

Fecha: 14-09-2020  
Fuente: La Razon  
Título: **Camioneros en Chile: ¿una movilización política o gremial?**

Visitas: 1.554

Favorabilidad: ☐ No Definida

Link: <https://www.larazon.cl/2020/09/14/camioneros-en-chile-una-movilizacion-politica-o-gremial/>

Camioneros en Chile: ¿una movilización política o gremial? El paro de camioneros que comenzó el 27 de agosto y finalizó el 2 de septiembre hizo recordar al “paro patronal” de 1972 que puso en jaque al entonces Gobierno de Salvador Allende. Casi medio siglo después, se cuestiona nuevamente el rol político de la paralización del sector.

“El resultado entre la población civil ha sido una profunda preocupación, no solo por el desabastecimiento que [el paro] comenzó a provocar, sino por el recuerdo del rol de los camioneros en el golpe de Estado en contra de Allende [en 1973]”, observa el senador Alejandro Navarro, del partido País Progresista, por la octava región del Biobío. “Ha sido un paro político orquestado, una cachetada de payaso entre estos camioneros y el Gobierno [de Sebastián Piñera]”, denuncia el parlamentario opositor.

En octubre de 2020 se cumplen 48 años del paro de camioneros conocido como el “paro patronal”, que detuvo todo Chile y puso en jaque al entonces Gobierno de Salvador Allende (1970-1973). El episodio convirtió a los transportistas en una figura política decisiva en aquella época y en otros momentos.

En agosto de 2015, la categoría tuvo nuevamente al palacio La Moneda (sede presidencial) en estado de alerta con un desfile de camiones quemados por la principal avenida de Santiago, la Alameda. © FOTO : GENTILEZA MUSEO DE LA MEMORIA Y LOS DD.HH.

Paro camioneros octubre 1972 x Esta vez la Confederación Nacional del Transporte de Carga Terrestre de Chile (CNTC) realizó la huelga, que comenzó temprano el jueves 27 de agosto y finalizó en la tarde del miércoles 2 de septiembre, para presionar a la autoridad central y con ello agilizar, según declararon, la aprobación de una serie de leyes que “frenarían la violencia en la zona sur del país”. Tres días antes de iniciar el paro, la organización gremial dio un ultimátum, y en conferencia de prensa, Sergio Pérez, presidente de CNTC, sentenció: “No vamos a trabajar, no vamos a abastecer a la nación, si es que el parlamento no entiende claramente que tiene que sacar estas normativas urgentes, para entregar las herramientas al Ejecutivo y eliminar el grave problema que tiene Chile, en todas sus formas”. Por su parte el dirigente José Villagrán, presidente de la Federación de Camioneros del Sur (Fedesur), al día siguiente declaraba que se trataba de un paro de brazos caídos a nivel nacional. Estas amenazas fueron muy serias, dado el contexto sanitario y el estado de excepción constitucional en que aún se encuentra el país sudamericano, pero el Gobierno las soslayó.

Sin embargo, algunos analistas no creen que haya tenido ribetes parecidos a los paros de camioneros contra Allende, porque no se pretendía derrocar al Gobierno de Sebastián Piñera, sino que buscaba “imponer sus puntos, y más cuando hay un Gobierno que comparte sus demandas”. “Fue un acto de presión y de desestabilización, que nos transportó a otros momentos de presión de este gremio. Ahora bien, fue una movilización que no incomodó al Gobierno y se pudo realizar con total tranquilidad”, señala Máximo Quitral, historiador, politólogo y académico de la Universidad Tecnológica Metropolitana y de la Universidad de Chile en diálogo con Sputnik.

Una acción de protesta que, según el académico, fue “muy bien protegida”, y que respondió a la “defensa de sus intereses y no por demandas que apunten a mejorar las condiciones sociales de las personas”. Un paro para invisibilizar las demandas mapuche © FOTO : GENTILEZA MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA Camiones a lo largo de la carretera x Fue la agudización del conflicto mapuche y sus demandas históricas en torno a la huelga de los presos políticos mapuche, lo que generó la molestia del gremio de los transportistas de carga y su decisión de parar, particularmente de la Multigremial de La Araucanía. Esta asociación ha estado solicitando al Gobierno que le dé garantías de seguridad, y ha mostrado un discurso duro en contra de la causa mapuche.

Según el senador Navarro, esto ayudó al Gobierno a diluir el conflicto con las comunidades indígenas, “es decir, desmapuchizar para militarizar”. Para el parlamentario en ningún minuto se tocó el tema de fondo, no se enfrentó el problema o se buscó la solución en las causas del conflicto mapuche, o su raíz histórica.

“Aquí durante todo el conflicto jamás se habló de la situación de usurpación de tierras del pueblo mapuche, que da origen por cierto al conflicto en la Araucanía desde hace 140 años con el Estado de Chile”, detalla el parlamentario. El paro de camioneros “tuvo mucho de oscurecer la problemática

## Camioneros en Chile: ¿una movilización política o gremial?

14 de septiembre de 2020, Fuente: La Razon



Camioneros en Chile: ¿una movilización política o gremial? El paro de camioneros que comenzó el 27 de agosto y finalizó el 2 de septiembre hizo recordar al “paro patronal” de 1972 que puso en jaque al entonces Gobierno de Salvador Allende. Casi medio siglo después, se cuestiona nuevamente el rol político de la paralización del sector. El resultado entre la población civil ha sido una profunda preocupación, no solo por el desabastecimiento que [el paro] comenzó a provocar, sino por el recuerdo del rol de los camioneros en el golpe de Estado en contra de Allende [en 1973], observa el senador Alejandro Navarro, del partido País Progresista, por la octava región del Biobío. “Ha sido un paro político orquestado, una cachetada de payaso entre estos camioneros y el Gobierno [de Sebastián Piñera]”, denuncia el parlamentario opositor.

En octubre de 2020 se cumplen 48 años del paro de camioneros conocido como el “paro patronal”, que detuvo todo Chile y puso en jaque al entonces Gobierno de Salvador Allende (1970-1973). El episodio convirtió a los transportistas en una figura política decisiva en aquella época y en otros momentos. En agosto de 2015, la categoría tuvo nuevamente al palacio La Moneda (sede presidencial) en estado de alerta con un desfile de camiones quemados por la principal avenida de Santiago, la Alameda. © FOTO : GENTILEZA MUSEO DE LA MEMORIA Y LOS DD.HH.

Paro camioneros octubre 1972 x Esta vez la Confederación Nacional del Transporte de Carga Terrestre de Chile (CNTC) realizó la huelga, que comenzó temprano el jueves 27 de agosto y finalizó en la tarde del miércoles 2 de septiembre, para presionar a la autoridad central y con ello agilizar, según declararon, la aprobación de una serie de leyes que “frenarían la violencia en la zona sur del país”. Tres días antes de iniciar el paro, la organización gremial dio un ultimátum, y en conferencia de prensa, Sergio Pérez, presidente de CNTC, sentenció: “No vamos a trabajar, no vamos a abastecer a la nación, si es que el parlamento no entiende claramente que tiene que sacar estas normativas urgentes, para entregar las herramientas al Ejecutivo y eliminar el grave problema que tiene Chile, en todas sus formas”. Por su parte el dirigente José Villagrán, presidente de la Federación de Camioneros del Sur (Fedesur), al día siguiente declaraba que se trataba de un paro de brazos caídos a nivel nacional. Estas amenazas fueron muy serias, dado el contexto sanitario y el estado de excepción constitucional en que aún se encuentra el país sudamericano, pero el Gobierno las soslayó.

Sin embargo, algunos analistas no creen que haya tenido ribetes parecidos a los paros de camioneros contra Allende, porque no se pretendía derrocar al Gobierno de Sebastián Piñera, sino que buscaba “imponer sus puntos, y más cuando hay un Gobierno que comparte sus demandas”. “Fue un acto de presión y de desestabilización, que nos transportó a otros momentos de presión de este gremio. Ahora bien, fue una movilización que no incomodó al Gobierno y se pudo realizar con total tranquilidad”, señala Máximo Quitral, historiador, politólogo y académico de la Universidad Tecnológica Metropolitana y de la Universidad de Chile en diálogo con Sputnik.

Una acción de protesta que, según el académico, fue “muy bien protegida”, y que respondió a la “defensa de sus intereses y no por demandas que apunten a mejorar las condiciones sociales de las personas”. Un paro para invisibilizar las demandas mapuche © FOTO : GENTILEZA MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA Camiones a lo largo de la carretera x Fue la agudización del conflicto mapuche y sus demandas históricas en torno a la huelga de los presos políticos mapuche, lo que generó la molestia del gremio de los transportistas de carga y su decisión de parar, particularmente de la Multigremial de La Araucanía. Esta asociación ha estado solicitando al Gobierno que le dé garantías de seguridad, y ha mostrado un discurso duro en contra de la causa mapuche.

Según el senador Navarro, esto ayudó al Gobierno a diluir el conflicto con las comunidades indígenas, “es decir, desmapuchizar para militarizar”. Para el parlamentario en ningún minuto se tocó el tema de fondo, no se enfrentó el problema o se buscó la solución en las causas del conflicto mapuche, o su raíz histórica.

“Aquí durante todo el conflicto jamás se habló de la situación de usurpación de tierras del pueblo mapuche, que da origen por cierto al conflicto en la Araucanía desde hace 140 años con el Estado de Chile”, detalla el parlamentario. El paro de camioneros “tuvo mucho de oscurecer la problemática

mapuche”, donde los camioneros tienen intereses directos en la extensión de dicha problemática. Lo que se buscó no fue una solución para todos los actores, sino más bien, la obtención de beneficios estatales a costa de la condición de vulnerabilidad de los comuneros. Por lo mismo, solo se resuelve, entre comillas, una arista del problema, y se ignora a los verdaderos afectados: las comunidades indígenas del Wallmapu”, puntualiza Quitrál. El senador Navarro es aún más enfático, señalando que lo que ha ocurrido con la movilización de los camioneros “es una orquestación entre un sector de un gremio poderoso, franca y directamente de derecha.

Uno de ellos, excandidato a senador por la UDI con propaganda televisiva de Piñera en las elecciones del 2017”. “Es un acuerdo para presionar al Congreso Nacional por 13 leyes de carácter político, institucional que nada tienen que ver ni con el conflicto mapuche ni con la situación económica de los camioneros”, agrega. 13 puntos, 13 leyes © FOTO : GENTILEZA PRENSA OPAL Camioneros chilenos en paro x Para los consultados la movilización de los camioneros y su petitorio tiene connotaciones políticas debido a que, de los 13 puntos presentados “que son 13 proyectos de ley en trámite”, 10 emanan directamente del Gobierno o de parlamentarios oficialistas. La primera iniciativa de los camioneros es aquella que dice relación con la modernización de Carabineros y la Policía de Investigaciones. También solicitan que se discuta la ley de modernización del sistema de inteligencia, la que tiene suma urgencia y se encuentra en la Comisión de Defensa de la Cámara.

Esto sin contar el proyecto de ley que el Presidente Sebastián Piñera presentó, el mismo día que comenzó el paro, que busca aumentar las penas en el caso de resultar muerta una persona cuando queman un camión.

Estas 13 legislaciones han sido ingresadas dentro de este segundo mandato de Piñera y no cuentan con apoyo mayoritario, por lo que existiría, en opinión de varios especialistas, un aprovechamiento del contexto actual que se vive en la Araucanía.

“Se invisibilizó el problema de fondo [el conflicto mapuche] y se exteriorizó una acción política de presión absolutamente inédita por parte de los camioneros al Congreso Nacional por leyes de carácter exclusivamente político que el Gobierno no ha podido hacer avanzar porque no hay acuerdo político con la oposición que tiene mayoría en el Senado”, explica Navarro.

“Piñera instrumentalizó el paro de los camioneros y la paralización de estos ha trazado un antes y un después, pues significa que cuando el Gobierno pierde fuerza en la ciudadanía, recurre al matonaje histórico de los camioneros en Chile”, agregó. Según estos analistas, habría una concomitancia entre el Gobierno y los camioneros que, junto con minimizar las demandas del pueblo mapuche, le permite perseguir criminalmente a quienes se movilizan por dichas reivindicaciones. “Tanto para el Gobierno como para los camioneros, el pueblo mapuche es un adversario y por lo mismo, la movilización no era por mayor seguridad como lo expresaron. El tema de fondo era agudizar la criminalización y forzar a una mayor represión por parte del Estado”, aclara Quitrál.

Trato discriminatorio © FOTO : GENTILEZA MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA Reunión con la Federación Nacional de Sindicatos de Conductores de Camiones x Una prueba de la concordancia entre la autoridad estatal y los camioneros, para muchos, fue el trato que recibieron durante la movilización, porque a pesar de las amenazas, en un primer momento, el Gobierno no dudó en recibirlos en La Moneda.

Pese a los cortes de ruta, desabastecimiento, cierre de entrada de los dos puertos principales del país, el ministerio del Interior no aplicó las sanciones, ni detuvo a ningún dirigente, ni despejó las carreteras con la fuerza policial.

Rompieron así la premisa de que “no se puede negociar bajo presión”, cosa que en el caso de los camioneros se hizo sin problema, y que no ha aceptado con ningún otro actor social movilizad, sobre todo considerando el estado de excepción constitucional y de crisis sanitaria. “Para el Gobierno los camioneros no son un grupo opositor, sino más bien, un aliado político. Por ende, era imposible que el Estado reprimiera su movilización”, señala el politólogo Quitrál.

Además, sostiene, porque “sus dirigentes formaron parte del comando del actual presidente y las demandas de ese gremio estuvieron en el programa de gobierno”. “Este gremio cuenta con nexos políticos importantes, pues no se entiende de otra forma la complacencia del Gobierno con su movilización”, añade. Para el senador Alejandro Navarro, por este actuar, el ministro del Interior Víctor Pérez debe ser acusado constitucionalmente por la cámara de diputados y diputadas de Chile. “Durante semanas se negó a aplicar la Ley de Seguridad Interior del Estado y esto ha marcado una discriminación de comportamiento policial que ha causado profunda irritación.

Es decir, las trabajadoras de la primera línea de la salud, las técnicas paramédicas y los trabajadores de la salud son barridos por el guanaco (carro lanza agua) y hay alfombra roja para los camioneros”, denuncia.

Camaradería de Camioneros y Carabineros compartiendo un buen asado, pagado por empresarios del transporte y del @GobiernodeChile #AprueboGanaEnOctubre pic. twitter. com/FeK1JLFI7B &mdash; Jorge Figueroa (@JorgeFi1963) September 2,2020 Para Navarro el comportamiento de los camioneros durante el paro reveló que Carabineros (policía militarizada) tenía instrucción superior para no reprimir ni ejercer ningún tipo de acción en contra de estos, que “no solo cortaron las carreteras a lo largo de Chile, sino que rompieron el toque de queda, realizaron asados las orillas del camino, generando una situación muy compleja de un doble estándar de Carabineros, dependiendo del grupo social de qué se trate”. © FOTO : GENTILEZA SENADO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Senador chileno Alejandro Navarro x Para el parlamentario este trato ha provocado un daño institucional irreversible por cuanto el Gobierno “los ha instrumentalizado políticamente y el resultado ha sido que la institucionalidad de Carabineros ha llegado a límites impensados”. Las encuestas así lo señalan: el dato más brutal a opinión de Navarro es que la institución policial ha informado que las postulaciones para el ingreso a Carabineros para el 2021 “han bajado en un 71%, es decir hoy día no se ha logrado copar las plazas de nuevos carabineros”. Futuros paros © FOTO : GENTILEZA MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA Ministro del Interior, Víctor Pérez, informando del acuerdo con camioneros x Tras siete días de movilización los camioneros declararon haber llegado a un acuerdo con el Gobierno en todas sus peticiones.

Eso sí, el dirigente José Villagrán aseveró que “esto es un acuerdo, por lo tanto, nosotros vamos a seguir en estado de alerta si no cumple con lo que hemos acordado, nosotros retomaremos la movilización”. Una nueva amenaza, que no sorprende a Máximo Quitrál, quien no descarta nuevas movilizaciones de parte de los transportistas de carga, “porque la temática mapuche no ha sido resuelta y no se ve intención alguna del Gobierno en buscar soluciones para el pueblo mapuche.

Si a eso le sumas que el Gobierno no reprimirá sus acciones, están todas las condiciones para que en un futuro cercano veamos nuevos cortes de rutas desde el gremio de los camioneros”. Para Alejandro Navarro, “la correcta decisión política es la aplicación de Ley de Seguridad Interior del Estado, como lo hizo el presidente Ricardo Lagos (en agosto de 2002) en contra de los microbuseros de la Región Metropolitana”. En esa oportunidad no solo se utilizó la fuerza para despejar las calles del Gran Santiago, sino que varios de sus dirigentes terminaron encarcelados con procesos e incluso condenas.

“Espero que el ministro utilice la Ley de Seguridad Interior del Estado, si son bloqueadas las carreteras y está amenazada la distribución y la llegada de alimentos en plena pandemia del coronavirus “. “Cabe recordar que hay 220.000 camiones en Chile, de ellos 70.000 son camiones de carretera y de estos solo 1.800 a 2.000 camiones participaron en toda esta movilización. Es decir fue un movimiento absolutamente minoritario, altamente politizado y protegido

lamentablemente por el Gobierno", concluye. Por Carolina Trejo "" Licenciada en Historia y Comunicación Social y Periodismo. Ha sido periodista de investigación y realizadora en televisión durante los últimos 20 años.

Comenzó en 1997 en el programa de reportajes con más antigüedad de la televisión pública chilena, Informe Especial y luego se incorporó al área de reportajes de Canal 13, donde ejerció de directora, editora y guionista en diferentes proyectos documentales. Ha recibido premios del Consejo Nacional de Televisión de Chile, fue finalista del Premio Gabriel García Márquez para el Nuevo Periodismo en 2014. Actualmente es corresponsal de Sputnik en Chile y académica de la Escuela de Periodismo de La Universidad de Chile y la Universidad de Santiago. Comentarios Comentarios