

## La paralización de camioneros en Brasil es una mezcla de huelga y 'lockout'

---

CAMILLA VERAS MOTA :: 02/06/2018

Entrevista con Ricardo Antunes, sociólogo marxista del trabajo :: Los camioneros son un sector muy sensible a las influencias conservadoras

Escasez de combustible, alimentos y medicinas. "Brasil está sumido en el caos", titulan las agencias internacionales. Ante la gravedad de la situación, el gobierno ilegítimo de Michel Temer "se vio obligado" a llamar al Ejército para desbloquear las carreteras ante el "fuerte desabastecimiento", emitiendo a su vez, órdenes de detención contra los "sospechosos de promover la huelga" y cobrando multas a los que insisten en las protestas. El jueves 24 de mayo, camioneros y gobierno pactaron una "tregua" de 15 días, a cambio de un posible "impuesto cero" para el diésel y "otras concesiones". No obstante, los bloqueos continuaron paralizando las cadenas de montaje de automóviles, reduciendo la actividad de grandes frigoríficos y supermercados, y "provocando una disparada de precios de los combustibles y los alimentos". Temer aseguró que el gobierno ha tenido siempre "coraje para dialogar" y "ahora tendrá el coraje de usar su autoridad en defensa del pueblo".

En la noche del viernes 25 de mayo, poco después del mensaje del presidente golpista, los militares comenzaron a escoltar a camiones-cisterna en su acceso a las refinerías, principalmente en la de Duque de Caxías, cerca de Río de Janeiro. A última hora de la tarde del sábado 26 de mayo, el gobierno difundió un balance del cuadro en todo el territorio brasileiro. Todavía permanecían 596 puntos de "bloqueos parciales de rutas federales", pero la base de datos de la Policía Federal de Carreteras permite informar de "un saldo positivo", en la medida que cientos de puntos ya fueron "liberados" totalmente. El objetivo era despejar en primer lugar los grandes espacios, como las refinerías. En Sao Paulo y otras ciudades como Río de Janeiro, Brasilia y Recife la huelga sigue, "a pesar de que el gobierno ya ha cedido a parte de sus demandas". El ministro de la Presidencia, Eliseu Padilha, dijo que para contener el precio del diésel -cuyas alzas causaron la huelga-, el gobierno se comprometió a eliminar por lo que resta de 2018 los impuestos a ese combustible, que suponen casi 50% de lo que pagan los consumidores.

Asimismo, explicó que durante los próximos 30 días el precio de ese combustible "estará congelado", incluyendo una reducción del 10% ofrecida por Petrobras durante los primeros 15 días, y que a partir de ese momento pasará a ser subsidiado por el Estado, al menos hasta fines de este año. "Una minoría radical está cerrando carreteras e impidiendo que muchos camioneros lleven adelante el deseo de atender a la población", amenazó Temer. "¿Cómo se vive con 200 reales?" le respondieron los huelguistas. "Ya le hemos demostrado nuestra fuerza al gobierno, que nos trató de minoría. Conseguimos parar 25 estados de Brasil con más de 504 bloqueos de rutas", afirmó la Asociación Brasileña de Camioneros (Abcam), que reivindica la adhesión de 700.000 camioneros.

El dirigente Luciano Constant explicó que "por un flete de 1.000 reales para ir a San Pablo, uno gasta 400 reales de nafta y 400 de peajes. Con los 200 que le quedan, ¿cómo va a

comer? ¿Qué le va a quedar para darle a su familia?" Otro dirigente de la Abcam, calificó de "lamentable" la decisión del despliegue de militares y pidió a los transportistas "despejar las carreteras por su propia seguridad".

### **¿Qué ha mostrado la huelga sobre la organización de la categoría de los camioneros?**

En general es una categoría que no tiene una solidaridad de clase construida, sólida. Muchas veces, los camioneros son dueños del camión y, por eso, frecuentemente compiten unos contra otros, pero en general se unen cuando tienen que negociar el precio de su trabajo (el costo del flete). También es muy heterogénea. No tiene una entidad central -una especie de "Central Única de los Camioneros"-, sino varias asociaciones, y construye sus huelgas por la vía digital (Facebook e WhatsApp) y por el contacto en las rutas.

Los camioneros forman una categoría muy diferente, que tiene experiencia de huelgas en que fueron un instrumento importante de las clases patronales, usadas para desestabilizar, por ejemplo, al gobierno de Salvador Allende en Chile. En 1972, cuando el país vivía un momento de crisis, el 'lockout' fue usado para crear un clima de inestabilidad social y derrocar al presidente Allende. Es una categoría muy despolitizada y, como depende de su trabajo para sobrevivir (como la reducción del precio del combustible y el aumento del precio del flete) están muchas veces ligados a las empresas.

### **¿Usted ve indicios de *lockout* en esta huelga?**

Veo, sí. Veo un poco de los dos. Como es una huelga que en pocos días se tornó expresiva, y las empresas tienen algo como 55% del control de ese transporte (flete carretero), muchas de esas paralizaciones pueden ser decisión empresarial.

El restante, 45% de camioneros autónomos, son muy afectados por el contexto de recesión, que disminuyó la circulación de mercaderías. Ellos ya estaban ganando muy poco, y el precio del combustible explotó. Creo que hay un especie de confluencia en este momento entre los intereses de las empresas y los camioneros. Es importante recordar que este es un momento de crisis en el Brasil, y que esa es una categoría que, cuando se mira la historia, no tanto en Brasil, pero en la de países como los EEUU, Alemania y, más recientemente, en Chile, es muy susceptible a una influencia patronal.

El dueño de un pequeño camión, cuando presta servicio para una gran empresa, es al mismo tiempo, un pequeño propietario de un bien de producción importante y una especie de "proletario de los transportes". Oscila entre esas dos condiciones.

### **¿Esa confluencia aparece en las huelgas que vimos en años anteriores, en 2015 e 2013, por ejemplo?**

No. Tanto que ésta fue muy rápida, muy expresiva. En el comienzo de la semana ella dio sus primeras señales y, en dos o tres días, se generalizó. Nosotros precisamos estudiar para entender exactamente lo que está ocurriendo. Por lo que vemos, esta movilización es más amplia y fuerte que las demás.

Primero, porque se tiene un cuadro crítico de recesión, que afecta al camionero y a la empresa. Nosotros estamos viendo un proceso en que el 'lockout' patronal -un momento de presionar a un gobierno "en fin de vacaciones"- y, al mismo tiempo, una huelga de camioneros independientes, que no están consiguiendo mantenerse. Es preciso después, al estudiar este movimiento, ver lo que de hecho es un 'lockout' patronal y lo que es un grito del camionero que no aguanta más su situación.

### **¿Cómo ve el sindicalismo hoy, delante del fuerte impacto de este tipo de paralización, hecha sin organización central, y la movilización de categorías tradicionales, como bancarios y metalúrgicos?**

No quiere decir que esos otros sectores no hagan huelgas. Ellos todavía tienen importancia, no es que desaparecieron. Vamos a tener huelgas bancarias, metalúrgicas, de profesores, porque el momento es de crisis.

En el caso de los camioneros, ellos ganan fuerza cuando hay confluencia entre los intereses de las empresas y de los trabajadores, aunque no sean necesariamente los mismos. Esto ocurre en un cuadro en que la fragilidad del gobierno es absoluta, creando una susceptibilidad mayor a esas presiones. Brasil tiene además una especificidad, por el desmonte de los sistemas ferroviarios y fluvial, que podrían ser mucho más intensamente utilizados, y que hicieron que el transporte carretero se volviese el principal mecanismo de circuito de las mercaderías.

Nuestra industria automotriz pos-1955 sepultó en gran medida un bello sistema ferroviario que teníamos desde el siglo 19, que era un poco inspirado por una cierta presencia inglesa aquí en el Brasil, y que fue poco a poco dilapidado para que la industria automotriz se consolidase. Hoy estamos prisioneros de eso. La desestructuración del sistema ferroviario luego de los años 1950 dejó el país dependiente del nodo vial-carretero.

Pero, seguramente, hay una pérdida de fuerza del movimiento sindical. Ese es un fenómeno mundial. En las últimas cuatro o cinco décadas, el capitalismo modificó profundamente el modo de vigencia sindical (con el avance de la automatización de los procesos productivos y de la tercerización, por ejemplo). Los bancarios de hoy son totalmente diferentes de aquellos que hicieron huelga en 1985 (que resultó en la conquista de la jornada laboral de 6 horas), que fue muy importante.

El mismo proceso de cambio profundo no ocurrió con los camioneros. Ellos viven una situación todavía muy parecida con la que vivían en décadas anteriores -yo tengo camión y preciso mantenerlo-, o soy empleado de una empresa que tiene camión y presta servicios. El camión puede ser más moderno hoy, pero el camionero depende básicamente del sistema de rutas.

### **¿Cómo ve la tentativa de grupos pro-intervención militar de influenciar los rumbos de la huelga?**

Por los menos en Occidente, los camioneros son, de forma general, un sector muy sensible a las influencias conservadoras. Es importante decir que no siempre son conservadores, y hoy podemos decir que la categoría es muy heterogénea.

Lo que se ve ahora es que ciertamente hay fuerzas que dicen: "No vamos a esperar las elecciones de octubre. Vamos a buscar una alternativa fuera del orden institucional". No tengo dudas de que tienen gente pensando en eso. Por otro lado, es vital que haya también un movimiento de apoyo a la Constitución y que impida cualquier movimiento -que sería una tragedia y una locura- que representase un "golpe de derecha" [más violento que el actual] y que arrebatase las conquistas democráticas que, de un modo o de otro, nosotros conseguimos desde la Constitución de 1988.

*BBC Brasil. Extractado por La Haine*

---

<https://www.lahaine.org/mundo.php/la-paralizacion-de-camioneros-en>