entre comerciantes que viendo la baja de sus actividades se aventuran en el terreno del transporte (....)¹⁹⁹.

Para los camioneros este era un golpe directo al carácter profesional del transporte de carga por carretera. La principal crítica era que la maquinaria importada se realizaba a individuos que no tenían los conocimientos técnicos ni la experiencia en el rubro. Para los transportistas, estas medidas pasaban por alto la Ley de Registro Nacional del Transportista Profesional por la que tanto lucharon. Por otro lado, a diferencia de lo que señala Armand Mattelart en *La Espiral*, el gremio vio a los agricultores como individuos completamente

¹⁹⁸ “Crítica situación de transportistas”, *El Camionero*, Año II, N°16, Agosto 1972,2.

¹⁹⁹ “Con el aporte de todo el país Casablanca arma chassis para advenedizos”, *El Camionero*, Año II, N°15, Julio 1972, 15.

ajenos al rubro del transporte. Muy lejos de la supuesta complicidad entre el latifundio y el gremio camionero²⁰⁰.

Desde julio *El Camionero* incorporó inserciones de propaganda contra el gobierno. En ellas, se culpaba a este por el desabastecimiento de maquinaria, alimentos, la falta de autoridad, entre otras:

Imagen Nº2

Propaganda contra el gobierno



Fuente: *El Camionero*, Año II, Nº15, Julio 1972, Santiago de Chile, 17.

León Vilarín y Guillermo Satt enviaron una circular para el conjunto de la CNDC donde solicitaron a los asociados que contacten al resto de gremios del rodado y las organizaciones integrantes de la Confederación Nacional Única de la Pequeña Industria y

²⁰⁰ Armand Mattelart, *La espiral* (documental audiovisual), 1976 disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=nnZl4RX5Fh>

Artesanado (CONUPIA). El plan fue fortalecer vínculos en base a los problemas comunes que las organizaciones tenían por región. Con las organizaciones del transporte (dueños de autobuses y taxis), el objetivo fue consolidar la Confederación Nacional del Transporte a través de sus consejos provinciales. El acercamiento con CONUPIA, por su parte, fue un puente hacia el mundo de los pequeños comerciantes. Estos ya se encontraban en una relación difícil con el gobierno. Al igual que los transportistas, fueron pequeños propietarios, muchas veces acusados de ser grandes empresarios. Los comerciantes integraron la Caja de Previsión de Comerciantes, Pequeños Industriales y Transportistas. Vilarín y Satt vieron allí un punto de articulación con potenciales aliados. De acuerdo a la circular, los líderes camioneros temieron que la administración de la caja de previsión sea semi-fiscal y no autónoma. Aquel temor fue incitado por algunos parlamentarios que plantearon su deseo de realizar indicaciones a la Ley. Vilarín interpretó aquello como el deseo de algunos partidarios del gobierno para financiarse a costa del dinero transportista. Por tal razón, Vilarín y Satt vieron como posibilidad una movilización nacional conjunta entre los gremios integrantes de la caja de previsión en caso que la administración de los fondos no sea autónoma²⁰¹.

Una nueva alza decretada en el precio de los repuestos motivó la realización en agosto de una asamblea interprovincial en Osorno y un Consultivo Nacional Extraordinario así como reuniones con otros gremios de la Confederación de Transporte Terrestre. En estas instancias se consensuó un memorándum con demandas para el gobierno y la advertencia de una paralización nacional del transporte. En síntesis este memorándum exigía lo siguiente:

- 1-Inmediato reajuste tarifario provisorio de un 150% para financiar actividades del transporte.
- 2-Importación masiva e inmediata de repuestos por medio de las cooperativas de los gremios y que se otorguen créditos necesarios.
- 3-Restitución franquicias aduaneras a cooperativas y economatos.
- 4-Asignación de cuota real de neumáticos a los gremios.
- 5-Respetar cuotas y valores vigentes a la fecha del acuerdo entre CORFO y los gremios.
- 6-Creación Ministerio del Transporte.

²⁰¹ "Relaciones con gremios afines en la previsión", *El Camionero*, Año II, N°15, Julio 1972, 27; "La autonomía de la caja de previsión", *El Camionero*, Año II, N°14, Junio 1972, 29.

7-Representación de los gremios en las juntas reguladoras de tránsito, ENARA, la comisión automotriz, consejo de administración de INSA y el Banco Central.

8-Aumentar a 4 el número de vehículos exentos de la obligación de llevar contabilidad.

9-Adquisición inmediata de los 1.500 chassis Fiat en las condiciones pactadas con CORFO. Entrega de 2.500 camiones DINA de México. Importación de 40.000 neumáticos para camiones

10-Ordenar al subsecretario de previsión confeccione el decreto de nombramiento del nuevo consejero de dueños de camiones en la Caja de Previsión Social de Comerciantes, Pequeños Industriales, Transportistas e Independientes²⁰².

Tras días de negociación, se llegó a un acuerdo el 12 de septiembre. El gobierno y los gremios del transporte acordaron un reajuste de 120% en las tarifas de fletes; congelamiento de los precios de neumáticos en INSA; entrega de una cuota de 5.000 neumáticos a la CNDC; participación de dirigentes del transporte en ENARA, la comisión automotriz e INSA; asignación de camiones y facilidades para adquirir camiones Fiat por parte de CORFO²⁰³.

El positivo inicio de las relaciones entre el gremio camionero y el gobierno de la Unidad Popular se basó en que ambas partes consensuaban ciertos aspectos de la política económica a seguir en el país. El gobierno buscó ordenar el transporte terrestre por carretera en torno a una política nacional cuya primera fase de implementación incorporó demandas históricas del gremio del rodado. El Registro Nacional del Transportista Profesional y un sistema de pensiones para el rubro pavimentaron el camino a una positiva comunicación entre el gremio y el gobierno. La ley de registro permitió el reconocimiento del carácter profesional del trabajo camionero, protegió a los pequeños camioneros de las grandes empresas pero también le otorgó un gran poder a la CNDC. Algunos dirigentes de la Unidad Popular fueron capaces de comprender la dimensión obrera del trabajo camionero de entonces. “Los trabajadores del volante” como los calificó el subsecretario de transporte, da cuenta que los camioneros fueron vistos como potenciales aliados del gobierno. Aumentar la base de apoyo fue una prioridad en el primer año de administración.

²⁰² En las futuras paralizaciones la CNDC volverá a reivindicar las demandas de este memorándum. “Diez puntos sintetizaron en memorándum al presidente de la república las necesidades de los gremios de la confederación del transporte terrestre”, *El Camionero*, Año II, N°17, Septiembre 1972, 2.

²⁰³ “Texto íntegro del acta de acuerdo entre gobierno y los gremios del transporte suscrito el 7 de septiembre a las 2 de la madrugada”, *El Camionero*, Año II, N°17, Septiembre 1972, 12.

El rápido deterioro de la circulación e importación de repuestos, neumáticos y chassis impactó en la economía del pequeño camionero lo que generó un malestar cada vez mayor hacia la gestión del gobierno. La situación se agravó en la medida que la Unidad Popular intentaba avanzar con sus reformas estructurales. En el primer semestre de 1972, la crisis del pequeño transportista y la amenaza de la estatización del transporte de carga activaron el antagonismo entre la confederación camionera y el gobierno. Este fue un proceso dinámico influenciado por la coyuntura política. Si bien, la crisis desatada entre agosto y septiembre fue resuelta, el conflicto político estaba latente. Tanto por el malestar que los transportistas tenían hacia la gestión del gobierno, como también por parte del mismo gobierno. La formulación del antagonismo entre camioneros y la Unidad Popular fue alimentada por ambas partes. Como veremos en el siguiente capítulo, para Allende y su coalición, las demandas y paralizaciones camioneras eran parte de un complot que buscaba derrocar al gobierno. Los militantes de los partidos de izquierda, como los simpatizantes con la Unidad Popular etiquetaron a los transportistas como fascistas y sediciosos. Los medios de comunicación representativos de cada facción, se llenaron de acusaciones cruzadas que agudizaron la crisis.

Capítulo V

La insurrección camionera

En la construcción histórica de la identidad camionera confluyeron una diversa de dimensiones. El orden simbólico de esta identidad fue moldeado por el capitalismo desarrollista, la cultura gremial y la familia tradicional. Muchos de los hombres de trabajo dedicados a la conducción de camiones, tuvieron el deseo de abandonar la explotación y transformarse en dueño de su propio camión, ser dueño de su propio destino, a costa del trabajo individual. Aquella visión se vio amenazada con el proyecto de la Unidad Popular.

El trastorno de la economía del transporte de carga por carretera, consistente en la falta de repuestos, neumáticos y chassis, impactó severamente en las condiciones materiales de existencia de los transportistas, especialmente los pequeños camioneros. La crisis fue interpretada inicialmente como consecuencia de la mala gestión del gobierno. Aquel malestar se transformó rápidamente en antagonismo ante los planes de estatización del transporte que el gobierno anunció. Sin embargo, nada de esto ocurrió en una tabla rasa, el conflicto político entre las diversas fuerzas en pugna durante aquellos años, dibujó la conformación de un polo de oposición contra el gobierno y sus simpatizantes. Este polo operó en diversos frentes, tanto de forma clandestina como pública. Los camioneros de la CNDC formaron parte de la oposición y lograron contribuir a la articulación de la misma. Gremios de grandes y medianos empresarios, como partidos políticos de centro y derecha, estaban en la vereda contraria a Salvador Allende, pero entre sí tenían muchas diferencias e intereses contradictorios. La gran paralización camionera de 1972 permitió la superación de esta segmentación. Como veremos, fue un proceso contingente que terminó por crear un escenario de aparente ingobernabilidad en el que las fuerzas armadas decidieron intervenir con el golpe militar de septiembre de 1973.

El plan septiembre o el complot del “pastel de choclo”

El Informe Church, elaborado por una comisión del senado estadounidense liderada por Frank Church y titulado “Acciones encubiertas en Chile 1963-1973”, publicado en 1975, así como documentos desclasificados por el Departamento de Estado de los EEUU, revelan que el conflicto político en los años de la Unidad Popular contó con una trama oculta en que

diversas fuerzas internas y externas intentaron derrocar a Salvador Allende²⁰⁴. A penas se vislumbró la posibilidad de un triunfo electoral de Salvador Allende en 1970, diversas fuerzas complotaron para evitarlo. Enfrentado el mundo a la guerra fría, el proyecto socialista de la Unidad Popular fue visto con preocupación por Washington. EEUU no permitiría una segunda Cuba en América Latina. Richard Nixon, entonces presidente de los Estados Unidos, se encargó de promover acciones que eviten un triunfo de la izquierda en Chile. El consejero de seguridad nacional Henry Kissinger, lideró el Comité 40, organismo de facto, integrado por líderes militares y de inteligencia, encargado de definir las operaciones encubiertas en países extranjeros. En este comité la CIA fue instruida para que realice acciones de sabotaje, financie medios de comunicación, grupos femeninos, frentes cívicos de derecha y asociaciones gremiales contrarias a la Unidad Popular. Gracias al Informe Church, sabemos que el Comité 40 diseñó el “Plan Fubelt”, el que consistió en evitar que Allende asuma el poder, la estrategia contó con dos frentes, el “track I” consistente en operaciones políticas, económicas y de propaganda para apoyar a los adversarios de Allende. El “track II” fue el frente de operaciones encubiertas realizadas por los agentes de la CIA enfocadas en crear las condiciones para un golpe de Estado²⁰⁵. Dado que el sistema político chileno de aquellos años carecía de una segunda vuelta, el candidato que obtenía la mayoría relativa tenía que ser ratificado en el Congreso, la Casa Blanca planeó entonces que el Congreso en vez de ratificar a Allende, cierre filas por su adversario, el derechista Jorge Alessandri. Este complot fue conocido como el “Plan Alessandri” o “El gambito Frei”, porque el siguiente paso era que Alessandri renunciara y se convoquen nuevas elecciones, para que Eduardo Frei vuelva a ser elegido al concentrar los votos de la derecha y la Democracia Cristiana, con lo que las fuerzas de izquierda quedarían aisladas²⁰⁶. Simultáneamente, el track II siguió su curso. Con el objetivo de crear un clima de ingobernabilidad y alentar a las fuerzas armadas a un golpe de Estado, agentes de la CIA junto a militares chilenos, entre ellos el general Roberto Viaux –quien ya había participado en una sublevación militar-, asesinaron al comandante en jefe del ejército, general René Schneider. La idea original era secuestrarlo, para ser reemplazado por un general golpista y culpar a la izquierda del secuestro, crear el clima de indignación que movilice al ejército a evitar que la izquierda asuma en el poder²⁰⁷. A pesar de la gravedad

²⁰⁴ Frank Church *et al.*, *Covert action in Chile 1963-1973* (Washington: U.S. Government Printing Office, 1975).

²⁰⁵ Church *et al.*, *Covert*, 23; Kornbluh, *Pinochet*, 41.

²⁰⁶ Verdugo, *Allende*, 62.

²⁰⁷ Sin embargo, Patricia Verdugo plantea que el objetivo era simplemente eliminar a Schneider por su compromiso democrático. Ver Verdugo, *Allende*, 81; Kornbluh, *Pinochet*, 67.

de los hechos, el plan fracasó, Allende fue ratificado en el Congreso, luego que el PDC lo comprometiera con una serie de “garantías constitucionales” que obligaban al gobierno de la Unidad Popular no romper con el orden constitucional.

Los enemigos de Allende también incluyeron a corporaciones multinacionales. El caso más bullido fue el de la International Telephone & Telegraph (ITT). Antes de su elección, Allende anunció que aplicaría un plan de nacionalización de industrias y servicios básicos tales como la Compañía Nacional de Teléfonos, subsidiaria de la ITT. Las pérdidas millonarias que sufriría la multinacional, fueron motivo suficiente para que apoyara las operaciones encubiertas de la CIA, específicamente con financiamiento para promover a los candidatos opositores²⁰⁸. El caso se hizo conocido en marzo de 1972, cuando el periodista Jack Anderson publicó un artículo en el *Washington Post* en que reveló la existencia de documentos secretos de la ITT, que la implicaban en una estrecha colaboración con la CIA, la Casa Blanca y la embajada estadounidense en Chile para provocar el caos económico y subvertir la democracia chilena²⁰⁹. Para la izquierda, ya no cabían dudas que el imperialismo estadounidense conspiraba contra el proyecto revolucionario chileno. El gobierno decidió publicar y distribuir en todo el país los *Documentos secretos de la ITT* para denunciar el intervencionismo norteamericano.

En septiembre de 1972, diversos partidos de izquierda, dentro y fuera de la Unidad Popular, denunciaron la existencia de un nuevo complot en el que los camioneros jugarían un papel importante para derrocar al gobierno. El 14 de septiembre, el presidente Salvador Allende denunció públicamente la existencia del “plan septiembre”. Este consistía en “(...) paralizar al país, promoviendo un conflicto en el gremio del rodado. El Gobierno tiene antecedentes para afirmar que se proyectaba cortar el territorio nacional en ocho partes (...)”²¹⁰. La paralización de los transportes habría afectado gravemente el abastecimiento de alimentos en las principales ciudades.

Medios simpatizantes con el gobierno detallaron las características del complot. La revista *Chile Hoy* señaló que los grupos “fascistas” existentes en las organizaciones de la oposición preparaban una “sangrienta asonada” planificada por la CIA. Una serie de hechos de conflictividad, -paro del comercio, asesinato de campesinos, manifestaciones estudiantiles- hicieron de septiembre la fecha propicia para crear un escenario de ingobernabilidad que

²⁰⁸ Church *et al.*, *Covert*, 11.

²⁰⁹ Kornbluh, *Pinochet*, 123.

²¹⁰“Presidente de la república engloba a transportistas en los preparativos de un supuesto plan septiembre”, *El Camionero*, Año II, N°17, Septiembre 1972, 23.

tentara a las fuerzas armadas a dar un golpe de Estado. En este esquema, el gremio del transporte sería el detonante de la crisis²¹¹.

La oposición negó en tono sarcástico la existencia del plan. La revista *Ercilla*, por entonces influenciada por la Democracia Cristiana, bajó el perfil al plan septiembre. En una crónica titulada *¿El cuento del lobo?* insinuó que tal plan era una nueva farsa inventada por el gobierno para mantener en alerta a sus bases de apoyo. Previamente, el gobierno denunció un complot para bajar el precio del cobre y la internación clandestina de armamento para la extrema derecha, los que según *Ercilla* resultaron ser falsos²¹².

En una conferencia de prensa, los líderes de la confederación camionera negaron, de forma sarcástica, su participación en el mencionado plan. Vilarín expresó que el gremio tenía planes no sólo para septiembre sino para “todo el año”. Guillermo Satt fue aún más duro, insinuó que la sedición era para los militantes de izquierda que “rehuían” del trabajo como el “comandante pepe”, militante del Movimiento de Izquierda Revolucionaria (MIR) a quien la oposición le atribuyó liderar un campamento guerrillero en el sur del país:

Si los camioneros fuéramos hombres desocupados por rehuir el trabajo o a los cuales la ociosidad y la vagancia impulsara a aventuras políticas, tal vez podríamos tener muchos Comandantes Pepes envueltos en asonadas, sediciones y planes raros... Pero el día tiene sólo 24 horas, 16 de las cuales, generalmente, cuando no las 24, las entregamos a servir al país con nuestros camiones²¹³.

Juan Marinakis, presidente de la Confederación Nacional del Transporte Terrestre, emitió una declaración el 15 de septiembre de 1972, en la que declaró la falsedad del “plan septiembre” y el involucramiento de transportistas en este, insistieron en que su posición es “estrictamente gremial”, alejada de la política contingente e incluso instó a las autoridades para que los implicados sean sancionados por la justicia²¹⁴.

La credibilidad de los desmentidos, hechos por los líderes gremiales cayó en duda cuando al mes siguiente ocurrió la paralización del transporte de carga más grande en la historia reciente del país. Tal como vaticinó Allende, la paralización de los transportistas no se limitó

²¹¹ “La derecha resolvió esperar”, *Chile Hoy*, Año I, N°15, semana del 22 al 28 de septiembre de 1972, 7.

²¹² Hernán Millas, “¿El cuento del lobo?”, *Ercilla*, N°1.941, semana del 27 de septiembre al 3 de octubre de 1972, 12.

²¹³ “Camioneros rechazan Plan de septiembre. Tenemos planes para todo el año”, *El Camionero*, Año II, N°17, Septiembre 1972, 26.

²¹⁴ “Confederación del transporte: que la justicia investigue los antecedentes que motivaron esta declaración”, *El Camionero*, Año II, N°17, Septiembre 1972, 27.

a las demandas gremiales, estas se volcaron rápidamente en la oposición política del gobierno. De acuerdo con Mario Amorós, el 4 de marzo de 1972, un grupo de militantes de la oposición, organizaciones gremiales y profesionales se reunieron para analizar la situación del país y contemplar opciones para enfrentar a la Unidad Popular. El encuentro se realizó en una parcela en Chiñigue cerca de Melipilla, en dicha cena y al calor de un típico plato chileno, el “pastel de choclo”, consensuaron la posibilidad de enfrentarse a Allende con un gran paro nacional²¹⁵. Orlando Sáenz, presidente de uno de los grandes gremios empresariales, la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA), en entrevistas y publicaciones propias, reconoció –con orgullo- la existencia de un esfuerzo organizativo para luchar contra la Unidad Popular. Sáenz coincide en que los primeros encuentros entre líderes de oposición fueron a partir del verano de 1972. Inicialmente estos encuentros se realizaron con cautela, puesto que no todos compartían los mismos intereses y visiones sobre el gobierno. Algunos, como los representantes de la Sociedad Nacional de Agricultura (SNA) eran abiertos anticomunistas, que se colocaron en la oposición apenas Allende se sentó en el sillón presidencial. Otros, como los dirigentes de los pequeños empresarios mantuvieron relaciones cordiales con el gobierno, como vimos en el caso del transporte. De acuerdo con Sáenz, Jorge Fontaine, presidente de la Confederación de Producción y Comercio (quien junto a Orlando Sáenz participaron de la reunión en Chiñigue), propuso a los presidentes de las instituciones asociadas a la CPC establecer contactos con líderes de otros gremios²¹⁶. Lo que comenzó como un tímido acercamiento entre algunos dirigentes del sector privado, terminó por conformar una especie de comando informal que procuró otorgar la infraestructura, recursos y preparaciones para la lucha contra la “amenaza marxista”. La organización contó con una cúpula en la que participaron Rafael Cumsille de la Confederación del Comercio Minorista, Julio Bazán de la Asociación de Supervisores, Jorge Fontaine, el mismo Sáenz y por supuesto, León Vilarín²¹⁷. La idea de una paralización que implique a los distintos gremios y que afecte las áreas principales de la economía siguió rondando entre estos dirigentes. Según Sáenz se pensó originalmente en septiembre de 1972, dado el creciente clima de conflictividad que vivía el país. De algún modo, esta información se filtró y llegó a los oídos de Allende, lo que terminó en la denuncia pública del “plan septiembre”.

²¹⁵ De acuerdo con Amorós en esta reunión no hubo representantes del transporte de carga. Amorós, “Entre la Araña”, 156.

²¹⁶ “Los meses decisivos”, Hoy, Año IV, Nº273, semana del 13 al 19 de octubre de 1982, Santiago de Chile, 24.

²¹⁷ Orlando Sáenz, *Testigo privilegiado* (Chile: ARCUS Editorial, 2017), 76.

En este esquema, León Vilarín jugó un papel importante. Pero lejos de ser un mero títere de los conspiradores se movió como un verdadero operador político. Vilarín ya arrastraba un largo historial como líder gremial de la CNDC, también consiguió cargos representativos en los organismos internacionales del transporte de carga como ALATAC, pero lo que fue clave en este punto de la coyuntura política fue su liderazgo entre los propios camioneros. Vilarín consiguió convocar y unir a la causa contra el gobierno a sus propias bases, fue el puente entre los pequeños camioneros y los líderes políticos y gremiales de la oposición. Aquello, lo reconoció el propio Orlando Sáenz, en tanto lo que carecía su complot era de masividad. Tampoco se puede restringir la explicación de las protestas contra el gobierno de la UP exclusivamente a los complotadores, como hemos visto, la crisis del pequeño camionero y su malestar hacia el gobierno estaban latentes, rápidamente la visión de muchos camioneros, basado en el esfuerzo individual, la familia tradicional, la posibilidad de transformarse en un empresario chocó con el proyecto socialista de la Unidad Popular. Esta contradicción ocurrió en un proceso de alta fluidez, como señala Casals, en que las dirigencias gremiales y las bases operaron al unísono²¹⁸.

Crisis en el sur austral

El extremo sur de Chile está moldeado por una geografía y clima adversos para el transporte terrestre de carga. Canales, archipiélagos y caminos descontinuados dejaron a las regiones de Aysén y Magallanes aisladas del resto del país. El rezago de la economía local y la difícil geografía, fueron motivo para que las autoridades definan nuevas políticas enfocadas en mejorar la conectividad y los medios de transporte.

A finales de septiembre de 1972, el Instituto CORFO-Aysén inició los trámites para constituir una empresa estatal de transportes. La Empresa de Transporte Marítimo, Aéreo y Terrestre Aysén Ltda., la que buscó contribuir al desarrollo económico de la zona, mejorar la conectividad entre las áreas rurales y urbanas. La empresa se propuso tener presencia en todas las ramas del transporte; terrestre, fluvial-lacustre, marítimo y aéreo. El Estado planeó mejorar la infraestructura del territorio, con nuevos caminos, expandir el suministro eléctrico, desarrollar la industria ganadera y maderera, lo que requirió el apoyo con maquinaria. El comité ejecutivo del Banco Central y el Ministerio de Hacienda aprobaron la negociación para que el Instituto CORFO-Aysén incorpore autobuses, camiones madereros, tolva y

²¹⁸ Casals, *Contrarrevolución*, 89.

motores para la industria maderera y el transporte marítimo²¹⁹. Lo que parecía ser un gran aporte para el desarrollo de la región, fue visto con preocupación por los gremios del transporte local. La Federación de Transporte Terrestre de Aysén que agrupó a taxistas, autobuseros y camioneros manifestó a las autoridades su desconcierto con la empresa estatal de transportes. Entre sus argumentos, la federación mencionó que el Intendente de la provincia y presidente de la Junta Reguladora del Tránsito obstaculizó sistemáticamente las gestiones de los transportistas ante el Banco Central para solicitar divisas con objeto de renovar camiones y repuestos. La misma Junta Reguladora no envió en los plazos correspondientes las solicitudes de los autobuseros para recibir chassis de buses Mercedes Benz. El Instituto CORFO-Aysén inició el proyecto de la empresa de transportes, entre otros motivos, por la falta de mantenimiento de los vehículos de transporte de pasajeros. Para los transportistas era imposible renovar sus máquinas por los obstáculos en sus trámites. La federación comunicó estas inquietudes al gerente de CORFO en una asamblea, el 2 de octubre de 1972. La respuesta de este no hizo más que aumentar el descontento, para este sólo se trataba de que los transportistas no contaban con el respaldo financiero necesario para garantizar la importación de buses. Los dirigentes de la federación interpretaron que CORFO sólo otorgaría créditos para “los transportistas cuyo capital les permita financiar estas operaciones y no al que realmente las necesita y que tiene espíritu de empresa y superación”. En definitiva, el deseo de los camioneros australes fue que el capital, estimado en unos 50 millones de Escudos, debía destinarse a financiar a los transportistas establecidos en la región para renovar sus máquinas, importar repuestos o mejorar caminos²²⁰.

El malestar de los camioneros también fue hacia el gobierno. El camionero Homar Chible, dirigente de Aysén, fue implacable en su crítica “(...) se nos ha dado una puñalada por la espalda al liquidar nuestros medios de subsistencia”. Para Chible, el gobierno había actuado con ingratitud. En su declaración, el dirigente recordó las ocasiones en que el gremio austral había puesto sus camiones a disposición del Estado, para enfrentar diversas catástrofes climáticas. Chible además cuestionó que el gobierno tratara a los camioneros

²¹⁹ Instituto CORFO de Aysén, Carta Nº 805 a las Organizaciones Dueños de Camiones, Autobuses y Taxis, 28 de septiembre de 1972, Coihaique, Sesión 20^a del Senado, miércoles 18 de octubre de 1972, disponible en <https://www.bcn.cl/laborparlamentaria/documento?id=588831>

²²⁰ “Paro nacional de transportistas”, *El Camionero*, Año II, Nº18, Octubre 1972, 82.

como empresarios, cuando su único capital era un camión conseguido tras “treinta años de trabajo y esfuerzo”²²¹.

El 1 de octubre de 1972, los dueños de camiones de la región de Aysén decretaron un paro indefinido de sus actividades como protesta por la creación de la mencionada empresa estatal de transportes. Inmediatamente León Vilarín tomó contacto con Juan Marinakis, presidente de la Confederación de Transporte Terrestre, para coordinar una reunión entre los máximos dirigentes y determinar los pasos a seguir. La confederación de Marinakis emitió una declaración de apoyo a los camioneros del sur austral y exigió al gobierno abortar la creación de la empresa estatal de transportes²²². Vilarín viajó a Coyhaique y sostuvo una reunión con el Intendente de la zona, Nolberto Añazco, del Partido Comunista, y el responsable de la polémica empresa, el socialista Sergio Anfossi Muñoz. En un principio, estos habían logrado un esbozo de acuerdo. Pero no pasó mucho tiempo para que Vilarín calificara al Intendente de “hombre desequilibrado que no tiene ningún criterio” y que “apagaba un incendio con bencina”, luego que supuestamente la autoridad criticó a los dirigentes camioneros y los amenazó con ordenar su detención²²³. Ciertamente, Vilarín tampoco hizo mayores esfuerzos en conseguir un acuerdo permanente.

En un principio, al enterarse de la crisis en el sur austral, Allende y su ministro de economía Carlos Matus, negaron la existencia de la empresa estatal de transportes en Aysén, asumieron inmediatamente era un pretexto para sostener una paralización política. El senador demócrata cristiano Tomás Pablo Elorza declaró en el Senado que se reunió con un grupo de dirigentes camioneros de Aysén y se dirigió a la zona para constatar en persona el conflicto. De acuerdo con él, en la región se hablaba de un “Plan Anfonssi”, puesto que el mayor defensor del proyecto era el gerente ejecutivo del Instituto-CORFO Aysén. Para algunos la empresa era parte de su campaña electoral para las próximas elecciones parlamentarias. Elorza concluyó que si la empresa estatal no estaba en la mente del presidente y su ministro, por lo menos sí lo estaba en la de Anfonssi²²⁴.

La paralización de los camioneros en la zona austral generó un efecto dominó. Diversas organizaciones sociales respondieron con acciones de solidaridad. En la provincia de

²²¹ “Paro nacional indefinido de la confederación de dueños de camiones”, *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, 4.

²²² “Así se generó el paro que conmocionaría a todo el país”, *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, 2.

²²³ “Vilarín: amenazas de intendente Añazco son como querer apagar un incendio con bencina. Confederación de dueños de camiones irá al paro”, *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, 5.

²²⁴ Intervención del senador Tomás Pablo Elorza, Diario de sesiones del Senado, sesión N° 20, 18 de octubre de 1972, disponible en <https://www.bcn.cl/laborparlamentaria/documento?id=588831>

Aysén, otros gremios se unieron a la paralización, como los taxistas y el comercio²²⁵. A nivel nacional, los camioneros estaban alerta de la situación. En la ciudad de Los Ángeles, centro del país, diversos dirigentes de la CNDC se reunieron el 7 de octubre de 1972, en un ampliado interprovincial. Los dirigentes decidieron paralizar sus actividades entre las provincias de O`higgins y Malleco. Con lo cual el país quedaba fragmentado en tres partes. La decisión, dada a conocer por Vilarín y Guillermo Satt en una declaración pública, se basó en que las autoridades no se habían “interesado” en el problema de los camioneros de Aysén. La orden de paralización para todos los asociados a la confederación fue para la medianoche del lunes 9 de octubre²²⁶. Ese mismo día, el presidente del Comité Interministerial de Transportes, almirante Ismael Huerta, solicitó a la dirigencia camionera un memorándum con los puntos que el gremio estimaba de solución inmediata. El memo sintetizó 7 puntos, entre ellos, el fin de la empresa en Aysén, la no intervención de la empresa del socio Miguel Calvo, la restitución a sus dueños de la radio Agricultura de Los Ángeles (opositora al gobierno), la solución del problema de la papelera y en definitiva la no intervención estatal del transporte de carga por carretera²²⁷.

La noche del 10 de octubre, Leon Vilarín, Guillermo Satt, Jorge Álvarez y Eduardo López se encontraban redactando un documento para el subsecretario de transportes, cuando irrumpió la policía en las dependencias de la sede gremial. Vilarín inmediatamente supo de qué se trataba. Corrió hasta un despacho contiguo y telefoneó a varios dirigentes provinciales: hay que “suspender de inmediato las actividades y colocar los camiones en los caminos”²²⁸. Comenzaba así la mayor manifestación contra el gobierno de la Unidad Popular.

El paro de octubre de 1972

El paro de octubre fue el punto de inflexión respecto del tránsito de lo gremial hacia lo político. La reivindicación por mejoras en el abastecimiento de repuestos y chassis se

²²⁵ Intervención del senador Raúl Hernán Morales Adriasola, Diario de sesiones del Senado, sesión 20, 18 de octubre de 1972, en <https://www.bcn.cl/laborparlamentaria/documento?id=588831>

²²⁶“Paro de transportistas de O`Higgins a Malleco”, *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972,8.

²²⁷ El memo también exigió que se defina la calidad jurídica de la Caja de Previsión de los Comerciantes, Pequeños Industriales, Transportistas e Independientes y la extensión de la aplicación del alza de un 120% en el valor de los fletes a camionetas y vehículos menores de los socios de la confederación. Respecto a la papelera, esta era originalmente llamada Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones estaba en proceso de expropiación por parte del Estado, para ser integrada en el Área Social de la Economía, varios camioneros transportaban cargas para la papelera. “Cuenta de la labor de la directiva nacional al congreso nacional del gremio”, *El Camionero*, N°38,4.

²²⁸ “Cuenta”, 5.

transformó en una crítica generalizada al gobierno. Es el momento que permite la conformación del bloque contrarrevolucionario, de acuerdo con Marcelo Casals. Esta paralización permitió que los diversos gremios, partidos políticos y organizaciones sociales críticas a la Unidad Popular superen su fragmentación. La dinámica del conflicto sociopolítico cambió, los enemigos de Allende pasaron a la ofensiva, con ello, según Campero, su principio de constitución adquirió una definición propiamente sociopolítica y no mera defensa corporativa²²⁹.

Esta paralización fue también la expresión de la contradicción entre el proyecto socialista de la Unidad Popular y el orden simbólico camionero, que giraba en torno al logro individual, la imagen de ser jefe de familia proveedor, el deseo de independencia y éxito como empresario. Estas dimensiones de su realidad son posibles de ver en la formulación del discurso político contra la Unidad Popular. La amenaza de la estatización del transporte involucró el miedo de los dueños de camiones a la proletarización. La construcción histórica de la identidad del camionero lidió una y otra vez con el deseo de abandonar el mundo obrero, en tanto choferes, peonetas o ayudantes de chofer, dueños sólo de su fuerza de trabajo, para asegurarse un lugar entre los profesionales y clases medias. El conocimiento técnico y la propiedad de uno o una flota de camiones eran la garantía de su ascenso social. Todo aquello parecía en riesgo con el avance de algunas políticas de la Unidad Popular. La creación del Área de Propiedad Social, que consistió en la expropiación y creación de empresas administradas por el gobierno y comités obreros, contó con sus propias flotas de camiones. La posibilidad de volver a ser un trabajador, ahora dependiente del Estado y funcionarios militantes de izquierda, era una amenaza intolerable para muchos dueños de camiones.

La implacable respuesta del gobierno a la paralización camionera, se basó en su convicción de que el país estaba en presencia del “plan septiembre” pero en octubre. La orden de detención a los dirigentes de la CNDC fue ordenada por el Intendente Alfredo Joignant, por infracción a la Ley de Seguridad Interior del Estado, por alterar la distribución de productos básicos para el país²³⁰. Misma suerte corrieron más de 400 detenidos en todo Chile, entre dirigentes, choferes y dueños de camiones que adhirieron a la manifestación. El gobierno instruyó a intendentes y carabineros de todas las regiones para detener a los integrantes del movimiento. El ministro del interior Jaime Suárez anunció que se decretó como zonas

²²⁹ Casals, *Contrarrevolución*, 66; Campero, *Los gremios*, 71.

²³⁰ “Detenidos dirigentes de dueños de camiones”, *El Mercurio*, miércoles 11 de octubre de 1972, 23.

de emergencia, la provincia de Curicó y Talca –las que aumentaron a 17 conforme creció el conflicto-, lo que significó que el ejército asumió las tareas de seguridad junto a la policía. El gobierno además anunció la requisición de camiones, la cancelación de los acuerdos referidos a entrega de camiones y repuestos para los involucrados en la paralización. En un comunicado público emitido por el Ministerio del Interior, junto con la requisición de camiones, el ministerio solicitó a las autoridades provinciales se encarguen de convocar a los choferes para que se empadronen en los respectivos recintos públicos y así enfrentar el “movimiento sedicioso de los propietarios de camiones”. De este modo, los camiones requisados eran entregados a los choferes empadronados²³¹.

El gobierno esperó estrangular el movimiento con el descabezamiento de la CNDC, pero ocurrió todo lo contrario. Miles de camioneros de todas las regiones del país se unieron a la paralización. Cortaron carreteras y crearon campamentos donde concentraron la maquinaria, allí pasaron día y noche en guardia, para evitar la requisición de las máquinas o el ataque de grupos contrarios al paro. Unos 5 mil camioneros se unieron al movimiento en los primeros días, cifra que aumentó conforme el conflicto continuó. A fines de octubre fueron unos 26.048 camiones y 28.745 choferes que dejaron de trabajar²³². Vilarín y compañía, quienes estuvieron muy poco tiempo en la cárcel se transformaron en verdaderas celebridades. Diversas organizaciones se sumaron en solidaridad con los transportistas. La Confederación del Comercio Detallista y Pequeña Industria, la Federación de Sindicatos de Choferes de Taxis, la Confederación de la Producción y el Comercio, la Confederación Nacional Única de la Pequeña Industria y Artesanado, colegios profesionales, partidos de oposición, frentes femeninos, estudiantiles, agricultores, entre otras organizaciones especialmente aquellas representativas de las clases medias críticas al gobierno²³³. Tras esta movilización los sectores en cuestión organizaron el Comando Nacional de Defensa Gremial y sintetizaron sus exigencias en lo que llamaron el “Pliego de Chile”, el que desbordó las demandas gremiales²³⁴.

La paralización recibió apoyo logístico, recursos materiales, humanos y económicos de parte de los enemigos de la Unidad Popular. Como hemos visto, la economía del pequeño

²³¹ “Total el paro de camiones”, *El Mercurio*, Santiago de Chile, jueves 12 de octubre de 1972, primera página y 12.

²³² Elisabeth Subercaseaux, “Los protagonistas del paro de octubre”, APSI, N°154, Año 9, del 15 al 28 de octubre de 1984, 21

²³³ “Paro del comercio e industria”, *El Mercurio*, Santiago de Chile, viernes 13 de octubre de 1972, primera página.

²³⁴ Guillermo Campero, “La relación entre el gobierno y los grupos de presión: el proceso de la acción de bloques a la acción segmentada”, *Revista de Ciencia Política* vol. XXIII (2003): 163.

camionero estaba en crisis por la escasez de repuestos, neumáticos y chassis. Era imposible que un camionero dueño de un solo camión y con una familia por alimentar, fuera capaz de paralizar por casi un mes. La investigación de la comisión Church en EEUU y el propio Orlando Sáenz reconocieron la existencia de flujos de dinero desde fuentes externas hacia el gremio camionero. Según el Informe Church los camioneros fueron apoyados económicamente por las organizaciones privadas apoyadas por la CIA. Unos 2.800 dólares fueron entregados a los huelguistas, supuestamente contra la voluntad de la CIA, la que reprendió a quienes entregaron los fondos²³⁵. Orlando Sáenz confesó que recibía dinero en dólares en cinco cuentas distribuidas entre Europa, EEUU y América Latina. Estas cuentas eran “bipersonales”, Sáenz era el factor común en las cinco. Para los camioneros, Sáenz entregaba el dinero directamente a León Vilarín. Respecto del origen de esos fondos el dirigente declaró: “¿plata de la CIA? ¿plata de la ITT o de otras empresas transnacionales? Ése no era nuestro problema”²³⁶. Durante el paro de octubre, existieron varias denuncias sobre el sospechoso financiamiento de los camioneros. El caso más polémico fue la denuncia hecha por un anónimo camionero, que encapuchado declaró por televisión que cada transportista recibía 5.000 Escudos por día para mantener la paralización. Los líderes de la confederación camionera estallaron en cólera y publicaron en *El Camionero* que la paralización se sostuvo mediante aportes voluntarios:

(...) A pie, solitarias personas o nutridos grupos, venidos de poblaciones marginales, de centros de madres, de juntas de vecinos, la gran mayoría modestamente vestidos –hombres, mujeres o jóvenes-, llegaban hasta la Confederación y entregaban calladamente su aporte, o lo hacían constar con orgullo desafiante: dos kilos de azúcar; o media docena de huevos; o un paquete de té. Llegaba una niñita con un tarro de conserva. Una anciana dejaba un paquete de porotos. Una linda lola, ruborizada por los aplausos, entregaba fideos y aceite. Madres con guaguas en los brazos, portaban un kilo de leche o un par de tarros de la condensada. Personas que no daban su nombre entregaban dinero: Un billete de cincuenta, de cien, de quinientos escudos. A veces un cheque. Asentamientos campesinos enviaron sus vehículos con aves faenadas, con papas, con alcachofas, con cebollas, con zapallos, con pepinos. Así se mantuvo la “olla común” en la sede de la Confederación y con esta ayuda fueron socorridos los Sindicatos de la provincia de Santiago, que totalizan cuarenta²³⁷.

²³⁵ Church *et al.*, *Covert*,

²³⁶ Verdugo, *Allende*, 113.

²³⁷ “Olla común”, y no los millones del ‘encapuchado’, mantuvo la firmeza, decisión y moral de nuestro gremio, durante 27 días, en Santiago y todo el país”, *El Camionero*, Año II, N°19, Noviembre 1972, 60.

A pesar de las acusaciones cruzadas, el financiamiento correspondió a un recurso más para mantener la movilización y no explica por sí mismo la motivación ni el origen de la misma.

Tanto el gremio del rodado como los medios de oposición dibujaron una figura diametralmente opuesta entre camioneros y adherentes al gobierno. Un ejemplo es la nota sobre el “Increíble caso del camión perdido” dónde un voluntario del Ministerio de Economía, que ayudó con la requisición de camiones durante el paro de octubre, se quedó con un camión de un asociado a la CNDC. Este hombre, tildado como “hombre nuevo” es descrito como un holgazán, que vive en una mediagua, inexperto e incapaz. La nota, en tono sarcástico dice que quienes recibieron camiones por las requisiciones no eran más que “aprendices de choferes, inexpertos e incapaces, la mayoría productos del lumpen generado en barrios marginales, destruyeron y dañaron máquinas, primero por ignorancia y luego por el despecho”. En contrapartida se muestra al afectado como un hombre modesto cuyo único medio de trabajo era aquel camión. Pero más interesante es el contraste que se hace con la figura del propio León Vilarín, quien en este relato aparece como un líder, audaz, competente, quien dirigió la acción de recuperación del camión, en un acto representado como un rescate heroico²³⁸. Lo anterior se suma a otras publicaciones del gremio que culpa a los “hombres nuevos” por la baja producción en la Industria de Neumáticos (INSA). También los medios de oposición hicieron su parte, los que describieron con sarcasmo a los adherentes y militantes de la UP como “hombres nuevos” cuyo prontuario era el de “Matones, alcohólicos, homosexuales, contrabandistas y asesinos²³⁹”.

El gobierno de la Unidad Popular y sus simpatizantes calificaron inmediatamente la paralización camionera como un movimiento político, que intentó crear un conflicto artificial para crear el escenario propicio para un golpe de Estado²⁴⁰. Tal visión se justificó por la serie de antecedentes que el gobierno manejaba. Los esfuerzos de la oposición para atacar por todos los medios al gobierno, sumado al destape de las operaciones entre la ITT y la CIA, fueron motivo suficiente para calificar la paralización de octubre como un acto sedicioso. Los órganos de prensa simpatizantes con la Unidad Popular, retrataron a León

²³⁸ “El increíble caso del “camión perdido”, *El Camionero*, Año II, N°21, enero-febrero 1973, 6.

²³⁹ “Prontuario del hombre nuevo”, *Sepa*, Eº 12, semana del 1º al 7 de agosto de 1972, portada.

²⁴⁰ “Muchos nombres para un solo plan”, *Chile Hoy*, Año I, N°20, semana del 27 de octubre al 2 de noviembre de 1972, 16.

Vilarín como el “Jimmy Hoffa chileno”²⁴¹. Un líder mafioso, al servicio del fascismo y la CIA que mediante el “matonaje” controlaba a los asociados del gremio. La revista *Punto Final* en su artículo *El sórdido mundo del fascismo* indicó:

(...) Los dueños de camiones están organizados en base al modelo de la mafia del transporte de los Estados Unidos. Jimmy Hoffa, el gangster-camionero norteamericano, es el prototipo que imitan Vilarín y otros “capos” del negocio del transporte en Chile. El matonaje, los métodos coercitivos para recaudar cuotas, el reparto de territorios asignados a caudillos locales, el cobro de “protección”, son prácticas habituales que los propietarios de flotas de camiones imponen a los pequeños empresarios de esa actividad. El organismo que preside Vilarín está en relación con organizaciones similares de Estados Unidos y América Latina. No existen pruebas que lo demuestren, pero hay la sospecha fundada que la CIA aprovecha esas vinculaciones internacionales de los dueños de camiones para sus actividades contra el gobierno chileno²⁴².

La editorial estatal Quimantú en su publicación *El fascismo ayer y hoy*, acusó a Vilarín y el movimiento gremial de promover el fascismo, por oponerse a los cambios de la estructura chilena²⁴³. Una imagen similar reprodujo la publicación de la misma editorial, *Los gremios patronales*, en la que los transportistas aparecen nuevamente como pretexto para la ofensiva de la derecha contra Allende²⁴⁴.

Otra cuestión que surgió en la lucha política entre los simpatizantes del gobierno y los adherentes a la paralización gremial fue la disputa sobre las nociones de género. Abundaron los llamados de la CNDC para que sus socios y otros sectores respondan “con actitud viril” y “hombría” al apoyo de la paralización²⁴⁵. Organizaciones de mujeres del comité de damas declaraban su apoyo a la paralización como defensa del hogar ante la prisión del jefe familiar²⁴⁶. El género se presentó como un ejemplo de que el movimiento no era político. La hombría, la virilidad, la valentía y la mujer preocupada por la familia aparentaron ser una suerte de garantía que reafirmó la apoliticidad del movimiento y por

²⁴¹ Jimmy Hoffa fue el líder gremial de los transportistas de carga terrestre en EEUU o “Teamsters” como se conocían en inglés. Fue reconocido por el enorme poder de su gremio y sus vínculos con la mafia. Hoffa desapareció en 1975, hasta el día de hoy se desconoce su paradero.

²⁴² “El sórdido mundo del fascismo”, *Punto Final*, suplemento de la edición N°169, martes 24 de octubre de 1972, 2.

²⁴³ “Gremialismo”, *Fascismo ayer y hoy*, Documento especial, Empresa Editora Nacional Quimantú, septiembre 1972, 83.

²⁴⁴ “Los gremios de pequeños propietarios”, *Los gremios patronales*, Documentos especiales, Empresa Editora Nacional Quimantú, Noviembre de 1972, 125.

²⁴⁵ “A los transportistas del país (N°4)”, *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, 23.

²⁴⁶ “Adhesión Femenina al conflicto de camioneros”, *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, 68.

cierto su masividad. Cuestión similar observó Margaret Power en el caso de las mujeres y el Poder Femenino²⁴⁷.

El MOPARE y los camioneros simpatizantes con la Unidad Popular

Dentro del mundo camionero no todos estuvieron de acuerdo con la paralización de octubre. Algunos pequeños camioneros y aquellos identificados como “trabajadores del volante”, choferes que no eran propietarios de alguna máquina, adhirieron al gobierno y quebraron con Vilarín. En el sur austral, dónde comenzó la crisis, organizaciones de choferes profesionales vieron con buenos ojos la creación de la empresa estatal de transporte, la Federación de Transporte Terrestre de Aysén tuvo que esforzarse en convencer a sus colegas para que adhieran a la paralización²⁴⁸. Para enfrentar la crisis, el gobierno convocó a choferes que contribuyan con labores de transporte. De acuerdo con *Chile Hoy*, unos 8 mil voluntarios se presentaron en el Ministerio de Economía. En los pasillos del ministerio, una larga fila de choferes voluntarios esperaba su turno para recibir un camión requisado. Una periodista preguntó a un chofer su opinión respecto al paro del transporte:

A nosotros siempre nos han explotado los patrones, nos hacen trabajar las 24 horas del día, como burros, y nuestros sueldos son miserables. Los dueños de camiones y los apatronados que los siguen han realizado atentados criminales contra compañeros nuestros (...) En Angostura detuvieron un camión que viajaba hacia Puerto Montt llevando suero y medicamentos y eso no es nada, a un compañero que maneja el camión de “Clarín” le tajearon la cara, golpearon a los acompañantes, más encima quemaron los diarios; todo esto fue en Talagante²⁴⁹.

Otro caso fue el de la Confederación Profesional de Choferes de Camiones. En el periódico del Partido Comunista *El Siglo*, la confederación declaró rechazar el paro político de “los empresarios”, porque representaba intereses contradictorios con los suyos y que solo buscaba obstaculizar la acción de gobierno. Por cadena radial su presidente César Phillipi, pidió al gobierno requisar los camiones adheridos a la paralización para que los choferes los coloquen en servicio²⁵⁰. Sin embargo, según *El Camionero*, la asamblea del sindicato de choferes decidió censurar a su mesa directiva por haber firmado un compromiso con el

²⁴⁷ Power, *La mujer*, 274.

²⁴⁸ “Paro nacional de transportistas”, *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, 83.

²⁴⁹ Faride Zera, “El pueblo exige mano dura”, *Chile Hoy*, Año I, N°19, semana del 20 al 26 de octubre de 1972, 5.

²⁵⁰ Camilo Taufic, “La huelga-chantaje del transporte”, *Chile Hoy*, N°19, semana del 20 al 26 de octubre de 1972, 7.

ministro de economía, sin preguntar a sus bases. La asamblea rechazó la requisición de camiones y se unió a la huelga²⁵¹.

Las diferencias entre camioneros se replicaron en varias provincias. En Valdivia, 15 dueños de camiones se inscribieron en la Intendencia para poner sus máquinas a disposición de la autoridad. Tanto el Intendente como el alcalde, ambos militantes socialistas agradecieron el gesto y señalaron que otros 30 camioneros se unirían en apoyo al gobierno, ya que estos no se sentían representados por un gremio que cobijaba “grandes empresarios”. No obstante, el Sindicato Profesional de Dueños de Camiones de la Provincia de Valdivia negó la existencia de grandes empresarios en el sindicato, argumentó además que su movilización contaba con la adhesión de empleados, obreros, estudiantes, dueñas de casa, agricultores, comerciantes y políticos²⁵². Camioneros de la comuna de Las Barrancas declararon salirse de la confederación. Llamaron a formar una nueva federación que agrupe a los trabajadores del rodado, porque según estos la confederación responde a causas políticas. Agregaron que se bajaron del paro: “por considerarlo un paro politiquero, contrario a los intereses de los camioneros de modestos recursos, que ellos estiman están sirviendo de pedestal a los grandes magnates del transporte²⁵³”.

La máxima expresión de la diversidad de posiciones entre los camioneros fue la creación del Movimiento Patriótico por la Recuperación Gremial (MOPARE). Este fue un organismo constituido por transportistas en connivencia con el gobierno. En su acta de fundación con fecha 20 de octubre de 1972, se definieron como una organización pluralista, autónoma y gremial, creada por la “evidente contradicción de intereses” entre los trabajadores de este rubro. El gobierno y MOPARE suscribieron convenios de fletes, aprovisionamiento de repuestos y entrega de camiones Fiat. La organización ofreció servicio de transporte a las empresas estatizadas y permitió que el colapso de la economía no sea total. Durante octubre consiguió una adhesión de 2.000 dueños de camiones y 23 sindicatos. La directiva del MOPARE llamó a los camioneros del país para que se inscriban en cualquier organismo del Estado (Intendencias, Gobernaciones, CORFO), en cualquier oficina de la Central Única de Trabajadores (CUT) o bien en las empresas del área social. La directiva instruyó a los integrantes del MOPARE para que conformen organismos de base en cada comuna,

²⁵¹ “Choferes no manejarán camiones”, *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, 46.

²⁵² *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, “Inscripción de transportistas”, pág. 144; *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, “En nuestro sindicato no se cobijan grandes empresarios”, pág. 147.

²⁵³ “La confederación de dueños de camiones empieza a desintegrarse”, *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, 114.

empresa o fábrica. El gobierno se comprometió con protección policial para los fletes. Junto con ello, ofreció una primera flota de 50 camiones Fiat y 1.000 camiones armados en Casablanca, cuya entrega se realizaría entre octubre de 1972 y abril de 1973. El acta de acuerdo del gobierno con MOPARE fue firmada por el ministro de economía Carlos Matus, la ministra del trabajo Mireya Baltra y el presidente de la CUT, Víctor Valenzuela. El gobierno intentó cancelar la personalidad jurídica de la CNDC para que MOPARE se transforme en el nuevo gran gremio del rodado. Sin embargo, al finalizar el paro camionero, el gobierno dejó sin efecto esta medida. A principios de 1973, el gobierno intentó otorgar personalidad jurídica a una nueva Confederación Nacional de Dueños de Camiones, posiblemente en beneficio de MOPARE, no obstante la solicitud fue rechazada por Contraloría²⁵⁴. A pesar de ello, MOPARE funcionó hasta el fin del gobierno de Allende. Tuvo relativo éxito, consiguió crecer con adherentes en el transcurso de los meses siguientes y permitió enfrentar en mejor forma el paro del transporte terrestre promovido por la CNDC en julio de 1973.

Hacia el derrocamiento del gobierno

A fines de octubre de 1972, las fuerzas en pugna, que a esa altura eran el conjunto de la oposición y el gobierno, no fueron capaces de triunfar una sobre la otra. Para Joan Garcés, los sectores medios tuvieron un papel relevante pero no resolutivo en el conflicto. La capacidad del gobierno para mantenerse en pie, reveló que estos sectores no eran los que definirían el desenlace del drama chileno. La última palabra la tendría el ejército²⁵⁵. Esta situación de empate contribuyó al fin del paro de la CNDC, pero no al malestar y el antagonismo con el gobierno. En palabras del gremio el paro estaba “suspendido”. El conflicto se mantuvo abierto durante los meses siguientes. El crecimiento del MOPARE y de flotas de camiones dentro del Área Social, además de “represalias” contra los camioneros que paralizaron fue una constante. Las represalias fueron aplicadas por los dos bandos. Quienes adhirieron al paro fueron posteriormente despedidos de empresas estatales, para ser reemplazados por miembros del MOPARE. Por otro lado, aquellos camioneros que no adhirieron al paro, recibieron cuotas menores o nulas de neumáticos por parte de la CNDC. En enero de 1973, el ministro de economía Orlando Millas denunció que la confederación no entregaba cuotas equitativas a sus adherentes y planteó entregar

²⁵⁴“Gobierno ampara a nuevo organismo de los camioneros”, *El Camionero*, Año II, N°18, Octubre 1972, 158.

²⁵⁵ Garcés, *El Estado*, 186.

neumáticos directamente a los dueños de camiones sin intermediación del gremio²⁵⁶. El 27 de mayo de 1973, tuvo lugar un consultivo nacional de la CNDC en Santiago, donde definieron un ultimátum con fecha 30 de junio. Nuevamente las demandas consistieron en 2.300 camiones Fiat y 400 camiones Pegaso, aplicación reajustes tarifarios, el cumplimiento del memorándum de septiembre y el fin del sectarismo de los funcionarios del Estado, entre otras²⁵⁷.

La amenaza a la estatización del transporte y la proletarización del rubro creció entre los camioneros adherentes a la CNDC. Para ellos, los acuerdos incumplidos por parte del general Prats y el anuncio de una masiva importación de camiones para el Área de Propiedad Social²⁵⁸ prefiguraron la posición adherente al derrocamiento del gobierno. Ya no se trataba de defender el área privada en convivencia con el área social, ni tener las cantidades acordadas de neumáticos, repuestos o chassis, sino el derrocamiento del gobierno como única forma de detener la aparente amenaza a su trabajo y orden de vida. Esta posición fue alimentada también por el escenario político de creciente conflicto. La incapacidad de la oposición de tener la mayoría para acusar constitucionalmente a Allende, tras las elecciones parlamentarias de marzo de 1973, reafirmó la opción del golpe militar, entre los enemigos de Allende. Por su parte, el gobierno no cesó en acusar la existencia de "elementos recalcitrantes" que utilizaban el gremio camionero con fines sediciosos, en palabras del ministro de obras públicas y transportes, Humberto Martones²⁵⁹. Para entonces, León Vilarín era además líder del Comando Nacional de Defensa Gremial. Se encontraba en coordinación con otros dirigentes gremiales quienes desde el movimiento multigremial habían sofisticado una estructura organizativa nacional para combatir al gobierno desde varios flancos.

El 29 de junio de 1973, una serie de tanques se movilizaron por la ciudad de Santiago y rodearon el palacio de gobierno. El general Roberto Souper, a la cabeza del regimiento blindado N°2, lideró un intento de golpe de Estado. La sublevación fue sofocada el mismo

²⁵⁶ "Millas distorsiona sistema de entrega de Neumáticos a nuestro Gremio", *El Camionero*, Año II, N°21, Enero-febrero 1973, 14.

²⁵⁷ "En forma pública nuestra confederación debió informar al Ministro Martones de los acuerdos del consultivo del 27 de mayo", *El Camionero*, Año II, N°23, Junio-Julio-Agosto 1973, 6.

²⁵⁸ El Ministro de Obras Públicas y Transportes Humberto Martones Morales declaró: Compra de 1.000 camiones pesados a la URSS para el área social, adquisición de 4.000 camiones livianos a la Argentina, 500 camiones Pegaso que están incorporándose al área social, entre otros. "Acuerdos incumplidos e incremento masivo de medios de transporte para Área Social desalienta a los dueños de camiones", *El Camionero*, Año II, N°23, Junio-Julio-Agosto 1973, 8.

²⁵⁹ "La manifiesta inconsecuencia de esta nota del Ministro Martones agravó y precipitó los hechos que el país conoce", *El Camionero*, Año II, N°23, Junio-Julio-Agosto 1973, 16.

día por fuerzas leales al general Prats. Estando aún fresco el llamado “tanquetazo”, el 26 de julio de 1973, tuvo lugar una nueva paralización del transporte terrestre, organizada por la CNDC y la Confederación de Transporte Terrestre. En una posición antagónica afín al derrocamiento del gobierno.

No obstante, el gobierno estaba mejor preparado para enfrentar esta paralización. El ministro de obras públicas y transportes declaró que estaban esperando esta nueva paralización. Para enfrentarla conformaron un “Comando Operativo de Transporte”, para mantener el abastecimiento y las requisiciones. MOPARE se dio a la tarea de colaborar activamente en el mantenimiento del abastecimiento. Jaime Faivovich asumió como subsecretario de transportes e interventor, quien tomó una posición más dura contra los camioneros de Vilarín. Se designaron interventores militares subordinados a Faivovich.

En este punto, era claro para la oposición que la única forma de derrocar el gobierno era con una intervención militar. Durante la paralización Vilarín interpeló en varias ocasiones al ejército. El 14 de agosto de 1973, junto con criticar a Allende por crear el “terror y el caos” en el país, declaró que los ministros uniformados eran la única esperanza de Chile. Instó a que las fuerzas armadas no comprometan su prestigio con funcionarios “insanos”, en un claro llamado a que estas rompan con el gobierno²⁶⁰. Estas provocaciones se reiteraron, porque hasta entonces varios funcionarios de ejército continuaron su rol de interventores y se dedicaron a requisar los camiones paralizados. El 16 de agosto, el coronel Aquiles López, Interventor de la Provincia de Santiago exigió que en 24 horas los camioneros reanuden su labor. Estos respondieron pidiendo que las fuerzas armadas “no pueden acatar disposiciones que son abiertamente ilegales²⁶¹”. La renuncia del general designado para el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, César Ruiz, fue leída por el gremio como un apoyo al paro e instaron que el resto de generales designados siga su ejemplo²⁶².

Las negociaciones en este punto eran un diálogo de sordos. La Confederación de Transporte Terrestre mantuvo conversaciones con el interventor, general Raúl Contreras Fisher, el diálogo definió un esbozo de acuerdo. No obstante, el gobierno desconoció aquellas conversaciones. El Comando Operativo de Transporte declaró que Contreras sólo era un asesor y no contaba con potestad para negociar. Aquella respuesta fue denunciada

²⁶⁰ “Respuesta pública de León Vilarín Marín al Presidente la República”, *El Camionero*, Año II, N°23, Junio-Julio-Agosto 1973, 38.

²⁶¹ “Camioneros no aceptan ultimátum”, *El Camionero*, Año II, N°23, Junio-Julio-Agosto 1973, 41

²⁶² “Renuncia el General Ruiz designado el General Magliochetti”, *El Camionero*, Año II, N°23, Junio-Julio-Agosto 1973, 42.

por el gremio como un nuevo atropello del gobierno hacia el ejército. El 30 de agosto el presidente Allende y el Comité Operativo de Transporte, daban por resuelto el conflicto de forma unilateral²⁶³. El Decreto de Interior N° 1085 del 13 de agosto publicado en el Diario Oficial ordenó la reanudación de faenas en los sindicatos de transporte y carga. En esta movilización, nuevamente el gobierno acusó que grandes empresas del transporte estaban tras la movilización. Contraloría ordenó que las empresas de transporte vuelvan al trabajo. Vilarín se negó, bajo el argumento de que la mayoría de los asociados de la CNDC no eran empresas, sino simplemente dueños de su propio camión. Denunció además que muchos interventores habían requisado camiones que solo eran propiedad de un camionero y no una empresa²⁶⁴.

La documentación desclasificada de la CIA develó que existió un grado de coordinación entre los militares golpistas y León Vilarín en esta fase del conflicto. Un grupo de oficiales conspiradores, autodenominado “el Comité de los 15”, esperaron que el paro camionero se posponga para que estos puedan terminar de afinar su “plan de contrainsurgencia”, base para el golpe de Estado. El Almirante Patricio Carvajal intentó persuadir a Vilarín para que posergue la paralización una vez terminado el plan de contrainsurgencia²⁶⁵. De acuerdo con la CIA –que monitoreaba atentamente la crisis-, esta segunda paralización camionera contó con financiamiento de una “fuente no especificada”. Para la central de inteligencia, este nuevo paro camionero: “podría acelerar en gran medida la desintegración económica y frustrar los planes del gobierno para obtener un control más completo de la economía”²⁶⁶.

Entre los camioneros que adhirieron a la paralización, la experiencia del paro anterior junto a la capacidad organizativa de cada sindicato, en apoyo de organizaciones vecinales o la propia familia, contribuyó al mantenimiento de campamentos en varias ciudades del país. Un ejemplo de ello fue el campamento en el parque de Puente Alto. Con 2.000 vehículos pertenecientes a 8 sindicatos. Este contó con un comité de vigilancia, ollas comunes organizadas por las esposas de los transportistas y el apoyo de vecinos de la zona. Eran alrededor de 4.000 personas, transportistas de Puente Alto, Pirque, empresas como la Papelera y Soprole, además de algunos vehículos de locomoción colectiva. Los camioneros

²⁶³ “Declaración pública de la confederación del transporte”, *El Camionero*, Año II, N°24, Septiembre-octubre-noviembre 1973,17.

²⁶⁴ “Al Sr. Contralor General de la República”, *El Camionero*, Año II, N°23, Junio-Julio-Agosto 1973, 50.

²⁶⁵ 338. Central Intelligence Agency Information Report, Washington, July 25, 1973, Department of State, Virtual Reading Room, Document Collections, CIA Chile Declassification Project. Secret, disponible en <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1969-76v21/d338>

²⁶⁶ 339. Editorial Note, Foreign Relations of the United States, 1969–1976, Volume XXI, Chile, 1969–1973, disponible en <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1969-76v21/d339>

pasaban día y noche en el campamento y se turnaban para hacer guardia, uno de ellos declaró:

El gremio tiene una capacidad de resistencia superior a lo que el gobierno se imagina –declaró el dirigente Luis Meneses, del Sindicato Camionero Soprole;- y ha sido la falta de repuestos la que nos ha endurecido. Es difícil que de aquí nos vayan a sacar por cansancio. Para nosotros ha llegado a ser pan de cada día el quedar “botados”, sin poder trabajar nuestras máquinas por un mes o dos por la carencia de material²⁶⁷.

Otra característica de esta segunda paralización fue la creciente violencia. Los camioneros impedían por varios medios que los funcionarios de gobierno requisen sus camiones. Para ello, cortaban las rutas y se enfrentaban directamente con la policía. Fue así que dos transportistas perdieron la vida. El primero en el campamento de Leyda cerca de San Antonio y el segundo cerca de Parral. Al día siguiente de la muerte del transportista en Leyda, el consejo provincial de dueños de camiones de Valparaíso, llamó públicamente a los comandantes en jefe de las fuerzas armadas para que exijan la renuncia al presidente Allende. La interpelación al ejército se mantuvo en los días siguientes. El 10 de septiembre de 1973, el salón de honor de la Casa Central de la Universidad de Chile, estaba repleto de opositores al gobierno. Estos vitoreaban a viva voz “¡crear, crear, poder militar!”, en un claro sarcasmo a la consigna de la izquierda “¡crear, crear poder popular!”. Allí, León Vilarín en su calidad de líder del Comando Multigremial de Santiago, sentenció: “Los camioneros de Chile ya no luchamos por el chassis, por el neumático, por el repuesto o la tarifa. Eso quedó atrás en el reiterado incumplimiento de las promesas del gobierno, si es que todavía hay un saldo de gobierno en Chile²⁶⁸” en un llamado directo a que las fuerzas armadas perpetren el golpe de Estado. Al día siguiente la democracia terminó violentamente en Chile.

La insurrección camionera contra el gobierno de la Unidad Popular moldeó la visión que los diversos actores del drama político chileno tenían sobre estos. Para los socios de la CNDC, el golpe de Estado ejecutado por los generales Augusto Pinochet, Gustavo Leigh, el almirante José Toribio Merino y el director de Carabineros César Mendoza, fue la respuesta natural del clamor popular contra las supuestas pretensiones totalitarias de la Unidad Popular. Los camioneros se vieron así mismos como parte constitutiva del nuevo régimen que se inició el 11 de septiembre de 1973. Las paralizaciones de octubre de 1972 y julio de 1973, quedaron en la memoria de sus protagonistas como una lucha heroica por la

²⁶⁷ “Puente Alto...¡del uno!”, *El Camionero*, Año II, N°23, Junio-Julio-Agosto 1973, 27.

²⁶⁸ María Olivia Mönckeberg, “Golpe en la cátedra”, *Anales de la Universidad de Chile*, (2013): 59.

“libertad”. Para las nuevas autoridades militares, el gremio del rodado fue un aliado inmediato. Mientras que para la depuesta Unidad Popular y el conjunto de las fuerzas de izquierda, los camioneros quedaron por siempre en la infamia, al ser cómplices en la destrucción de la democracia.

El golpe de Estado aplicó una brutal y sistemática represión contra los militantes de la Unidad Popular, partidos de izquierda, obreros, campesinos, indígenas, pobladores, intelectuales, artistas y profesionales simpatizantes con el proyecto allendista. La desarticulación de las organizaciones de izquierda insertas en el mundo obrero estuvo en sintonía con la visión, que transportistas y otros gremios, tuvieron sobre el mundo del trabajo. Para estos, los verdaderos trabajadores eran aquellos que no militaban en organizaciones políticas marxistas. Los “hombres nuevos” carecían de las competencias técnicas y profesionales para desempeñarse en la economía y estaban movidos supuestamente por intereses ajenos a Chile. Como veremos en los siguientes capítulos, esta idea fue reiterada por León Vilarín, quien intentó mostrarse como el auténtico representante de los “hombres de trabajo”, en una dictadura militar que neutralizó todas las organizaciones sindicales y representativas de los trabajadores. Vilarín quedó con el camino libre para sus maquinaciones.

Capítulo VI

Los camioneros y la dictadura militar. Una colaboración entusiasta

Con la frase “fuego purificador”, la revista *El Camionero* celebró el bombardeo al palacio de La Moneda y el fin de la vía chilena al socialismo²⁶⁹. El golpe de Estado fue visto como una victoria propia por aquellos transportistas que se movilizaron los años anteriores. No obstante, el apoyo camionero a la dictadura del General Augusto Pinochet pasó por algunas fases conforme avanzó la implementación de políticas para el transporte y la transformación del sistema económico en Chile. En este capítulo nos centraremos en la mutua colaboración que tuvieron los camioneros y el régimen militar entre 1973 y 1975. Los camioneros recibieron con entusiasmo el arribo de los militares al Estado, se entregaron de lleno a las tareas para el restablecimiento de las cadenas de suministros y transportes, operaron como una columna más del ejército en la llamada “reconstrucción nacional”. Pero esta aparente subordinación se basó en la idea de que los camioneros vieron a la Junta Militar como resultado de la movilización contra la Unidad Popular, para León Vilarín, el ejército estaba en deuda con los transportistas. El régimen liderado por Pinochet estableció canales directos de comunicación con la dirigencia de la confederación camionera, desarticuló el MOPARE y aplicó una política de transportes basada en la centralización y racionalización a nivel de administración estatal y una paulatina apertura al mercado internacional de camiones. El Estado mantuvo una política nacional para la industria de camiones lo que coincidió con la visión de los camioneros, quienes deseaban el fomento de la industria chilena y la participación en instancias del Estado para la definición de tales políticas. Esta fase de colaboración con características corporativas ocurrió entre 1973 y 1975, la que llegó a su fin con la adhesión de la Junta Militar a las políticas de carácter neoliberal y el consecuente distanciamiento entre organizaciones gremiales y gobierno²⁷⁰.

²⁶⁹ “Fuego purificador”, *El Camionero*, Año III, N°24, Septiembre – Octubre - Noviembre 1973, 33.

²⁷⁰ Véase la noción de corporativismo planteada en Guillermo O’Donell, *Acerca del corporativismo y la cuestión del Estado* (Buenos Aires, Argentina: Cedes, 1975), 5, disponible en <http://repositorio.cedes.org/handle/123456789/3292>

La “jornada larga” tras el golpe de Estado

Tras el golpe de Estado del 11 de septiembre de 1973, León Vilarín ordenó a todos los miembros del gremio volver inmediatamente al trabajo y ponerse a disposición de las nuevas autoridades militares. Los transportistas se abocaron a la tarea de trasladar combustible hacia las ciudades, industrias y áreas de servicios con el fin de normalizar las actividades básicas de la economía. Un par de días después del golpe de Estado, el aprovisionamiento de combustible era prácticamente total en la ciudad de Santiago. En la medida que el abastecimiento de combustible se normalizó en el resto de ciudades del país, el transporte público, el aprovisionamiento de alimentos y otros productos se reestableció paulatinamente. Del mismo modo, la distribución de algunos repuestos por parte del ejército, permitió que se integraran al trabajo varios camiones que llevaban meses fuera de servicio. Entre los camioneros, los días posteriores al 11 de septiembre fueron conocidos como la “jornada larga”, pues se dedicaron al trabajo sin remuneración por jornadas extensas: “Estamos trabajando a full time. Nosotros estamos acostumbrados a trabajar día y noche y esta vez lo hacemos con mayor interés, ya que sabemos que el paso dado es trascendental y debemos cooperar con nuestro trabajo”²⁷¹.

Tras propinar el golpe de Estado, la Junta Militar se reunió periódicamente en sesiones secretas. Allí tomó las principales resoluciones militares, políticas y económicas para aplicar en el país. El 19 de septiembre, la Junta recibió en una de sus sesiones a León Vilarín. El dirigente fue en calidad de líder del Comando Nacional de Defensa Gremial. Los jefes militares al saber que la organización gremial estaba a su dispuesta a colaborar, solicitó por intermedio de Vilarín, que proponga dirigentes competentes para que cooperen con cada ministerio, según el rubro correspondiente. La Junta ofreció al comando gremial una oficina en el edificio Diego Portales para mantener una comunicación fluida con las autoridades de gobierno²⁷². Junto con ello, los generales hicieron un especial requerimiento a Vilarín. Como si fueran una columna más del ejército, la Junta y el propio Vilarín acordaron “movilizar” a los dueños de camiones adheridos a la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. El acta de aquella reunión señala que buscaban tenerlos más controlados con esta “movilización”. Además se les facultó para que posean armas con fines defensivos²⁷³. Es

²⁷¹ “Día y noche trabaja el gremio de los camioneros”, *La Tercera de la Hora*, 15 de septiembre de 1973, 7.

²⁷² Como el palacio de gobierno fue destruido con un ataque aéreo, la Junta Militar instaló la sede de gobierno en un edificio cercano, bautizado como Diego Portales.

²⁷³ República de Chile, Junta de Gobierno, “Acta N°5”, secreto, 19 de septiembre de 1973 disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/34545/1/acta5_1973.pdf

de suponer, que aquella instrucción hizo alusión a la “jornada larga” de la que otras fuentes hablan. Nos referimos al transporte inmediato de víveres y combustibles para re establecer el abastecimiento de bienes básicos. El permiso para el uso de armas fue gatillado por el temor de los camioneros a posibles atentados, como los sufridos durante las jornadas de paralización. Pero también fue un gesto político de confianza por parte de las autoridades militares a sus aliados declarados.

La “operación verdad”.

Por iniciativa propia, el Comando de Acción Gremial, organizó entre el 19 de noviembre de 1973 y el 13 de enero de 1974, una gira internacional por Europa y América. La delegación tituló su gira como “operación verdad”. Puesto que buscaron contrarrestar lo que ellos consideraban “insensatas calumnias” de la prensa mundial contra la acción llevada a cabo por los militares. Ciertamente, los delegados justificaron el golpe de Estado. En su visión, el mundo tenía que saber que la acción militar respondió al clamor “democrático” por acabar con el marxismo. La gira fue una de las primeras iniciativas de los partidarios del emergente régimen militar, para contrarrestar la “campaña anti-chilena” en el extranjero. Lo anterior porque el mundo recibió negativamente los acontecimientos ocurridos en Chile. Las críticas contra la nueva Junta Militar por romper con la democracia en Chile, eran calificadas por las autoridades militares como maniobras del marxismo internacional.

La delegación de la “operación verdad” fue presidida por León Vilarín y su esposa, Adriana Benítez Vilarín, en calidad de representante de la “mujer chilena”. También formaron parte de la delegación: Mario Salgado, en representación de la Confederación de Empleados de Comercio, Luis Zanzi, Presidente de la Confederación única de la Pequeña Industria y Artesanado de Chile. El viaje fue financiado por el gremio correspondiente a cada delegado. Cuestión que remarcaron en sus medios de difusión para reafirmar su independencia respecto del gobierno²⁷⁴.

La primera conferencia fuera de Chile tuvo lugar en Bolivia y fue un fracaso. De acuerdo con la delegación, los periodistas bolivianos cuestionaron lo sucedido en Chile a tal punto que la conferencia fue cancelada en medio de acusaciones cruzadas a viva voz. El siguiente destino fue Ecuador. El vínculo ya existente entre los gremios del transporte chileno y ecuatoriano se vio reflejado en el éxito de la visita. Hasta el aeropuerto de Quito llegó el

²⁷⁴ “Gremialismo. De la resistencia al desarrollo”, *Ercilla*, Nº1.991, semana del 26 de septiembre al 2 de octubre de 1973, 42.

presidente de la Confederación del Transporte Pesado del Ecuador, Manuel Altamirano Cobo. El líder gremial ecuatoriano dio la bienvenida a la delegación y los ayudó con la organización de varias conferencias de prensa, charlas radiales y reuniones con gremios locales. Situación similar ocurrió cuando la delegación visitó Colombia. Vilarín realizó varias conferencias de prensa en las principales cadenas de radio y televisión del país.

La “operación verdad” corrió su peor suerte en México. Por orden del presidente Luis Echeverría, fue negada la entrada a toda la delegación. El gobierno mexicano empatizó con la Unidad Popular y sus adherentes a quienes asiló. Para la delegación era un ejemplo claro de la influencia negativa que los exiliados causaron en México contra la imagen del nuevo gobierno y sus partidarios²⁷⁵. En Venezuela, la delegación fue expulsada del país. La delegación se había instalado en el hotel cuando el presidente Rafael Caldera solicitó que esta hiciera abandono del país. La policía registró sus maletas en el hotel y luego los escoltó hacia el aeropuerto²⁷⁶. La “operación verdad” también llegó a los EEUU. Vilarín expuso ante el congreso norteamericano, el cual les dio una “extraordinaria acogida”²⁷⁷.

La delegación trazó su propio itinerario para cada continente. Esta agenda propia causó más de un inconveniente a las autoridades consulares. En varias ocasiones las misiones diplomáticas chilenas en otros países tuvieron que improvisar un programa de actividades para los dirigentes gremiales²⁷⁸. En Alemania, el cónsul de Chile en Frankfurt, recibió una llamada desde Londres, que le informó del arribo de los dirigentes. Inmediatamente organizó una entrevista para el 20 de diciembre, con el diario *Neue Presse*, periódico crítico con el golpe de Estado. El cónsul también organizó una entrevista con la televisión local. En ambos casos apoyó a Vilarín. Para el diplomático la visita fue satisfactoria, pues logró “aclurar la posición de quienes actuaron en forma firme y sostenida en contra del régimen marxista” que gobernó Chile²⁷⁹. En Italia, la mayoría de los medios calificaron de forma negativa lo acontecido en Chile. Los medios de comunicación vinculados a la izquierda advirtieron que Vilarín estaría en el país, incluso solicitaron al gobierno que se negara la

²⁷⁵ “Operación verdad” acordada por los gremios democráticos de Chile lleva al mundo una imagen real de los sucesos de Chile”, *El Camionero*, Año II, N°24, Septiembre-octubre-noviembre 1973, 96.

²⁷⁶ “El error cometido por Caldera es de los que se cometen una vez en la vida”, *El Camionero*, Año III, N° 25, diciembre de 1973, 16.

²⁷⁷ “Operación verdad” en el congreso de los EEUU”, *El Camionero*, Año III, N°26, enero de 1974, 11.

²⁷⁸ Cabe mencionar, que con el golpe de Estado, el cuerpo diplomático de Chile en el exterior sufrió cambios. Aquellos funcionarios adherentes a la Unidad Popular dejaron sus puestos y se mantuvieron aquellos afines al nuevo régimen. Por esta razón, varios cónsules se prestar a colaborar inmediatamente con las autoridades militares y sus adherentes, como es el caso de la mencionada delegación.

²⁷⁹ Consulado General de Chile, “N°711/384, Informa sobre visita Comisión Sindicatos de Propietarios de Camiones, Enrique Melkonian, Consul General al Ministro de Relaciones Exteriores”, Frankfurt, 27 de diciembre de 1973, Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Fondo Alemania.

entrada al dirigente camionero. La situación era tan adversa para los adherentes al régimen, que el Encargado de Negocios de Chile en Roma, convenció a Vilarín que no valía la pena realizar una conferencia para la prensa italiana. Sumado al hecho que la delegación llegó en vísperas de navidad y en un par de días debía partir hacia España. La visita de Vilarín a Italia pasó completamente desapercibida, tanto así, que los medios siguieron advirtiendo del arribo de este, varios días después de su salida del país²⁸⁰.

Atentado en París

La delegación encontró en Francia la mayor cantidad de muestras de repudio. Al conocerse los acontecimientos chilenos, diversas organizaciones, medios de comunicación y políticos, especialmente de izquierda, se manifestaron contra el golpe de Estado. Abundaron las actividades de solidaridad con los militantes de la Unidad Popular además de manifestaciones contra las embajadas chilenas y los representantes del nuevo gobierno. El clima de animadversión llegó a manifestarse con violencia contra la embajada chilena en París. Un grupo de manifestantes se tomó las dependencias, en otra ocasión, una bomba fue colocada, la que no provocó daños, pero sí alteró las relaciones con el gobierno francés ante la falla de seguridad. En medio de este ambiente, el arribo de la delegación liderada por Vilarín fue calificada como inoportuna por el gobierno francés²⁸¹. La misión chilena en Francia advirtió al director de relaciones exteriores en Chile, Juan José Fernández, de los peligros que corría la delegación. Sin embargo, tampoco el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile tenía control sobre la agenda de Vilarín, ni siquiera sabían con exactitud cuándo pisaría Francia. De acuerdo con el director de relaciones exteriores, el ministerio no tenía atribuciones para suspender la visita de Vilarín, pues este era representativo del mundo gremial y no del gobierno. Cuando Vilarín finalmente aterrizó en París, el 14 de diciembre de 1973, Jorge Berguño, diplomático de la embajada chilena, alarmado, envió un telegrama al Ministerio de Relaciones Exteriores en Chile. Manifestó con molestia, que la visita de Vilarín colocaba en peligro a todo el cuerpo diplomático en Francia. La llegada de los líderes gremiales era el pretexto deseado para que se cometan nuevos atentados.

²⁸⁰ Carlos Mardones, Encargado de Negocios al Ministro de Relaciones Exteriores, Embajada de Chile, "Nº784/386", Roma, 28 de diciembre de 1973, Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Fondo Italia.

²⁸¹ "Aerograma, Estrictamente confidencial, RIE Nº126", París, 13 de diciembre de 1973, Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Fondo Francia.

Además de mítines de apoyo y repudio por organizaciones de izquierda y derecha, lo que tenía el potencial de transformarse en un enfrentamiento callejero²⁸².

Vilarín fue recibido en el Aeropuerto Le Bourget por Jorge Berguño y su secretario. Para pasar desapercibido, Vilarín y su grupo se trasladó al centro de París en autobús, escoltado discretamente por los diplomáticos chilenos. Al llegar al Hotel Mont Thabor, descubrieron que la policía francesa tenía un despliegue de seguridad en el lugar. Durante el día siguiente, Vilarín tuvo diversas entrevistas bilaterales con periodistas del Associated Press, France Press y Radio Luxemburgo. Posteriormente, se reunió con Francois Saulnieu, presidente de la Unión Nacional de Transportistas de Carretera en Francia y presidente de la Confederación Europea de Transportistas. En el encuentro, Saulnieu se disculpó por las protestas contra Vilarín. Conversaron largamente sobre temas gremiales y acordaron mantener una comunicación fluida con vista a una futura cooperación entre sus respectivas organizaciones.

La embajada fue informada sobre una manifestación que el Partido Comunista organizó para el lunes en la mañana frente al hotel de la delegación. Por ello, Vilarín planificó su partida para el domingo en la tarde. A pesar de todas las medidas de seguridad y precauciones tomadas, el incidente más grave de la gira ocurrió en la madrugada de ese domingo. Un número indeterminado de individuos, sigilosamente escalaron los techos alrededor del hotel. Tras burlar a la policía, cortaron los teléfonos, el agua y la electricidad. Ingresaron a los pasillos en dirección a la habitación en la que se encontraba León Vilarín y su esposa Adriana Benítez y forzaron la puerta para ingresar. La pareja, advertida por los ruidos, se parapetó tras la puerta, improvisando una barricada con armarios y catres. En algún momento, el dueño del hotel se percató de lo que ocurría y llamó a la policía. Después de varias horas de negociación entre la policía y los manifestantes, los últimos se rindieron y fueron detenidos. Inmediatamente la pareja fue trasladada secretamente a la embajada chilena, bajo la escolta del agregado militar coronel Fernández. Estuvieron bajo protección policial hasta su última hora en Francia²⁸³.

Los agresores, fueron militantes de la Liga Comunista, organización trotskista liderada por Alain Krivine, junto a integrantes del Comando de Apoyo a la Lucha Revolucionaria del Pueblo Chileno. Todos quedaron detenidos tras el incidente. Su osadía era propia de los

²⁸² "Telex 533", de Embajada de Chile en París, 14 de diciembre de 1973 Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Fondo Francia.

²⁸³ "Telex 539", de Embajada Chile en París, 18 de diciembre de 1973, Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Fondo Francia.

movimientos de izquierda que aún tenían fresca en su memoria la lucha callejera del mayo 68. No es claro cuál era el objetivo final del asalto a Vilarín. Berguño especuló que podría haber sido golpearlo y arrojarlo a la calle en señal de repudio. También pudo haber sido un secuestro con o sin exigencia de rescate. Sin embargo, la policía temía lo peor, un atentado contra la vida del dirigente camionero. Hasta entonces, ninguna personalidad chilena había despertado tanta preocupación en la policía del país galo.

Fue de tal grado la repercusión del viaje de Vilarín, que Jorge Berguño envió un extenso oficio al ministro de relaciones exteriores en Santiago de Chile. En el documento evaluó la visita de la delegación a París como positiva. Puesto que Vilarín logró reunirse con periodistas y un líder gremial en pleno fin de semana, mientras que las manifestaciones en su contra fracasaron. No obstante, el gran despliegue policial, los incidentes y potencial peligro de atentados, lo llevaron a manifestar su inquietud por esta clase de iniciativas. Junto con ello, la abrupta visita del líder gremial, generó que sus entrevistas sean improvisadas. Para el diplomático, lo ideal era contar con un programa bien planificado de contactos en el mundo gremial y periodístico. Chile era otro campo de batalla en la guerra fría. Para Berguño, los oponentes al régimen militar respondían a una acción planificada por el comunismo internacional contra el país, por lo que los adherentes a la Junta Militar debían superar la improvisación y responder con un plan de acción que contrarrestara la “campaña anti-chilena”²⁸⁴. El diplomático solicitó al ministerio que los viajes al exterior vinculados a la “reconstrucción nacional” deben estar inscritos en un programa del Ministerio de Relaciones Exteriores. No pueden ser misiones privadas porque “todos los chilenos tienen la obligación de convertirse en soldados de una misma causa”. Deben ser organizados con una consulta previa a la misión diplomática del país donde se realizará el eventual viaje²⁸⁵.

Los camioneros y la “reconstrucción nacional”

La “reconstrucción nacional” fue una campaña ideada por la Junta para inicialmente reunir fondos que permitieran al país superar la crisis económica. Pocos días después del golpe

²⁸⁴ “Oficio RIE Nº2 Confidencial”, París, 3 de enero de 1974, Ref: Visita de León Vilarín. Diversas manifestaciones de izquierda y derecha, de Jorge Berguño, Encargado de Negocias al Ministro de Relaciones Exteriores en Santiago de Chile, Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Fondo Francia.

²⁸⁵ “Oficio RIE Nº2 Confidencial”, París, 3 de enero de 1974, Ref: Visita de León Vilarín. Diversas manifestaciones de izquierda y derecha, de Jorge Berguño, Encargado de Negocias al Ministro de Relaciones Exteriores en Santiago de Chile, Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Fondo Francia.

militar, la Junta denunció que las finanzas del Estado estaban vacías y pidió donaciones voluntarias²⁸⁶. La reconstrucción también se basó en la idea de que el país estaba destruido. Esta era la visión de quienes adhirieron al golpe militar. En su discurso, el gobierno de la Unidad Popular fue una minoría que destruyó las bases del país. La economía, el espíritu de la Constitución y las leyes, la promoción de la lucha de clases y el desconocimiento de los autoproclamados gremios democráticos. Por ello, la tarea que se atribuyeron los gremios fue la “reconstrucción” total del país, es decir, su refundación en sus dimensiones económicas, políticas y sociales. Esta visión distaba mucho de la revolución socialista que la Unidad Popular promovió²⁸⁷. Para el gremio camionero la “reconstrucción nacional” tenía que ser un proceso de carácter corporativo. Cada sector debía contribuir con conocimientos técnicos asociados a su actividad. Para los camioneros se trataba de participar en los organismos del Estado encargados de definir aspectos de la política automotriz y del transporte de carga. Específicamente deseaban la creación y participación en algún tipo de consejo nacional del transporte²⁸⁸. Esta visión corporativa se sostuvo en la crítica hacia la Unidad Popular, bajo el supuesto de que las decisiones técnicas fueron tomadas por funcionarios ajenos al mundo del transporte. También, estaba en sintonía con la visión corporativista que algunos miembros de la Junta Militar tenían, como el general Gustavo Leigh.

En todo el país, distintos gremios del transporte camionero llevaron a cabo muestras de apoyo al nuevo régimen. De forma espontánea y dispersa, los camioneros colaboraron con la llamada “reconstrucción nacional”. En la ciudad de Carahue, los camioneros junto con algunos comerciantes, agricultores y el municipio entregaron al ejército una gran donación. En total fueron 20 toneladas de alimentos, cargadas en dos camiones. El sindicato de dueños de camiones de la ciudad de Nueva Imperial entregó una suma de dinero a las autoridades militares. La fórmula que emplearon fue entregar 200 Escudos por tonelada por camión adherido al sindicato. El fin del dinero era “sacar del estancamiento económico” al país. En Osorno, el sindicato movilizó una caravana de camiones para trasladar repuestos. 44 camiones argentinos cruzaron la frontera con repuestos para automóviles Fiat 125, Fiat 600 y piezas industriales. Los camiones del sindicato de Osorno esperaron la flota argentina

²⁸⁶ José Del Pozo Artigas, *Diccionario histórico de la dictadura cívico-militar en Chile. Periodo 1973-1990 y sus prolongaciones hasta hoy* (Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2018), 84; Campero, *Los gremios*, 93.

²⁸⁷ “La dura tarea de la reconstrucción nacional”, *El Camionero*, Año III, N°27, febrero de 1974, 16.

²⁸⁸ “Chile necesita “hoy una política automotriz”, *El Camionero*, Año III, N°27, febrero de 1974, 1.

para realizar el traspaso de la carga e dirigirse a los puntos de distribución²⁸⁹. En la comuna de Bulnes, el sindicato de dueños de camiones aportó con dinero y trabajo para la construcción de un hospital. En una carta dirigida al ministro del interior, escrita por el presidente del sindicato camionero, menciona que los 148 asociados entregaron un aporte monetario para el hospital. En total fueron unos 684.000 escudos, junto con el compromiso de transportar gratuitamente 20 mil bolsas de cemento y 2 mil metros cúbicos de ripio desde la ciudad de Concepción a Bulnes (una distancia de 98 kilómetros aproximadamente)²⁹⁰. Otros sindicatos se restringieron a recaudar dinero entre sus socios y depositarlo en la cuenta bancaria que la Junta Militar difundió a nombre de la “reconstrucción nacional”. En Valdivia, el sindicato profesional de dueños de camiones depositó 2 millones doscientos mil escudos en la mencionada cuenta²⁹¹.

Por su parte, Vilarín se dirigió a todos aquellos que se consideraban así mismos hombres de trabajo. Su declaración se enmarcó en el primer aniversario de la última gran huelga camionera que terminó con el derrocamiento de Allende. El líder gremial hizo un llamado para que todos los trabajadores se unan a la “reconstrucción nacional”. En su discurso, continuó con la jerga militar para referirse a que el “enemigo está derrotado pero no vencido”. Por tal razón, el gobierno militar requería del apoyo de toda la ciudadanía, “un apoyo activo, apoyo real” agregó²⁹². Pero Vilarín dio un paso más allá. Hizo un llamado a crear una única y gran entidad gremial que agrupe a todos los trabajadores. Esta era una clara acción contra la Central Única de Trabajadores (CUT), el organismo sindical más importante de Chile hasta el momento. Con el advenimiento de la dictadura, la CUT fue disuelta, su reconocimiento jurídico cancelado y sus dirigentes perseguidos por el ejército. El mundo sindical quedó sin su mayor organización representativa, cuestión que fue aprovechada por Vilarín. En su mensaje reproducido en *El Camionero*, dijo:

Me permito formular una invitación a todos mis amigos de todos los gremios para que reciban y acepten este llamado a la organización de una sola entidad nacional, que debe ser la que represente a todos los hombres de trabajo, a nivel laboral, técnico, como profesional (...) Los camioneros asumiremos la responsabilidad de invitar a una reunión de dirigentes de todos los gremios y actividades, a nivel nacional, para

²⁸⁹ “Camioneros de Carahue colaboran con el gobierno”; “Sindicato de Osorno coopera en transporte de repuestos”; “Eº 200 por tonelada: cooperación de camioneros de nueva imperial”, *El Camionero*, Año II, N°24, Septiembre-octubre-noviembre 1973, 63.

²⁹⁰ “Transportistas de Bulnes colaboran con el hospital”, *El Camionero*, Año III, N°29, Abril-Mayo-Junio de 1974, 17.

²⁹¹ “Camioneros de Valdivia hicieron un valioso aporte”, *El Camionero*, Año III, N°29, Abril-Mayo-Junio de 1974, 18.

²⁹² “A los hombres de trabajo de Chile”, *El Camionero*, Año III, N°30, Julio 1974, 32.

plantear nuestra inquietud. Confío contar con la comprensión de los dirigentes que hayan entendido en la creación impostergable de una sola entidad gremial²⁹³.

Sin embargo, Vilarín jugaba a dos bandos. Durante los primeros años de la dictadura militar colaboró decididamente con el gobierno, pero también esperaba que esta organización fuera independiente del gobierno. En parte esto buscaba el resguardo de la autonomía de la organización y también porque, desde su perspectiva el ejército estaba en deuda con los camioneros y el resto de organizaciones gremiales, puesto que fueron ellos quienes crearon las condiciones para la existencia de un gobierno militar.

Por otro lado, con la prohibición de organizaciones sindicales y partidos políticos quedó un vacío en las formas representativas de la sociedad civil. Los dirigentes camioneros aspiraron a llenar tal vacío con la propuesta de la nueva organización. Estos se veían a sí mismo como los interlocutores principales de los “hombres de trabajo”, concepto amplio que abarcó tanto a segmentos de la clase media como también de la clase obrera. Para Campero, esta fue una visión “populista” que cuestionaba la legitimidad del concepto “clase obrera”. Los camioneros, como también el resto de líderes gremiales, juzgaban negativamente el funcionamiento de los sindicatos previo al golpe de Estado, bajo el argumento de que estaban infiltrados por el marxismo, por esta razón, la disolución de la CUT fue bienvenida²⁹⁴.

Liquidación del MOPARE

Una de las primeras medidas que la Junta Militar realizó para beneficiar a la CNDC fue la inmediata liquidación del Movimiento Patriótico para la Recuperación Económica (MOPARE). El Ministerio de Obras Públicas y Transportes dio la orden de disolución el 21 de septiembre de 1973. El nuevo gobierno no quería lidiar con dos organizaciones representativas del transporte terrestre de carga, y menos con una simpatizante del gobierno derrocado. A los integrantes del MOPARE se les exigió solicitar el ingreso individual a cualquier sindicato de la CNDC. Quienes adquirieron camiones Fiat, Pegaso u otro, dentro del último año, debieron presentar la documentación respectiva junto con una

²⁹³“A los hombres”, 33.

²⁹⁴ Campero, *Los gremios*, 98.

declaración jurada. En la documentación tenían que detallar el procedimiento con que fue adquirida la máquina. Para ello, el camionero debía dirigirse a la Subsecretaría de Transportes en Santiago, intendencias o gobernaciones provinciales. Para este trámite las autoridades dieron un plazo de 15 días a contar del 25 de septiembre. Aquellos que no cumplieran con estas medidas, eran considerados poseedores ilegales del camión, arriesgando sanciones²⁹⁵. Por ejemplo, en Valparaíso, el delegado de la Junta Militar, capitán de fragata, Germán Toledo Lazcano, ordenó que los miembros del MOPARE que adquirieron camiones Fiat con créditos se presenten ante el Banco Osorno y La Unión. El objetivo era la legalización de la deuda ante las entidades financieras. Por entonces, unos 70 camioneros recibieron créditos de los mencionados bancos. El capitán Toledo advirtió que iba a requisar los camiones de quienes no se presenten antes del 21 de septiembre. Fuera de ello “nada debían temer” agregó²⁹⁶.

Muchos integrantes de MOPARE se mantuvieron en el rubro del transporte. Por orden del nuevo gobierno, estos pudieron integrarse a la Confederación de Dueños de Camiones. Por supuesto, aquella decisión fue vista con disgusto por los socios más antiguos de la CNDC. En un consultivo nacional, el dirigente René Arenas, Presidente de SIFRUVAL denunció el caso de Transportes Hansa. Su dueño fue activo miembro del MOPARE y sin embargo, tras el golpe de Estado, ofreció sus servicios a la Aduana. La autoridad marítima aceptó sus servicios y manifestó su conformidad con el desempeño. Aquello fue motivo de molestia para Arenas por tratarse de alguien que luchó contra la confederación durante los días de la Unidad Popular, pero también porque Transportes Hansa estaba quebrando el precio de las tarifas de los fletes. Al ser una gran empresa, cobraba menos por flete, lo que era perjudicial para el resto de camioneros en la zona²⁹⁷.

Políticas para el transporte de carga por carretera

Al tomar el poder, el ejército se encontró con la crisis del sector automotriz y de transportes. Además de responder a la demanda inmediata de neumáticos y repuestos para el rubro, la Junta Militar decidió reestructurar todo el sector. Sus principales objetivos fueron la creación del Ministerio de Transportes y reorganizar la política nacional automotriz. La Junta decidió

²⁹⁵ “Situación socios ex MOPARE. Deben comprobar tenencia lícita chassis camiones adquiridos últimamente”, *El Camionero*, Año II, N°24, Septiembre-octubre-noviembre 1973, 40.

²⁹⁶ “Dan plazo a camioneros del MOPARE”, *La Estrella*, Valparaíso, jueves 20 de septiembre de 1973, 16.

²⁹⁷ “Así opinó el gremio al tenor de las palabras del señor ministro de economía”, *El Camionero*, Año III, N°33, Noviembre 1974, 19.

conformar un comité dedicado al estudio de la creación de dicho ministerio, para ello fue designado el general Enrique Garín como futuro ministro de transportes y encargado del estudio²⁹⁸. El 14 de febrero de 1974, el general Garín presentó ante la Junta el proyecto para la creación del ministerio. Una de las primeras conclusiones de la comisión fue la de centralizar y racionalizar las labores de la nueva entidad. Hasta entonces, existió una cantidad enorme de autoridades y organismos que intervenían en las materias del transporte. Para Garín, era una burocracia innecesaria que impedía la implementación de una política nacional de transporte²⁹⁹. La comisión acordó que el ministerio tendría las funciones de supervisar y coordinar las distintas áreas del transporte en Chile. Coordinar los medios de transporte de las empresas públicas y privadas, asignar recursos, determinar prioridades, fiscalizar inversiones, entre otras tareas³⁰⁰. Otros objetivos que tendría el nuevo Ministerio de Transportes, sería promover y orientar inversiones del sector privado, determinar dotaciones para los equipos de transporte, requerimientos de infraestructuras como caminos, vías férreas, etc. El ministerio controlaría los presupuestos de empresas de transportes, incluyendo las tarifas y tasas del transporte. Junto con ello, elaboraría programas de renovación de repuestos, entre otras medidas³⁰¹.

Sin embargo, el gremio camionero reaccionó negativamente al proyecto del general Garín. Lo acusaron de ser proclive al estatismo en el transporte y hasta de marxista. Lo anterior porque no daba garantías de salvaguardar el desarrollo del transporte terrestre en el área privada, ya que el proyecto buscó crear y promover empresas de transporte terrestre de carga de tipo estatal. A los camioneros les molestó que el proyecto no haga referencias explícitas a la confederación. El documento hizo referencias a los “transportistas” en genérico y no a la CNDC, incluso consideraba la participación en el nuevo ministerio de integrantes de la Confederación del Comercio Detallista y de Comercio y no de los camioneros, cuestión que molestó aún más al gremio³⁰².

Otro órgano que tuvo alta influencia en la política de transportes fue la comisión automotriz. Si bien, esta comisión ya existía como parte de CORFO, se independizó como parte de la

²⁹⁸ República de Chile, Junta de Gobierno, “Acta N°13”, secreto, 2 de octubre de 1973 disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoselegales/10221.3/34899/1/acta13_1973.pdf

²⁹⁹ República de Chile, Junta de Gobierno, “Acta N°92”, secreto, 14 de febrero de 1974, 3, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoselegales/10221.3/34933/1/acta92_1974.pdf

³⁰⁰ República de Chile, Junta de Gobierno, “Acta N°92”, secreto, 14 de febrero de 1974, 9, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoselegales/10221.3/34933/1/acta92_1974.pdf

³⁰¹ República de Chile, Junta de Gobierno, “Acta N°92”, secreto, 14 de febrero de 1974, 10 Y 17, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoselegales/10221.3/34933/1/acta92_1974.pdf

³⁰²“Opinión del gremio frente a proyectos de creación del ministerio del transporte”, *El Camionero*, Año III, N°28, marzo de 1974, 4.

reorganización de la administración del Estado del régimen militar. Por su relevancia, esta comisión mantuvo comunicación fluida con otros organismos del Estado, como el Ministerio de Economía, CORFO y el recién creado Ministerio de Transportes.

La nueva comisión automotriz revisó todos los contratos, proyectos, licitaciones, informes técnicos y acuerdos internacionales hechos por el gobierno de Allende. En medio de la crisis del transporte, el gobierno de la Unidad Popular firmó acuerdos con las compañías Citroën, Peugeot, Pegaso y Nissan. La mayoría de los contratos tuvieron por objetivo crear sociedades mixtas (público-privadas) junto a CORFO. Sólo la empresa Nissan, se limitó a ocupar la fábrica Fiat para fabricar su vehículo Datsun. El golpe de Estado paralizó todas las operaciones vinculadas a estos acuerdos. Tras revisar los acuerdos, la comisión juzgó negativamente la mayoría de los planes por ser considerados como limitantes al crecimiento económico. La comisión catalogó a estas compañías como pequeñas y sus vehículos poco competitivos en el mercado regional. Por el contrario, sí fue de interés para la comisión, reunirse con las firmas automotrices más competitivas del momento. El argumento se basó en el deseo de aumentar las exportaciones de máquinas ensambladas en Chile hacia la subregión andina. Marcas como General Motors, Ford, Volkswagen o Mercedes Benz eran ideales por poseer redes de distribución organizadas en la región³⁰³.

En síntesis la comisión desahució los acuerdos automotrices de la Unidad Popular por considerarlos poco lucrativos, con un costo para el Estado muy alto y porque estos planes tenían objetivos socializantes. En el marco del proyecto socialista, el desarrollo automotriz no buscaba la generación de excedentes para las compañías asociadas al Estado. Aquello fue rechazado tajantemente por la Junta Militar. Pues, esperaban que las compañías en su afán de lucro, se hagan competitivas y no carguen al Estado con los gastos de sus operaciones³⁰⁴.

La comisión concertó reuniones con grandes compañías automotrices. General Motor, Ford, Chrysler y Volkswagen, mostraron interés en invertir en Chile especialmente ante la caída de Allende. Las nuevas perspectivas económicas del país, abiertas al mercado

³⁰³ República de Chile, Junta de Gobierno, "Acta N°101", secreto, 11 de marzo de 1974, 10, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/34619/1/acta101_1974_A.pdf

³⁰⁴ República de Chile, Junta de Gobierno, "Acta N°101", secreto, 11 de marzo de 1974, 11, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/34619/1/acta101_1974_A.pdf

mundial fueron atractivas para estas firmas. Su intención era invertir en el desarrollo de tecnología, y en la industria básica de partes y piezas para vehículos³⁰⁵.

Otra cuestión importante para la nueva política automotriz en Chile fue el programa de integración automotriz subregional, supeditado al llamado Acuerdo de Cartagena. Este fue un acuerdo entre Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela y Chile para regular el mercado automotriz en la región. Aquel objetivo implicó la existencia de un mercado común para automóviles y camiones. Cada país debió disponer de un número limitado de máquinas que circulen en el área para que cada modelo tuviera la posibilidad de tener un mercado razonable³⁰⁶.

Cabe señalar que en los primeros años de la dictadura militar, las autoridades aún creían que la economía chilena debía industrializarse. Por ello, la comisión planteó como objetivo el desarrollo de la industria de partes y piezas para camiones. Su propósito era conseguir que las compañías que producen repuestos se queden en Chile y traigan sus contratistas. No era suficiente –en su visión- las fábricas de ensamble que existían en el país³⁰⁷.

Chile, país camionero

La comisión automotriz concluyó en su informe que la política automotriz de Chile tenía que enfocarse en la producción de camiones por sobre la producción de vehículos de pasajeros. Las razones detrás de esta decisión eran de carácter técnicas y racionales. Los camiones eran producidos en series más cortas en comparación con lo automóviles, para el estado de la industria chilena, era más fácil y eficiente producir menos unidades. Otra cuestión a favor de la producción de camiones fue el impacto del flete. Por la situación geográfica de Chile, el traslado de la máquina desde la fábrica hacia su punto de distribución involucraba largas distancias. Para llegar a algunos de los países de la subregión andina, el precio del flete se disparaba. Un automóvil liviano cuyo costo era de 2 mil a 3 mil dólares, el flete podía costar la tercera parte de su costo, unos 600 a 700 dólares. Por el contrario, el flete para los camiones era de 800 a 900 dólares para máquinas cuyo costo iba de los 10 mil a 18 mil dólares. Aquello hacía mucho más rentable la producción de camiones. La comisión sugirió

³⁰⁵ República de Chile, Junta de Gobierno, “Acta N°101”, secreto, 11 de marzo de 1974, 3, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/34619/1/acta101_1974_A.pdf

³⁰⁶ República de Chile, Junta de Gobierno, “Acta N°101”, secreto, 11 de marzo de 1974, 4, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/34619/1/acta101_1974_A.pdf

³⁰⁷ República de Chile, Junta de Gobierno, “Acta N°101”, secreto, 11 de marzo de 1974, 13, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/34619/1/acta101_1974_A.pdf

también producir camionetas con capacidad para 500 kilos y camiones livianos de 2.500 kilos. Estos vehículos eran usados especialmente en la agricultura, minería y el comercio. Muy usado en las zonas rurales del sur, como también en el desierto del norte chileno. Finalmente, el mismo ejército se vio en la necesidad de contar con un camión semipesado para sus operaciones logísticas. La comisión proyectó que hacia 1980, el país consumiría 29.218 camiones. Además, Chile sería el mayor consumidor de camiones de los países afiliados al Acuerdo de Cartagena. Todo ello confirmaría el carácter camionero en la producción y demanda de la política automotriz del país³⁰⁸.

La comisión automotriz esperaba que Chile fuera un país importador de automóviles y exportador de camiones. Exportando 94 millones de dólares en camiones. Para concretarlo era necesaria la creación de una planta armadora de camiones del tipo semipesado (categoría B3 en la jerga técnica de entonces). Además de crear varias fábricas para los componentes del camión. Tres fábricas de bencina, más una de motores diésel y repuestos. En el plan de la comisión, la instalación de estas industrias requería el aval de alguna gran compañía. Como prioridad para la negociación el proyecto consideraba a General Motors por ser la firma más grande del mundo entonces. Para la producción de camiones era relevante la disponibilidad de redes de distribución y el diseño del motor a fabricar. General Motors tenía entonces un motor muy conocido, usado por todos los camiones pesados de la marca. Otras compañías que estaban en la mira de la negociación fueron Mercedes Benz, Ford o Chrysler³⁰⁹.

Además de los camiones, el plan automotriz se propuso fabricar camiones con capacidad de 500 y 2.500 kilos respectivamente. La negociación tuvo como prioridad a la firma Ford, ya que por entonces era muy usado el camión Ford F-350. Esta compañía ya contaba con una fábrica en Chile, donde se armaban camionetas y camiones. La fábrica fue expropiada en los días de la Unidad Popular, mientras que la Junta Militar planeó devolver la fábrica a sus anteriores dueños a cambio de conseguir este acuerdo de fabricación. El camión liviano tendría como objetivo abastecer tanto el mercado nacional como el subregional. Su fabricación para el mercado nacional duraría entre 3 a 6 años³¹⁰.

³⁰⁸ República de Chile, Junta de Gobierno, "Acta Nº101", secreto, 11 de marzo de 1974, 13, 14, 17, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoselegales/10221.3/34619/1/acta101_1974_A.pdf

³⁰⁹ República de Chile, Junta de Gobierno, "Acta Nº101", secreto, 11 de marzo de 1974, 18 y 20, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoselegales/10221.3/34619/1/acta101_1974_A.pdf

³¹⁰ República de Chile, Junta de Gobierno, "Acta Nº101", secreto, 11 de marzo de 1974, 20 y 21, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoselegales/10221.3/34619/1/acta101_1974_A.pdf

El camión Pegaso. Un problema diplomático con España

El acuerdo que el gobierno de la Unidad Popular realizó con la firma Pegaso representó un problema diplomático para el régimen militar. Pegaso era una empresa estatal de España que buscó instalar fábricas en Chile para ensamblar su camión homónimo. El objetivo era satisfacer la demanda chilena, pero también llegar al mercado de la subregión andina mediante Chile.

En 1971, CORFO realizó una licitación para el establecimiento en Chile de fábricas de camiones, autobuses y motores diésel. En medio de la crisis del transporte, en octubre de 1972, la española Empresa Nacional de Autocamiones Sociedad Anónima (ENASA) se adjudicó dos licitaciones. En marzo de 1973, ENASA firmó contratos con CORFO para la conformación de una sociedad mixta. Esta sociedad se responsabilizaría de la mencionada fabricación de camiones, autobuses y motores. Además de cuestiones técnicas y administrativas como licencias, uso de marca, asistencia técnica, exportación de productos automotrices chilenos hacia España, importación de camiones CKD, repuestos y programas de inversión³¹¹.

Lo paradójico de este acuerdo fue que el régimen de Franco no tuvo reparos en establecer este plan económico con el gobierno socialista de Allende. Su relevancia radicó en que el acuerdo fue el primer plan de cooperación entre empresas públicas de ambos países. De ser exitoso, abriría el camino a nuevos proyectos de desarrollo económico y social. El gobierno español firmó con Chile un convenio de cooperación financiera, el 6 de diciembre de 1972. Ello implicó la inversión de 2.578.948.000 pesetas, las que fueron puestas a disposición del gobierno chileno para la adquisición de bienes corrientes y equipo. Por su parte, ENASA puso en marcha varias acciones para la transferencia tecnológica. Invirtió en maquinaria e instalaciones. La empresa contrató personal y se abasteció de insumos. Hacia noviembre de 1973, ENASA ya tenía en marcha la operación para exportar a Chile 864 camiones CKD, junto con los respectivos repuestos, herramientas, maquinarias y materiales de Pegaso. Todo evaluado en unos 622 millones de pesetas³¹².

³¹¹ "Oficio N°1548/200", Madrid, 10 de noviembre de 1973, Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Fondo España.

³¹² "Oficio N°1548/200", Madrid, 10 de noviembre de 1973, Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Fondo España.

Al conocer el deseo del nuevo gobierno chileno a rescindir los contratos, las autoridades españolas se alertaron. Inmediatamente, el director general de relaciones económicas de España, José Luis Cerón solicitó una reunión con el embajador chileno Francisco Gorigoitia. El gobierno español envió un memorándum, con fecha 9 de noviembre de 1973, a las autoridades en Chile, explicando el caso de Pegaso, los montos de dinero invertidos y las operaciones en curso. Junto con manifestar su preocupación, el Ministerio de Asuntos Exteriores español solicitó al gobierno de Chile confirme la continuidad del acuerdo³¹³. Sin embargo, la comisión automotriz persistió en su posición de cancelar los acuerdos con Pegaso. El argumento se basó exclusivamente en criterios económicos. Fundamentalmente porque la nueva política automotriz quería fabricar y distribuir en la zona andina un camión asociado a una marca famosa. A juicio de la comisión automotriz, el camión Pegaso no contaba con buena publicidad ni con redes de distribución en la región. Sus posibilidades de competir contra marcas como Volvo o Ford eran reducidas, lo que restringiría su comercialización a Chile. La prioridad entonces era establecer acuerdos con compañías como General Motors, Mercedes Benz o Chrysler³¹⁴.

El embajador Gorigoitia advirtió a las autoridades en Chile el problema diplomático que planteaba la cancelación de los acuerdos con Pegaso. El eventual deterioro de las relaciones entre los dos países colocaba en riesgo otros acuerdos, como el préstamo de 44 millones de dólares, a cambio de la instalación de Pegaso, el apoyo español como intermediario en la renegociación de las deudas externas y en general su apoyo político, en la defensa de la imagen, en Europa, del nuevo gobierno militar. Para España, el problema Pegaso era cuestión de primer orden en las relaciones con Chile. No se trataba de un simple acuerdo comercial sino un acuerdo entre empresas estatales amparado por el fisco y los respectivos gobiernos. Para el ministro de comercio, Nemesio Fernández, la Junta Militar no estaba cumpliendo su compromiso de respetar los acuerdos internacionales contraídos por el anterior gobierno. De tanta relevancia era el asunto que el mismo Franco declaró a sus asesores: “Tengo mucho interés en ayudar al General Pinochet, pero arrégleme antes este escollo que se llama Pegaso³¹⁵”.

³¹³ “Oficio N°1548/200”, Madrid, 10 de noviembre de 1973, Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Fondo España.

³¹⁴ República de Chile, Junta de Gobierno, “Acta N°101”, secreto, 11 de marzo de 1974, 19, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/34619/1/acta101_1974_A.pdf

³¹⁵ República de Chile, Junta de Gobierno, “Acta N°158”, secreto, 30 de septiembre de 1974, 17 disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/34551/1/acta158_1974_A.pdf

El escenario más probable que enfrentaban Chile y España en caso de no solucionarse el problema Pegaso, sería que los dos países se enfrenten a un juicio. Situación que repercutiría negativamente para ambos. Se cerraría cualquier nueva posibilidad de negociación, los intercambios comerciales en curso quedarían congelados mientras dure el juicio, Chile perdería la puerta de entrada a Europa y lo mismo para España con la región andina. La prensa internacional difundiría una imagen negativa de ambos regímenes. Incluso, el Consejo de Defensa del Estado de España sugirió medidas contra Chile para enfrentar el juicio. Estas incluían:

(...) no renovar el tratamiento arancelario favorable para el salitre chileno; no firmar el acuerdo de refinación de la deuda externa chilena y exigir el pago puntual de todas las obligaciones pendientes; suspender la ejecución del préstamo de gobierno a gobierno; prohibir la exportación a Chile con pago aplazado, suspendiendo la emisión de licencias de exportación; retirar algunos expertos nucleares del programa de ayuda al Ejército chileno; no autorizar la exportación de galpones para dicho Ejército, y suprimir los programas de fomento a la exportación tales como ferias, misiones, comerciales, etc³¹⁶.

Finalmente, la solución que la Junta Militar chilena encontró fue enviar una delegación a España y renegociar la compra de un cierto número de camiones Pegaso. Así, Chile suplía su necesidad de camiones a nivel nacional y el régimen español no se desprestigiaba con un eventual mal negocio fuera de su frontera³¹⁷.

³¹⁶ República de Chile, Junta de Gobierno, "Acta N°158", secreto, 30 de septiembre de 1974, 18, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/34551/1/acta158_1974_A.pdf

³¹⁷ República de Chile, Junta de Gobierno, "Acta N°158", secreto, 30 de septiembre de 1974, 20, disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales/10221.3/34551/1/acta158_1974_A.pdf

Imagen Nº3

“El camión Pegaso”



Fuente: *Revista del camionero*, Año 14, Nº55, 1986.

Los camioneros no estaban al tanto de las implicancias diplomáticas de los camiones Pegaso. Su principal preocupación era recibir las máquinas prometidas. A mediados de 1974, una comisión integrada por dirigentes de la confederación, viajó a Europa para realizar acuerdos comerciales con algunas compañías. En España, la comisión se entrevistó con ejecutivos de Pegaso, quienes con entusiasmo ofrecieron facilidades para la adquisición de las máquinas a más tardar noviembre del mismo año. A diferencia de lo que pensaban los generales de la comisión automotriz, los camioneros tenían una buena opinión sobre el desempeño del camión Pegaso. La existencia de una estación de servicios en condiciones de suministrar soporte a las máquinas aumentó el interés en adquirir estos camiones³¹⁸. Una vez se concretó la importación de los Pegasos, el camión se volvió muy popular entre los camioneros chilenos.

La violenta toma del poder ejercida por las fuerzas armadas chilenas fue vista con entusiasmo por los camioneros que lucharon por derrocar el gobierno de Salvador Allende. Como vimos, los primeros años de la dictadura militar se caracterizaron por la colaboración entre la Junta y la confederación camionera. La visión compartida en torno a la defensa del orden autoritario y el desarrollo económico nacional permitió tal relación. Esta fase se

³¹⁸“Provechosa misión en Europa”, *El Camionero*, Año III, Nº32, Septiembre - Octubre 1974, 8.

caracterizó por cierto corporativismo en las relaciones de la dirigencia gremial camionera y la Junta Militar, especialmente en la gestión de políticas vinculadas al transporte terrestre por carretera. A pesar de ello, el régimen militar no resolvió la crisis que los pequeños camioneros venían arrastrando hace años. Como veremos en el siguiente capítulo, la crisis crónica del pequeño propietario llegó a un punto insostenible con la aplicación de las primeras políticas de carácter neoliberal. El golpe a la vida material de miles de pequeños propietarios, quienes conformaban la mayoría del mundo camionero, desencadenó el distanciamiento y hasta protesta de los camioneros contra el régimen militar.

Capítulo VII

Los camioneros ante el neoliberalismo.

Crisis, distanciamiento y colaboración con la dictadura militar

A partir de 1975, los camioneros manifestaron sus primeras inquietudes ante las medidas de libre mercado. La gran crisis económica que esperaban años atrás, se concretó en 1982 con la Junta en el poder. El tratamiento de “schock” al que fue sometida la economía por parte de los asesores del gobierno, conocidos como los “Chicago Boys”, afectó negativamente al transporte. Los pequeños camioneros profundizaron su crisis al punto de verse arruinados. Una de las primeras consecuencias de las políticas de libre mercado fue la dualización de los sectores económicos. Un polo exitoso vinculado al mundo financiero y los grandes gremios empresariales y otro deprimido asociado a la industria sustitutiva, la agricultura, el pequeño comercio y el transporte³¹⁹. El malestar con el régimen se acrecentó a medida que la crisis empeoró. Sin embargo, la actitud fue ambivalente al interior del gremio, al existir sectores que criticaban las medidas económicas pero apoyaban el régimen autoritario. La diversidad de posiciones llevó al quiebre del gremio durante la década de los ochenta. Los camioneros estaban divididos entre quienes declararon su apoyo a Pinochet y quienes se convencieron que la única forma de mejorar sus condiciones de vida era con el regreso de la democracia.

El distanciamiento y fin de la fase de colaboración estrecha entre la confederación camionera y el régimen militar tuvo que ver también con el choque de perspectivas políticas y económicas tanto de los camioneros como de la Junta Militar. El mundo camionero giró en torno a una visión de la economía basada en la promoción de la industria nacional y una relación de carácter corporativo con el Estado. Aquellas nociones fueron moldeadas a partir de la experiencia propia de los camioneros. Su actividad se forjó por décadas al alero de la industrialización del periodo nacional desarrollista en Chile. Aquel periodo se caracterizó también por el crecimiento de las organizaciones sindicales, de la que fueron parte los transportistas. Como veremos, esta realidad fue radicalmente trastocada con el neoliberalismo. La libre competencia en el transporte de carga, el crecimiento explosivo de

³¹⁹ Campero, *Los gremios*, 298.

las grandes empresas de transporte, el fin de los apoyos estatales y cierre de canales de comunicaciones con los gremios, llevaron al pequeño camionero a su crisis terminal.

Camiones arrojados a la “ley de la selva”. La libre competencia en el transporte de carga

Una de las primeras medidas económicas de la dictadura militar en Chile fue la liberalización de precios. En el transporte de carga terrestre consistió en la liberalización del precio de las tarifas de los fletes y la apertura del rubro hacia la libre competencia. Hasta entonces las tarifas de los fletes tenían un precio fijo definido por organismos estatales como DIRINCO, durante el gobierno de la Unidad Popular, y luego por el Ministerio de Transportes y Economía.

El 16 de noviembre de 1974 el gremio camionero realizó un consultivo nacional en el que participaron delegados de todo el país y el nuevo ministro de economía Fernando Léniz. El ministro explicó y defendió la nueva política económica para el transporte de carga. Su discurso se basó en la necesidad de modernizar y dar eficiencia a la actividad a partir de la libre competencia. Esto significaba que el Estado ya no decretaría la tarifa de los fletes, sino que estos serían definidos por los propios transportistas. De modo que la modernización sería consecuencia de la competencia entre aquellos transportistas que logren ofrecer un mejor servicio, de acuerdo a una tarifa representativa de sus capacidades. Los camioneros sin la capacidad de competir simplemente se verían obligados a abandonar el mercado del transporte de carga. De acuerdo a Léniz, el repliegue del Estado en esta materia, respondía a la incapacidad del mismo de financiar la brecha entre los transportistas “competitivos” y los “no competitivos”. Esto también era una cuestión ideológica, puesto que era una crítica a la economía proteccionista y el llamado Estado empresario que intervino la economía chilena durante décadas:

(...) Si hemos luchado durante los años de la Unidad Popular para defendernos de una dictadura, de un Estado marxista que se nos quería imponer, lo hicimos porque esa dictadura o sistema de Gobierno conducía a un Estado en que todo lo decidía por nosotros, el paternalismo que se había venido incubando en Chile, llevado a un extremo total. No caigamos en la contradicción de pensar que ahora es el Estado el que tiene que protegernos en determinadas actividades (...)³²⁰.

³²⁰ “Intervención del ministro de economía sr. Fernando Leniz en el consultivo”, *El Camionero*, Año III, Nº33, Noviembre 1974,13.

Léniz interpeló a los camioneros presentes, les dijo que la libre competencia era un proceso de adaptación individual y no de equipo. El cálculo de costos para determinar la tarifa era responsabilidad individual y no del gobierno. Agregó que los transportistas debían comprender que un sistema de tarifas competitivo en Chile requería ser pensado desde una perspectiva técnica asociada al transporte y no limitarse a la visión “camionera” del problema³²¹.

Sin embargo, para los camioneros estas medidas chocaron con una visión arraigada por décadas acerca del funcionamiento de las tarifas de los fletes. Los transportistas observaron con consternación que el régimen que apoyaron estaba ad portas de implementar una política que los perjudicaría. En varias ocasiones León Vilarín habló contra la libre competencia. Declaró que la liberalización de precios era volver a la “ley de la selva” y que los más perjudicados serían los pequeños propietarios, dueños de uno o tres camiones, en especial aquellos que aún no habían renovado sus máquinas, aquellos que no contaban con la infraestructura y el capital para competir contra las grandes empresas de transporte. Vilarín también argumentó que muchos camioneros no contaban con el conocimiento técnico para calcular por sí mismos el precio de las tarifas.

La libre competencia en el transporte de carga por carretera plantó la primera semilla del malestar camionero con la dictadura militar, la cual fue creciendo conforme la nueva política económica se consolidó y los problemas gremiales no encontraban solución. En el consultivo nacional de 1974, René Arenas, delegado de Valparaíso, luego de escuchar al ministro de economía ilustró su molesta ante los presentes:

(...) Por todo esto nuestra posición debe ser bien clara. Si se nos manda a la libre competencia vamos a tener que obedecer, no lo discuto, ¡pero va a ser contra nuestra voluntad!, y de alguna manera tendremos que protestar aunque sea en forma silenciosa, porque en este siglo se ha demostrado que el silencio tiene muchas veces mayor fuerza que las armas, como lo probó Mahatma Gandhi³²².

Algo que no pasó desapercibido fue que la libre competencia afectaba exclusivamente a los camioneros y no a otras ramas del transporte. Aquellas actividades que aún dependían del Estado mantuvieron el precio de sus tarifas fuera de la libre competencia. Las medidas

³²¹ “Intervención”, *El Camionero*, 14.

³²² “Así opinó el gremio al tenor de las palabras del señor ministro de economía”, *El Camionero*, Año III, Nº33, Noviembre 1974, 20.

anunciadas por el ministro de economía no afectaban a ferrocarriles ni los transportes marítimos y aéreos. Varios dirigentes vieron con preocupación la competencia que representaba ferrocarriles, puesto que se encontraba en ventaja por contar con financiamiento del Estado. El consenso fue que los camioneros dueños de una o dos máquinas serían los más afectados. Jorge Recondo, dirigente de Puerto Montt, con cierta clarividencia, manifestó que si la confederación no era capaz de ayudar a los pequeños propietarios, serían los grandes empresarios del transporte los únicos capaces de adaptarse al nuevo sistema³²³.

A pesar de sus evidentes efectos negativos, los camioneros se resignaron a aceptar la nueva política. Tanto porque no existía en ellos el ánimo de contradecir al régimen que apoyaban, como también porque muchos creían realmente en la libre empresa. Únicamente exigieron tiempo. En un principio pidieron dos a tres años para adecuarse al nuevo sistema, renovar maquinaria, repuestos, instruirse en el cálculo de costos y estar en condiciones para competir. Ganar tiempo era una prioridad especialmente para los dueños de una sola máquina.

Tras bambalinas, el ministro Léniz afirmó que Vilarín planeaba organizar un gran monopolio mediante la Confederación del Transporte. En una sesión secreta de la Junta Militar, Léniz sostuvo que no se justificaban las demandas camioneras. Las calificó como una forma de defender al más ineficiente e incompetente “y, por lo tanto, obligar a todo el país a pagar el precio de la ineficiencia”³²⁴. El Almirante Merino agregó que incluso algunos camioneros, dueños de pocos camiones, le manifestaron su molestia con las tarifas determinadas por el sindicato, dado que ellos trabajaban con precios bajos³²⁵. Para la Junta Militar, era imperativa la liberalización del precio de las tarifas. A pesar que Vilarín era aliado del régimen, las autoridades observaron con cautela el gran poder que ya contaba la confederación de camioneros gracias al Registro Nacional del Transportista y el precio fijo de las tarifas. La Junta no estaba dispuesta a permitir que Vilarín consolide un monopolio en el transporte de carga por carretera. Por estas razones, la Junta dudó en atrasar la aplicación de la tarifa fija para los fletes camioneros. En palabras del ministro Léniz “no

³²³ “Así opinó”, *El Camionero*, 23.

³²⁴ República de Chile, Junta de Gobierno, “Acta N°180-a”, secreto, 26 de diciembre de 1974, 9, disponible en https://www.bcn.cl/historiapolitica/corporaciones/periodo_detalle?inicio=1974-06-17&fin=1981-03-30&periodo=1973-1990&cam=Junta.

³²⁵ Junta de Gobierno, “Acta N°180-a”, 9, disponible en https://www.bcn.cl/historiapolitica/corporaciones/periodo_detalle?inicio=1974-06-17&fin=1981-03-30&periodo=1973-1990&cam=Junta.

tenemos plazo para conceder plazos”³²⁶. La única concesión dada al gremio fue una extensión del plazo de implementación de la nueva política tarifaria hasta el 31 de diciembre de 1975³²⁷. A partir de entonces el ingreso a la libre competencia fue inevitable para los transportistas.

La crisis del pequeño camionero

La libre competencia en el transporte de carga por carretera generó irremediablemente la quiebra de todos los pequeños propietarios. Camioneros que contaban con máquinas antiguas, de poco tonelaje o dueños de una pequeña cantidad de camiones fueron los principales afectados.

En un nuevo consultivo nacional realizado el 12 de enero de 1975, los camioneros y el ministro de economía Fernando Léniz, volvieron a dialogar. El último reafirmó la política de libre competencia. Manifestó, de la forma más pedagógica posible, que el objetivo central era que los camioneros se transformen en un nuevo tipo de empresario. El ideal era que estos sean dueños de una flota de camiones cuyo uso sea racional de acuerdo a las necesidades del mercado. Por lo tanto, los incapaces de competir debían unirse a otros y crear nuevas empresas de transporte. Sugirió que se unan los dueños de camiones con pequeña y alta capacidad en vez de operar separadamente. En definitiva, en las propias palabras del ministro, el camionero dueño de un solo camión tenía que desaparecer: “Yo creo que tiende a su fin el transportista completamente individual, con un camión, porque las exigencias de servicio, de oportunidad, de eficiencia, van a ser tales que para uno solo con un camión chico le va a ser imposible hacerlo”³²⁸.

La libre competencia dejó fuera del juego a los camiones pequeños, con capacidad menor a 10 toneladas. El mismo destino sufrieron los camiones viejos. El problema era que la mayoría de camiones que circulaban por las carreteras chilenas tenían entre 12 a 20 años de antigüedad. En algunas regiones, casi la totalidad del parque camionero tenía más de 10 años de uso. Mario Aranda, camionero de la provincia de Cautín, señaló que alrededor de 900 camioneros de su zona poseían camiones con más de 12 años³²⁹. A esto se sumó

³²⁶ “Intervención del ministro de economía sr. Fernando Leniz en el consultivo”, *El Camionero*, Año III, Nº33, Noviembre 1974, 15.

³²⁷ “Feliz resultado de nuestra unidad y nuestra rectitud”, *El Camionero*, Año III, Nº35, Enero-Febrero-Marzo 1975, 20.

³²⁸ “182 delegados dijeron “no”, al decreto que nos imponía libertad de tarifas”, *El Camionero*, Año III, Nº35, Enero-Febrero-Marzo, 1975, 14.

³²⁹ “182 delegados”, *El Camionero*, 10.

la crisis de repuestos arrastrada por años. Las huelgas camioneras afectaron la economía de los pequeños propietarios y su capacidad para renovar maquinaria. En la medida que el tiempo transcurrió, para los dueños de camiones antiguos, fue cada vez más difícil encontrar repuestos o cambiar su camión. El desmantelamiento de la industria chilena hizo que muchos repuestos dejen de ser producidos en el país. Las nuevas piezas importadas tampoco eran de utilidad para las máquinas antiguas³³⁰.

La nueva política económica para el transporte terrestre encontró como obstáculo el enorme complejo organizacional de los camioneros. La libre competencia requería que los camioneros abandonen la organización sindical y se restrinjan a participar en cooperativas. Del mismo modo, el Registro Nacional del Transportista Profesional era otro impedimento para la liberalización del transporte de carga. Los camioneros tenían que ser socios de la confederación para poder inscribirse en el registro nacional y así poseer la licencia de trabajo. Esto era una camisa de fuerza que el régimen militar decidió desarmar. Primero, permitió que cualquiera que contara con el capital necesario, pueda invertir en camiones y se dedique al rubro, sin necesidad del registro nacional. Por años mantuvo en funcionamiento empresas estatales con sus propias flotas de camiones, las que no rendían cuentas a la confederación. El ministro Léniz planteó a los camioneros que el registro nacional, la tarifa fija o la filiación obligatoria no debían usarse para proteger un servicio que él consideraba ineficiente³³¹.

El primer síntoma de la crisis de los pequeños camioneros fue la cesantía. El cuadro que se volvió común entre los transportistas, fue tener su camión estacionado en la puerta de la casa por días. La ausencia de fletes afectó por años a los pequeños camioneros. A finales de los setenta fueron afectados unos 60.000 camioneros, equivalentes al 80% de los integrantes de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones³³².

La libre competencia permitió la aparición de nuevas empresas de transporte. Aquellas de gran capital encontraron condiciones óptimas para crecer. Otras empresas fueron creadas por personas ajena al mundo camionero. Comerciantes, agricultores, industriales, entre otros, decidieron invertir en camiones e ingresar al rubro. Las nuevas medidas económicas dieron todo tipo de facilidades a estas empresas. No estaban obligadas a afiliarse a la confederación, ni sus dueños tenían que inscribirse en el Registro Nacional del

³³⁰ "Camioneros revisaran su posición", *El Camionero*, Nº43,16.

³³¹ "182 delegados", *El Camionero*, 14.

³³² "Camioneros", *El Camionero*, 16.

Transportista Profesional. El llamado “blanqueo de divisas” permitió la importación de camiones con tasas de internación muy bajas. Estos camiones incluso eran más baratos que los adquiridos por la confederación mediante la empresa Fiat y su fábrica en Casablanca³³³.

Para los camioneros estas nuevas empresas representaban una intromisión y competencia desleal. Eran vistas como agentes externos de la cultura profesional camionera, cuyo único valor era el “dinero”. Así lo manifestó el consejo provincial de camioneros de Valdivia en uno de los encuentros nacionales de la confederación. El consejo criticó la situación por la consecuente reducción en las fuentes de trabajo y la elusión del Registro Nacional del Transportista: “(...) La mayoría de estos nuevos “transportistas” trabajan al margen de la ley por la cual se rige nuestro gremio, teniendo, además, la ventaja de hacernos una competencia desleal por tener camiones nuevos de gran tonelaje y de alto rendimiento³³⁴”.

Simultáneamente, los camioneros se enfrentaron nuevamente a la competencia del propio Estado. A pesar del discurso anti estatista, el régimen militar mantuvo durante varios años empresas del Estado que contaron con sus propias flotas de camiones. Fue el caso de Dinac, Enadi, Soquimich, la Compañía del Cobre, entre otras. El Estado contó también con la Empresa Marítima, la que importaba sus propios camiones. Algunas empresas estatales, como el caso de Transloa en Antofagasta, entregaron a privados camiones que formaban parte de su flota³³⁵. En otro caso, los transportistas denunciaron que un camión estatal, perteneciente a vialidad, realizó fletes de carga en diversas rutas del país. Su chofer comentó al denunciante que tenía instrucciones de mover carga a toda costa para autofinanciar ese rubro estatal³³⁶. Estas situaciones fueron denunciadas en reiteradas ocasiones a las autoridades las que se limitaron a guarda silencio.

El endeudamiento crónico fue otra causa de la crisis del pequeño camionero. El gobierno impuso el pago de los créditos para importación de camiones en dólares. Muchos camioneros se vieron con una deuda que crecía conforme el precio del dólar aumentaba. La situación era una encrucijada puesto que no lograban pagar el crédito de sus máquinas y tampoco podían invertir en nuevos capitales para conformar una empresa competitiva. Los camioneros que pagaban en “letras-dólares” eran precisamente aquellos dueños de

³³³ “Importación de camiones mediante “blanqueo de divisas” preocupa a nuestro gremio”, *El Camionero*, Año III, Nº28, marzo de 1974, 27.

³³⁴ “Voto del consejo provincial Valdivia”, *El Camionero*, Año III, Nº33, Noviembre de 1974, 32.

³³⁵ “182 delegados”, *El Camionero*, 8.

³³⁶ “Intromisión de camiones estatales que hacen fletes a terceros fue denunciada en el consultivo”, *El Camionero*, Año III, Nº33, Noviembre de 1974, 40.

máquinas antiguas y que deseaban renovar su maquinaria para estar en condiciones competitivas. El resultado era la desventaja crónica de estos camioneros frente a las grandes empresas. No estaban en condiciones para competir contra las modernas flotas de camiones, ni tampoco de renovar sus propias máquinas³³⁷.

Víctor Cofré, camionero por más de 20 años, terminó al borde de la quiebra por el endeudamiento. Compró un camión Didge-500 año 1973 con capacidad de seis toneladas. Adquirió la máquina por medio de CORFO a quien debía pagar las letras en dólares. En su testimonio señaló que por entonces no conseguía fletes capaces de solventar la deuda, especialmente porque el dólar subía hasta tres veces en un mes, mientras que la tarifa del flete se mantenía al mismo precio. Se sumaba también el alza permanente de los repuestos, la bencina, lubricantes y otros insumos. Para Cofré, la desaparición de cada pequeño transportista alimentaba el surgimiento del monopolio de transporte, en manos de aquellos con gran capital. Finalmente el camionero sentenció que estaba por devolver el camión adquirido por no poder pagar el valor creciente de las letras. “(...) tras 20 años de duro trabajo, estoy a punto de quedar en la berma, sin camión, sin capital, regresando a un punto cero”³³⁸. La única solución posible era que el pago de la deuda se haga en escudos, reajustado al IPC mensual y no en dólares. Tal demanda fue presentada al ministro de economía en 1975, sin embargo no hubo respuesta³³⁹. El problema del endeudamiento llegó al punto que los camioneros ganaron mala fama entre bancos y centros comerciales, sus nombres coparon la lista de deudores en el boletín comercial. Pocas instituciones les otorgaban créditos por su creciente incapacidad para pagar³⁴⁰.

A finales de 1976, la Confederación Nacional de Dueños de Camiones declaró que ya eran centenares los camioneros sin trabajo. Se convirtieron en “peonetas, jornaleros o allegados”, se alistaron en las filas del Programa de Empleo Mínimo ofrecido por el gobierno³⁴¹. La merma en otras áreas de la economía nacional también impactó en el trabajo camionero. En el norte de Chile, la baja en el precio del cobre en el mercado internacional llevó a la paralización de las faenas de transporte en la zona de Chañaral. Los transportistas se vieron en la disyuntiva de vender sus camiones o restringirse a realizar

³³⁷ “182 delegados”, *El Camionero*, 9.

³³⁸ “Tras 20 años de trabajo estoy a punto de quedar en la berma, sin camión ni capital”, *El Camionero*, Nº35, Enero-Febrero-Marzo, 1975, 25.

³³⁹ “182 delegados”, *El Camionero*, 18.

³⁴⁰ “Camioneros revisaran”, *El Camionero*, 16.

³⁴¹ “Insistimos en la necesidad de la reposición de la tarifa”, *El Camionero*, Nº36, Octubre – Noviembre 1976, 3.

fletes pequeños. El transporte se limitó a ser una economía de subsistencia para estos hombres³⁴².

En junio de 1975 se conformó el Departamento Femenino Nacional de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. Integrado por un grupo de mujeres de camioneros, realizaron actividades para enfrentar la crisis de los pequeños camioneros. Una de ellas fue la “campaña del kilo”. Solicitaron a los asociados que donaran un kilo de cualquier alimento. Las mujeres crearon una despensa con azúcar, harina, arroz, leche en polvo, aceite, entre otros alimentos, los que fueron distribuidos a las familias de aquellos camioneros que se encontraban en peor situación económica³⁴³.

Berta Molina, esposa de un camionero y autodefinida como “camionera”, miembro del Departamento Femenino, se hizo conocida entre los asociados al gremio por sus cotidianos artículos que publicaba en *El Camionero*, a diferencia de las declaraciones de los dirigentes gremiales, Molina se atrevió a cuestionar sin tapujos, la gestión económica del régimen militar. Apeló a su condición de mujer, como recurso para reafirmar la apoliticidad de sus planteamientos. En 1978 escribió un artículo dónde manifestó su pesar por lo que consideraba una injusticia contra los camioneros. El texto es una apología a los transportistas y las mujeres “camioneras”. Molina afirmó que los mismos que dieron la batalla hace 5 años, ahora estaban cayendo en la ruina, olvidados por el país al que defendieron:

¿Qué nos pasa camioneros? ¿Es que Chile se olvidó de nuestra causa? ¿O es que el mundo está al revés, y hoy es bueno que, los que nunca lucharon porque este Chile tan altivo y soberano con valentía y coraje se liberara de Rusia, de Cuba, de traidores a la Patria, sean dueños y empresarios de esas flotas de flamantes Pegasos, Mercedes, Magirus y los Scania? Los que pasan orgullosos dejando atrás al colega, al pobre y triste colega que rompió su eje o fundió el agotado motor de su Ford o de su Fito, el que llevaba su carga...³⁴⁴.

Molina se refería a los nuevos empresarios que tuvieron la capacidad para comprar camiones modernos. El artículo continúa con un reconocimiento a las mujeres. En una visión esencialista del género, les atribuye la capacidad de cuidar del hombre proveedor y acompañarlo tanto en sus luchas como en sus penurias. Ante la crisis del pequeño

³⁴² “La situación del gremio en Pueblo Hundido es dramática”, *El Camionero*, Nº36, Octubre – Noviembre 1976, 6.

³⁴³ “El departamento nacional femenino, organismo vital”, *El Camionero*, Nº36, Octubre – Noviembre de 1976, 18.

³⁴⁴ “¡Y pensar que son los mismos que ayer dieron la batalla...!”, *El Camionero*, Nº39, 24.

propietario, la mujer camionera ingresó al trabajo asalariado, como obrera, secretaria o ayudantes de su esposo. Todo ello, mientras continuó con las labores de cuidados y tareas domésticas en el hogar. A pesar de la crítica situación descrita, el malestar contra las consecuencias de la política de libre competencia en el transporte no se transformó aún en una crítica general al régimen militar, más bien su apoyo se mantuvo:

Ya vendrán tiempos mejores. El camión ya estará en marcha. La camionera chilena, hoy vive sólo inspirada en el ejemplo supremo de nuestros generales de armas, que un día salvaron Chile, con su valor, con su espada, para todos nuestros hijos, los chilenos del mañana. Y que amargas nos resultan ahora algunas palabras, de los que debieran darnos soluciones y no lágrimas³⁴⁵.

Esta visión fue una constante en la relación entre los camioneros y la dictadura militar. El apoyo al autoritarismo como defensa del orden que los mismos camioneros promovieron con el derrocamiento de Allende se combinó con una crítica a la gestión económica. Esta crítica fue cauta y creció paulatinamente. Como veremos, los dirigentes camioneros fueron enfáticos en diferenciar su apoyo a la Junta Militar y su crítica a los asesores que promovieron la política económica de la dictadura.

Los camioneros contra los “Chicago Boys”

A pesar de su convencimiento en derrocar a la Unidad Popular, los generales golpistas no estaban de acuerdo respecto al modelo económico a implementar. Durante los primeros años de la dictadura militar ocurrió una pugna entre las facciones militares. Por una parte se encontraban aquellos como el general Pinochet, que no contaban con una visión económica específica y aquellos, como el general Leigh, influenciados por el nacional desarrollismo, cuya idea de economía descansaba en un Estado fuerte y nacionalista, capaz de impulsar el progreso económico y la justicia social, en un marco anticomunista e influenciado por líderes militares del pasado como el general Carlos Ibáñez del Campo³⁴⁶. La falta de consenso en este plano derivó en una pugna entre facciones. La ausencia entre los uniformados, de competencias técnicas para hacer funcionar el Ministerio de Economía, los llevó a buscar economistas simpatizantes con el golpe para que se hagan cargo de la gestión de la política económica. En un comienzo fueron contactados algunos economistas

³⁴⁵ “¡Y pensar”, *El Camionero*, 24.

³⁴⁶ Manuel Gárate Chateau, *La revolución capitalista de Chile (1973-2003)* (Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2020), 183.

demócratas cristianos, quienes tras una breve colaboración se distanciaron del gobierno³⁴⁷. Fue la Marina que abrió la puerta a un grupo de economistas de la Universidad Católica que hicieron sus posgrados en la Universidad de Chicago, estos se hicieron popularmente conocidos como los “Chicago Boys”. Influenciados por Milton Friedman y Arnold Harberger, sus ideas fuerza consistieron en la desregulación de la economía, la promoción de la iniciativa privada, el repliegue del Estado a cuestiones de seguridad, represión o simplemente lidiar con la extrema pobreza³⁴⁸. La incapacidad de los oficiales desarrollistas de implementar en términos técnicos su visión de la economía, dejó un vacío que fue llenado por la tecnocracia de los economistas de Chicago. También jugó un papel importante el deseo de Pinochet de reafirmarse como líder de la Junta Militar para lo cual requirió el apoyo técnico que encontró en los nuevos economistas. Los oficiales desarrollistas quedaron aislados y terminaron por abandonar el gobierno, su líder, el general Leigh, llegó a ser destituido de la Junta en 1978³⁴⁹. Las primeras fases de las medidas económicas fueron conocidas como el “tratamiento de shock”, medidas antiinflacionarias, liberalización del sistema de precios, apertura al comercio exterior y en general la reducción del rol del Estado en la economía³⁵⁰. Era el inicio del llamado neoliberalismo en Chile³⁵¹.

La ausencia de un proyecto económico durante los primeros años del régimen fue razón por la cual los generales tuvieron una relación diplomática y cordial con el gremio camionero, pero que no se hizo cargo de los reclamos contra la liberalización del transporte de carga. Una vez, los dirigentes gremiales comprendieron que la política económica estaba en manos de los economistas formados en Chicago, se redibujó la dinámica de las relaciones gremio-Estado. Se inició una crítica constante a estos asesores económicos, pero al mismo tiempo la reafirmación de la lealtad a la Junta Militar y su autoritarismo en el mantenimiento del orden. No obstante, esta posición ambivalente se debilitó en la medida que avanzó la desintegración de la economía y cultura organizativa camionera, consecuencia de la consolidación del neoliberalismo.

El 15 de octubre de 1976 el general Gustavo Leigh, visitó la sede de la Confederación de Dueños de Camiones. Leigh fue invitado por los dirigentes camioneros a una reunión y almuerzo para exponer los problemas del gremio. Los principales temas tratados fueron la

³⁴⁷ Juan Gabriel Valdés, *Los economistas de Pinochet. La escuela de Chicago en Chile* (Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica, 2021), 33.

³⁴⁸ Valdés, *Los economistas*, 19.

³⁴⁹ Gárate, *La revolución*, 189.

³⁵⁰ Valdés, *Los economistas*, 38.

³⁵¹ Del Pozo, *Diccionario*, 30.

reposición de la tarifa para los fletes, la renovación de repuestos y camiones, además de la falta de trabajo por la aparición de nuevas empresa de transporte. El general Leigh compartía con los camioneros la visión corporativa y nacional desarrollista de la economía. A pesar de ello, la visita de Leigh a la confederación se limitó a justificar las razones que la Junta tenía para apoyar la libre competencia del transporte sin comprometer una solución³⁵². Tras esta reunión, la directiva nacional de la confederación se reunió periódicamente con las autoridades de gobierno y los ministros de economía y transportes. En varias oportunidades se entrevistaron directamente con el general Pinochet, a quien expusieron el problema de la tarifa. A su pesar, la respuesta fue nuevamente que no era aconsejable la reposición de la tarifa fija en el transporte de carga terrestre³⁵³.

El malestar de los camioneros con la política económica del régimen militar se enfocó en la crítica a los asesores del gobierno. Varias publicaciones del gremio describieron a estos asesores como un “distinguido grupo de economistas de extrema derecha que sólo deben responder de sus actos a S.E. el señor Presidente de la República³⁵⁴”. La cita fue hecha en alusión a la nula comunicación entre el gremio y el nuevo ministro de economía Roberto Kelly Vásquez. El gremio solicitó en varias ocasiones una audiencia al ministro, el cual nunca respondió. Después de años de relación fluida con las autoridades, los dirigentes camioneros se encontraron con que los ministros del gobierno que apoyaban, no estaban interesados en sus demandas y ni siquiera deseaban reunirse con ellos.

Los camioneros retrataron a los asesores económicos como individuos ajenos al movimiento gremial y popular que derrocó a Allende. En una publicación de 1979, los transportistas insinuaron que estos ministros nunca supieron de qué se trató el 11 de septiembre. Cuestionaron que el país se convirtió en una gran “(...) Sociedad Anónima, donde ellos son los gerentes y un gran sector del país los aportantes para los nuevos ricos, y para hacer más ricos a los de antes³⁵⁵”. Enfatizaron que el movimiento que convocó al ejército estuvo conformado por mujeres, jóvenes, camioneros y una gran mayoría de chilenos, “enemigos de todos los extremos³⁵⁶” y que no guardaban cercanía con el nuevo modelo que los economistas neoliberales experimentaban en Chile.

³⁵² “Un gobernante de Chile en la casa de la confederación”, *El Camionero*, N°36, Octubre – Noviembre 1976, 8.

³⁵³ “Cuenta de la labor de la directiva nacional al congreso nacional del gremio”, *El Camionero*, N°38, 10.

³⁵⁴ “Chile y su camión”, *El Camionero*, N°43, 18.

³⁵⁵ “Premarkitación e inconciencia”, *El Camionero*, N°44, 4.

³⁵⁶ “Premarkitación”, *El Camionero*, 4.

Las mujeres que integraron el Departamento Femenino de la confederación camionera describieron en enero de 1980, de forma notable, la distancia entre los economistas del régimen militar y los hombres de trabajo:

(...) Aunque no todos, para decir las cosas por su nombre, se tienen ganado un lugar en el cielo de los gremialistas de verdad ¿Dónde estará ese cielo...? Pensamos que aunque algunos creen que está en Chicago, ese cielo está muy lejos del alcance de los verdaderos hombres de trabajo.

Nuestro cielo es el trabajo digno y justamente remunerado; es el poder ver crecer y educarse a nuestros hijos sanos, alegres, porque viven en casas de familias tranquilas normales, en las que se terminó la angustia porque mañana no hay trabajo, o no hay para comer porque el camión está en “panne” y el papá anda vendiendo cualquier cosa para pagar el repuesto (...)³⁵⁷.

La cita corresponde a una declaración hecha por las “camioneras” más activas del gremio, quienes hicieron un llamado al resto de mujeres, ya sean madres, esposas o hijas de camioneros a lo largo de Chile, para que se organicen y estén alertas a las necesidades reivindicatorias de la confederación. Este era un claro guiño a la capacidad de organización que consiguieron las mujeres durante el gobierno de la Unidad Popular.

Los “empresarios de la miseria” y la miseria de los empresarios: El plan laboral

La dictadura militar aplicó una nueva legislación laboral en 1979, conocida como el Plan Laboral. El Decreto Ley N° 2.757 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, publicado en el Diario Oficial el 4 de julio de 1979, estableció normas que afectaron directamente a la confederación camionera. El artículo N°1 del decreto estableció que las asociaciones gremiales se restringían a los empleadores del sector privado, cuyas asociaciones se les prohibió lucrar, realizar actividades políticas, religiosas, ni realizar funciones propias de cooperativas, confederaciones y federaciones. Del mismo modo, el artículo N°2 estableció que la afiliación a una asociación gremial era un acto voluntario y personal³⁵⁸. En esta línea, el Acta Constitucional N°3 (Decreto Ley 1552) estableció en el párrafo 20 del artículo 1º que no podía exigirse la afiliación obligatoria a una organización sindical para desempeñar

³⁵⁷ “Colegas delegados al consultivo nacional del 12 y 13 de enero 1980”, *El Camionero*, N°45, 4.

³⁵⁸ Ministerio del Trabajo y Previsión Social, Subsecretaría del Trabajo, “Decreto Ley 2757”, Santiago de Chile, 29 de junio de 1979, disponible en <https://www.bcn.cl/leychile/navegar/imprimir?idNorma=6992>

un determinado trabajo³⁵⁹. Este artículo limitaba el poder del Registro Nacional del Transportista Profesional que durante los últimos años obligaba a todo camionero afiliarse a la confederación.

Con el Plan Laboral se completaba el deseo de la Junta Militar por impedir que la Confederación Nacional de Sindicatos de Dueños de Camiones construyera su propio monopolio de transporte. Las dos bases del poder de la confederación, la tarifa fija del flete y el registro nacional, fueron restringidas por las nuevas medidas económicas y laborales de la dictadura. El Decreto Ley también prohibió el uso de “sindicato” en el nombre de las confederaciones. Para el gremio camionero la labor sindical y gremial eran sinónimos. El camionero como trabajador por cuenta propia y a su vez con capacidad de organizar su propia empresa experimentó de forma combinada la realidad obrera y empresarial (como pequeños propietarios). Las nuevas medidas del Plan Laboral exigieron que los transportistas abandonen la estructura organizativa sindical. Desusar el concepto “sindicato” era un golpe a la tradición camionera cultivada por décadas. Para el gobierno se trataba de amarrar el gremio al carril empresarial y alejarlo de su dimensión obrera. Cuestión que fue planteada anteriormente por el ministro de economía Fernando Leniz, cuando dijo a los transportistas que tenían que “empresariar” su organización ya sea en forma de cooperativas u otras, para que en definitiva abandonen la estructura sindical sobre la que se fundó la Confederación Nacional de Sindicatos de Dueños de Camiones.

Para los camioneros la restricción de la actividad sindical y gremial no tenía sentido a finales de los setenta. En una publicación de *El Camionero* señalaron que una medida restrictiva como aquella era comprensible durante los primeros años del régimen militar, dada la crisis institucional del país. La llamada “normalización” de Chile, en otras palabras, el mantenimiento del orden autoritario, la exclusión de las fuerzas de izquierda en el mundo sindical y político, no justificaban la restricción de la organización gremial en el transporte de carga. Por lo tanto, para los camioneros era una “política equivocada”, difícil de comprender, cuyos responsables nuevamente eran los asesores del gobierno³⁶⁰.

Las críticas esgrimidas por el gremio fueron contra la mente detrás del Plan Laboral: José Piñera. Economista y por entonces ministro del trabajo, integró el grupo de asesores de la Junta Militar. Fue responsable del Plan Laboral y la reforma al sistema de pensiones que

³⁵⁹ Ministerio de Justicia, Acta Constitucional N°3 de los Derechos y Deberes Constitucionales, Decreto Ley 1552, Santiago de Chile, 11 de septiembre de 1976, disponible en <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=6656&idParte=0>

³⁶⁰ “Una política equivocada”, *El Camionero*, N°43, 10.

permitió la creación del sistema de capitalización individual. En una editorial de 1979, *El Camionero* juzgó a José Piñera de un exceso de “tecnificación”, cuya legislación atentaba contra el derecho a la organización sindical de los trabajadores³⁶¹. Vilarín lamentó sentirse pesimista respecto a la capacidad de los asesores económicos de la Junta para interpretar “lo que Chile quería como Gobierno el 11 de septiembre de 1973³⁶²”.

Berta Molina, nuevamente manifestó su malestar con la gestión política del gobierno. La ausencia de una respuesta a la crisis de los pequeños camioneros, creó un estado de incertidumbre que impactó con fuerza en el grupo familiar. Eran las mujeres quienes más resintieron la inestabilidad del hombre proveedor. Molina declaró su temor por el futuro tanto de sus hijos como del gremio. Para ella el Plan Laboral era una imposición basada en una equivocada visión del transportista. Nuevamente el Estado etiquetaba a los transportistas de empresarios, cuando lo único que poseían –alegó Molina- era la miseria, “empresarios de la miseria”. En sus palabras: “Para mí, que entiendo con palabras simples, Plan Laboral significa Plan de Trabajo, plan que favorece al trabajador, que dicta pautas para mejorar las condiciones de trabajo y de vida, pero que no divide ni minimiza a los gremios que son la base de la verdadera institucionalidad³⁶³”.

Berta Molina entendía que la verdadera institucionalidad eran el hombre y la mujer de trabajo, aquellos que se sacrificaban en el rigor del trabajo cotidiano. Eran ellos al mismo tiempo los auténticos trabajadores, que merecían su organización sindical y no la asociación empresarial que exigió el Plan Laboral.

Lo que los camioneros aún no comprendían fue que el Plan Laboral era un pilar fundamental del nuevo modelo económico. Su diseño era funcional a los intereses del gran empresariado. Buscaba el desmantelamiento de las organizaciones sindicales y la atomización del poder de los trabajadores. El conjunto de medidas involucró la libertad de afiliación a los sindicatos, la prohibición de negociación por rama productiva (para evitar la solidaridad entre los trabajadores), la restricción de las huelgas a 60 días y la posibilidad de que el empleador pueda contratar a trabajadores durante un conflicto o despedirlos bajo el argumento de “necesidades de empresa”. Todo esto fortaleció al gran empresario³⁶⁴.

³⁶¹ “Editorial. Plan laboral”, *El Camionero*, Nº42, 3.

³⁶² “Mensaje de nuestro presidente. Con la esperanza de golpear conciencias”, *El Camionero*, Nº42, 11.

³⁶³ “La opinión de una mujer camionera”, *El Camionero*, Nº42, 22.

³⁶⁴ Del Pozo, *Diccionario*, 33.

Los camioneros vieron con sorpresa la nueva normativa para el uso de la huelga. Con años de experiencia en acciones colectivas de todo tipo, tales como paros, solidaridad con otros gremios y hasta enfrentamientos con la policía, entendieron que la huelga no es algo que funcione por decreto. La noticia de la detención de un grupo de trabajadores por solicitar la solidaridad de otras organizaciones con su movimiento llamó la atención al gremio camionero. La situación fue calificada como una “burla sangrienta” para los trabajadores. Una especie de chantaje, en la que el trabajador se encontraba en la disyuntiva de ser despedido e incorporarse a la “legión de cesantes” si la huelga superaba el plazo permitido por el Plan Laboral. En reiteradas ocasiones, el gremio insistió en destacar que Chile poseía la legislación social más avanzada del continente, respetada por todos los gobiernos, pero que llegaba a su fin con la nueva política laboral³⁶⁵.

Grietas en la unidad gremial y la reorganización por decreto

Las primeras grietas de la unidad gremial aparecieron en 1977. Un grupo de dirigentes camioneros que integraron el consejo del Registro Nacional del Transportista Profesional quiso independizarse de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. Este grupo intentó transformar el mencionado consejo en un órgano gremial autónomo. Aquello era posible porque el registro nacional concentraba una gran cantidad de atribuciones que reglamentaban el trabajo camionero. Los días previos al consultivo nacional realizado el 27 y 28 de enero de 1977, rondaron los rumores del quiebre de la confederación: “Ahora sí que se dividen los camioneros”; “El registro se va a comer a la confederación”; “La directiva nacional seguro que cae en este consultivo³⁶⁶”. La respuesta de la confederación, para evitar el quiebre, fue determinar que el consejo del registro nacional fuera un organismo técnico asesor de la confederación. De esta forma, el Registro Nacional del Transportista Profesional se subordinaba a la confederación como comisión técnica, integrada por profesionales contratados por la confederación. La decisión de la confederación fue reconocida por la autoridad de gobierno con el decreto N° 601 del 28 de noviembre de 1977, que a su vez designó a los nuevos integrantes del consejo de aquel registro³⁶⁷.

Como ya mencionamos, la nueva legislación para la organización sindical decretada por el gobierno afectó a la estructura orgánica del gremio. Desde 1980, la Confederación Nacional

³⁶⁵ “Huelga legal y solidaridad”, *El Camionero*, N°45, 7.

³⁶⁶ “Consultivo nacional de enero: expresión de la unidad y madurez de nuestro gremio”, *El Camionero*, N°37, 12.

³⁶⁷ “Solucionado un antiguo problema”, *El Camionero*, N°38, 3.

de Sindicatos de Dueños de Camiones debió abandonar la estructura sindical y estructurarse en asociaciones empresariales. Los camioneros temieron verse obligados a dividirse en dos tipos de organizaciones. Una conformada por los trabajadores cuenta propia, camioneros dueños de un solo camión y otra, la asociación de empresarios de transporte, que agruparía a todos los dueños de dos o más camiones. Eventualmente esto significaría que la organización de camioneros cuenta propia estaría a cargo del Ministerio del Trabajo, mientras que las asociación de empresarios al Ministerio de Economía³⁶⁸.

El 22 de agosto de 1979, Vilarín envió una carta a José Piñera, en la cual propuso modificaciones a los decretos leyes del Plan Laboral. En específico solicitó que las organizaciones camioneras mantengan el nombre de sindicato y que la confederación no sea dividida³⁶⁹. Del mismo modo, el 3 de enero de 1980 los dirigentes gremiales consiguieron reunirse con el nuevo ministro de economía, José Luis Federici Rojas. En la audiencia entregaron los acuerdos del último consultivo nacional, con modificaciones de los últimos decretos ley que afectaban la estructura organizativa. Los dirigentes enfatizaron el deseo de que la organización gremial no se divida y dependa de un sólo ministerio³⁷⁰. La autoridad se limitó a resolver favorablemente la solicitud del gremio para mantenerse unido en una sola organización y depender sólo del Ministerio de Economía. Sin embargo, el Estado obligó a la confederación a reconocer que agrupaba asociaciones gremiales y no sindicatos de dueños de camiones. Misma suerte corrió para cada sindicato individual, los que debieron adquirir el nombre de asociación gremial y abandonar el término “sindicato”. La estructura gremial quedó organizada en cinco federaciones y 93 asociaciones gremiales a lo largo del país, todas adheridas y con el nuevo nombre de Confederación Nacional Gremial de Dueños de Camiones³⁷¹.

La reorganización de la confederación trajo consigo la emergencia de nuevos liderazgos. Después de estar años en la cabeza de la confederación camionera, León Vilarín dio un paso atrás. En 1983 asumió como presidente del gremio Adolfo Quinteros, este fue socio fundador del Sindicato de Dueños de Camiones del Transporte Interurbano de Santiago e integró la directiva nacional de la CNDC. Quinteros, con años de experiencia y lucha gremial, representó también una nueva generación de dirigentes, con una inquietud política que lo llevó paulatinamente al distanciamiento con la dictadura. Por su parte, el repliegue

³⁶⁸ “Consultivo nacional de enero de 1980”, *El Camionero*, Nº44, 18.

³⁶⁹ “Nuestro positivo aporte para mejorar el decreto ley nº2757”, *El Camionero*, Nº45, 16.

³⁷⁰ “Asociaciones gremiales”, *El Camionero*, Nº45,15.

³⁷¹ “Realizaciones de una directiva”, *El Camionero*, Nº51,17.

de Vilarín tuvo como mayor consecuencia la falta de conducción política al interior del gremio, que como veremos derivó en la aparición de diversas posiciones respecto a la situación política del país y culminó en el quiebre de la confederación.

Malestar, distanciamiento y persistencia del colaboracionismo con la dictadura militar

El 11 de septiembre de 1979, dirigentes de los principales gremios de transporte se reunieron para conmemorar los días de lucha contra el gobierno de Salvador Allende. La actividad se realizó en el sector de Leyda, otra vez campamento camionero en los años de la Unidad Popular y dónde murió un transportista en medio de los enfrentamientos con la policía. Lo revelador del encuentro fue que por primera vez, desde que la Junta Militar tomó el poder, la Federación de Choferes de Taxis y la Confederación de Dueños de Camiones no aceptaron la invitación oficial del gobierno al acto conmemorativo del 11 de septiembre. En cambio, se reunieron por su cuenta para realizar un balance de la situación del transporte. Los taxistas estaban atravesando una situación similar a la camionera, también estaban sometidos a la liberalización de la tarifa y una consecuente crisis.

Otro actor importante que apareció en este acto de conmemoración fue el general Gustavo Leigh. Para esa fecha, el general de la aviación había sido destituido de la Junta Militar por sus discrepancias con Pinochet especialmente respecto a la economía. Su llegada fue recibida con una ovación por los transportistas. Ciertamente, se encontraban en la misma vereda. Inconformes con la política económica liderada por los "Chicago Boys" pero aún fervientes defensores del orden autoritario instalado en 1973.

León Vilarín sentenció que los camioneros a seis años del arribo de la Junta Militar, no tenían nada que celebrar. Sacrificaron la mayoría de las conquistas sociales obtenidas en gobiernos anteriores como homenaje a Chile. Agregó que antes del 11 de septiembre de 1973, los camioneros exigieron un gobierno para todos los chilenos y no para un pequeño grupo. Incluso manifestó su deseo para que el congreso vuelva a funcionar:

Debe funcionar a la brevedad el Congreso Nacional como Poder del Estado y cumplir sus funciones legislativas y fiscalizadoras, debe relevarse a la Junta de Gobierno de la tarea de legislar. Después de seis años ya es hora que se ponga término al sistema de imponernos todos los días en el Diario Oficial la legislación que nos afecta y que no tengamos ninguna posibilidad de ser escuchados cuando se estudia esa legislación. Deberé confiar que

esto que expreso como ciudadano no se estime una incursión en el campo político³⁷².

Tras décadas de historia gremial, nunca había ocurrido que las organizaciones representativas del transporte de carga no encontraran un interlocutor en los poderes del Estado. Todas sus reivindicaciones fueron obtenidas hasta 1970 por Ley de la República gracias a conversaciones desarrolladas entre dirigentes gremiales y las comisiones correspondientes del congreso nacional. La negativa de los ministros a tener audiencias con los dirigentes camioneros, contribuyó a que los transportistas volvieran a valorar las instituciones democráticas que en el pasado les permitió canalizar sus demandas.

Fue entre 1981 a 1985 cuando los transportistas endurecieron las críticas hacia el régimen militar. Durante este periodo el país se hundió en una profunda crisis económica cuyo origen estuvo en la combinación de factores externos e internos. La dependencia de la economía chilena al mercado internacional se vio afectada por la recesión mundial de 1980. Los ingresos y créditos externos no fueron invertidos en infraestructura productiva y exportadora del país, sino que se destinaron al consumo interno, por parte de los segmentos más privilegiados de la población, importación de bienes y el crecimiento sin control de grupos económicos que a su vez controlaban diversas empresas, estas se endeudaron con diversos bancos que formaban parte de estos mismos grupos económicos. Aquello generó la quiebra de varias empresas, el Estado tuvo que intervenir bancos por insolvencia, el peso chileno se devaluó, los préstamos aumentaron dramáticamente su valor y la cesantía se disparó³⁷³. El descontento social creció contra el régimen militar, pero las críticas no solamente se restringieron a la gestión económica. Con el titular “Menos salarios, menos sueldos, más neopren igual más hambre”³⁷⁴ *El Camionero* sentenció que uno de los grandes males de Chile era la ausencia de medios de comunicación alternativos a los oficiales y simpatizantes con el gobierno. El artículo continuó con una interpellación a las autoridades del Estado para que entiendan que el país necesitaba libertad de prensa, de organización y reunión³⁷⁵.

A lo largo de estos años León Vilarín radicalizó su discurso contra el gobierno. En 1981, a ocho años del golpe de Estado, el líder gremial realizó un balance negativo. Sentenció que

³⁷² “Leyda: buen lugar para conmemorar”, *El Camionero*, Nº42, 20.

³⁷³ Gárate, *La revolución*, 284.

³⁷⁴ El “neopren” era una droga en base a un pegamento barato. Su consumo se propagó especialmente en los barrios más pobres del país.

³⁷⁵ Menos salarios, menos sueldos, mas neopren igual más hambre”, *El Camionero*, Nº51, 8.

la situación de los camioneros era la peor de los últimos 20 años. Reiteró la desconexión de las autoridades con la realidad del país e incluso dijo que “lamentablemente, salimos de un régimen de extrema izquierda (...) y caímos en un régimen de extrema derecha, implacable e insensible”³⁷⁶. En todos estos años, Vilarín no abandonó su idea de crear una única organización que agrupara a trabajadores y pequeños propietarios. Animado por las ya cotidianas y cada vez mayores críticas al régimen militar, Vilarín volvió a la carga con su propuesta. Por medio de la confederación camionera, propuso la creación de un organismo amplio de gremios, al estilo del Comando Nacional de Defensa Gremial en los días de la Unidad Popular. El objetivo de este organismo fue representar y defender los intereses de los gremios inscritos en el Ministerio de Economía, gremios del transporte, la pequeña industria, artesanado, trabajadores independientes y colegios profesionales. La iniciativa fue presentada en una conferencia de prensa. Al día siguiente, el periódico *El Mercurio* declaró que el gobierno rechazaba el proyecto de Vilarín. Desde el gobierno fue cuestionada la propuesta por no ser coherente con la “libertad de asociación” establecida por la ley y responder a un esquema de “políticas superadas”³⁷⁷. En 1982, Vilarín declaró a la revista *Hoy* que no sólo los camioneros estaban en crisis, sino el país entero y que el gobierno mira el “espectáculo” sin hacer nada. Pero su crítica cruzó una línea más, al pedir responsabilidad política por la crisis y la impunidad en el “abuso de poder”, “las cárceles secretas” y la “falta de justicia”³⁷⁸.

Protestas y organización

El 11 de mayo del año 1983, los trabajadores del cobre, agrupados en la Confederación de Trabajadores del Cobre (CTC), dirigida por el democristiano Rodolfo Seguel, convocaron a una protesta nacional. Su acción encontró el apoyo masivo, e inesperado, de diversos sectores de la sociedad civil en el país; estudiantes, trabajadores, pobladores, organizaciones políticas, gremios y miles de personas que sin pertenecer a una organización adhirieron. Fue el inicio de las llamadas jornadas de protesta nacional, las primeras manifestaciones masivas contra la dictadura del General Pinochet³⁷⁹. En el marco de la primera protesta, se constituyó el Comando Nacional de Trabajadores (CNT). Para entonces, la dictadura había declarado ilegal a la anterior gran confederación sindical, la

³⁷⁶ “Balance de ocho años del gobierno que pedimos”, *El Camionero*, N°51, 23.

³⁷⁷ “Gobierno rechaza creación de organismo amplio de gremios”, *El Camionero*, N°51, 28.

³⁷⁸ “¿Hay crisis moral?”, *Hoy*, año V, n°245, semana del 31 de marzo al 6 de abril de 1982, Santiago de Chile, 11.

³⁷⁹ Del Pozo, *Diccionario*, 319.

CUT. La CNT vino a llenar el vacío que existía entre las organizaciones representativas de la clase obrera. Esta confederación fue la encargada de convocar a la segunda jornada de protesta nacional, el 14 de junio del mismo año. En esta instancia se unieron nuevas organizaciones como el Proyecto de Desarrollo Nacional (PRODEN), que agrupó a diferentes actores políticos. Los camioneros no se quedaron atrás y se unieron a las movilizaciones, aquello despertó la sorpresa y suspicacia entre los trabajadores que lideraban las protestas, pues aún estaba fresco el recuerdo de la complicidad camionera con el golpe militar.

Un transportista (anónimo) que participó de las jornadas de protesta comentó a la revista *Análisis*, que los pequeños y medianos empresarios comprendieron que sus “intereses objetivos” estaban más cerca de los trabajadores que de los grandes empresarios con los que estuvieron alineados durante los años de la Unidad Popular. El mismo dirigente señaló que en una oportunidad dijo a Jorge Fontaine, presidente de la Confederación de la Producción y Comercio, que después de 1973, las víctimas de la alianza entre pequeños y grandes empresarios, fueron “los hijos del pueblo”, mientras que los hijos de los grandes empresarios, luego de estudiar economía en Chicago, se apoderaron del gobierno³⁸⁰.

En la víspera de la primera jornada de protesta nacional, el 9 de mayo de 1983, la Confederación Nacional de Dueños de Camiones entregó una carta al ministro del interior, general Enrique Montero Marx. Allí indicaron, a modo de advertencia, que las bases del gremio estaban cansadas de que en todos estos años sus demandas no eran escuchadas. El gobierno no respondió a la confederación y optó por promover la división del gremio. Algunas autoridades establecieron conversaciones con otra organización, la Asociación de Camioneros liderada por Jorge Álvarez, con quien intentaron negociar sin llegar a soluciones relevantes³⁸¹. Aquel hecho sólo enturbió las aguas entre el gobierno y la confederación. El lunes 20 de junio, la confederación camionera convocó a una paralización del transporte para el día jueves 23. Los camioneros buscaban poner en práctica el organismo multigremial, una reedición del Comando Nacional de Defensa Gremial que luchó contra Allende. Con el potencial desestabilizador del gremio camionero y su experiencia en luchas anteriores, estos entraron en la disputa de la conducción de las jornadas de protesta junto al movimiento sindical. Los camioneros presentaron un petitorio a las autoridades en el que exigieron el retiro de todos los requerimientos contra los

³⁸⁰ “Suma y sigue. Primero fueron los trabajadores, ahora también los gremios”, *Análisis*, año VI, julio 1983, N°59, 4.

³⁸¹ Casals, “*Contrarrevolución*”, 284.

dirigentes gremiales, reincorporación de los despedidos, fin a la restricción de la libertad de información, revisión de las políticas educacionales, reconocimiento del derecho de los dirigentes para defender las demandas de sus bases, fin del paralelismo gremial, establecimiento de un calendario de retorno a sistemas de participación democráticos, rechazo a la política de libre mercado y la conformación de una comisión integrada por representantes de las fuerzas armadas, trabajadores, profesionales y gremios, para analizar soluciones a los problemas sociales que atravesaba Chile³⁸².

Los transportistas, con el lema de avanzar en la “unidad de los hombres de trabajo”, propusieron que la CNT integrara el organismo multigremial. Las organizaciones sindicales respondieron con cautela y sospecha. Los más favorables a la unidad fueron la Confederación de empleados particulares (CEPCH) y la Unión Democrática de trabajadores (UDT), cercanas a la clase media, mientras que las organizaciones ligadas a la clase obrera tradicional, la Confederación de Trabajadores del Cobre y el Frente Unitario de Trabajadores (FUT) no vieron con simpatía tal iniciativa³⁸³.

La gran diferencia entre los camioneros y las organizaciones obreras fue su relación con el régimen militar. Los dirigentes de la CTC fueron inmediatamente detenidos y encarcelados por días. En una entrevista desde la cárcel, el líder de los trabajadores del cobre, Rodolfo Seguel, declaró su negativa a que la CNT integre un comando multigremial liderado por los camioneros, principalmente porque para Seguel, los gremios representaban a la patronal y el empresariado, en lo único que podían estar juntos era en el deseo por democracia³⁸⁴. La brutal represión contra los manifestantes en las jornadas de protesta nacional, con un saldo de decenas de muertos, sumado al encarcelamiento de los dirigentes, fue motivo suficiente para que las organizaciones sindicales se negaran a dialogar con el gobierno. Este último, aplicó medidas diferenciadas a los dirigentes, de acuerdo a su filiación política y sindical. Adolfo Quinteros, líder camionero del momento, fue detenido, pero su paso por el calabozo tan sólo duró unas horas y fue absuelto por el tribunal, a pesar de haber sido sancionado por la Ley de Seguridad Interior del Estado. En consecuencia, los dirigentes camioneros se mantuvieron abiertos al diálogo con la autoridad militar. En opinión de Quinteros, el sector de las fuerzas armadas abierto al dialogo había aumentado. No obstante, a modo de denuncia, la revista *Análisis* señaló que las conversaciones entre camioneros y gobierno fueron mediadas secretamente por Isa Freig, dueño de transportes “Progreso”, quien era

³⁸² “Suma y sigue”, 5.

³⁸³ “Rodolfo Seguel, desde la cárcel”, *Análisis*, año VI, julio 1983, Nº59, 11.

³⁸⁴ “Rodolfo Seguel”, 10.

amigo del general Humberto Gordon, jefe de la policía secreta de Pinochet, la Central Nacional de Inteligencia (CNI). Estas conversaciones decantaron en la formación de una comisión conformada por los generales Raúl Benavides, Enrique Montero y el camionero Jaime Calvo Apelgreen. Fruto de esta reunión, habría nacido el petitorio de los transportistas y la opción de crear una comisión de trabajo entre militares y dirigentes³⁸⁵. Sin embargo, el órgano de prensa oficial de la confederación camionera, no confirmó la realización de tal reunión.

Ante la evidente merma en el apoyo social de la dictadura, el general Pinochet decidió contener la situación. Mientras aplicó una dura represión hacia los sectores populares y sindicales, otorgó concesiones a sus antiguos aliados. Para tal misión, nombró a Sergio Onofre Jarpa como nuevo ministro del interior. Jarpa fue el presidente del derechista Partido Nacional, aliado de los gremios que se opusieron a la Unidad Popular. Onofre Jarpa participó del congreso extraordinario celebrado por la confederación camionera los días 3 y 4 de septiembre de 1983. Frente a los asistentes, apeló a la nostalgia. Recordó los campamentos camioneros de 1972, la amistad de los viejos tiempos y la lucha común por la “libertad” y la “nacionalidad”, “sin partidismos”. Marcó distancia con la gestión económica liderada por los economistas de Chicago y anunció que “por voluntad del Presidente de la República” comenzaba una nueva etapa en la conducción económica del país, sin predominio de los sectores financieros y con participación de los gremios³⁸⁶. Junto con aquella promesa, el gobierno otorgó la renegociación de deudas con CORFO para los transportistas, pero en términos estructurales, el modelo económico siguió su curso y junto con él, el malestar hacia la dictadura militar.

La crisis del endeudamiento continuó entre los camioneros durante los ochenta. La ruina en la que se vieron aquellos incapaces de pagar los créditos o que terminaron con su camión embargado, llevó a que muchos camioneros tomen una drástica decisión. Entre 1981 y 1982 una ola de suicidios sacudió el mundo del transporte de carga. Para Adolfo Quinteros la tragedia se explicaba porque cada camionero asumía su problema como algo personal. En su rol de dirigente, Quinteros convenció a muchos asociados de que la

³⁸⁵ “Rodolfo Seguel”, 12.

³⁸⁶ “Discurso pronunciado por el ministro del interior, don Sergio Onofre Jarpa, con ocasión de la apertura del congreso nacional del gremio, celebrado los días 3 y 4 de septiembre de 1983 en Santiago”, *El Camionero*, Año 12, N°52, 9.

tragedia era nacional y no individual, “la solución no era suicidarse porque tendría que suicidarse todo Chile” comentó a la revista *Hoy*³⁸⁷.

En el sur de Chile, en las provincias de la Araucanía y Valdivia, los pequeños propietarios de diversos rubros se organizaron en comités para enfrentar los embargos. Denominados “comités de integración y reactivación” fueron integrados por comerciantes, agricultores, transportistas y personas que simplemente pidieron un crédito para invertir en una empresa. Aquiles Brellenthie, ferretero de Villarrica y dueño de un camión hace 20 años, relató en la revista *Hoy*, cómo durante los años 1979 y 1980, los agentes bancarios recorrían casa por casa, tienda por tienda, para ofrecer créditos. Eran los tiempos del llamado “boom” o “milagro” económico. Estos agentes abrieron muchas cuentas corrientes en el domicilio del interesado. El clima de optimismo económico, con pronósticos de tasas de crecimiento sostenido de un 8%, motivaron a varias personas a arriesgarse con un crédito. Para muchos la recesión de la economía en 1982 fue una sorpresa. El aumento de las tasas de interés, la subida del dólar, el encarecimiento de las mercancías para la vida cotidiana, hizo insostenible el pago de los créditos. Con ello, el embargo de los bienes se hizo cotidiano entre los deudores. Algunos casos de resistencia a los remates y embargos ocurrieron en las ciudades del sur. Cientos de personas llenaban las salas de remate para evitar que los bienes del afectado sean vendidos, una especie de teatro de compra, pues los asistentes acordaban previamente un precio a ofrecer y el comprador final resultaba ser amigo del embargado. También hubo resistencia a la policía, cuando los embargos comprometían maquinaria. En algunas ciudades los comerciantes lucían en sus escaparates pancartas contra los bancos responsables de los embargos. Mientras tanto, en junio de 1985, el primer encuentro regional de deudores asociado al comité de integración y reactivación envió un telex al general Pinochet, donde exigieron la suspensión de todas las acciones judiciales contra los deudores, la condonación total de intereses ordinarios y penales, no embargar los bienes básicos del hogar y un plazo de 15 años para pagar con un interés lineal del 12% anual³⁸⁸.

Quinteros y un sector creciente del mundo camionero tomó cada vez más distancia con el gobierno y radicalizó su postura. El 28 de agosto de 1985, unos 500 camioneros cortaron el tránsito de la carretera Panamericana sur durante tres horas y media. Los camioneros se instalaron en el sector de San Francisco de Mostazal a unos 57 kilómetros de Santiago. La

³⁸⁷ “Hora de definirse... y actuar”, *Hoy*, año IX, Nº427, semana del 23 al 29 de septiembre de 1985, 27.

³⁸⁸ “Deudores en resistencia”, *Hoy*, año IX, Nº418, semana del 22 al 28 de julio de 1985, Santiago de Chile, 6.

paralización encontró la simpatía de los automovilistas, quienes se unieron a la paralización a pesar de que los camioneros dejaron una vía libre. La fila de automóviles detenidos se extendió por seis kilómetros. El Estado no reprimió la manifestación. La acción terminó cuando Quinteros anunció que se reuniría con Francisco Fernández, director de Impuestos Internos, con quien trató problemas gremiales como la fiscalización de facturas, la tarifa y la necesidad de cambiar la política económica³⁸⁹.

Pero las reivindicaciones camioneras no se restringieron al campo de lo económico. Es en este periodo que la Confederación Nacional de Dueños de Camiones adhirió al “Acuerdo Nacional Para la Transición a la Plena Democracia”. Documento que planteó un piso mínimo de negociación con el régimen para transitar a la democracia. Este acuerdo fue firmado por un amplio espectro de líderes políticos y organizaciones sociales. Sólo se excluyeron de él la derecha más dura representada por la Unión Demócrata Independiente (UDI) y el Movimiento Democrático Popular (MDP) integrado por el Partido Comunista, entre otras fuerzas de izquierda³⁹⁰. Este acuerdo no prosperó como hoja de ruta para la oposición al gobierno. No obstante, la discusión en torno a su aceptación entre los camioneros, fue un catalizador de las posiciones políticas que convivían en el interior del gremio.

El quiebre

Dos facciones convivieron al interior de la Confederación de Dueños de Camiones de Chile. Una cada vez más distante con el gobierno, representada por dirigentes como Adolfo Quinteros y Héctor Moya y otra en sintonía con el régimen, liderada por Julio Lagos Cosgrove. La existencia de ambas posturas se hizo insostenible en la medida que el gobierno demostró que no rectificaría su política económica de corte neoliberal, sumado a un Pinochet empecinado en mantenerse en el poder. Quinteros se mostró partidario de avanzar en la discusión política respecto al restablecimiento de la democracia como garantía para la mejora económica de los camioneros y del resto del país. Ya no se trataba de reivindicaciones sectoriales en el plano económico. Incluso defendió la idea de promover un nuevo paro nacional junto a otros gremios para reivindicar la democracia. Estos puntos de vista hicieron que Quinteros ganara oponentes dentro y fuera de la confederación.

³⁸⁹ “Hora de presiones”, *Hoy*, año IX, Nº424, semana del 2 al 8 de septiembre de 1985, 32.

³⁹⁰ Casals, “*Contrarrevolución*”, 304.

Funcionarios de gobierno, llegaron a amenazarlo con cárcel, relegarlo a una región distante o perder conquistas gremiales³⁹¹.

El fracaso del Acuerdo Nacional para la Transición a la Democracia Plena motivó a la oposición a buscar nuevas formas de organizar el malestar contra la dictadura militar. En 1986, un grupo de profesionales liderados por el presidente del Colegio Médico y de la Federación de Colegios Profesionales Juan Luis González, constituyeron la Asamblea de la Civilidad. Esta instancia buscó reunir a diversas organizaciones sociales y gremiales en un polo de oposición a la dictadura. La diferencia de esta experiencia respecto de similares en el pasado, fue la preponderancia de la clase media en su composición. Esta instancia fue apoyada por Adolfo Quinteros y Héctor Moya, presidente de la Asociación de Camioneros Metropolitana, quienes impulsaron la adhesión de la confederación camionera a la Asamblea de la Civilidad. Entre 1985 y 1986, Moya lideró una serie de acciones de protesta contra el gobierno como abstenerse a comprar gasolina o bloquear puentes estratégicos. Moya y Quinteros participaron activamente en la Asamblea de la Civilidad al punto que el primero fue detenido luego que la asamblea convocó a nuevas jornadas de protesta nacional los días 2 y 3 de julio de 1986. Tras salir de la cárcel, Héctor Moya renunció a su cargo directivo en la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, su decisión se basó en la prohibición de ejercer como dirigente gremial por parte del régimen. Este hecho sirvió para que los sectores afines al gobierno dentro de la confederación, critiquen la gestión de Moya. Lagos Cosgrove calificó como mera “politiquería” la adhesión de la confederación a las iniciativas políticas contra la dictadura y reiteró centrar la atención en actividades gremiales. Lagos participó como delegado de la confederación en el Consejo Económico Social, creado por el gobierno para que diversos sectores tengan opinión sobre la política económica del país³⁹². Sin embargo, Quinteros calificó que tal espacio “no sirve para nada”³⁹³. En la otra vereda, Lagos acusó a Quinteros y Moya de ser “impostores”, que usaron los intereses gremiales para unirse a la Asamblea de la Civilidad y responder a “los intereses de unos pocos”³⁹⁴. El convencimiento de muchos camioneros, como Quinteros y Moya, de que el restablecimiento de la democracia era la única garantía para mejorar las condiciones de vida entre los transportistas los llevó a dejar la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. El quiebre en la confederación permitió a Lagos Cosgrove

³⁹¹ “Hora de definirse”, 26

³⁹² Casals, “Contra la Revolución”, 318.

³⁹³ “Hora de definirse”, 26.

³⁹⁴ “Lagos desafió a Quinteros a enfrentarse por cualquier vía”, *La Época*, 7 de junio de 1987, 15.

posicionarse como el nuevo líder gremial con el restablecimiento del colaboracionismo con la dictadura hasta su final. Adolfo Quinteros acusó a la confederación liderada por Lagos, de atropellar acuerdos tomados en la asamblea del gremio, agregó que la confederación tenía problemas de conducción y ya no permitía a sus bases poder expresarse. Quinteros se volvió presidente de la Asociación de Transportistas Interurbanos e Internacional de Chile y junto a otros camioneros escindidos de la confederación, conformaron un movimiento paralelo a la confederación, que en sus palabras agrupaba a más del 70% de los camioneros de Chile. A pesar de su afirmación, no logró constituir un gremio con mayor influencia que la histórica Confederación Nacional de Dueños de Camiones. Sin embargo, tanto Moya como Quinteros representaron a un considerable sector de camioneros que contribuyeron a la lucha democrática que terminó con la dictadura del general Pinochet. En palabras de Quinteros: “Queremos el retorno a la democracia plena por las vías pacíficas y de entendimiento entre las partes. Si decir eso fuera un delito estaríamos presos más del 70 por ciento de los chilenos”³⁹⁵.

³⁹⁵ “Queremos retorno a la democracia plena”, *El Mercurio*, Santiago, 17 de Junio de 1987.

Conclusiones

A lo largo de este trabajo hemos podido sostener que el comportamiento político de los camioneros en Chile se caracterizó por un alto grado de autonomía. Su propia experiencia sociocultural, productiva y de género conformó el ser social de los transportistas. Como vimos en los capítulos precedentes, a lo largo de su historia, estas dimensiones conformaron un orden simbólico que delimitó los contornos de la identidad de los pequeños camioneros hacia la década de los setenta en Chile. La percepción de sí mismos como “hombres de trabajo”, jefes de familia proveedores, de esfuerzo y con capacidad de volverse un empresario a través del logro individual fueron el núcleo de esta identidad. Es desde allí que los camioneros se posicionaron políticamente en los procesos en los que se vieron envueltos.

La construcción histórica de la identidad camionera fue un largo proceso que tuvo sus orígenes en la década de los 30 en Chile, con el arribo y masificación de los camiones en la economía nacional. Como otros oficios, los camioneros se agruparon en sindicatos. Durante décadas la experiencia organizativa encontró altos y bajos, diversas confederaciones se atribuyeron la representación del sector. Fue a principios de los setenta con la creación de la gran Confederación Nacional de Dueños de Camiones que la estructura organizativa encontró su apogeo. La cultura camionera, hasta entonces marcada por el individualismo, fue moldeada por el sindicalismo. La cooperación, el vínculo con la comunidad y las mejoras en la calidad de vida gracias a las conquistas gremiales, crearon un nuevo tipo de camionero, comprometido con su militancia sindical. Los sindicatos de dueños de camiones generaron un estrecho vínculo con las comunidades locales. La participación de toda la familia del camionero en actividades recreativas o caritativas, como el caso de los comités de damas de los sindicatos o las campañas solidarias que los transportistas realizaron durante las catástrofes climáticas, otorgaron una capacidad de convocatoria hacia la comunidad que se demostró crítica durante los conflictos políticos. De este modo, la CNDC contó hacia 1970 con una enorme capacidad organizativa, la que se coronó con la aprobación de la Ley de Registro Nacional del Transportista Profesional. Esta ley obligó a todo dueño de camión asociarse a la confederación.

Los camioneros no integraron el gran empresariado ni la burguesía. Más bien, se encontraron en la frontera entre la clase obrera y la clase media. Distribuidos de forma heterogénea de acuerdo a la posición que ocupaban en el trabajo del transporte de carga

terrestre. Choferes, ayudantes, peonetas, dueños de uno o tres camiones, integraron el mundo del “pequeño camionero”. Los camioneros transitaron entre la realidad obrera y de las clases medias por las características propias de su trabajo. Fueron el eslabón en la cadena productiva que conectaba ambos mundos, en las fábricas y centros productores de carga, como en los centros de distribución y comercio. La movilidad social fue otro factor que les permitió este tránsito. Muchos camioneros se iniciaron como “trabajadores del volante”, que luego de años de trabajo, invirtieron el capital necesario para poseer su propio camión. Ser dueño de uno, dos o más camiones era signo de prestigio y la posibilidad de integrarse al mundo profesional de las clases medias. Sin embargo, una cuestión que se repitió en la historia camionera fue precisamente esta tensión entre lo obrero y empresarial. El pequeño camionero, a pesar de su pretensión de ser un empresario, estaba muy lejos del verdadero mundo –tanto material como simbólico- del gran empresariado. El camionero tuvo mucho más en común con la clase obrera, por trayectoria de vida, cultura organizativa, faenas que requerían el uso de la fuerza de trabajo y una masculinidad ligada al sacrificio para proveer a la familia. Esta relación ambigua entre clase obrera y clase media se manifestó también en su estructura orgánica. Como mencionamos, los camioneros se organizaron en sindicatos de dueños de camiones o de choferes, los que funcionaron igual que los sindicatos obreros, no obstante, la Confederación Nacional de Dueños de Camiones se definió a sí misma como una organización gremial. En las fuentes los conceptos “sindical” y “gremial” se usaban como sinónimos. Todo ello, a pesar que la mayoría de las organizaciones gremiales en Chile correspondieron al empresariado industrial como SOFOFA y la CPC, o bien a los terratenientes como la SNA³⁹⁶.

Inicialmente el gobierno de Salvador Allende no fue visto como una amenaza por los camioneros. A diferencia de otras organizaciones gremiales que se alarmaron desde la campaña electoral, la CNDC colaboró con Allende durante su primer año. Esta sintonía inicial se fundó en las visiones compartidas que ambas partes poseían sobre ciertos aspectos del trabajo y la economía. En específico, la noción de “trabajadores del volante” fue algo compartido por los choferes y pequeños camioneros, como por el subsecretario de transportes Hernán Morales. Para el gobierno, los camioneros eran aliados potenciales. El control de la especulación en el comercio de repuestos y hasta la convivencia entre el sector privado y estatal en el transporte de carga fueron motivo de consenso. Por tal razón, la Unidad Popular promovió la legislación y aprobación de la Ley de Registro Nacional del

³⁹⁶ Los camioneros en términos gremiales tuvieron como pares a otros pequeños empresarios como aquellos agrupados en la Confederación del Comercio Detallista y la Pequeña Industria.

Transportista Profesional y la Caja de Previsión de Comerciantes, Pequeños Industriales y Transportistas. Estas fueron demandas históricas para el gremio del rodado. Fueron también una garantía para la defensa del pequeño camionero, quien aseguraba su reconocimiento en el mundo profesional y técnico, escapaba de la proletarización y al mismo tiempo evitaba que las grandes empresas de transporte abusen con los llamados “cortes de cola”.

El antagonismo y lucha de los camioneros contra el gobierno de la Unidad Popular respondió a una dinámica contingente antes que a un plan secreto diseñado con anticipación. La frágil economía del pequeño camionero se vio trastocada ante la falta de repuestos, neumáticos y chassis. A pesar de ello, el propio antagonismo se formuló mes a mes, en tanto los dirigentes de la CNDC mantuvieron constante comunicación con las autoridades para encontrar solución a la crisis del transporte de carga. Sólo a mediados de 1972, la crítica camionera cambió su foco en la baja producción nacional de neumáticos y repuestos, para culpar directamente al ejecutivo. En este punto el antagonismo fue alimentado por el temor a la estatización del rubro. La interpretación de los camioneros de aquella amenaza alteró el núcleo del orden simbólico, sobre el que se construyó la identidad camionera. Los discursos presentes en las fuentes, durante el fragor de la lucha política, revelan este miedo. Ya confrontados, los camioneros vieron al gobierno de la Unidad Popular como un corruptor del logro individual, puesto que entregaba camiones a sus simpatizantes; destructor del orden familiar, por su responsabilidad en la escasez de alimentos y de repuestos que impedían al padre mantener su rol como proveedor del grupo familiar. Esta distopía alcanzó su céñit con la eventual estatización total del transporte de carga por carretera, en la que el camionero era forzado a la proletarización a merced de los caprichos de los “hombres nuevos”. No obstante, otros camioneros se mantuvieron alineados con el gobierno de Salvador Allende y rompieron con la CNDC. Estos fueron aquellos que mantuvieron su orden de vida cerca de los trabajadores, se trató especialmente de choferes y sindicatos de pequeños propietarios. La creación del Movimiento Patriótico por la Recuperación Económica (MOPARE) logró agrupar a miles de camioneros que simpatizaron con la Unidad Popular y permitieron que la economía resistiera la paralización de la CNDC en octubre de 1972.

Los camioneros experimentaron en sus propios términos el antagonismo o defensa del gobierno de la Unidad Popular. Su movilización fue por convicción y de acuerdo a sus propias interpretaciones del conflicto. En este proceso jugaron un papel importante las

dirigencias y especialmente León Vilarín como líder indiscutido de la CNDC. Vilarín actuó como un operador político para el beneficio de su sector. Logró establecer vínculos con dirigentes gremiales, políticos y militares. Algunos han querido ver a Vilarín como un mercenario a las órdenes de la CIA o la gran empresa. No obstante, las fuentes, incluso aquellas desclasificadas, nos han mostrado a un Vilarín mucho más astuto, los altos mandos militares reconocieron su capacidad e incluso amenaza, por el enorme poder que llegó a concentrar el gremio del rodado. A nivel de provincias, cada sindicato camionero logró coordinarse con sus socios y simpatizantes en un proceso de retroalimentación entre la dirigencia nacional y local. Así también, la relación de los camioneros con otras organizaciones representativas de la clase media durante los años de la Unidad Popular, fue un proceso dinámico y de articulación de reivindicaciones comunes antes que de subordinación a un plan preestablecido por fuerzas mayores.

Podemos sostener que las dirigencias de la CNDC recibieron apoyo económico por parte de organizaciones financiadas por la CIA tanto como por organizaciones de oposición u organizaciones a nivel provincial. El apoyo económico fue un recurso más que contribuyó a mantener la movilización, pero no explica el origen de la motivación para enfrentar al gobierno de la Unidad Popular. Como ya hemos dicho, esto no desconoce la existencia de instigadores externos que buscaron aprovecharse de los transportistas para socavar el gobierno de Allende. Los dirigentes gremiales, políticos y militares que se esforzaron en promover el golpe de Estado, tuvieron una relación más bien acotada con los transportistas. No obstante, atribuir exclusiva responsabilidad a estos instigadores respecto de las acciones de los transportistas, termina por despojar a los camioneros de su propia historia y los reduce a una pequeña pieza en un juego conspirativo y coyuntural.

Los camioneros insurrectos al gobierno de Salvador Allende, interpretaron el golpe de Estado como su propia victoria. Se vieron a sí mismos como parte constitutiva del nuevo régimen político. Aplaudieron el autoritarismo y colaboraron con entusiasmo en las tareas de la llamada “reconstrucción nacional”. Para los camioneros, el ejército estaba en deuda con ellos, puesto que fue gracias a su paralización, que los militares llegaron al poder. A pesar de esto, la buena relación comenzó a tambalearse a partir de 1975, ante las consecuencias socioeconómicas de las políticas de libre mercado. Paradójicamente, la gran crisis económica que vaticinaban años antes llegó de la mano con la Junta Militar. La política de shock que el grupo de economistas conocidos como los “Chicago Boys” aplicó en el país afectó negativamente al transporte de carga terrestre. Muchos camioneros cayeron en

la ruina. El malestar con el régimen se acrecentó a medida que la crisis empeoró. La visión política y económica de los camioneros fue moldeada durante todo el siglo XX por el capitalismo nacional desarrollista. Por ello, los transportistas no lograron comprender el alcance de las nuevas políticas económicas. Sus reivindicaciones entre 1975 a 1985, persistieron en la promoción de la industria nacional y la relación corporativa entre gremio y Estado. Para los asesores económicos del régimen, aquellos planteamientos estaban superados y nunca fueron respondidos. El resultado fue la transformación radical de la estructura económica de Chile bajo el neoliberalismo. El pequeño camionero no tenía cabida en este nuevo esquema, eran un remanente de un mundo que la dictadura militar desmanteló. El nuevo mundo camionero se llenó de propietarios que con el capital necesario crearon empresas con sus propias flotas de camiones. La libre competencia y el plan laboral terminaron con la ambigua estructura orgánica de la CNDC. Esta fue forzada a reorganizarse en torno a asociaciones empresariales de transporte y no sindicatos de dueños de camiones. Sin embargo, la actitud fue ambivalente al interior del gremio, al existir sectores que criticaban las medidas económicas pero apoyaban el régimen autoritario. La diversidad de posiciones llevó al quiebre del gremio a principios de los ochenta. Los camioneros estaban divididos entre quienes declararon su apoyo a Pinochet y auguraban los peores escenarios si este abandonaba el poder y quienes defendían la transición a la democracia como una mejora sustancial a su condición de vida.

Finalmente podemos decir que la historia camionera encerró una gran paradoja. En la relación entre Allende y los camioneros, las acciones de ambas partes contribuyeron a su propia crisis terminal. El gobierno de la Unidad Popular al impulsar la aprobación de la Ley de Registro Nacional del Transportista Profesional permitió que la CNDC se transforme en la organización gremial más poderosa del país. La ley obligó que cualquier dueño de camión tenga que asociarse obligatoriamente a la CNDC para poder ejercer su profesión. De este modo, la CNDC tuvo un poder de convocatoria enorme y otorgó la masividad, que el resto de enemigos de Allende no tenía. Su posición estratégica en la cadena productiva fue un recurso de presión tan eficaz como la huelga de la clase obrera. Sin embargo, la lucha de los camioneros de la CNDC contra la Unidad Popular abrió las puertas a una dictadura militar que liquidó al pequeño camionero. La dictadura del general Augusto Pinochet hizo realidad mucha de las amenazas que los camioneros temían de la Unidad Popular. El fin de la democracia, la crisis económica, la desintegración de los sindicatos, el fin del poder de la ley de registro del transportista y el monopolio del transporte. La implementación del nuevo orden social, político y económico en Chile desde 1975, significó el fin del pequeño

camionero y la consolidación exclusivamente de las grandes empresas de transporte. El camionero, dueño de su propia máquina fue incapaz de transformarse en el nuevo tipo de empresario que el país demandaba. Impedido de superar la brecha con las empresas de transporte, terminó subordinado a estas o bien simplemente abandonó el rubro.

Bibliografía

Libros y artículos

- Amorós, Mario. *Entre la araña y la flecha*. Santiago de Chile: Ediciones B, 2020.
- Basso, Carlos. *La CIA en Chile. 1970-1973*. Santiago de Chile: Aguilar Ediciones, 2013.
- Campero, Guillermo. "La relación entre el gobierno y los grupos de presión: el proceso de la acción de bloques a la acción segmentada." *Revista de Ciencia Política* vol. XXIII (2003.): 159-170.
- Campero, Guillermo. *Los gremios empresariales en el período 1970-1983: comportamiento sociopolítico y orientaciones ideológicas*. Santiago: ILET, 1984.
- Casals, Marcelo. "Estado, contrarrevolución y autoritarismo en la trayectoria política de la clase media profesional chilena. De la oposición a la Unidad Popular al fin de los Colegios Profesionales (1970 1981)." *Izquierdas* 44 (junio 2018): 91-113.
- Casals, Marcelo. "The Insurrection of the Middle Class: Social Mobilization and Counterrevolution during the Popular Unity Government, Chile, 1970–1973." *Journal of Social History* (Spring 2021):1-26.
- Casals, Marcelo. *Contrarrevolución, colaboracionismo y protesta. La clase media chilena y la dictadura militar*. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica, 2023.
- Casanova, Julián. *La historia social y los historiadores ¿cenicienta o princesa?* Barcelona: Crítica, 2003.
- Cruz Mina, María. "En torno a la nueva historia política francesa". *Historia contemporánea* 9, (1993.): 59-91.
- Conell, Raewyn. *Masculinidades*, México: PUEG, 2015.
- Church, Frank et al. *Covert action in Chile 1963-1973*.Washington: U.S. Government Printing Office, 1975.
- Del Pozo, José. *Diccionario histórico de la dictadura cívico-militar en Chile. Periodo 1973-1990 y sus prolongaciones hasta hoy*. Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2018.
- Déloye, Yves. *Sociología histórica de lo político*. Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2003.

- Fermandois, Joaquín. *La revolución inconclusa: la izquierda chilena y el gobierno de la Unidad Popular*. Santiago de Chile: Centro de Estudios Públicos, 2013.
- Gárate Chateau, Manuel. *La revolución capitalista de Chile (1973-2003)*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2020.
- Garretón, Manuel Antonio, Tomás Moulian. *La Unidad Popular y el conflicto político en Chile*. Santiago de Chile: LOM Ediciones, 1993.
- Gaudichaud, Franck. *Chile 1970-1973. Mil días que estremecieron al mundo. Poder popular, cordones industriales y socialismo durante el gobierno de la Unidad Popular*. Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2017.
- Garcés, Joan. *El estado y los problemas tácticos en el gobierno de Salvador Allende*. Madrid: Editorial Siglo XXI, 2018,
- Jablonka, Ivan. *Hombres justos. Del patriarcado a las nuevas masculinidades*. Barcelona: Editorial Anagrama, 2020.
- Juliá, Santos. *Historia social/sociología histórica*. Madrid: Siglo XXI, 1989.
- Kaye, Harvey. *Los historiadores marxistas británicos*. Zaragoza: Universidad, Prensas Universitarias, 1989.
- Kocka, Jürgen. *Historia social y conciencia histórica*. Madrid: Marcial Pons, 2002.
- Kornbluh, Peter. *Pinochet desclasificado. Los archivos secretos de Estados Unidos sobre Chile*. Santiago de Chile: Catalonia, 2023.
- Manzano, Christopher. *La asamblea de la civilidad. Movilización social contra la dictadura en los 80*. Santiago de Chile: Londres 38, 2014.
- Milos, Pedro. *Chile 1972: Desde El Arrayán al paro de octubre*. Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2013.
- Mönckeberg, María O. “Golpe en la cátedra”. *Anales de la Universidad de Chile* (2013): 59-81.
- Moyano, Cristina. “La historia política en el bicentenario: entre la historia del presente y la historia conceptual. Reflexiones sobre la nueva historia política”, *Revista de historia social y de las mentalidades* 15, 1 (2011): 227-245.
- O'Donell, Guillermo. *Acerca del corporativismo y la cuestión del Estado*. Buenos Aires, Argentina: Cedes, 1975.
- Pinto, Julio. *Cuando hicimos historia. La experiencia de la Unidad Popular*. Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2005.

- Power, Margaret. *La mujer de derecha. El poder femenino y la lucha contra Salvador Allende, 1964-1973*. Santiago de Chile: Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2008.
- Rosavallon, Pierre. *Por una historia conceptual de lo político*. Argentina: Fondo de Cultura Económica, 2003.
- Sáenz, Orlando. *Testigo privilegiado*. Chile: ARCUS Editorial, 2017.
- Sharpe, Jim. “Historia desde abajo”. En *Formas de hacer historia* ed. Peter Burke, 39-58. Madrid: Alianza editorial, 2020.
- Scott, Joan. “El género: una categoría útil para el análisis histórico”. En *El género. La construcción cultural de la diferencia sexual*, compilado por Marta Lamas. México: PUEG, 2013, 265-302.
- Thomas, Mario y Rodrigo Atria. “Los camioneros interprovinciales”, en *Así trabajo yo*. Santiago de Chile: Empresa Editora Nacional Quimantu Limitada, 1971.
- Thompson, Edward. “La historia desde abajo” en *E.P. Thompson esencial*. Barcelona: Crítica, 2002.
- Thompson, E.P. y José Carazo. “Folklore, antropología e historia social”. *Historia social*, Nº3, (1989):81-102.
- Valdés, Juan Gabriel. *Los economistas de Pinochet. La escuela de Chicago en Chile*. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica, 2021.
- Valdivia, Verónica. “¡Estamos en guerra, señores!”. El régimen militar de Pinochet y el “pueblo”, 1973-1980”. *Historia 43*, vol. I (enero-junio 2019):163-201.
- Valenzuela, Arturo. *El quiebre de la democracia en Chile*. Chile: Ediciones Universidad Diego Portales, 2013.
- Verdugo, Patricia. *Allende. Cómo la Casa Blanca provocó su muerte*. Santiago de Chile: Catalonia, 2008.
- Winn, Peter. *Tejedores de la revolución: los trabajadores de Yarur y la vía chilena al socialismo*. Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2004.
- Winn, Peter. *La revolución chilena*. Santiago de Chile: LOM Ediciones, 2013.

Publicaciones periódicas

- *APSI*.
- *Análisis*.
- *Chile Hoy*.

- *El Camionero. Órgano oficial de la Confederación Nacional de Dueños de camiones de Chile.*
- *El Mercurio.*
- *Ercilla.*
- *Hoy.*
- *La Tercera de la Hora.*
- *La revista del camionero. Órgano oficial de la Confederación Nacional Gremial de Dueños de Camiones de Chile.*
- *Punto Final.*
- *Sepa.*
- *Transportes. Órgano oficial del sindicato general profesional de dueños de camiones*

Archivos

- Archivo Nacional de la Administración (ARNAD)
- Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL)

Páginas de internet

- Foreign Relations of the United States, 1969–1976, Volume XXI, Chile, 1969–1973 disponible en <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1969-76v21>
- Diario de Sesiones del Congreso Nacional de Chile disponible en https://www.bcn.cl/historiapolitica/corporaciones/periodos_legislativos?periodo=1925-1973
- Informe Hinchey sobre las actividades de la CIA en Chile, 18 de septiembre de 2000, disponible en <https://www.derechos.org/nizkor/chile/doc/hinchey-e.html>