

**MOVILIZACIONES DE LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS DEL
PUERTO DE GIRARDOT (1910-1930)**

Presentado por:

LUIS EDUARDO FANDIÑO VARGAS

**Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título
de:
LICENCIADO EN EDUCACIÓN BÁSICA CON ÉNFASIS EN CIENCIAS
SOCIALES**

Asesor:


ALEJANDRO MOJICA

**BOGOTÁ
UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES**

Esta monografía está dedicada, en primer lugar, a mi familia, a quienes agradezco por su incansable apoyo moral y material, el cual fue fundamental para iniciar este nuevo proyecto de vida como docente. También agradezco a mis grandes amigos: a Víctor Manuel Sánchez, de quien obtuve por su ejemplo y sus enseñanzas una invaluable formación política, académica y personal y a Alejandro Herrán, quien siempre ha sido un apoyo incondicional en muchos de los escenarios más importante de mi vida y mi crecimiento como persona.

Finalmente, dedico esta monografía a mi *alma mater*, la Universidad Pedagógica Nacional, a quien agradezco me haya permitido culminar este proceso en su seno.

A la burguesía le conviene más que los cambios necesarios en un sentido democrático-burgués se produzcan más lentamente, más gradualmente, más cautelosamente, de un modo menos resuelto, por medio de reformas y no por medio de la revolución...
(Lenin, 1961)

 UNIVERSIDAD PEDAGOGICA NACIONAL <i>Universidad de Pedagogía</i>	FORMATO	
	RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE	
Código: FOR020GIB	Versión: 01	
Fecha de Aprobación: 10-10-2012	Página 4 de 131	

1. Información General	
Tipo de documento	Trabajo de Grado
Acceso al documento	Universidad Pedagógica Nacional. Biblioteca Central
Titulo del documento	Movilizaciones de los trabajadores ferroviarios del puerto de Girardot (1910-1930)
Autor(es)	Fandiño Vargas, Luis Eduardo
Director	Mojica Villamil, Alejandro
Publicación	Bogotá. Universidad Pedagógica Nacional, 2017.124 p.
Unidad Patrocinante	Universidad Pedagógica Nacional
Palabras Claves	MOVIMIENTO OBRERO, FERROCARRILES, GIRARDOT

2. Descripción
<p>El documento es un trabajo de grado que se propone develar la relevancia histórica de las movilizaciones de los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot de los años de 1910 a 1930 partiendo de la hipótesis de que por su situación estratégica en la economía colombiana, como nudo de comunicaciones y la rápida capacidad de difusión que tiene el ferrocarril hacia otros lugares, el proletariado ferroviario de Girardot podía alcanzar una gran influencia en el desarrollo de un movimiento obrero consolidado en Colombia, tanto en su propia época como en tiempos posteriores.</p> <p>La motivación principal para la realización de este trabajo fue la urgencia de ampliar el acervo de los conocimientos históricos de los aspirantes a la licenciatura en Ciencias Sociales, pues se ha notado que hoy en día en las escuelas colombianas, la enseñanza de la historia está restringida a fechas importantes y personajes célebres, dejando de lado la historia de los pueblos, en este caso la historia de la clase obrera colombiana, especialmente en cuanto a sus luchas, movilizaciones y los motivantes de las mismas. Por lo mismo la intención de este trabajo es dar</p>

un aporte a ese tesoro de conocimientos que debe tener cualquier docente que enseñe la historia de su país.

3. Fuentes

Archivos web

Derechos. (s.f.). Recuperado el 12 de noviembre de 2015, de <http://www.derechos.net/doc/dudh/4.html>

Naciones Unidas. (10 de Diciembre de 1948). Recuperado el 12 de Noviembre de 2015, de http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf

Grupo Pandora. Filosofía y ciudadanía. (2011). ACFILOSOFIA. Recuperado el 12 de Noviembre de 2015, de <http://www.acfilosofia.org/materialesmn/filosofia-y-ciudadania-3013/filosofia-moral-y-politica-democracia-ciudadania/767-existe-un-derecho-a-la-rebelion>

Asojuntas Girardot. (2012). *Asojuntas Girardot*. Recuperado el 17 de mayo de 2015, de <http://asojuntasgirardot.com/jac/his/hi.html>

Tren de Occidente S.A. (s.f.). *Historia de las líneas férreas en Colombia*. Recuperado el 2 de octubre de 2013, de <http://www.trendeoccidente.com/historia.php#top>

Biblioteca Nacional de Colombia. (s.f.). *Imprenta, prensa obrera y lecturas populares, censura de prensa*. Recuperado el 2 de diciembre de 2014, de Biblioteca Nacional de Colombia: <http://www.bibliotecanacional.gov.co/content/imprensa-prensa-obrera--y-lecturas-populares-censura-de-prensa-#fundamentos>

Tribuna Roja. (Mayo de 1981). *Tribuna Roja*. Recuperado el 16 de octubre de 2014, de <http://tribunaroja.moir.org.co/EL-PROLETARIADO-FERROVIARIO.html>

Archila, M. (2012). *¿De la revolución social a la conciliación? Algunas hipótesis sobre la transformación de la clase obrera colombiana (1919-1935)*. Recuperado el 2 de Noviembre de 2013, de <http://www.bdigital.unal.edu.co/35758/1/36179-150154-1PB.pdf>

Archila, M. (2012). *La otra opinión: La prensa obrera en Colombia 1920-1934*. Recuperado el 2 de noviembre de 2013, de <http://www.bdigital.unal.edu.co/35736/1/36151-150031-1-PB.pdf>

Arias de Greiff, J. (01 de mayo de 2011). *Banco de la república, actividad cultural*. Recuperado el 18 de octubre de 2014, de Ferrocarriles en Colombia 1836-1930: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/mayo2011/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>

García, A., Angelastro, E. & Sanabria, J. (8 de diciembre de 2008). *Historia y evolución del*

ferrocarril. Recuperado el 16 de octubre de 2014, de <http://uneferrocarri.blogspot.com.co/>

Márquez, Quintero, M. (2009). Dadataca UNAD. Recuperado el 14 de noviembre de 2015 de [http://dadataca.unad.edu.co/contenidos/503021/2014-2/contenido/unidad1/ENSENANZA DE LA HISTORIA DEL CONFLICTO ARMADO EN COLOMBIA FUNDAMENTOS PARA LA CONSTRUCCION DE PROPUESTAS PARA SU ENSEMANZA EN EL AMBITO UNIVERSITARIO.pdf](http://dadataca.unad.edu.co/contenidos/503021/2014-2/contenido/unidad1/ENSENANZA_DE_LA_HISTORIA_DEL_CONFLICTO_ARMADO_EN_COLOMBIA_FUNDAMENTOS_PARA_LA_CONSTRUCCION_DE_PROPUUESTAS_PARA_SU_ENSEMANZA_EN_EL_AMBITO_UNIVERSITARIO.pdf)

Melo, J. O. (septiembre de 1978). *La Ley Heroica*. Recuperado el 27 de noviembre de 2014, de Colombia es un Tema, Jorge Orlando Melo: <http://www.jorgeorlandomelo.com/leyheroica.htm>

Meschkat, K. (22 de diciembre de 2009). *La Internacional Comunista y su impacto en los inicios del comunismo colombiano*. Recuperado el 5 de noviembre de 2014 de Escuela Nacional Sindical: <http://www.ens.org.co/index.shtml/?=ba-;1;-;&x=20155404>

Reyes, D.J. (1910). *Informe presentado por Alejo Morales R. y José Manuel Pérez al Gerente del Ferrocarril de Girardot en su carácter de comisionados técnicos, nombrados para intervenir en el examen y recibo de dicha empresa. Bogotá, Colombia: Imprenta de "La Luz"*. Recuperado el 12 de enero de 2014, de <http://www.banrepcultural.org/sites/default/files/brblaa491454.pdf>

Documentos oficiales

Congreso de Colombia. Ley 69 de 1928. Dario Oficial.

República de Colombia. (7 de agosto de 1886. *Constitución política de la República de Colombia, 1886*. Recuperado el 18 de septiembre de 2013, de <http://americo.usal.es/oir/legislatina/normasyreglamentos/constituciones/colombia1886.pdf>

República de Colombia. (1910). *Documentos relacionados con el Ferrocarril de Girardot*. Recuperado el 16 de agosto de 2013, de <http://www.banrepcultural.org/sites/default/files/brblaa248844.pdf>

Periódicos y revistas

EL BALUARTE. Semanario. Girardot.

GACETA REPUBLICANA. Periódico. Bogotá.

EL OBRERO MODERNO. Semanario. Girardot.

GIRARDOT EN MCMXXX. Revista. Girardot.

Tesis y monografías

Martínez Acosta, G. (1982). *Girardot, epicentro de la lucha obrera en los años 20*. Bogotá. Universidad nacional de Colombia.

Libros

Aguilera Peña, M., & Vega Cantor, R. (1998). *Ideal democrático y revuelta popular*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Alvear Sanín, J. (2008). *Desarrollo del transporte y la infraestructura en Colombia (1492-2007)*. Bogotá: República de Colombia, Ministerio de Transporte.

Archila, M. (1989). *La clase obrera colombiana (1886-1930)*. En *Nueva Historia de Colombia. Tomo III, Relaciones internacionales y movimientos sociales*. Bogotá: Editorial Planeta.

Archila Neira, M. (1992). *Identidad y cultura obrera, Colombia (1910-1945)*. Bogotá: CINEP.

Arias de Greiff, G. (1986). *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.

Báteman Quijano, A. (2005). *Historia de los ferrocarriles en Colombia*. Bogotá: Página Maestra Editores.

Bejarano, J. A. (1983). *Manual de historia de Colombia*. Bogotá, Círculo de Lectores.

Bergquist, C. (1988). *Los trabajadores en la historia latinoamericana, estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia*. Siglo XXI Editores.

Bushnell, D. (1994). *Colombia, una nación a pesar de sí misma*. Bogotá: Editorial Planeta.

Caicedo, E. (1982). *Historia de las luchas sindicales en Colombia*. Bogotá: Ediciones Ceis.

.Casa Editorial El Tiempo. (2000). *Colombia Viva*. Cali: Casa Editorial El Tiempo.

Colmenares, G. (1985). *Ospina y Abadía; la política en el decenio de los veinte*. En *Colombia Hoy*. Bogotá: Siglo XXI Editores.

Fontana, J. (1973). *La Historia*. Barcelona. Salvat Editores.

Jaramillo, C. E. (1989). *Antecedentes generales de la Guerra de los Mil Días y golpe de Estado de 31 de julio de 1900*. En *Nueva Historia de Colombia. Tomo I: Historia Política 1886-1946*. Bogotá, Editorial Planeta.

Jaramillo, C. E. (1989). *La Guerra de los Mil Días 1899-1902*. En *Nueva Historia de Colombia. Tomo I: Historia Política 1886-1946*. Bogotá: Editorial Planeta.

Lemaitre, E. (1989). *1903, Panamá se separa de Colombia*. En *Nueva Historia de Colombia. Tomo I: Historia Política 1886-1946*. Bogotá: Editorial Planeta.

Lenin, V. I. (1961). *Dos tácticas de la socialdemocracia en la revolución democrática*. En I.d.-I. PCUS, *V. I. Lenin, Obras escogidas en tres tomos*. Tomo I. Moscú: Editorial Progreso.

Medina, M. (1989). *Los terceros partidos en Colombia (1900-1960)*. En *Nueva Historia de Colombia. Tomo II*. Bogotá: Editorial Planeta.

- Melo, J. (1985). *La república Conservadora*. En *Colombia Hoy*. Bogotá: Siglo XXI Editores.
- Melo, J. O. (1989). *De Carlos E. Restrepo a Marco Fidel Suárez, Republicanismo y gobiernos conservadores*. En *Nueva Historia de Colombia*. Tomo I: *Historia política 1886-1946*. Bogotá, Editorial Planeta.
- Melo, J. O. (1989). *Del federalismo a la Constitución de 1886*. En *Nueva Historia de Colombia*, tomo I: *Historia Política 1886-1946*. Bogotá: Editorial Planeta.
- Melo, J. O. (1989). *La Constitución de 1886*. En *Nueva Historia de Colombia*, tomo I: *Historia política 1886-1946*. Bogotá: Editorial Planeta.
- Montaña, F. (1915). *El Ferrocarril de Girardot, apuntes fiscales*. Londres: The Salesian Press.
- Niño Espinosa, J. J. (1972). *Historia y geografía de Girardot. Girardot: El Diario*.
- Niño Espinosa, J. J. (1953). *Monografía histórica de Girardot*. Girardot: El Diario.
- Ospina Vásquez, L. (1974). *Industria y protección en Colombia 1810-1930*. Bogotá: Editorial La Oveja Negra.
- Palacios, M. (1983). *El café en Colombia 1850-1870, una historia económica, social, y política*. Bogotá: el Colegio de México/El Áncora Editores.
- Pecaut, D. (1973). *Política y sindicalismo en Colombia*. Medellín: Editorial La Carreta.
- Tamayo, J. (1975). *La Revolución de 1899*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular.
- Tirado Mejía, Á. (1975). *Introducción a la Historia económica de Colombia*. Bogotá, Editorial La Carreta.
- Torres Giraldo, I. (1974). *Los inconformes: Historia de la rebeldía de las masas en Colombia*. Tomo III. Cali: Universidad del Valle.
- Urrutia, M. (1976). *Historia del sindicalismo colombiano*. Medellín: Editorial La Carreta.
- Urrutia, M. (1983). *Manual de Historia de Colombia*. Bogotá, Círculo de Lectores.
- Vega cantor, R. (2002). *Gente muy Rebelde, protesta popular y modernización capitalista en Colombia (1909-1929)*. Tomo I. Bogotá: Editorial Pensamiento Crítico.
- Vélez, H. (1989). *Rafael Reyes: Quinquenio, régimen político y capitalismo (1904-1909)*. En *Nueva Historia de Colombia*. Tomo I: *Historia Política 1886-1946*. Bogotá: Editorial Planeta.

4. Contenidos

En este trabajo de grado se desarrollaron tres capítulos de análisis y las conclusiones finales a que dicho análisis condujo, a saber:

El primer capítulo se elaboró, entonces, teniendo en cuenta la primera pregunta planteada como

objetivo específico, es decir, se analizó el contexto político, económico y social de Colombia, principalmente en el periodo conocido como la Republica Conservadora, que abarco los años de 1880 a 1930, aunque también se analizaron los antecedentes del periodo para dar un cuadro de las causas de la situación del país en el periodo mencionado. En el capítulo se analiza el predominio político de los conservadores que ostentaron en todo aquel periodo el monopolio del poder del Estado e iniciando un proceso de centralización de todas las esferas de la vida nacional, incluyendo la estructura del Estado y la economía, por ejemplo con el cultivo del café y la centralización de las vías de comunicación, en especial los ferrocarriles, lo que dio lugar al surgimiento de una industria de transportes de este tipo y la subsiguiente aparición de un sector de trabajadores ligados a la operatividad de tal industria.

El segundo capítulo se centró en el análisis del desarrollo del sector ferroviario en el contexto de la Republica Conservadora, su extensión, su desarrollo, la legislación en torno al tema, las contrataciones y los resultados finales de tal proceso lo que iba de la mano con el crecimiento, desarrollo, organización, politización y lucha de la naciente clase obrera colombiana en general y del proletariado ferroviario en particular, como sea que este último fue un actor fundamental en todo el accionar y desarrollo de aquel en el plano de las movilizaciones, luchas y niveles de organización e impacto en la sociedad que llegaron a tener.

El tercer y último capítulo se centró en la indagación y análisis de los acontecimientos concretos ocurridos en el puerto de Girardot en lo concerniente con el desarrollo del ferrocarril y de sus trabajadores en ese lugar, así como las luchas, movilizaciones, organizaciones y demás acontecimientos que marcaron la fisonomía propia de la clase obrera de dicha población y que le harían cobrar protagonismo en los acontecimientos sociales de las tres primeras décadas del siglo XX.

5. Metodología

Para este trabajo se realizó una investigación basada en el método hipotético-deductivo el cual consiste en el planteamiento de una hipótesis que surge a partir de la observación de un fenómeno determinado. Se plantea en este trabajo, con el fin de corroborar la hipótesis un objetivo general destinado a responder al interrogante sobre la relevancia que había tenido el movimiento obrero ferroviario de Girardot. Sin embargo, para este trabajo se trazaron tres objetivos específicos relacionados con los aspectos que consideré fundamentales a la hora de analizar las posibles respuestas a la pregunta problematizadora general. Los objetivos específicos, al igual que el objetivo general, se orientaron al planteamiento de preguntas problematizadoras que debían ser analizadas y respondidas cada una en un capítulo distinto de este trabajo.

Para analizar y responder las preguntas problematizadoras fue necesario realizar consulta de tres tipos de fuentes, de acuerdo a lo aceptado generalmente para la investigación histórica. En primer lugar era fundamental indagar en investigaciones previas de diversos historiadores que se centraban en analizar la historia de Colombia para darle al trabajo de grado un contexto general. Para el segundo capítulo fue necesario basarse no solamente en los trabajos investigativos de otros historiadores, sino también buscar y analizar fuentes primarias tales como periódicos, y

referencias informativas sobre los sucesos referentes al objetivo de dicho capítulo el cual consistía en profundizar en el sector ferroviario colombiano y los trabajadores ligados a él. Para el, tercer capítulo, los hechos más concretos que acontecieron en Girardot respecto a las movilizaciones obreras así como las particularidades del Ferrocarril de Girardot en cuanto a su construcción y operación requirió centrar la investigación en fuentes primarias basadas en documentos, y referencias de prensa así como algunas referencias de académicos e historiadores que alcanzan a tocar partes de este tema, lo que nos permitió conocer algunos detalles particulares de estos sucesos.

6. Conclusiones

La monografía concluye afirmando que efectivamente, los trabajadores ferroviarios del puerto de Girardot tuvieron relevancia histórica, es decir para tiempos posteriores y también en su momento, puesto que la situación estratégica del puerto como nudo de comunicación del centro del país, incluyendo Bogotá, el desplazamiento de operarios obreros por tren y la intensa actividad huelguística, que en varias ocasiones arrojó frutos para la causa de dichos trabajadores, sirvió como ejemplo para otros sectores obreros y populares que se lanzaron a conquistar sus propias reivindicaciones y a formar organizaciones de lucha económica y política que empezaron a formar una nueva agrupación social consolidada como clase. Además los obreros de Girardot demostraron en varias ocasiones su fuerza política al tener representaciones importantes en los partidos obreros formados en aquellos tiempos e incluso llegaron a tener el predominio en el Consejo municipal de Girardot, lo que era una demostración de su potencial político en ese entonces.

Elaborado por:	Luis Eduardo Fandiño Vargas
Revisado por:	Mojica Villamil, Alejandro

Fecha de elaboración del Resumen:	20	02	2017
------------------------------------------	----	----	------

Contenido.....Pág.

Introducción

Justificación.....5
Objetivo general.....7
Objetivos específicos.....7
Hipótesis.....8
Balance historiográfico.....8
Metodología.....12

1. Contextualización histórica de Colombia en los años de la República Conservadora (1880-1930).....15

1.1. Contexto político: La Regeneración y la Hegemonía Conservadora.....17
1.1.1. Antecedentes generales del periodo.....17
1.1.2. La regeneración.....20
1.1.3. La Guerra de Los Mil Días y el golpe de Estado.....25
1.1.4. El “Quinquenio” de Reyes, la Reforma Constitucional de 1910 y la Unión Republicana.....31
1.1.5. La Última etapa de la “Hegemonía Conservadora”: 1914-1930...33
1.2. Contexto económico en las primeras décadas del siglo XX.....35
1.2.1. Caracterización general de la economía.....36
1.2.2. Infraestructura y ferrocarriles.....37
1.2.3. Otros sectores económicos.....41
1.3. Contexto social.....42

2. Industria Ferroviaria y Movimiento Obrero en Colombia

2.1. Desarrollo de los ferrocarriles.....49
2.2. Orígenes de las movilizaciones obreras.....59
2.3. Huelgas y organización sindical.....63
2.4. Orientación política.....65
2.5. Papel y actitud del Estado colombiano ante la movilización obrera.....71

3. Movilizaciones obreras de la industria ferroviaria en las primeras décadas del siglo XX en Girardot.....82

3.1. Contextualización geográfica e histórica del municipio de Girardot.....83
3.2. Nacimiento y desarrollo del Ferrocarril de Girardot.....85
3.3. Algunos datos sobre el funcionamiento del Ferrocarril de Girardot para el año 1930.....94
3.4. Huelgas y movilizaciones obreras en Girardot.....96

Conclusiones.....112

Bibliografía.....119

INTRODUCCIÓN

Justificación

En el contexto temporal de la República Conservadora que abarca los años de 1886 a 1930 se desarrolló en Colombia una reestructuración de la vida política, económica y social de país caracterizada por la transformación y el rechazo casi total de las anteriores estructuras sostenidas por el liberalismo radical que gobernó en Colombia en la segunda mitad del siglo XIX. Dicha reestructuración conllevó en cierta medida a un cambio en el enfoque que se le quería dar al proyecto de país, estando éste en mas sintonía con la centralización política y económica, lo que permitiría pensar que el país podría unificarse en pro de un desarrollo económico y social integral que sacara al país del atraso característico en el que se ha mantenido a lo largo de su historia. El proyecto de desarrollo presupone pues que la unidad nacional propuesta en primer lugar por la plataforma política conocida como la Regeneración, llevara a la formación de un mercado interno basado en los productos primarios, principalmente el café, lo que actuaría como factor de desarrollo de la industria nacional.

Ahora bien, la propuesta de la Regeneración (Melo, 1985, págs. 52-101), que se desarrolló con variantes durante una parte del periodo de la República Conservadora, si bien no estuvo exenta de contradicciones, conflictos y graves fallas, como se expresa en los manejos políticos y económicos que los gobiernos de esta época le dieron a situaciones referentes, por ejemplo, a los fondos públicos o las situaciones de inestabilidad política y social, en cierta manera este proyecto demostró que podía llegar a tener alguna eficacia a la hora de llevar a cabo su objetivo en términos socio-económicos, sobre todo en concordancia con el fortalecimiento del cultivo del café y la estructura económica que se desarrolló y expandió a partir de él durante el periodo de la República Conservadora.

En este orden de ideas se comprende que al iniciarse un proceso de desarrollo económico, político y social que comprende una nueva propuesta enfocada en el centralismo político y en cierto proteccionismo económico, este proyecto debe contar con las herramientas necesarias para llevar a cabo los objetivos que se plantea, y una de dichas herramientas es la de dotar al país de medios de producción para que la economía pueda crecer y desarrollarse de manera efectiva. En este sentido, Colombia había mostrado una gran deficiencia en los medios de transporte a nivel nacional, ya que la fragmentación política y económica de los años radicales propendía por el desarrollo regional más que por el nacional, lo que generó que las vías de comunicación tuvieran poco impulso durante ese periodo, por lo que la República Conservadora,

especialmente después de 1910, comprendió la necesidad de impulsar estos sectores para garantizar la actividad comercial derivada del incremento de la industria del café.

En este marco, las vías de comunicación que más se necesitaba potenciar en el orden interno eran el transporte fluvial y ferrocarril, los cuales eran necesarios para optimizar las comunicaciones entre los puertos marítimos y el interior del país, vías que estaban muy poco desarrolladas por las razones anteriormente expuestas. La iniciativa de desarrollo de los transportes suponía evidentemente el desarrollo de una industria asociada al menos a la construcción de vías férreas y al mantenimiento de estas, además de la necesidad de obreros necesarios para dichas labores y para la movilidad de los vehículos, lo que necesariamente conllevaría a la formación de un cuerpo especializado de trabajadores para estas labores. Cuando estos trabajadores se fueron multiplicando con el consiguiente aumento de la industria de los transportes, se fue formando la necesidad de la organización de éstos para defender sus intereses frente a los de los propietarios de las industrias y de los medios de producción, organización que en últimas llevó a la formación de lo que se conoce como un movimiento obrero, con todas las características que este pueda tener en el contexto económico colombiano.

Entendiendo entonces la importancia que estos acontecimientos tuvieron para la historia de Colombia en términos económicos, políticos y sociales, se hace evidente que debido a la importante posición estratégica que ocupa el puerto de Girardot para las comunicaciones entre los puertos marítimos y el interior del país, especialmente con la capital de la República por vía del río Magdalena, es necesario hacer una contextualización histórica detallada de las particularidades que tuvieron las movilizaciones obreras en el puerto, centrándose en los trabajadores del ferrocarril que conectaban a Girardot con la capital, quienes constituyeron un importante núcleo de organización y movilización en este sector. La relevancia de este trabajo radica en que con la reconstrucción histórica del movimiento de los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot, específicamente entre los periodos de 1910-1930, se pueden entender mejor los antecedentes del movimiento obrero colombiano y su accionar en los años posteriores, lo que indudablemente constituye un factor importante en el devenir histórico del país a lo largo del siglo XX. Por tanto, y entendiendo que la historia es un instrumento de observación del pasado para la comprensión del presente, prestar atención a la historia de un sector fundamental de la sociedad como es la clase obrera, hace que su estudio nos brinde luces para entender los elementos políticos y organizativos que desde esa época comenzaron a configurar las movilizaciones obreras en Colombia y por ende otras expresiones de sectores sociales en el país.

Objetivo General

Teniendo delimitado el contexto espacio-temporal de este trabajo y habiendo justificado la pertinencia del mismo en términos académicos y sociales, surge de ahí la necesidad de plantear en términos históricos la siguiente pregunta: ¿Qué relevancia histórica tuvieron las movilizaciones de los trabajadores del puerto de Girardot en los años de 1910 a 1930 en el contexto llamado República Conservadora?

Para responder a esta pregunta se debe indagar en los diversos factores que caracterizaron y dinamizaron las movilizaciones que tratamos aquí, factores que implican análisis del contexto político, económico y social de la época, lo que facilita la comprensión de las circunstancias en las que se desarrollaron los eventos que son objeto de la investigación. Ahora bien, se hace necesario delimitar dichos factores y profundizar en el estudio de cada uno de ellos para tener un panorama integral de las condiciones en las que se dieron las movilizaciones obreras de Girardot. En este sentido, se hace imprescindible plantear cuales son los diversos factores de los que se tratará en este escrito.

Objetivos Específicos

Con el interés de dilucidar la relevancia histórica de las movilizaciones obreras de Girardot se hace necesario plantear en primer lugar ¿Cuál fue el contexto político, económico y social en el que se desarrollaron estos acontecimientos, así como sus antecedentes, es decir, su causalidad? Esta pregunta es importante en tanto que las condiciones en las que se estaban desarrollando el país en esa época hicieron posible la aparición y el desarrollo de movimientos sociales determinados. A su vez, para entender las particularidades que pueden presentar los movimientos sociales se plantea el interrogante ¿Cómo se ha desarrollado el movimiento obrero en Colombia, en especial en el sector ferroviario? Esta pregunta se debe relacionar necesariamente con las circunstancias que motivaron al desarrollo de este tipo de movimientos, en especial de los movimientos de los trabajadores de los ferrocarriles en el contexto espacio-temporal que tenemos definido en este trabajo; es decir, el desarrollo de la industria de los transportes ferroviarios en los años 1910-1930, aunque también teniendo en cuenta las primeras etapas de dicho desarrollo que se remontan a años anteriores, haciendo énfasis en el puerto de Girardot, aunque relacionándolo también con el desarrollo de este renglón de la economía en todo el país. Al responder esta pregunta se pueden inferir algunas de las circunstancias que motivaron y acompañaron las movilizaciones de los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot.

Finalmente se hace imprescindible preguntar ¿cuáles fueron las causas y las consecuencias que tuvieron las movilizaciones de los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot en los años entre 1910 y 1930? Esta pregunta conlleva

a analizar las circunstancias específicas en las que se dieron los acontecimientos y el accionar, no solo de los trabajadores, sino también de los patrones y de las autoridades en dichas circunstancias. Todo esto se indaga con el fin de resolver la pregunta central planteada en este trabajo.

Hipótesis

Teniendo en cuenta todos los factores que se han planteado en este proyecto de investigación, partimos en la hipótesis de que las movilizaciones de los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot tuvieron relevancia a nivel nacional, debido a que impulsaron por su fuerza organizativa y su capacidad de difusión, otras movilizaciones a lo largo y ancho del país, ya que la situación de Girardot como punto estratégico de comunicación, sumado a la evidente formación política de estos obreros, llevan a pensar que efectivamente fueron un punto de partida que propició que otros movimientos incipientes vieran en su accionar un ejemplo de organización gremial, incluso llegó a constituirse como la vanguardia organizativa en el movimiento obrero que se estaba empezando a desarrollar en Colombia, durante el periodo que es objeto de este trabajo. Esta hipótesis tiene como base, a parte de la situación estratégica de Girardot y la importancia de los transportes ferroviarios para la economía nacional, y por ende de sus trabajadores, la circunstancia de que ya en las dos primeras décadas del siglo XX se estaban presentando los primeros brotes de manifestación reivindicativa de este grupo de obreros situación que era relativamente nueva en el país, en el sentido de que aunque ya se habían presentado movimientos reivindicativos populares en años anteriores, éstos habían sido protagonizados por sectores campesinos o de artesanos, cuya naturaleza era diferente de los movimientos obreros como tales, por lo que es en estas primeras décadas del siglo XX cuando se puede empezar a hablar de un real movimiento obrero en Colombia, siendo entonces el movimiento de los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot uno de los primeros en constituirse como movimiento social, y por ende en un referente histórico del movimiento obrero colombiano.

Balance Historiográfico

Los acontecimientos históricos relacionados directa o indirectamente con los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot y sus luchas en las tres primeras décadas del siglo XX han sido estudiados de acuerdo a diferentes enfoques. Sin embargo, es de anotar que los objetivos de los diversos autores se enfocaban principalmente a un análisis de circunstancias más amplias, como por ejemplo estudios de los movimientos sociales en su conjunto, o del movimiento obrero en particular, enmarcando las movilizaciones de Girardot dentro de esos marcos generales. Por ejemplo, estos estudios abarcan el

municipio de Girardot, la región del río Magdalena o incluso el país entero durante la época de la Hegemonía Conservadora. Otra forma en que se han tratado estas movilizaciones es enfocándolas en un amplio margen temporal, es decir, dentro de un relato histórico de los movimientos de lucha obrera y social en Colombia a lo largo de su historia. Además se ha tratado el tema dentro de análisis sociológicos de los movimientos sociales y las movilizaciones obreras en Colombia. Es de anotar que en la mayoría de los casos en que se ha analizado o mencionado la movilización obrera, tanto de los trabajadores ferroviarios de Girardot, como de otros sectores de la economía, principalmente del transporte y del comercio asentados en dicho municipio, se les ha considerado desde el punto de vista de la historia social, ya que los enfoques más conservadores de la historiografía, principalmente la colombiana, raramente se preocupan por ahondar en este tipo de episodios de nuestra historia.

Hay que ver sin embargo que también dentro de los tipos de enfoques que se acaban de mencionar, los mismos autores difieren en mayor o menor medida, tanto en los objetivos de sus investigaciones históricas, como, muchas veces, en sus apreciaciones finales respecto a las mismas. De la misma manera, difieren del objetivo que persigue este trabajo de investigación en particular, por lo que es necesario establecer aquí un diálogo con los diversos autores para discernir acerca de cómo se utilizan las fuentes historiográficas citadas en este trabajo para que así, se evidencie los aportes que brinda este trabajo.

Si nos centramos en dialogar con los autores que han tratado el tema del obrerismo en Colombia en sus connotaciones de lucha, organización y desarrollo, así como las informaciones que algunos de estos autores nos proporcionan sobre el movimiento obrero de Girardot en particular, podemos constatar datos que empiezan con el crecimiento numérico de este sector poblacional relacionado con el desarrollo económico del país, es decir el cambio del tejido social, aspecto del que nos documenta el historiador Mauricio Archila (Archila, 2012) quien precisamente nos proporciona la primera pista sobre la formación de la clase obrera colombiana para tomar un hilo conductor que nos guíe en el devenir histórico de la misma. Desde ese punto en este trabajo se tomó una dirección que orientaba a documentar el desarrollo histórico de los diferentes aspectos inherentes al proletariado colombiano en su actividad y particularidades nacionales y de clase. Esta visión de Archila es complementada por historiadores como Daniel Pecaú (Pecaú, 1973) y Charles Bergquist que se preocupan por elaborar un cuadro del estado de la clase obrera colombiana, vistas tanto en el plano interno como en comparación con sus similares de otros países de América Latina, como es el caso concreto del análisis de Bergquist (Bergquist, 1988).

Por su parte, existen otros análisis críticos de la clase obrera colombiana como la investigación hecha por el historiador Edgar Caicedo quien plantea su

observación desde el punto de vista de la capacidad revolucionaria, a su juicio muy limitada, de la clase obrera colombiana por su tendencia a dividirse, lo que nos da un nuevo aspecto, tal vez de la “juventud política” de los obreros,. Sin embargo, Mauricio Archila plantea un debate menos pesimista y afirma que aunque evidentemente en las tres primeras décadas del siglo XX el proletariado colombiano no podía ser la fuerza revolucionaria que Caicedo deseaba, sí estaba dando pasos importantes en materia de organización y de lucha, no solo en el aspecto sindical, más propio de los obreros, sino también en el aspecto político (Archila M. , 1989).

A su vez, encontramos un interés especial de los historiadores en documentar la actitud que las clases dominantes del país, representadas, entre otros sectores, por el gobierno, en distintos niveles, además de los gremios y empresas inversoras extranjeras, situación que tomó un cariz dramático en situaciones como las represiones violentas de manifestaciones de obreros y otros sectores populares (Melo J. O., 1989), además de legislaciones que surgieron prácticamente para tales efectos, siendo la legislación de tipo prohibitivo y punitivo, no solo en el caso de detenciones o represiones sino también de persecución de la prensa obrera (Archila M. , 2012) y otras actividades que el gobierno llegó a considerar como subversivas (Melo J. O., 1978), situaciones de las que Melo y Archila nos ofrecen datos muy dicentes.

Pasando a un plano más particular, es Mauricio Archila quien vuelve a darnos datos muy interesantes de los sectores en los que predominaban las luchas y movilizaciones obreras, descollando ahí el sector de los transportes, en particular, el ferroviario, basándose en su situación estratégica dentro de la economía colombiana lo que contribuye a darnos para este trabajo una nueva dimensión de la relevancia de los obreros ferrocarrileros en las movilizaciones de clase que se presentaron en el país.

En este sentido y desde una posición más afín a posturas de tipo liberal, el historiador Miguel Urrutia corrobora en buena parte los postulados de Archila que acabamos de mencionar en lo tocante al gran potencial y relevancia del proletariado del sector transportes en cuanto a su capacidad organizativa, dándonos razones del por qué estos trabajadores presentaban dicha capacidad, también desde su posición en la economía del país, añadiendo, el hecho de que los obreros ferroviarios eran trabajadores especializados que no eran fácilmente reemplazables lo que hacía que tuvieran una posición de negociación y presión más fuerte que otros a la hora de luchar por sus reivindicaciones (Urrutia, 1983). Urrutia además analiza de modo crítico el influjo que las ideas venidas del exterior como el socialismo y el anarquismo ejercieron en los trabajadores colombianos, aunque defiende que muchos de ellos siguieron la orientación política del liberalismo, el cual era la oposición tradicional al gobierno conservador de la época (Urrutia, 1976). Pos supuesto autores afines a las corrientes políticas de tipo obrero de tipo socialista y

anarquista, dan a estas una relevancia mucho mayor por el hecho de formarse agrupaciones y organizaciones obreras de importancia relativamente grande y en las cuales un autor como Ignacio Torres Giraldo fue protagonista y testigo de primera mano y por tanto nos ofrece una visión aun más cercana del estado de la política obrera de aquellos tiempos. (Torres Giraldo, 1974).

De otros historiadores que han resaltado el desarrollo de las organizaciones políticas de la clase obrera colombiana es importante destacar a Medófilo Medina como historiador del socialismo y el comunismo colombiano, resaltando además el acompañamiento que estas organizaciones hicieron de las movilizaciones obreras como fuera que aquellas habían nacido en el seno de los trabajadores (Medina, 1989).

En cuanto a lo que se ha investigado en la historiografía colombiana respecto a las luchas obreras en Girardot, los autores, si bien son relativamente pocos, en comparación con los que han estudiado las generalidades del movimiento obrero colombiano, sirvieron aquí como guías acerca del uso de las fuentes primarias que son las que predominan acerca de este tema particular, ayudando a dimensionar los datos concretos encontrados para dar respuesta a los interrogantes planteados en este trabajo. Por ejemplo, el historiador Renán Vega cantor nos aporta algunos datos acerca de las actividades de los trabajadores girardoteños en sus aspectos políticos y culturales (Vega Cantor, 2002), los cuales les daban una cohesión y combatividad. Además, Vega resalta su capacidad organizativa y de lucha, destacando la participación de los trabajadores de Girardot en las grandes organizaciones políticas nacionales creadas en interés de los obreros colombianos como los partidos Socialista (PS) y Socialista Revolucionario (PSR), llegando a ser conocidos aquellos obreros girardoteños, al menos por este autor, como la “Guardia Imperial” del socialismo colombiano. Sin embargo Vega no se limita a hacer una caracterización política de los trabajadores de Girardot, sino que además los analiza en su fuerza como factor económico, remarcando aquel el peso primordial del sector transporte, especialmente de los obreros ferroviarios en la actividad de huelgas y política de los trabajadores del municipio en su conjunto.

Otro historiador que dedicó un trabajo importante a analizar la actividad de los trabajadores de Girardot fue Gilberto Martínez Acosta quien analizó, entre otras cosas, el impacto político que la actividad de lucha en Girardot generó en otros escenarios de movimientos populares como los movimientos campesinos de la región del Tequendama, pues este movimiento contó con dirección y asesoría de los cuadros dirigentes socialistas de Girardot (Martinez Acosta, 1982). Además de eso, Martínez Acosta menciona el importante hecho de que Girardot conoció su primera huelga en el año de 1919 (Martinez Acosta, 1982) y no sería la única de ese año, pues ya las fuentes primarias corroboran las afirmaciones de este autor señalando al menos dos huelgas importantes en el poblado con obtención de las reivindicaciones inmediatas planteadas por los

trabajadores: la huelga de tripulantes de barcos y la huelga de obreros del Ferrocarril, relatando además algunos pormenores de esta última huelga y la forma de su victoria, así como el impacto que tuvo en zonas y poblaciones cercanas o con características similares que siguieron su ejemplo al ver que el triunfo de las huelgas era posible.

Metodología

Para este trabajo se realizó una investigación basada en el método hipotético-deductivo el cual consiste en el planteamiento de una hipótesis que surge a partir de la observación de un fenómeno determinado. En este primer paso, la observación del fenómeno se refería a relatos de algunas personas que habían oído historias transmitidas oralmente sobre la importancia que había tenido en un pasado lejano la movilización obrera del municipio de Girardot y el eco que habían tenido en otras zonas. Fue esto lo que motivó el deseo de profundizar en este tema y concluir hasta que punto habían sido relevantes estas movilizaciones de las que hablaban, lo que me llevó a buscar algunas informaciones sueltas sobre el tema, principalmente páginas de internet en donde figuraban informaciones de prensa en las que se mencionaban movilizaciones de los obreros ferroviarios de Girardot; esto me permitió plantear la hipótesis de que efectivamente las movilizaciones y luchas de los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot habían tenido una relevancia histórica importante para el desarrollo del movimiento obrero colombiano con base en su posición estratégica como municipio y la influencia que ejerció en otros sectores económicos y geográficos así como para la posteridad.

Precisamente se plantea en este trabajo, con el fin de corroborar la hipótesis un objetivo general destinado a responder al interrogante sobre la relevancia que había tenido el movimiento obrero ferroviario de Girardot. Sin embargo, para este trabajo se trazaron tres objetivos específicos relacionados con los aspectos que consideré fundamentales a la hora de analizar las posibles respuestas a la pregunta problematizadora general. Los objetivos específicos, al igual que el objetivo general, se orientaron al planteamiento de preguntas problematizadoras que debían ser analizadas y respondidas cada una en un capítulo distinto de este trabajo.

Para analizar y responder las preguntas problematizadoras fue necesario realizar consulta de tres tipos de fuentes, de acuerdo a lo aceptado generalmente para la investigación histórica. Así, para el primer capítulo, por ejemplo, en donde se planteaba una pregunta orientada a establecer cuál era el contexto político económico y social en la República de Colombia en el marco temporal establecido para este trabajo (1910-1930), así como sus antecedentes históricos, era fundamental indagar en investigaciones previas de

diversos historiadores que se centraban en analizar la historia de Colombia en dicho periodo en los diversos aspectos mencionados. Dichas investigaciones, al ser realizadas por otros académicos quienes hicieron su propia búsqueda de fuentes y análisis de las mismas son consideradas fuentes terciarias que sirven para darle un marco general espacio-temporal a este trabajo pero que no definen aun su carácter específico ni responden a la pregunta planteada en el objetivo general.

En el segundo capítulo el objetivo se centró en establecer el desarrollo histórico del proletariado colombiano, principalmente el ferroviario, en dos sentidos: primero establecer el surgimiento y desarrollo del mismo sector económico en el que se desempeñaban estos trabajadores, es decir, los ferrocarriles colombianos lo que permitió analizar en paralelo con su devenir histórico el surgimiento y desarrollo del sector obrero ligado a él; así el objetivo específico del segundo capítulo fue establecer también la forma del surgimiento y desarrollo de la clase obrera, principalmente ligada al sector ferroviario en Colombia en sus diversos aspectos, por una parte su crecimiento numérico, sus labores en el sector ferroviario, sus condiciones de vida y producción, su nivel salarial, etc., lo que nos lleva también a analizar lo que de estas condiciones deriva: sus reivindicaciones específicas ligadas a condiciones laborales y de vida, nivel salarial o derechos políticos. Aquí fue necesario basarse no solamente en los trabajos investigativos de otros historiadores, sino también buscar y analizar fuentes primarias tales como periódicos, y referencias informativas sobre los sucesos referentes a nuestro objetivo; por ejemplo, se consultaron artículos de prensa sobre las particularidades de los contratos para la construcción de ferrocarriles, informaciones sobre manifestaciones obreras recogidas en la prensa, así como referencia a eventos como el Congreso obrero de 1919 que condujo a la creación del Partido Socialista en 1919, incluso plataformas y manifiestos programáticos y organizativos de dichas formaciones políticas y gremiales en diversos lugares así como a nivel nacional. Para esto también se encontraron algunas fuentes primarias como leyes promulgadas para el desarrollo de ferrocarriles, contratos, concesiones y disposiciones gubernamentales, complementadas con referencias y análisis de historiadores que han tratado estas particularidades de la historia de Colombia.

Los hechos más concretos que acontecieron en Girardot respecto a las movilizaciones obreras así como las particularidades del Ferrocarril de Girardot en cuanto a su construcción y operación requirió centrar la investigación en fuentes primarias basadas en documentos, y referencias de prensa así como algunas referencias de académicos e historiadores que alcanzan a tocar partes de este tema, lo que nos permitió conocer algunos detalles particulares de estos sucesos. La mayoría de estas fuentes fueron recolectadas en archivos pertenecientes a la biblioteca municipal de Girardot, incluyendo las referencias

de obras de historiadores locales. También se encontraron archivos en la Biblioteca Nacional de Colombia así como algunos documentos, principalmente legislación, decretos y contratos situados en páginas web gubernamentales, pues las fuentes estatales son importantes en lo referente al desarrollo de ferrocarriles y la legislación acerca del de orden público.

Capítulo 1

1. Contextualización histórica de Colombia en los años de la República Conservadora (1880-1930)

Desde los años de la Independencia, Colombia ha desarrollado unas particularidades en su devenir histórico que han contribuido a la configuración de sus sistemas políticos y económicos, cambiantes con el paso de los años, así como su estructura social. Como este desarrollo histórico no ha estado exento de turbulencias o bruscos giros en los distintos escenarios espacio-temporales, se puede deducir que el país ha afrontado una serie de procesos que revelan la heterogeneidad de la composición social colombiana en cuanto a sus clases sociales y a los distintos intereses que en el seno de estas se puedan encontrar, pues éstas suelen dividirse en sectores, los cuales a veces persiguen diferentes objetivos, llegando incluso a contraponerse estos objetivos entre sí, lo que está demostrado en la naturaleza de los diversos conflictos que ha afrontado el país, sobre todo en las confrontaciones de los partidos políticos dominantes en el siglo XIX (Bushnell, 1999), pero también en las tensiones sociales de los sectores populares en contra de los poderes hegemónicos. Sin embargo, la naturaleza de los conflictos sociales y políticos no es tan simple como para determinarla de una manera exacta basándose en la composición social o política del país, y por ello es fundamental analizar las características específicas de la estructura política, económica y social del país en un periodo específico (1880-1930), para poder entender el curso que tomó la historia en estos tres aspectos. Ésta contextualización se hace necesaria para establecer cómo desde el desarrollo histórico del Colombia se han configurado las actuales estructuras y las dinámicas en las que estas se desenvuelven.

Es entendible que para analizar el contexto colombiano de la República Conservadora desde una perspectiva histórica es necesario estudiar cada uno de los factores, a saber: el factor político, el factor económico y el factor social, ya que cada uno de ellos representa un área específica del desarrollo de cualquier sociedad, y es por ello que cada uno debe ser analizado por

separado para comprender la forma en que se configura una sociedad y el desarrollo histórico de la misma, aunque sin dejar de lado que cada uno de dichos factores es parte de una misma realidad y que por lo tanto no pueden estar desligados de ella, sino que tienen que versen relacionados conjuntamente con los demás.

Partiendo de estas primeras consideraciones, en este capítulo es importante preguntar ¿Cuál fue el contexto político, económico y social en el que se desarrollaron estos acontecimientos, así como sus antecedentes, es decir, su causalidad? Es necesario precisar, como se verá más adelante, que el devenir histórico de este periodo no fue en absoluto homogéneo y que se vio sometido a constantes cambios, algunos de ellos de manera dramática, como lo atestigua el hecho que durante este periodo se produjeron tres guerras civiles de carácter nacional, un golpe de Estado y la separación de Panamá. Además, el periodo no estuvo exento de movilizaciones sociales de carácter popular, al estar éstas ligadas a las transformaciones económicas y políticas y a los subsiguientes cambios en el tejido social. Comprender el origen y desarrollo de estas movilizaciones puestas en contexto es uno de los objetivos centrales de este trabajo.

Al mismo tiempo que se debe reconocer la importancia de la rigurosidad científica en las investigaciones sociales, también es fundamental entender que el trabajo histórico que comienza a perfilarse en este capítulo, no está orientado por el simple afán de buscar curiosidades de la historia de Colombia o contar una nueva versión de la que ya se ha escrito, sino que tiene una clara intencionalidad de establecer una conexión intrínseca del pasado con el presente, es decir, entender el pasado y su relación dinámica con el presente. De esta manera, la presente investigación aportará no solo en términos académicos en el estudio de la historia de Colombia, sino con la certeza de que como dice Fontana: “(...) buscar en el pasado la clave del presente y crear las condiciones para poder así prever el futuro,” (Fontana, 1973) en aras de buscar alternativas a la realidad actual del país, pues es acuerdo común que *“el conocimiento es poder”*.

2.1. Contexto político: La Regeneración y la Hegemonía Conservadora

2.1.1. Antecedentes generales del periodo

A partir de la independencia política del imperio español, el país había experimentado diferentes formas de organización política y administrativa de la vida social y económica, además, de la apropiación de ideologías provenientes de Europa, las cuales fueron vistas como portadoras de progreso y civilización, aunque se mezclaron con las tradiciones y costumbres políticas locales, lo que en suma generó resultados que no siempre terminaban siendo acordes con la realidad nacional, con las aspiraciones de ciertos partidos políticos o de los distintos sectores sociales.

La diversidad de opiniones políticas que empezaban a perfilarse en el país, eran frecuentemente resueltas por la vía de la confrontación. Los conflictos que atravesó el país durante el siglo XIX y los resultados de tales conflictos, reflejan el poder político, económico y militar que cada agrupación tuvo en los distintos momentos de la historia colombiana y que han variado entre el liberalismo económico y político acompañado por la organización federalista, que tuvo su expresión en el periodo conocido como el Liberalismo radical, pasando, incluso, por un gobierno proteccionista impulsado por los intereses de los artesanos y presidido por el general José María Melo en 1853, hasta los gobiernos conservadores, aliados estrechamente con la iglesia católica, de ideales centralistas y de un mayor proteccionismo que el de los liberales radicales. Posturas tan disímiles a menudo encontraron la solución a sus diferencias a través de la confrontación directa, es decir, mediante guerras civiles, las cuales fueron muy frecuentes durante todo el siglo siendo algunas de carácter local y otras de carácter nacional, sucediendo así que los cambios de régimen se lograban algunas veces por causa de la guerra, o en su defecto, por cambios de gobiernos basados en coaliciones de sectores políticos, casi siempre enmarcados en el dominio de la élites.

Si tenemos en cuenta este carácter turbulento de la política colombiana, podremos apreciar también que los sectores que propugnaban por los distintos

programas políticos o económicos veían en el poder del Estado la mejor herramienta para la consecución de sus objetivos (Melo, 1985), lo que ocasionaba que si un grupo llegaba al poder excluía totalmente a sus rivales, lo que agudizaba los ánimos de confrontación y era motivo para una guerra u otro tipo de conmociones. En estas circunstancias el país se debatía constantemente entre el costo humano y material que dejaban las guerras y la inestabilidad consecuente, lo que impedía que el potencial de desarrollo económico del país pudiera ser aprovechado. Este fue uno de los motivos de que el país por lo general se mantuviera en un estado no solo de poco adelanto económico, sino que también permaneciera en el tradicional aislamiento del sistema económico mundial, lo que agravaba los problemas del país pues los productos de exportación como el tabaco o la quina no pudieron sostenerse demasiado tiempo en el mercado y eso fue motivo de graves crisis (Melo J. O., 1985) y turbulencias como lo veremos más adelante.

El periodo que precedió a los gobiernos de la Regeneración estuvo marcado por la vigencia de la Constitución Política de 1863, mejor conocida como Constitución de Rionegro por haberse reunido la Convención Nacional Constituyente en este municipio del entonces Estado Soberano de Antioquia. Esta convención se reunió después de la toma del poder por parte del liberalismo radical luego de la victoria del General Mosquera sobre el gobierno conservador de Mariano Ospina Rodríguez. (Melo J. O., 1989)

La nueva Constitución consideraba como puntos fundamentales de su programa, entre otras cosas, el liberalismo económico a ultranza, expresado en la libertad de los diferentes Estados soberanos para comerciar entre sí; el recorte del poder del Estado central por el sistema federalista, que ampliaba las libertades de los Estados federados. Este marco se sustentó bien mientras el éxito económico basado en los productos tradicionales de exportación se mantuvo, pero cuando estos productos cayeron en sus precios en el mercado internacional, la confianza en el gobierno radical empezó a decaer, incluso por muchos de sus copartidarios liberales, ya que el país se sumió en una fuerte crisis económica, lo que le dio fuerza a los planteamientos políticos que propendían por una mayor centralización del poder y de las instituciones, la orientación religiosa y el dominio clerical sobre la educación y los lineamientos

morales de la república, y además, de retomar medidas de control social y económico que al menos en teoría, ayudarían a salir al país de la crisis (Melo J. O., 1985, pág. 63) y del evidente caos político y social, ya que en ese periodo, como ya era normal, se registraron también insurrecciones y un levantamiento armado de los conservadores conocido en la historiografía como la “Guerra de las Escuelas”. Los conservadores, a pesar de su derrota en esta conflagración, fueron quienes mejor aprovecharon la crisis del radicalismo y la división del liberalismo para tomarse el poder. Usando cierta expresión contenida en una enciclopedia: “Los radicales habían ganado la guerra, pero el gobierno radical y los Estados Unidos de Colombia estaban heridos de muerte.” (Casa Editorial El Tiempo, 2000)

Por otra parte, debido a las características específicas del desarrollo económico colombiano, la formación del tejido social también presentó ciertas particularidades en cuanto al carácter de clase de los partidos tradicionales, ya que en contextos como el del siglo XIX latinoamericano las dos agrupaciones políticas colombianas, el Partido Liberal y el Partido Conservador, representarían a clases o al menos a sectores de clases diferentes, y que estos partidos en sus características ideológicas y programáticas estarían al servicio de los intereses de dichas clases en particular. Por ejemplo, se piensa que el Partido Liberal sería un representante de los intereses económicos de las incipientes burguesías criollas representadas por comerciantes y posteriormente banqueros, en tanto que el Partido Conservador representaría básicamente los intereses de las tradicionales elites terratenientes entre las que se encontraba La Iglesia Católica, adalid ideológico del conservatismo. En Colombia, sin embargo, los dos partidos tradicionales, por lo menos en su evolución, terminaron confundándose en el tejido social, dándose el caso de que muchos comerciantes o banqueros eran de filiación conservadora, mientras que muchos terratenientes se adherían al liberalismo. De hecho, el punto más fuerte de tensión entre las dos colectividades se encuentra en el papel económico, ideológico y moral que desempeñaba en Colombia la Iglesia, la cual en palabras de Bergquist era: “(...) importante latifundista y fuente de crédito, garante de control social sobre las clases populares y de la legitimidad de la clase dominante en el orden mercantil-colonial(...)” (Bergquist, 1988)”

Además de esto, y de la lucha por el control del poder del Estado, las razones de enfrentamiento entre los partidos eran principalmente del orden moral. En este sentido Bergquist continúa afirmando:

“Se enfrentaron en la cuestión de la rapidez con que debía abolirse la esclavitud; la forma de alienar las tierras públicas e indígenas; las condiciones en las cuales se debían contratar los empréstitos extranjeros; el carácter de las instituciones educativas públicas y privadas; la naturaleza de los sistemas monetario, bancario y tributario; y el grado de centralización política y administrativa.”
(Bergquist, 1988, pág. 339)

Estas razones en sí mismas, aunque son de forma más que de fondo (exceptuando hasta cierto punto el papel de la Iglesia), eran suficientes para provocar fuertes conflictos, conflictos que frecuentemente se resolvían por la fuerza de las armas.

2.1.2. La Regeneración

Ahora bien, la crisis del radicalismo y la división liberal entre radicales e *independientes*, se convirtió en una ventaja para el Partido Conservador, quien comenzó por aliarse con los independientes, quienes encabezados por Rafael Núñez entraron en la oposición al gobierno radical luego de que éste no lograra superar los efectos de la crisis económica iniciada en 1875 con la caída de los precios del tabaco y la quina y por el “supuesto” desorden político y administrativo en que se encontraba el país, desorden que estaba sostenido o protegido por las prácticas electorales corruptas que en el periodo radical eran conocidas como *sapismo*, ya que eran impulsadas por un político radical llamado Ramón Gómez, conocido como *el sapo*, quien redujo su pensamiento en este sentido en una sola frase: “El que escruta elige” (Melo J. O., 1989). Esta frase sin embargo, no fue una característica única de las prácticas electorales del periodo radical ya que como se verá más adelante, la República Conservadora va a hacer uso de estas prácticas de una forma incluso más intensa y abierta, lo cual fue uno de los motivos para las tres guerras civiles

(1885, 1895 y 1899-1902) emprendidas por los liberales en los últimos quince años del siglo XIX.

Núñez y los *independientes* estaban de acuerdo en que el modelo económico y político radical ya no era viable para Colombia, por lo que buscaron una alternativa que permitiera la recuperación y trajera el orden en lo administrativo, ya que la cuasi independencia de los Estados federales tampoco permitía que las reformas deseadas incluso por algunos radicales pudieran implementarse fácilmente, ya que para hacer una reforma constitucional se requería el consenso de los Estados, consenso que era bastante difícil de lograr, sobre todo en la época en la que el gobierno de estos Estados estaba bastante fraccionado, pues algunos se encontraban en manos de los independientes, otros en manos conservadoras y un mayor porcentaje en manos de los radicales (Melo J. O., 1989). Sin embargo, esta relación de fuerzas varió y gracias al apoyo interesado de los conservadores a Núñez, finalmente la alianza independiente-conservadora que ya estaba en el gobierno desde 1880, con los dos gobiernos de Núñez logró derrotar a la oposición radical en la guerra civil de 1885. Esta victoria permitió al presidente relevar a los gobernadores de los estados que aun estaban en manos de los radicales y cambiarlos por allegados a su causa, lo que le permitió decir: “La Constitución de 1863 ha dejado de existir.” (Melo J. O., 1989)

Como era de esperarse, la derrota de los radicales los dejó fuera del escenario político y logró que la coalición de los conservadores y los independientes llegara al poder y empezara el proyecto de reforma constitucional que llevaría a la redacción y promulgación de la Constitución de 1886. En este punto es necesario aclarar por qué los más beneficiados fueron los conservadores y no los liberales independientes, aunque el gobierno nacional estaba en manos de estos últimos. En este marco, las ideas de Núñez expresadas en el proyecto político conocido como la Regeneración, ideas que son de corte centralista, moralizante y proteccionista, comulgaban mas con el pensamiento conservador que con el liberal defendido por los radicales, aunque Núñez nunca dejó de declararse a sí mismo como liberal, y esto hasta tal punto que la Constitución que recogió los postulados ideológicos y programáticos de la Regeneración fue

promulgada por un eminente filólogo y político conservador fuertemente tradicionalista y religioso en su pensamiento: Miguel Antonio Caro.

Respecto a Caro, es muy dicente una frase del historiador Joaquín Tamayo que dice: “(...) una frase del señor Caro era sentencia inapelable (...)” y dice también: “Don Miguel Antonio era implacable.” (Tamayo, 1975, págs. 8-9) Estas palabras reflejaban la enorme influencia y el poder que ejerció Caro mientras el proyecto de la Regeneración aumentaba su poder, hasta el punto de decir que ya no se identificaba con el partido conservador en lo político sino que en connivencia con Núñez pugnó por la formación de un *Partido Nacional* que en teoría era la representación de la unidad nacional lograda en la coalición de independientes y conservadores, sobre todo después de la muerte de Núñez, pero también en los últimos años de su gobierno había sido la estrategia de los en adelante llamados conservadores nacionalistas por desplazar del gobierno a sus antiguos aliados independientes, pues con la ascensión al poder de Caro esta situación se intensificó y los últimos independientes fueron poco a poco regresando al seno del Partido Liberal, llegando incluso a enemistarse por sus prácticas monopolistas del poder y las restricciones a las libertades individuales y a los derechos políticos de la oposición con otra facción del conservatismo conocida como los conservadores *históricos*. (Melo J. O., 1985) Este enfrentamiento fue constante mientras el círculo nacionalista se mantuvo en el poder y conservó una posición paralela y oscilante frente a los intentos políticos y bélicos de los liberales por recuperarlo.

Por otra parte, cabría analizar con más detalle la naturaleza de la Constitución de 1886, que con algunas variaciones se mantuvo en vigencia durante 105 años. Esta Constitución, respondía a un proyecto eminentemente conservador, inspirada en su mayor parte en el pensamiento de Miguel Antonio Caro, que se expresó en la necesidad de un mayor control administrativo del territorio, de la economía y también de la sociedad en su conjunto; por ejemplo, cabe destacar, en el plano político la centralización casi total del poder público, lo que incluía la eliminación de los Estados soberanos para ser sustituidos por departamentos que dependían del poder central ubicado en Bogotá, (Constitución política de la República de Colombia, 1886, pág. 2), el fortalecimiento del poder Ejecutivo que incluía la ampliación del periodo presidencial de dos años a seis años,

(Colombia, 1886, pág. 22) la total exclusión de la oposición de los poderes públicos, una maquinaria electoral totalmente politizada que garantizaba el mantenimiento por vía electoral del régimen vigente, y fuertes medidas represivas (lo que fue caldo de cultivo para la inestabilidad política expresada sobre todo en las guerras civiles), medidas que incluían la formación de un Ejército Nacional en lugar de los Ejércitos Estatales que habían servido a los intereses de varios caudillos regionales. En el plano económico, el proyecto constitucional de la Regeneración contemplaba, entre otras cosas, la creación de un Banco Nacional (Colombia, 1886, pág. 25) que monopolizó la emisión de papel moneda de curso forzoso (es decir, sin respaldo en oro) lo que provocó una fuerte desvalorización de la moneda y el proteccionismo económico. Éstas medidas económicas chocaron con la oposición de los banqueros privados y los comerciantes exportadores e importadores, quienes estuvieron entre los más importantes aliados del radicalismo liberal, ya que estas medidas afectaban directamente sus actividades financieras y de emisión de moneda, y por otro lado, restringían las actividades comerciales en una época en que el café comenzaba a perfilarse como el nuevo producto de exportación del país. Cabe decir que la constitución de 1886 estuvo durante unos primeros años articulada a los años de la anterior crisis pero tuvo que adaptarse ella misma cuando comenzaron los años de una nueva prosperidad basada en el cultivo y exportación de café.

También hay que decir respecto a la Constitución que su llamado a la instauración de un orden centralizado, debía ser acompañado por una propuesta ideológica, la de la Iglesia católica, cuya influencia en la carta política se ve en la institucionalización de ésta como única legalmente establecida para educar a los y garante del control social a través del seguimiento estricto de los dogmas cristianos que debían ser enseñados en las escuelas, las cuales quedaban en manos de las comunidades religiosas. Finalmente, la constitución contemplaba medidas estrictas de control social como la creación de códigos nacionales de derecho; el remplazo de las libertades de expresión, imprenta, pensamiento y movimiento, por medidas más restrictivas; la “prohibición de juntas políticas populares de carácter permanente”, lo que dio pie para la prohibición de sindicatos y otras asociaciones similares. (Melo J. O., 1989,

págs. 47-52). Estos planteamientos de la constitución de 1886 muestran claramente la noción de orden e institucionalidad centralizada y represiva que caracterizarían en especial el periodo de la Regeneración (1886-1899) pero también con algunas reformas en años posteriores.

Esta Constitución, que estaba pensada para garantizar el orden y reafirmar el principio de autoridad, tuvo que pasar, sin embargo, por una dura prueba que llevo a su replanteamiento al mostrar sus dificultades en estos objetivos tal y como estaba planteada, aunque también es evidente que a pesar de dichos obstáculos, la Constitución se mantuvo. Aunque la propuesta regeneradora estaba orientada hacia un cambio importante de las formas de administración política y organización económica, en la práctica siguió reproduciendo las mismas formas de dominación partidista que se criticaban a los radicales, como lo eran el monopolio del poder político por un pequeño círculo y la corrupción electoral a gran escala, como ya habían hecho los radicales con el “sapismo”. Dichas prácticas generaron resentimiento en la oposición política, sobre todo en los liberales, quienes en la última década del siglo XIX habían sido relegados del poder al disolverse la alianza con los independientes, pero también en el grupo conocido como los conservadores *históricos*, quienes también fueron parcialmente relegados de las funciones públicas.

En los años en que gobernó el Partido Nacional se demuestra tal resentimiento con la sucesión de tres guerras civiles, un golpe de estado e incluso la perdida de Panamá, sucesos que sin duda señalan a este periodo como uno de los más difíciles de la historia de Colombia y que finalmente llevarían a la caída del Partido de gobierno y a un periodo de reformas que comenzarían con el gobierno del General Rafael Reyes y culminarían con las reformas constitucionales de 1910 y el ascenso al poder de una nueva apuesta política conocida como la Unión Republicana.

La época de la Regeneración, dominada por la corriente nacionalista ya bajo el absoluto dominio del sucesor de Núñez, Miguel Antonio Caro, fue entonces en el plano político un periodo de inestabilidad. Los sucesos de esta parte de nuestra historia merecen especial atención en esta contextualización política del periodo de la República Conservadora, pues en lo sucesivo definirán el

rumbo que Colombia tomará no solo durante el resto del periodo que es objeto de este trabajo sino en adelante, ya que las consecuencias de los sucesos de este tiempo para el país se evidenciaron no solo en el plano político sino también en el económico y social.

2.1.3. La Guerra de los Mil Días y el golpe de Estado

Las medidas represivas contempladas en la Constitución de 1886 y la monopolización del poder acompañada por la corrupción electoral y administrativa, caldearon pues los ánimos de la oposición tanto liberal como conservadora al gobierno nacionalista; y a pesar de que varios sectores políticos, como por ejemplo los liberales pacifistas y los conservadores trataron de buscar medidas a través del dialogo y de propuestas legislativas que amainaran el autoritarismo del gobierno, la flexibilización del sistema electoral y el acceso a la oposición a los cargos públicos, el gobierno rechazó tajantemente todas estas iniciativas y aumentó las medidas represivas, lo que generó que la tensión se tradujera en conflicto. (Melo J. O., 1989, pág. 62) Por lo menos así lo entendieron los sectores liberales más belicistas, quienes precisamente llegaron a la conclusión de que la única manera de recuperar el poder y las libertades recortadas por el gobierno era por medio de la guerra. Ya se había intentado un levantamiento armado en el año de 1885 contra el gobierno de Núñez, cuya derrota fue precisamente la que impulsó la promulgación de la nueva Constitución. Sin embargo, los liberales al parecer no aprendieron las lecciones de esa derrota y sin ninguna preparación bélica en armamentos o una estrategia adecuada se volvieron a lanzar a campaña diez años después (Guerra de 1895); los efectos de esta imprevención se reflejaron en la rápida y aplastante victoria de las tropas del gobierno, siendo ya presidente de la República el señor Caro (Jaramillo, 1989).

Los cuatro años siguientes (1895-1899), el gobierno continuo con las mismas prácticas y la misma represión, lo cual era típico del conservatismo

nacionalista, (Melo J. O., 1985, pág. 63)¹, el periodo se caracterizó también porque gracias a dicha política gubernamental de intolerancia, los deseos de rebelarse de los políticos y militares liberales se incrementaron en vez de disminuir y tal como había sucedido en los años anteriores, para el año de 1898 en el liberalismo se escuchaban nuevamente rumores de llamamientos a la rebelión si algunos proyectos de apertura política y medidas relacionadas con el impuesto a la exportación del café eran rechazados de nuevo en el Senado, que era de mayoría nacionalista. Ese año, precisamente, la turbulencia política se veía no solo del lado de los liberales sino de las dos facciones del conservatismo, ya que era el año de elecciones presidenciales y la escogencia de candidatos a la presidencia y vicepresidencia se convirtió en un asunto bastante espinoso. A pesar de todas sus maniobras, Caro no pudo postularse para ser reelegido, por lo que acudió a una pareja de candidatos a los que creyó poder controlar. Estos candidatos fueron: Manuel Antonio Sanclemente y José Manuel Marroquín, (Tamayo, 1975, pág. 11), quienes finalmente ganaron las elecciones, sobre las candidaturas de los conservadores históricos y de los liberales gracias a los manejos de las elecciones por parte del gobierno; estos dos personajes resultaron ser quienes le darían un vuelco a la historia política colombiana, pues las tensiones que se habían estado acumulando desde la llegada de la Regeneración al poder estallaron durante los años en que los dos se alternaron en el gobierno, quienes en ultimas se convirtieron en actores importantes de las enormes turbulencias y movimientos políticos que se desataron en esos años.

Sanclemente, nacido en las cálidas regiones del Valle del Cauca y demasiado viejo para gobernar al país desde la fría capital, dejó el gobierno en manos del vicepresidente Marroquín, el cual no resultó ser la marioneta que Caro esperaba, pues se puso de parte de los conservadores históricos e intentó llevar a cabo algunas de las reformas que estos planteaban, lo que suscitó la ira del ex presidente, quien para solucionar el asunto mandó llamar a Sanclemente

¹ Según Melo, los conservadores nacionalistas hacían uso de métodos tan represivos y excluyentes que perdían legitimidad como por ejemplo, “la formación de un sistema electoral cuyo funcionamiento excluía a los liberales, con una eficacia que hacía aparecer como inocentes los viejos métodos del sapismo radical”.

para que este asumiera de nuevo el gobierno en Bogotá. En palabras de Melo: “Ante el riesgo de que estas reformas se aprobaran, el presidente titular Manuel Antonio Sanclemente decidió posesionarse de su cargo, acto que tuvo que cumplir ante la Corte Suprema de Justicia por la renuencia del Congreso a admitirlo.” (Melo J. O., 1985, pág. 64) El clima de Bogotá no le sentaba nada bien al anciano presidente pero el Partido Nacional no podía permitir un gobierno de los históricos, por lo que se decidió que el presidente con algunos de sus Ministros se instalaran en algún municipio cercano a la capital con mejor clima, como se vio en los traslados del presidente a Tena, Anapoima y Villeta, desde donde se gobernó, lo que amplió la dificultad de estar en contacto con el resto del país, lo cual se ahondaba por la frágil condición del presidente que presentaba síntomas de senilidad.

Fue en este estado de cosas que estalló la guerra conocida por la historiografía como de los *Mil Días*. Es importante resaltar el manejo que se dio tanto por el gobierno como por los rebeldes de la guerra en términos generales, y es que por parte del Estado, el manejo que se le dio a la guerra fue el de tratar de prolongarla con el fin de justificar las emisiones de papel moneda de curso forzoso que le permitieran salir de la crisis fiscal. Esto iba acompañado por cobros de contribuciones de guerra a todos los liberales que estuvieran o no en la rebelión. Dichas medidas se aplicaron sobre todo después de la victoria gobiernista sobre los ejércitos regulares liberales en la batalla de Palonegro en mayo de 1900. Lo de la prolongación del estado de guerra por obra del Partido Nacional se refleja en el siguiente telegrama que envió el ministro de guerra al comandante gobiernista en la batalla de Peralonso, según se dice, ganada por esa razón por los liberales:

“Reservado urgentísimo – Generalísimo Villamizar – El Salado o donde se halle – Permanezca a la defensiva – retírese hasta Pamplona – deje pasar la revolución – Gobierno necesita prolongar estado de cosas, fin circular emisiones, salvar causa, destruya – (firmado) José Santos.” (Jaramillo, 1989, págs. 94-95).

Por otra parte, los liberales, quienes estaban divididos entre belicistas y pacifistas, volvieron a cometer las mismas equivocaciones del pasado, solo que

esta vez a una escala mucho mayor, ya que de nuevo se vio la poca preparación de los impulsores de las acciones bélicas, y aunque el gobierno también cometió errores de tipo militar y político en el manejo de la guerra, como es el caso del telegrama citado arriba, los comandantes liberales no supieron sacar provecho de sus oportunidades, solo lograron prolongar su derrota hasta 1902 sosteniendo la “revolución” a punta de guerrillas dispersas, guerrillas que por cierto, estaban conformadas en mayor medida por gentes de las clases populares que se alistaban como voluntarios, a diferencia de los ejércitos regulares que se componían en su mayoría de conscriptos.

El historiador Joaquín Tamayo, hace una descripción casi idílica del guerrillero liberal pero que refleja la concepción que se tenía de éste y en cierto modo caracterizaba su papel en la guerra; he aquí un fragmento de esta descripción:

“En el horizonte natural que forman los llanos de Ambalema y la región quebrada de Cundinamarca, el guerrillero –campesino o peón de vaquería- acostumbrado a soportar sin queja las fatigas y sobresaltos de una existencia infeliz, buscó ocasión propicia para lucir sus habilidades de jinete, su fortaleza, y sobre ella su rebeldía a toda ley, que no fue hechura de su capricho y demostración de su poder.” (Tamayo, 1975, pág. 135)

Volviendo al contexto político general, el segundo de los acontecimientos que se sucedieron en estos días azarosos fue el golpe de Estado del 31 de julio de 1900 en el que un grupo de conservadores históricos, cansados del manejo que el gobierno le daba tanto a la administración pública y a la política económica como a la guerra, organizaron la insurrección contra el presidente Sanclemente quien por esos días se encontraba gobernando desde Villeta, lo que facilitó las cosas para los conspiradores, quienes casi no encontraron resistencia. Incluso el General Arístides Fernández, comandante de la Policía Nacional y luego Gobernador de Cundinamarca, terminó apoyando a los golpistas siempre y cuando ellos triunfaran o de lo contrario actuaría contra ellos; éstas fueron sus palabras: “(...) entro en el movimiento, pero si resulta mal, los fusilo a todos ustedes.” (Jaramillo, 1989, pág. 84) Este personaje resultó ser determinante en el rumbo que tomarían los acontecimientos, ya que

por su intransigencia y crueldad hacia los liberales, forzó al recién posesionado gobierno de Marroquín a endurecer aun más la guerra contra los liberales, tanto para los pacifistas como los guerreristas hasta derrotar completamente a la rebelión, lo que echaba al traste las esperanzas que los liberales pacifistas encabezados por el ex presidente Aquileo Parra y los conservadores históricos dirigidos por el doctor Carlos Martínez Silva habían depositado en el vicepresidente. (Tamayo, 1975, págs. 110-111).

El final de la guerra está bastante relacionado, de hecho, con el tercer acontecimiento de gran relevancia en este periodo. La separación de Panamá que se produjo en el año de 1903, era en realidad un acontecimiento que había venido gestándose desde los años de la Independencia, puesto que durante el siglo XIX se efectuaron varios intentos de separación, que aunque fracasaron, mostraban el deseo de autonomía del pueblo panameño, circunstancia que bien puede adjudicarse a que los habitantes del istmo se sentían muy poco representados por el distante gobierno de Bogotá. Era tal la desconfianza que tenía el gobierno central a finales del siglo XIX por los políticos panameños, que el representante de Panamá en la asamblea Constituyente de 1885 fue Miguel Antonio Caro, quien al lado de Núñez no confiaba para sus proyectos en los políticos panameños, de arraigada tradición federalista. (Melo J. O., 1989, pág. 44).

Sin embargo, también se puede afirmar que Panamá fue el último bastión de las fuerzas liberales durante la guerra, hasta tal punto que el general Benjamín Herrera firmó la paz con el gobierno en condiciones ventajosas, siendo su ejército el que se impuso en el plano militar al haber derrotado a todas las fuerzas conservadoras del istmo e incluso haber dado de baja a su mejor comandante, el general Carlos Albán. Entonces, es aquí donde la historia de la guerra y la historia de la separación de Panamá se entrecruzan con más claridad. (Lemaitre, 1989, pág. 112).

Es sabido que el istmo fue el lugar propicio para la construcción de una vía de comunicación interoceánica –primero la de un ferrocarril y luego la de un canal– y fue entorno a esta iniciativa, en que giró la política colombiana respecto al territorio panameño. El punto álgido de esta política se presentó cuando la

compañía francesa que tenía la concesión para la construcción del canal entró en quiebra, ante lo cual los norteamericanos aprovecharon esta situación y compraron la compañía y el proyecto, debido a que tenían fuertes intereses en facilitar sus comunicaciones a través de la vía del canal y apropiarse de este corredor estratégico, por lo que inició una agresiva política de presiones diplomáticas y de fuertes exigencias al gobierno colombiano, el cual estaba postrado económica y políticamente por la guerra y por lo que los negociadores colombianos poco pudieron hacer frente a dichas presiones. La situación empeoró cuando las tropas victoriosas del General Herrera amenazaron a las principales ciudades panameñas lo que motivó la intervención de los marines norteamericanos a petición del gobierno colombiano. En vista de esta intervención, Herrera se vio obligado a firmar la paz con el gobierno a bordo del acorazado norteamericano *Wisconsin*. (Jaramillo, 1989, pág. 111). Esta intervención, sin embargo demostró que los norteamericanos estaban más que dispuestos a defender sus intereses en el istmo, lo cual quedó plenamente demostrado cuando el Congreso colombiano a instancias de las gestiones de Miguel Antonio Caro, rechazó el tratado Herrán-Hay en el que se otorgaban las concesiones a los norteamericanos para la construcción del canal de Panamá. En esas circunstancias, lo que hicieron los estadounidenses fue aprovechar los latentes sentimientos independentistas de muchos panameños y promover en consecuencia una conspiración para la separación. Esta conspiración, como se sabe, terminó con la independencia de Panamá y la concesión de todas las exigencias de los norteamericanos incluyendo la concesión de la soberanía de la zona del canal por 99 años. Por estas razones, las relaciones entre Colombia y los Estados Unidos permanecieron en suspensión hasta 1921 con la aprobación de un tratado de reconocimiento de los hechos y una indemnización a Colombia de veinticinco millones de dólares, (Lemaitre, 1989, pág. 143) lo que sería parte de una época de bonanza económica posterior.

Los tres acontecimientos que acabamos de reseñar aquí –la guerra de los Mil Días, el golpe de Estado del 31 de julio de 1900 y la separación de Panamá– fueron indudablemente una muestra de lo caótica y difícil que fue la historia de Colombia en un periodo tan corto de tiempo (ya que entre los tres sucesos no mediaron más de cuatro años). También se evidencia que estos

acontecimientos marcaron una ruptura histórica entre los años de dominio absoluto de la Regeneración propuesta por Núñez y por Caro y una época de reformas. Estas reformas naturalmente fueron inspiradas por el caos económico, político y social en el que se encontraba el país luego de estos traumáticos acontecimientos y que mostraron que la intransigencia y la represión expresadas por los gobiernos nacionalistas no habían producido el efecto de orden y progreso que se esperaba y que por tanto se debía hacer una política de gobierno más flexible, para así poder garantizar el retorno de la tranquilidad y de cierta esperanza de progreso.

2.1.4. El “Quinquenio” de Reyes, la Reforma Constitucional de 1910 y la Unión Republicana

En la primera década del siglo XX, el iniciador de las reformas políticas fue el General Rafael Reyes, quien ocupó la presidencia de la República durante el periodo 1904-1909, conocido como el “Quinquenio.” (Vélez, 1989, págs. 187-214) Reyes era uno de los más fervientes partidarios del conservatismo histórico, y en su afán por llevar a cabo las reformas que este sector había contemplado desde hacía varios años, fomentó la reforma electoral que les diera a los liberales mayor participación en la vida política del Estado, así como medidas económicas proteccionistas que le dieran al país una oportunidad de desarrollo económico, el cual iba acompañado por la normalización de relaciones con los Estados Unidos por la importancia de este país como comprador del café colombiano y otras ventajas que tendrían los comerciantes con el país del Norte. Sin embargo, estas medidas no fueron aceptadas por las mayorías del parlamento conservador, por lo que el presidente asumió poderes extraordinarios y convocó a una Asamblea Nacional Constituyente con cuyo concurso gobernó, teniendo esta Asamblea una participación significativa, aunque aun minoritaria de los liberales. Esta forma de gobierno, dictatorial y arbitraria hizo que el apoyo a su gobierno fuera disminuyendo hasta el punto en que debió presentar su renuncia y exiliarse. (Melo J. O., 1985, pág. 68).

No obstante, el intento reformista de Reyes no resultó tan bien como él y sus partidarios esperaban debido a la inesperada renuncia presidencial, pero marcó el inicio de una nueva época de reformas políticas y administrativas que se plasmaron en la convocatoria de una nueva Asamblea Constituyente. (Melo J. O., 1989, pág. 219) Esta asamblea convocada por Ramón González Valencia quien fuera elegido por el Congreso para completar el periodo presidencial de Reyes, se hizo necesaria por los debates políticos que suscitó la continuación o la derogación de algunas de las medidas promulgadas por la Constituyente reyista y por la pugna sobre quien debería apersonarse del gobierno y de qué forma sería elegido. En este sentido, “La reforma, muy sustancial, incorporaba como principios generales dos prohibiciones básicas: suprimía totalmente la pena de muerte, y prohibía, tanto era el horror que había quedado de los Mil Días, ‘toda nueva emisión de papel moneda de curso forzoso’”. (Melo J. O., 1989, pág. 224) Además, se recortaban los amplios poderes presidenciales de la Regeneración, se realizó la reforma electoral y censos en este sentido, y también iniciativas de descentralización política.

El siguiente gobierno presidido por el antioqueño Carlos Eugenio Restrepo se conoció como una coalición política de liberales y conservadores moderados que eran partidarios de las reformas políticas contempladas en las reformas constitucionales de 1910. Restrepo se caracterizó por gobernar de manera independiente de los dos partidos y aunar a los elementos conciliadores de ambos, pero en la práctica cuando las reformas quedaron consignadas en la Constitución, la Unión Republicana (nombre que adoptó la coalición) perdió su razón de ser y se desintegró paulatinamente, volviendo sus integrantes a sus partidos de origen, sobre todo los conservadores, quienes vieron amenazada su hegemonía. (Melo J. O., 1989, pág. 227).

2.1.5. La Última etapa de la “Hegemonía Conservadora”: 1914-1930

Desde entonces y en adelante volvió a recuperarse lo que hasta 1930 se llamó la Hegemonía Conservadora, debido a que el partido Conservador volvió ejercer el dominio mayoritario del poder público, pero ya sin relegar por completo a los liberales. Durante estas décadas y en especial bajo la administración de José Vicente Concha (1914-1918) sucedieron acontecimientos de particular importancia (Melo J. , 1985, pág. 72): por primera vez el presidente fue elegido por sufragio universal, aunque las elecciones seguían estando bajo el azote del fraude; por otra parte, se produjo la rebelión popular del indígena Quintín Lame, caracterizada por la lucha contra los latifundios que amenazaban los resguardos en su incesante expansión. Esta lucha se convirtió en uno de los primeros ejemplos de descontento popular en el siglo XX. Otra muestra de descontento se expresó en el asesinato junto al Capitolio Nacional del General Rafael Uribe Uribe a manos de dos artesanos, quienes representaban la oposición de este sector social a las políticas gubernamentales de colaboración comercial con Estados Unidos. (Melo J. O., 1989, pág. 233).

El gobierno de Marco Fidel Suárez (1918-1922) se caracterizó por un lado por su acendrado catolicismo en el que pugnaba por la práctica de la caridad cristiana y por el otro por un tradicionalismo a ultranza que reñía con las iniciativas de modernización política y económica, lo que se vio en su actitud fuertemente represiva ante las reivindicaciones obreras, caracterizándose su gobierno por ser escenario de fuertes movimientos sociales, entre ellos las movilizaciones de los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot y otros lugares que son el objeto central de este trabajo. Además, el gobierno de Suárez promovió un fuerte colaboracionismo con los Estados Unidos, lo cual provocó descontento en los artesanos de la capital. Ante esta situación, el gobierno reprimió violentamente las manifestaciones de los artesanos en Bogotá, dejando como resultado varios muertos; esta manifestación se produjo precisamente porque el presidente comenzó a comprar uniformes para el ejército traídos de los Estados Unidos en lugar de los que eran elaborados por

los artesanos, lo que obviamente perjudicaba sus actividades. (Republicana, 1919)²

Suárez tuvo que renunciar a su cargo luego de enfrentar una fuerte oposición en el Congreso debido a su colaboracionismo con los norteamericanos, lo que todavía no era muy bien visto por los parlamentarios, pues todavía no se había cerrado por completo la herida de Panamá, y además, se le formularon cargos por presuntos manejos fraudulentos en beneficio de allegados suyos. (Melo J. , 1985, pág. 1974)

Los últimos gobiernos de la Hegemonía Conservadora fueron dirigidos por dos presidentes distintos en cuanto a la fortuna que tuvieron, pues el primero, bajo la dirección de Pedro Nel Ospina presenció lo que se conoció como la “danza de los millones”, (Melo J. , 1985, pág. 90) la cual consistió en la entrada al país de divisas por el incremento en los precios y las exportaciones del café, lo que generó un aumento exponencial de la actividad industrial, siendo Ospina uno de los principales beneficiarios por ser miembro de una de las más pujantes familias burguesas de Medellín y gran impulsor desde su gobierno de las industrias ligeras, de construcción, de infraestructura, pero sobre todo del transporte y del desarrollo masivo de la prensa. Esto estuvo acompañado por una reorganización del sistema tributario, el incremento de la inversión extranjera y la llegada de los veinticinco millones de dólares, fruto de la indemnización de los Estados Unidos por la pérdida de Panamá. (Colmenares, 1985, págs. 252-255).

Después de este periodo de prosperidad comenzó el último cuatrienio del régimen conservador cuya principal característica fue la agudización de las tensiones sociales expresadas sobre todo en el incremento de las actividades reivindicativas de la clase obrera colombiana, actividades que aun no eran protegidas por la ley, por lo que la represión a las huelgas y todo tipo de manifestaciones se hizo más frecuente, lo que llevaba a la radicalización de los sectores populares en contra del gobierno, incrementándose las actividades propagandísticas y las acciones de las corrientes socialistas entre los obreros,

² Artículo: “Manifestación de mañana”. Aquí se hace la convocatoria a la manifestación que condujo a tan trágicas consecuencias.

lideradas por personajes como Raúl Mahecha o María Cano, además, de la fundación del Partido Socialista Revolucionario en 1926. Por causa de esta expresión de inconformismo de las clases populares, el gobierno aumentó la represión, como fue el caso de la tristemente célebre masacre de las Bananeras en la que la cifra más abultada habla de 1400 muertos. Estas acciones mellaron irremediablemente el prestigio del gobierno conservador, el cual afrontaba ya los primeros efectos de la depresión económica para el año de 1929. (Melo J. , 1985, págs. 95-98).

La principal y más importante consecuencia de estos problemas fue la caída del régimen conservador para las elecciones de 1930, pues en estos comicios el Partido Conservador presentó dos candidatos debido a la confusión reinante en el seno del mismo y de la Iglesia Católica que siempre recomendaba a un candidato conservador, pero que no supo a quien recomendar exactamente entre los dos candidatos que se postularon. A esto se sumó que el Partido Liberal había conseguido un creciente apoyo entre las masa populares, sobre todo los sectores obreros que no apoyaban a los socialistas o incluso en connivencia con estos. Este panorama, fue aprovechado por los liberales quienes con amplio apoyo popular y candidato único, Enrique Olaya Herrera, lograron ganar las elecciones y recuperar el poder luego de 50 años de oposición, lo que marcó el inicio de lo que se conoce en la historiografía como la República Liberal.

2.2. Contexto económico en las primeras décadas del siglo XX

2.2.1. Caracterización general de la economía

Con las conmociones políticas y sociales que había sufrido el país en las décadas anteriores, la economía colombiana se encontraba para 1910 en un periodo de recuperación, que entre otras cosas se podría atribuir a cierto enfoque de fomento de las obras públicas, las comunicaciones, los transportes y una incipiente industria durante el gobierno de Rafael Reyes, el cual, concretamente, se embarcó en un programa de reformas que permitieron los avances mencionados. Entre dichas reformas, se pueden incluir una política

monetaria que implicó la emisión de un nuevo peso, el cual equivalía a 100 pesos anteriores, lo que trajo cierto fortalecimiento de la moneda; la simplificación de transacciones comerciales y una aproximación a la paridad con el dólar, medida que provocó un efecto de calma entre los comerciantes y los consumidores. Además, se tomaron medidas fiscales para permitir el acceso de Colombia al crédito internacional, siendo destinados los empréstitos a la mejora de la infraestructura, favoreciendo además la economía exportadora con subsidios a agricultores e industriales que apenas comenzaban a crecer luego de la devastación de la guerra. (Bushnell, 1994, págs. 220-221)

Por causa de estas medidas, la vida económica de Colombia estaba en condiciones de avanzar en cuanto a la conformación de una solidez fiscal, monetaria, productiva y de infraestructura, pese a ubicarse dentro del marco rígido de la Constitución de 1886 de origen Conservador, y los numerosos obstáculos propios de los conflictos políticos y sociales de aquella época. También mostraba síntomas de recuperación que se revelaron sobre todo en la década de los veinte con la famosa “danza de los millones” que significó un exponencial incremento de los ingresos y, en consecuencia, el crecimiento económico del país. Entre los factores que llevaron a dicho crecimiento se encuentran, por una parte, una mejoría en la situación fiscal, lograda gracias a una reestructuración financiera del Estado y las rentas públicas a partir de las reformas del gobierno de Reyes, lo que permitió la renovación de empréstitos con el extranjero, los cuales eran solventados en forma relativamente rápida. La reestructuración económica significó también una racionalización en el gasto público, sobre todo en lo referente a los gastos de funcionamiento del Estado, cuyos fondos se fueron incrementando, lo que permitió la inversión en infraestructura, la cual a su vez generó las condiciones para el empleo de ciudadanos en obras públicas, el aumento de la población urbana y el desarrollo industrial. (Tirado Mejía, 1975, págs. 203-204) Es importante resaltar que fue a partir de 1922 con la llegada de la misión Kemmerer, cuando la reestructuración fiscal alcanzó su mayor expresión. Esta misión fomentó la promulgación de nuevas leyes fiscales entre las que figuraron:

- “Ley 20 de 4 de julio de 1923, ‘orgánica del papel sellado y timbre nacional’.
- La ley del 11 de julio de 1923, ‘orgánica del Banco de la República’.
- Ley 31 del 17 de julio de 1923, ‘por la cual se fija el número y nomenclatura de los ministerios’.
- La ley 34 del 18 de julio de 1923, ‘sobre formación y fuerza restrictiva del presupuesto nacional’.
- La ley 36 del 19 de julio de 1923, ‘sobre administración y recaudación de rentas nacionales’.
- Ley 42 de 19 de julio de 1923, ‘sobre organización de contabilidad nacional y creación del departamento de contraloría’.
- Ley 45 de 19 de julio de 1923 ‘sobre establecimientos bancarios’.
- Ley 46 del 19 de julio de 1923, ‘sobre instrumentos negociables’.
- Ley 109 del 12 de diciembre de 1923, ‘por la cual se crea el departamento de provisiones y se dictan otras disposiciones.’”
(Tirado Mejía, 1975, pág. 205).

Evidentemente, estas leyes estaban pensadas para lograr el objetivo de una recuperación financiera importante para el país luego de décadas de crisis económica y desorden fiscal, además de los estragos producidos por las guerras civiles y las malas administraciones, por lo que la misión Kemmerer y el modelo de desarrollo interno propuesto por el próspero empresario antioqueño, Pedro Nel Ospina, quien era el Presidente de la República en este periodo, se mostraron como una salida razonable y propiciaron la entrada de Colombia en el escenario económico internacional.

2.2.2. Infraestructura y ferrocarriles

Ahora bien, continuando con la exposición de los factores que posibilitaron el crecimiento económico de Colombia en esta época, es importante destacar el desarrollo de la infraestructura, especialmente la de los transportes, la cual

constituyó uno de los elementos que posibilitaron el desarrollo de la industria y de las comunicaciones, pues contribuyó a la intensificación de los intercambios comerciales en el país. Entre las vías de transporte que se desarrollaron cabe resaltar las carreteras y los ferrocarriles como complemento del transporte fluvial, cuyo uso tenía entonces mayor importancia. Después de 1914 la construcción de vías estaba desarrollándose, pero fue sobre todo después del auge económico y las reformas fiscales de 1922-1923 cuando estas obras se intensificaron de manera significativa, pues las vías de transporte son un factor fundamental del desarrollo económico de cualquier país. En este sentido, el historiador Luis Ospina Vásquez describe el ritmo de crecimiento de estas vías, afirmando, por ejemplo, que para 1930 el país contaba con 2642 kilómetros de carreteras nacionales y 3101 de carreteras departamentales; también expone que las líneas férreas pasaron de 1200 kilómetros en 1914 a más de 2700 kilómetros en 1930 incluyendo los ramales, (Ospina Vásquez, 1974, págs. 423-425) lo que generó la unión de varios tramos de vías que ya existían anteriormente y que hasta entonces habían tenido un carácter de comunicación regional e incluso local, pero que en este periodo adquirieron la capacidad de convertirse en un elemento de integración económica y social de tipo nacional.

Por su parte, el historiador Tirado Mejía al respecto ofrece algunas cifras de los tramos que en kilómetros se construyeron entre 1885 y 1927, estas cifras son muestra del desarrollo que tuvieron estas obras, sobre todo en los últimos siete años (1920-1927) cuando la longitud prácticamente se duplicó (Tirado Mejía, 1975, pág. 200)³. Además, la construcción de las vías llevaba implícita la necesidad de operarios para las estaciones y los trenes. De esta manera se conformó una oferta de empleo y la constitución paulatina de un proletariado ferroviario, lo cual estaba situado en el marco general de proletarización y urbanización de una población mayoritariamente campesina.

También es necesario tener en cuenta la legislación y normatividad sobre la concesión para la construcción de ferrocarriles, y en ellos los parámetros establecidos para su desenvolvimiento, con el fin de conocer cómo se desplegó

³ Aquí se muestra, por ejemplo que en 1920 las vías medían 1318 kilómetros, mientras que en 1927 habían pasado a 2281 kilómetros.

la dinámica de desarrollo del país en términos de infraestructura. Esta dinámica estuvo marcada por la inversión extranjera y la concesión a particulares de las obras, ya que el Estado no estaba lo suficientemente capacitado en tecnología y recursos para adelantar las obras que se promovieron. Estos proyectos fueron factores importantes en el desarrollo del país, pero también trajeron nuevas problemáticas de tipo económico y social enmarcadas en la cesión de tierras, el desplazamiento de comunidades y la proletarización de amplios sectores de la población, especialmente en torno a los núcleos urbanos y los enlaces ferroviarios, así como en los puertos marítimos y fluviales, ya que esta naciente industria de los transportes estaba obviamente orientada al comercio, principalmente al de exportación, en el que se destacaba la exportación de café desde el último tercio del siglo XIX.

Para ilustrar de manera más clara el cómo se pensaba regular la naciente industria ferroviaria, el proyecto de ley de ferrocarriles de 1915 estipula de manera más o menos clara los parámetros que se deben seguir a la hora de distinguir entre los diversos tipos de ferrocarriles que existían o existirían en el país. En este sentido, este proyecto de ley contemplaba la delimitación de redes regionales de ferrocarriles, troncales nacionales destinadas a las regiones y sobre todo a los puertos fluviales y marítimos; entre estos destacan para las troncales los siguientes proyectos:

- *“Ferrocarril del Pacífico*, de Bogotá a Buenaventura.
- *Ferrocarril del Atlántico*, de Bogotá a Bahiahonda en la Península de La Guajira.
- *Ferrocarril del Amazonas*, de Bogotá hacia la parte alta de los ríos Caquetá y Putumayo (pasando por Girardot).
- *Ferrocarril del Orinoco*, desde Bogotá o de algún punto de Cundinamarca o Boyacá hasta la parte baja del río Meta.” (República de Colombia, 1915, pág. 4)

También se especifican otros proyectos de vías que enlazarían desde algunas capitales departamentales y principales ciudades económicas con las redes

regionales proyectadas en esta misma ley. Las principales redes estipuladas eran:

- “*Red del Norte*, comprendida entre el Ferrocarril del Atlántico, el de Girardot y el río Magdalena.
- *Red del Noroeste*, la comprendida entre la línea de Bogotá y el Golfo de Urabá, a partir de Nare, y el río Magdalena, a partir (sic.) de este punto.
- *Red Occidental*, la comprendida entre la línea del ferrocarril de Bogotá al Golfo de Urabá y el Ferrocarril del Pacífico.
- *Red del Sur*, la comprendida entre el Ferrocarril del Pacífico y el Ferrocarril de Amazonas.
- *Red Oriental*, la situada hacia el oriente de los ferrocarriles del Atlántico y del Amazonas.” (República de Colombia, 1915, pág. 6)

Ahora bien, este tipo de leyes y disposiciones no ocultan el carácter privado que tuvieron los proyectos, pues el sistema de concesiones era el dominante a la hora de emprender la construcción de grandes obras de infraestructura. Por ejemplo, para la construcción del ferrocarril de Girardot, solo para una parte del trayecto proyectado hacia Bogotá, se hicieron varios contratos a medida que, o los contratistas no cumplían con las especificaciones del mismo o se encontraba a alguien que ofreciera mejores términos y viabilidad en sus propuestas, hasta que finalmente el contrato se le concedió de manera definitiva a la compañía *The Colombian National Railway Company Limited*. (República de Colombia, 1910).

Este sistema de concesiones fue reglamentado por primera vez a través de la ley 104 de 1892 (Tren de Occidente S.A.), marco legal que se mantuvo vigente con leves modificaciones hasta 1947. Esta ley ocasionó un servicio deficiente, “(...) de elevadas tarifas y de falta de integración en la red que existía en ese momento” (Tren de Occidente S.A.). Sin embargo, es necesario resaltar que ya existía una legislación para tal efecto desde el año de 1836 aunque no se había

puesto en práctica de manera activa por falta de parámetros definidos y también por poca oferta de inversión al respecto (Tren de Occidente S.A.).

2.2.3. Otros sectores económicos

Por otra parte, las disposiciones también se orientaron a regular aspectos de la economía como la banca privada y las sociedades anónimas, en una época en la que la concentración de capitales ya se estaba llevando a cabo, lo que se puede ver, por ejemplo, en la absorción de varios bancos regionales por el Banco de Bogotá a partir de 1925, además del aumento progresivo de los activos de los bancos del país, acompañados por la creación de instituciones como el Banco Agrícola Hipotecario, la Bolsa de Valores de Bogotá, la Superintendencia Bancaria y por supuesto el Banco de la República; este último, merece particular atención en este análisis, puesto que a partir de su creación, se convirtió en el único emisor de papel moneda, centralizó la reserva de oro y permitió una mejor organización y centralización de la vida financiera del país, controlando más eficazmente la moneda en cuanto a su circulación y a los precios de la misma, lo que evitaba en cierta medida los desbalances y fluctuaciones exorbitantes de años anteriores (Tirado Mejía, 1975, pág. 208).

Otro renglón económico importante fue el que jugó el café en el crecimiento económico que se evidenció en Colombia principalmente en la década de los años veintes y que indudablemente estuvo relacionado con factores como la construcción de carreteras, los empréstitos, el incremento del comercio, el aumento de rentas públicas y la generación de capitales; por ejemplo, en el transporte ferroviario y fluvial, la gran cantidad de cargas de café que se transportaban en esta época influyó en el aumento de estos sectores por el incremento en el monto de fletes y la ganancia que generaban, utilizada en parte para la construcción de nuevas vías, mejoras en la producción y el almacenamiento del grano, lo que a su vez ayudó a incrementar el número de sacos que se exportaban y generó un crecimiento de la ganancia cafetera hasta 1929 (Ospina Vásquez, 1974, pág. 429), cuando la crisis mundial y la sobreoferta subsiguiente hicieron que el país entrara en la Gran Depresión Mundial que comenzaría en ese año y que a su vez significó en buena parte el fin del espiral de crecimiento económico del país hasta entonces.

A la par de esta situación, en el país se produjeron cambios políticos, pues fue en esos años cuando el descontento social y político concluyó con el cambio del régimen conservador, a un nuevo gobierno liberal. Sin embargo, el país no se vio tan fuertemente afectado por la crisis, si bien la dependencia económica del café se había incrementado de manera importante, también tenían importancia otros productos de exportación como el banano, el oro, el platino y el petróleo, aunque la explotación de estos productos y de los trabajadores estaba casi por completo en manos extranjeras con la venia del gobierno que patrocinó, por ejemplo, la represión de los obreros, como sucedió en el caso de la masacre de las bananeras en 1928.

2.3. Contexto social

Los movimientos sociales en Colombia se presentaron de manera recurrente, de ahí que sean un factor cardinal de análisis a la hora de estudiar la historia social de nuestro país. Por ejemplo, en el periodo de la República Conservadora, la cual inició con los efectos de la crisis económica generada por la caída del tabaco y la quina, era evidente que esta situación generaría problemáticas sociales pues los más afectados eran los productores y las masas populares, representadas inicialmente por los campesinos y artesanos, los cuales poco a poco fueron transformándose en un naciente proletariado, sobre todo después de las guerras civiles, cuando el país inició una lenta pero sostenida recuperación económica. Así pues, las luchas de estos sectores de la sociedad necesariamente podrían presentar formas y objetivos que podrían no ser los mismos, por lo que su desarrollo también fue diferente dependiendo del momento histórico en el que se encontraran.

En este orden de ideas, las diferentes corrientes políticas y/o filosóficas que surgieron en el mundo principalmente a partir de la Revolución Industrial inglesa o la Revolución política Francesa a finales del siglo XVIII, tuvieron mucha influencia no solo en el actuar político de las élites como es el caso del liberalismo y de alguna manera el pensamiento conservador colombiano, sino que también influyeron en el actuar de varios movimientos populares no mucho tiempo después de la Independencia. Renán Vega y Mario Aguilera (Aguilera

Peña & Vega Cantor, 1998) presentan un interesante análisis de las características de las revueltas populares y otras manifestaciones de este tipo desde el mismo grito de independencia hasta el año de 1948, dedicando un par de capítulos al periodo de la República Conservadora. En estos análisis los autores muestran la influencia que tuvieron en los movimientos populares colombianos las ideas de la revolución francesa y los conceptos de democracia, soberanía popular y resistencia a los poderes dominantes. En el citado texto se mencionan levantamientos populares y motines anteriores a la época que nos ocupa, pero que sin embargo dan cuenta de los antecedentes de la movilización popular en Colombia y nos ayudan, por tanto, a sacar algunas luces acerca de su naturaleza y sus características. Se mencionan, por ejemplo, las insurrecciones de los Comuneros del Socorro y otros levantamientos populares en regiones como Chaparral, Mompo, Tocaima y varios municipios de Antioquia, en algunos de los cuales incluso se develó una conspiración de los esclavos quienes pretendían obtener de esta forma su libertad⁴. (Aguilera Peña & Vega Cantor, 1998, págs. 66-67)

Por otra parte, se muestran los efectos en el pueblo colombiano de las ideas y experiencias surgidas de la revolución de 1848 que tuvo lugar en varios países de Europa y en donde cobraron fuerza nuevos conceptos como el del “socialismo”, no solo el socialismo utópico francés. Más adelante llegarían las influencias de lo que se conocería como el socialismo científico cuyos autores precisamente empezaron su actividad más o menos para mediados del siglo XIX. Del primer caso se puede acotar que el general José María Melo representó a las clases artesanas en el movimiento popular que dirigió y que desembocó en “el golpe militar el 17 de abril de 1854, con apoyo de los artesanos de Bogotá que se alistaron como miembros de la Guardia Nacional.” (Aguilera Peña & Vega Cantor, 1998) (Aguilera Peña & Vega Cantor, 1998, pág. 130)

⁴ Cabe recordar que desde la época colonial y hasta mediados del siglo XIX los esclavos negros constituyeron un sector importante de la población colombiana y tanto antes como después de su liberación formaron parte importante de las masas populares, participando en numerosas ocasiones en las insurrecciones y revueltas.

Estos eventos y manifestaciones como los “puebladas”⁵, (Aguilera Peña & Vega Cantor, 1998, págs. 164-169), de las cuales las más importantes sucedieron en 1893 y 1894, tomaron la forma de levantamientos populares contra el gobierno con objeto de subir al poder; ya que estos sectores se mostraban descontentos con las políticas represivas de la Regeneración que estaban en auge. Estos movimientos tuvieron su expresión más alta en el apoyo popular al levantamiento liberal que condujo a la guerra civil de 1895, la cual se preveía que debía iniciar en Bogotá con los artesanos atacando edificios gubernamentales y arrestando a miembros del gobierno lo que finalmente no se logró (Aguilera Peña & Vega Cantor, 1998, pág. 170). Hasta esta época se puede vislumbrar que el liderazgo de este tipo de movimientos estaba en manos de los artesanos y tenía cierto carácter gremial y local, a través de agrupaciones u organizaciones conocidas como “Sociedades Democráticas”. Éstas eran organizaciones concentradas en los diferentes núcleos urbanos en donde se encontraban, subsistiendo en años posteriores principalmente en las provincias, aunque sin mucho protagonismo por sí mismas después de la caída de Melo (Aguilera Peña & Vega Cantor, 1998, pág. 132).

Con los grandes cambios que se produjeron en el país a nivel político y económico luego del fin de las guerras civiles y las reformas de Rafael Reyes y la Asamblea Constituyente de 1910, la naturaleza de los movimientos sociales también sufrió cambios, entre otras cosas porque lentamente los artesanos fueron cediendo su lugar en el tejido social a la incipiente clase obrera que se estaba formando con la aparición y consolidación de proyectos de infraestructura, y las industrias ligeras que iban surgiendo principalmente en las más importantes ciudades y nudos de comunicaciones, las cuales llevarían al asentamiento definitivo del naciente capitalismo en Colombia. Esto se enmarca en el nuevo contexto mundial en el que el país ocupaba un lugar

⁵ Los autores describen las puebladas como levantamientos populares espontáneos o semiespontáneos de carácter circunstancial que respondían a situaciones específicas del momento, aunque podían evolucionar a eventos mayores, pues por ejemplo, la “pueblada” del año 1895 es descrita como el detonante de la guerra civil de ese mismo año y que sucedió a eventos similares en los dos años anteriores.

como oportunidad de inversión y de intervención de las grandes potencias mundiales del momento. A este respecto Mauricio Archila destaca que los

“(…) Cambios estructurales que se venían operando desde fines del siglo XIX y que cobraron fuerza durante la Primera Guerra Mundial, emergen a la luz pública: crecimiento demográfico, urbanización, industrialización, aparición de la clase obrera, ensanchamiento de las clases medias, incremento de la penetración del capital norteamericano, reajustes en los bloques de clases dominantes, etc.” (Archila, 2012, pág. 51)

Los años posteriores al fin de las guerras civiles fueron más tranquilos en el orden político pero no lo fueron en el orden social. Para la segunda década del siglo XX ya empezaban a vislumbrarse en primer lugar, las revueltas indígenas de 1914, y en segundo lugar la llamada “República de Arauca”, rebelión encabezada por Humberto Gómez en 1915, la cual formaba parte de la población de esta región del país y que aglutinaba a varios sectores sociales descontentos por el abandono estatal en lo referente a la administración y el desarrollo de la zona, siendo la presencia militar la única representación del Estado y en el gobierno local, personas procedentes de otras regiones que no conocían o no les interesaba conocer y solucionar las problemáticas de la región (Melo J. O., 1989, págs. 234-235).

Hacia 1919 el país experimentó una oleada de huelgas obreras (entre las que se encontraban las movilizaciones de los obreros ferroviarios en Girardot y otros lugares) y de otros sectores sociales como los estudiantes y los artesanos; estas protestas continuaron con especial intensidad durante los dos años siguientes (Melo J. O., 1989, pág. 240) constituyendo los primeros ejemplos de lo que serían las movilizaciones sociales a lo largo del siglo XX en las que la clase obrera colombiana y el sector estudiantil ya ocupaban papeles cardinales.

Así las cosas, los conflictos sociales no podían más que agudizarse, pues como es sabido, la etapa de desarrollo y “prosperidad al debe”, como fue

llamado el gobierno de Pedro Nel Ospina, inevitablemente traería consigo la agudización de los conflictos y la creación y consolidación de órganos de prensa obrera, agrupaciones políticas y sindicales que aglomeraban en su seno a círculos de obreros, campesinos, intelectuales y estudiantiles influidos por las ideas del marxismo o el anarquismo, aunque las más amplias capas de la población seguían adscritas a los partidos tradicionales. En cuanto a la composición de estas clases y capas de la población y su distribución en las ramas económicas es importante resaltar algunas cifras que expone Archila:

“Para 1918 cerca de 1'153.445 trabajadores del campo y la ciudad dependían de un patrón, es decir, no eran trabajadores por cuenta propia. De esta cifra, su gran mayoría eran trabajadores rurales, no sólo peones, sino también colonos y aparceros. En 1925, con una población total aproximada de 6'724.000, la Población Económicamente Activa (PEA) era de 2'505.000 trabajadores. De éstos, el 31.4% (o sea, más o menos 788.000), estaban ubicados en ramas no agropecuarias (minería, industria manufacturera, construcción, transporte, comercio y otros)” (Archila, 2012, págs. 209-210).v

Cabe recordar que durante los últimos gobiernos de la llamada “Hegemonía Conservadora”, especialmente desde Marco Fidel Suárez hasta Miguel Abadía Méndez (1922-1930), se había ejercido una represión sistemática contra todas las organizaciones políticas y sociales de carácter popular, lo que se vio reflejado en que muchas manifestaciones, sobre todo las obreras eran reprimidas con dureza, pues ya para este periodo se había visto el influjo que la Revolución Rusa había ejercido en muchos movimientos obreros y revolucionarios alrededor del mundo. En Colombia, este influjo se sintió, no solo en las organizaciones obreras, sino en el mismo gobierno, pues al igual que tantos otros, se sintió amenazado por la ascensión del comunismo, el cual era visto con terror por parte de las élites y de los gobiernos, asumiendo que todas las actividades reivindicativas de la clase obrera y de sus organizaciones se trataban en realidad de conspiraciones comunistas orquestadas desde Moscú, lo que era visto como una injerencia antipatriótica contra el país y

justificaba de ese modo toda represión ejercida contra estos grupos⁶ (Colmenares, 1985, pág. 260).

Ahora, se puede ver la importancia que los trabajadores del transporte tuvieron en cuanto al número de huelgas que se presentaron en Colombia. Según nos muestra Archila:

“Por actividades económicas predominaron los conflictos de los trabajadores de transportes e industria. El número de huelgas en el primer sector superó ampliamente el número de conflictos en el segundo. La preponderancia de los trabajadores del transporte (ferroviarios, braceros, choferes, etc.) no es sino un reflejo de su creciente importancia económica y de su estratégica posición en un modelo exportador.” (Archila, 2012, pág. 57)

Podemos ver entonces, como los movimientos sociales de carácter obrero, principalmente de tipo sindical, surgieron y experimentaron una primera fase de su desarrollo durante el periodo de la República Conservadora, momento en el cual se vieron enfrentados a grandes dificultades debido a la represión por parte de los sucesivos gobiernos, pero que al mismo tiempo fueron fortaleciéndose a medida que su número y su experiencia organizativa y reivindicativa se incrementaba con el aumento de la actividad industrial y la urbanización que por ese entonces estaba atravesando el país. En este marco se hace necesario, entonces, profundizar en cómo el desarrollo de la industria de los transportes, en particular la de los ferrocarriles, y el desarrollo de la clase obrera ligada a este sector fueron importantes tanto para el crecimiento económico colombiano como para el surgimiento, desarrollo y consolidación de algún tipo de movimiento obrero; teniendo en cuenta que es indispensable mostrar que los dos factores dependían intrínsecamente uno del otro, al menos en este periodo de la historia de Colombia.

⁶ El general Carlos Cortés Vargas, autor de la masacre de las bananeras es citado aquí diciendo lo siguiente: “... las multitudes permanecieron impasibles, nadie se movía. Parecía como si estuvieran prendidos del suelo aquellos hombres que sin cesar de vociferar estaban sordos a todo llamado... Que momentos más angustiosos. La ley debería cumplirse y aquellos insensatos envenenados hasta la médula por las doctrinas soviéticas permanecían indiferentes, como si se tratara de una burla”.

Capítulo 2

2. Industria Ferroviaria y Movimiento Obrero en Colombia

En este capítulo se hace necesario detallar la forma cómo se desarrolló un tipo específico de movimiento de trabajadores en Colombia, teniendo en cuenta para este trabajo dos factores principales, a saber: el desarrollo de la industria ferroviaria y, al mismo tiempo, el desarrollo histórico en términos organizativos de la clase obrera ligada a dicha industria, la cual ocupó importantes posiciones en las movilizaciones de la clase obrera colombiana en general. En este orden de ideas surge necesariamente la siguiente pregunta: ¿Cómo se ha desarrollado el movimiento obrero en Colombia, en especial en el sector ferroviario? Esta pregunta se debe relacionar con las circunstancias que motivaron al desarrollo de este tipo de movimientos, principalmente de las experiencias de movilizaciones de los trabajadores de los ferrocarriles en el contexto espacio-temporal definido en este trabajo, es decir, el desarrollo de la industria de los transportes ferroviarios en los años 1910-1930, haciendo énfasis en el puerto de Girardot, aunque también relacionándolo con el desarrollo de este renglón de la economía en todo el país.

2.1. Desarrollo de los ferrocarriles

Siendo objeto de este trabajo determinar la relevancia histórica del movimiento de los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot, es importante profundizar en el análisis del sector obrero de los ferrocarriles, en relación con su actividad y sus particularidades. En el capítulo anterior, se expusieron algunas características básicas del desarrollo de los transportes ferroviarios, en especial lo concerniente a la extensión de las vías férreas durante las primeras décadas del siglo XX. También se ha tenido en cuenta algunas disposiciones legales y algunos proyectos acerca de cómo se planteaba orientar los trazados de las vías y la forma de construcción y ejecución de los proyectos; por ejemplo, a través del sistema de concesiones para el tendido de las redes, la consecución de maquinaria, etc. Ahora, es importante profundizar para este capítulo, en el desarrollo mismo de la industria ferroviaria, es decir, las formas

específicas que en Colombia permitieron el desarrollo de este renglón de la economía, así como las necesidades a que respondió en su momento; además en qué se enfocaba principalmente el uso de los ferrocarriles y cómo influyó en el crecimiento y la cualificación de la clase obrera colombiana cómo tal. Esto teniendo en cuenta que uno de los objetivos de este trabajo es mostrar cómo el desarrollo y la expansión de un sector de la economía influye a su vez en la formación y la consolidación de las clases sociales que participan en dicho sector, en este caso, los obreros ferroviarios de Girardot del primer tercio del siglo XX.

No obstante, para entender las particularidades de este movimiento, habría que mencionar en primer lugar, qué son los ferrocarriles y por qué han tenido tanta importancia para el desarrollo de las economías capitalistas durante los siglos XIX y XX.

Así, en términos generales se entiende que el ferrocarril “es un medio de transporte a gran escala en vehículos con ruedas guiadas que se desplazan sobre raíles (rieles) paralelos y arrastrados por otro vehículo motor, denominado locomotora, que es donde se genera la energía necesaria para el movimiento del conjunto.” (García, Angelastro, & Sanabria, 2008) Este medio de transporte surge en un contexto en donde los vehículos de tracción humana o animal eran predominantes y se reconocía que para las necesidades del capitalismo naciente estas fuerzas motrices no eran suficientes, por lo cual la llegada de un nuevo vehículo impulsado por fuerzas más potentes era altamente necesaria y fue bien recibida precisamente en el país en donde el capitalismo tuvo su primer gran empuje: Inglaterra. Al respecto se observa que:

“Los dos principios mecánicos, guiado de ruedas y uso de fuerza motriz, fueron combinados por primera vez por el ingeniero de minas inglés Richard Trevithick, quien el 24 de febrero de 1804 logró adaptar la máquina de vapor, que se utilizaba desde principios del siglo XVIII para bombear agua, para que tirara de una locomotora que hizo circular a una velocidad de 8km por hora arrastrando cinco vagones, cargados con 10 t de acero y 70 hombres sobre una vía de

15km de longitud de la fundición de Pen-y-Darren, en el sur de Gales.”(García, Angelastro, & Sanabria, 2008)

El ferrocarril de vapor sería predominante en las comunicaciones mundiales hasta principios del siglo XX acompañando, pues, los procesos de ampliación de las redes de comunicaciones y transportes que caracterizaron la conquista del mundo por el capitalismo clásico del siglo XIX y el capitalismo monopolista que empezó a perfilarse en el último tercio de dicho siglo.

Es interesante resaltar que este proceso nació en el seno del proletariado como expresión de una necesidad de los trabajadores por mejorar sus condiciones de trabajo ya que

“...George Stephenson, el inventor de la locomotora, trabajó desde los 14 años de edad como fogonero de las calderas de evacuación de una mina inglesa de carbón, producto que constituía por entonces la base de la economía británica, pero cuyo transporte desde los socavones hasta los muelles de embarque era muy lento y costoso. Stephenson, en permanente contacto con los mecanismos de vapor como fuerza motriz y con el sistema de rieles de las vagonetas mineras, ideó entonces su primer modelo, el cual realizaba un trabajo equivalente al de 16 caballos. El segundo, que con 400 pasajeros y sacos de harina hiciera el histórico recorrido entre Stockton y Darlington, el 27 de septiembre de 1825, era ya capaz de arrastrar 70 toneladas a una velocidad de 10 kilómetros por hora. Así, en el seno del proletariado, nació el ferrocarril.”(Tribuna Roja, 1981)

Así pues, el nacimiento de los trenes y de los ferrocarriles pasó por dos momentos: el primero fue la adaptación de la máquina de vapor a la acción de movimiento, y el segundo, fue la invención de la locomotora como medio motriz necesario y consolidado para la aparición de este nuevo renglón en la industria de los transportes a nivel mundial.

Ahora bien, se han expresado algunas características generales de lo que fue el desarrollo de los ferrocarriles en Colombia en cuanto a la construcción de

vías férreas, en específico, los planes de tramos que se habían proyectado desde mediados del siglo XIX hasta 1930, expresados en el incremento en la longitud de las vías y algunos ejemplos de legislación al respecto en el periodo que se estudia en este trabajo. Sin embargo, en este capítulo es necesario profundizar en cómo se desarrollaba la industria y la actividad de los ferrocarriles en un marco en el que podamos visualizar la actividad de los diferentes integrantes de dicho escenario, es decir, los constructores de las vías, los operarios de las máquinas, los braceros de las estaciones, en suma la clase obrera que en sus diversas formas operaba en el sistema de los ferrocarriles y por otra parte, también los patronos, las autoridades, etc., para darnos en conjunto una idea de por qué este sector tuvo gran importancia, por un lado en el desarrollo económico del país en esta época y, por el otro, el porqué los trabajadores ligados a este sector tuvieron posiciones de gran relevancia en el desarrollo histórico del movimiento obrero colombiano.

A mediados del siglo XIX, comenzó a hacerse imperativo un mejoramiento de las comunicaciones, en especial los sistemas de transportes, pues las vías de conexión para movilizarse en el país no eran óptimas o estaban muy poco extendidas. El desarrollo de una industria ferroviaria era una respuesta obvia a esta necesidad, pues a partir del comienzo del ascenso del café como principal producto de exportación de Colombia se reveló la insuficiencia del sistema de transportes que existía en el último tercio del siglo XIX. Si bien el transporte fluvial por el río Magdalena había sido un medio efectivo de transporte de mercancías y pasajeros, las vías de comunicación desde los ríos a ciudades como Bogotá eran generalmente poco más que trochas y desplazarse a muchas poblaciones más o menos apartadas era considerado como una hazaña. Estas circunstancias hacían que, por ejemplo, los costos del transporte de mercancías fueran mucho más elevados, además que esto poco ayudaba al fomento de cualquier tipo de mercado interno, lo que constituía una traba para el desarrollo económico del país. A esto se sumaba que

“(…) el país era uno de los mas incomunicados con el comercio exterior, en particular sus regiones andinas, donde existía el potencial cafetero. La tarea fundamental consistía en comunicarlas con los puertos marítimos o con el río Magdalena mediante un

adecuado sistema de vías terrestres que, aparentemente quedó resuelta hasta después de 1940.”(Palacios, 1983, pág. 44).

Continuando pues con una caracterización de la industria ferroviaria en este periodo habría que destacar en primer lugar, la importancia de la inversión extranjera en el desarrollo de los ferrocarriles. A este respecto, el historiador Jesús A. Bejarano escribe: “De los kilómetros en uso en 1915, unos 495 habían sido construidos bajo la dirección y capital colombianos, cerca de 310 kilómetros fueron construidos por compañías inglesas y 365 kilómetros por compañías norteamericanas.”(Bejarano, 1983)

Además, Bejarano describe el proceso de expansión ferrocarrilera y su diversificación después de la década de los veinte, llegando a concluir que a partir de 1920 los ferrocarriles estaban en posición de orientarse más al mercado interno y reorientar su actividad en otros sectores a parte del café, sobre todo gracias al inicio de desarrollo industrial en algunas ciudades como Medellín, Bogotá y otras, circunstancias que “(...)hacían no solo posible sino necesaria tal reorientación, si se quería desarrollar una actividad económica sustentada sobre el comercio interior.”(Bejarano, 1983). Pero ¿En qué medida esta necesidad de desarrollar los ferrocarriles para una consolidación del comercio interior en nuestro país pudo llevarse a efecto? Como respuesta, aún hoy Colombia sigue conservando una marcada vocación exportadora que predomina sobre la necesidad latente e inconclusa de potenciar el desarrollo del comercio interior.

Si bien durante el periodo que nos ocupa, se estableció una apuesta por la construcción de redes de ferrocarril, habría que ver cuál fue el desarrollo real de estos planes, entendiendo que la Ley de ferrocarriles en la que se enuncian dichas redes y tramos fue promulgada en 1915. Como indicativo de lo que sucedía con los primeros impulsos reales que tuvo la industria ferroviaria en Colombia, los cuales surgieron en la segunda mitad del siglo XIX, Marco Palacios señala que estas iniciativas no eran vistas con optimismo por muchos políticos o empresarios, pues aducían que el país, y en ese momento, los Estados federados no tenían los recursos ni la capacidad para impulsar ese tipo de proyectos, y varios de ellos efectivamente fracasaron.(Palacios, 1983,

pág. 53)⁷ Otros autores veían en este problema lo que se dio a llamar la “superstición ferroviaria”, que era la creencia de que con la sola presencia del primer tren, el país iba a salir automáticamente del atraso. El historiador José Alvear Sanín, por ejemplo, hace una dura crítica a este impulso pues, para él:

“(…) por todo un país sin escuelas primarias, empezaron a proponerse caminos de hierro por parte de políticos, periodistas y comerciantes. Pero como no había ingenieros, ni economistas, ni contadores, ni administradores, la general euforia los iba a llevar a la contratación apresurada de ferrovías que no estaba el país en condiciones de sufragar, de ferrocarriles sin previo estudio del terreno, de material rodante insólito porque cada ferrocarril rodaría por trochas de ancho peculiar. Como carecíamos de crédito, los contratos se iban a celebrar con aventureros de todos los pelajes, o con banqueros ficticios, pero siempre en condiciones leoninas.”(Alvear Sanín, 2008, pág. 120).

También se evidenció la falta de conocimientos por parte de los constructores colombianos a la hora de programar las vías, pues en cuestión del ancho de éstas o de la longitud de las trochas se cometieron muchos errores, lo que llevaba, entre otras cosas, a sobrecostos por adecuaciones, transbordos y la demora en la construcción, lo que hacía que además se incrementaran los costos de los fletes. Estas dificultades se irían zanjando a medida que las redes se ampliaban y se unificaban, pero muestran en sus inicios, un estado de desarticulación e ignorancia en la aplicación de este tipo de proyectos a escala

⁷ Aquí se nos dice: “Camacho Roldán expresó sintéticamente una crítica impopular para la época. Según él, los costos que demandaba la construcción del ferrocarril eran elevados teniendo en cuenta la dispersión de la población, las condiciones topográficas, la debilidad fiscal de los estados para garantizar deudas o administrar eficientemente el sistema y la carencia de capitales nacionales o extranjeros. Menciona ocho proyectos de los cuales cuatro fracasaron, lo que considera milagroso”. Este cuadro es poco halagador evidentemente, pero el contexto temporal (hacia 1870) no puede dar tampoco una perspectiva certera de cómo se desarrollaría la industria en los siguientes decenios.

nacional en el último tercio del siglo XIX. Esto fue especialmente evidente con los regionalismos de la época federal(Alvear Sanín, 2008, págs. 136-137)⁸.

Existían además otros problemas,por ejemplo, la potencia o el adecuamiento de las locomotoras a los rieles, pues, según Alvear “(...) en cualquier año que se tome, comprobará siempre el lector un lamentable atraso en locomotoras, vagones, velocidad, cumplimiento y servicio.”(Alvear Sanín, 2008, pág. 251)Y más adelante: “En terreno montañoso, la potencia bien limitada de las máquinas de trocha angosta, hacía más lamentable el problema de la velocidad que será determinante en la derrota del tren por parte del camión.”(Alvear Sanín, 2008, pág. 253).

Por otra parte, a pesar de la dificultades, la industria del ferrocarril al irse desarrollando iba contribuyendo al desarrollo de otros renglones de la economía. Es sabido que, por ejemplo, el desarrollo de la economía cafetera estuvo bastante ligado a la expansión de las vías férreas, pues los costos y el tiempo de transportes del grano eran fundamentales para garantizar el éxito de su comercialización y así consolidar al café como el principal producto de exportación del país, situación que se mantuvo por muchos años, y que todavía hoy no ha perdido toda su importancia. Así pues, Palacios en su análisis de la economía cafetera en Colombia resalta el papel que desempeñó el transporte ferroviario hasta 1930, ya que posterior a esta fecha, señala una diversificación de las vías de transportes con la ampliación y readecuación de la red de carreteras y la llegada de los vehículos automotores al país. No obstante,indica Palacios que: “La red ferroviaria al penetrar zonas cafeteras estimuló la producción que, a su vez, repercutió en el incremento de carga segura para los ferrocarriles.”(Palacios, 1983, pág. 55) Además: “Entre 1910-1930 el ferrocarril se tornó crucial para acelerar la expansión cafetera en el segundo ciclo. Pero es evidente que en todo el periodo de transición 1903-1930, los costos de

⁸ Como ejemplo de estas afirmaciones el autor continua: “Los tres ferrocarriles que salían de Bogotá, el de la Sabana, el del Norte y el del Sur, rodaban sobre trochas de 1 m. El de Girardot empalmaba con el ferrocarril de la sabana, en Tocaima, con transbordo obligado hasta 1925, año en el que fue necesario reducir la trocha desde Bogotá para poder facilitar la conexión entre la capital, Girardot, el Tolima y Caldas”.

transportes tanto ferroviarios como fluviales amenazaron seriamente la existencia misma del sector cafetero (...)”(Palacios, 1983, pág. 56).

Sin embargo, las cifras evidencian también que en comparación con los métodos tradicionales de transportes en Colombia (las recuas de mulas y los cargueros) la diferencia se hacía notable; así se afirma por ejemplo que “(...) hacia 1880, a lomo de mula, o de buey, la tonelada/km costaba 60 centavos y que los ferrocarriles iban a cobrar de 17 a 10 centavos ton/km”.(Alvear Sanín, 2008, pág. 236). Tan crucial era el ferrocarril en ese entonces para la actividad productiva del país (no solo la cafetera, como se evidencia después de 1920), que el Ministerio de Obras Públicas y Fomento (posteriormente llamado Ministerio de Transporte) era conocido coloquialmente como “Ministerio de Ferrocarriles”(Alvear Sanín, 2008, pág. 4)⁹, lo que devela la importancia de este sector en el amplio programa de obras públicas que fue especialmente activo luego de 1923 con la llegada de la coyuntura conocida como “La danza de los millones”, la cual por cierto, fue en su mayor parte invertida en la construcción de las redes ferroviarias en varias regiones del país.(Bejarano, 1983, pág. 37)¹⁰. Así las cosas, Bejarano nos muestra el desarrollo de los ferrocarriles como un eslabón importante en la cadena de factores que contribuyeron en gran manera al desarrollo industrial de la década de 1920, ya que un adecuado sistema de transportes sería fundamental para la aparición de un incipiente mercado interno que a su vez jalonaría cierto nivel de desarrollo industrial; además, anota que:

“(...)con el auge de inversiones públicas en vías de comunicación se resolvió, pues, una de las limitaciones para el establecimiento de la industria. Pero faltaba todavía resolver una limitación mayor: era necesario adecuar la estructura agraria a las necesidades del desarrollo industrial y de ello se encargaría, en parte, la misma

⁹Esta afirmación proviene del prólogo escrito para el libro aquí referenciado por el Ministro de Transporte en funciones en el año de su publicación, Andrés Uriel Gallego.

¹⁰ Aquí el autor nos ilustra claramente sobre la dimensión de las inversiones en materia ferrocarrilera: “Mas de 15 millones de dólares (de un total de 25 millones provenientes de la indemnización) se gastaron en la construcción de ferrocarriles. Cuando estos fondos se agotaron, el gobierno recurrió al mercado de dinero norteamericano”.

transformación producida por las obras públicas”(Bejarano, 1983, pág. 38).

Este impulso de las obras públicas, las vías de transporte y la industrialización indudablemente contribuirán en buena medida a la transformación del tejido social colombiano, pues este desarrollo de la industria y los transportes va acompañado siempre por la aparición y consolidación en mayor o menor medida de un proletariado que, como es sabido, nace con unas características políticas, económicas y organizativas peculiares, que contribuirán a la consolidación de una forma de existencia de los movimientos populares y sociales en Colombia.

Es interesante anotar que varias de las iniciativas de construcción de ferrocarriles en el territorio nacional a finales del siglo XIX, hayan tenido por protagonista a un hombre procedente de Cuba: Francisco Javier Cisneros, quien hacia la década de 1870 llegó a Colombia y logró varias concesiones, entre ellas la del ferrocarril de Antioquia, la del ferrocarril del Cauca (entre Cali y Buenaventura), el ferrocarril de Honda a La Dorada y por último el ferrocarril de Girardot; sin embargo, la mayoría de estas iniciativas no pudieron completarse o tuvieron muchas dificultades, incluso se acusa a este contratista de defraudar al Estado varias veces y de exagerar los costos de las cifras, por ejemplo, los ferrocarriles de La Dorada y de Girardot tuvieron que ser terminados por compañías británicas creadas para tal efecto.(Alvear Sanín, 2008, págs. 167-175).

Por otra parte, concluido el quinquenio de Reyes, en el cual, como se ha anotado antes, los ferrocarriles tuvieron un enorme impulso, se tienen datos más directos acerca del volumen de carga y de pasajeros que se movilizaban por las vías férreas colombianas en ese entonces. Alvear anota que a partir de 1911:

“...el kilometraje llega ya a 1220 km. Varias empresas parecen rentables, pero los volúmenes de pasajeros y carga siguen siendo irrisorios. Los tres ferrocarriles que sirven a Bogotá transportaron 790.000 viajeros en el año (2164 al día). El que más carga movilizó fue el de Santa Marta, 126.000 toneladas, que equivalen a 345

toneladas diarias, casi todas de banano.”(Alvear Sanín, 2008, pág. 232).

El dato de los ferrocarriles que sirven a Bogotá, el cual incluye el ferrocarril de Girardot, (Arias de Greiff, 2011)¹¹ nos muestra que por la situación de Bogotá como capital del país, el transporte de pasajeros era muy importante en estas vías y por lo tanto permite inferir, que en Girardot, el flujo de pasajeros debía ser significativo, y el transporte de carga también debía tener una gran importancia para la capital de la República.

En 1922, año en que comienza el gobierno de Pedro Nel Ospina, es visto como un año para el desarrollo de los transportes, en especial, los ferroviarios, ya que en ese gobierno, como se ha especificado, se da un periodo de prosperidad económica y crecimiento conocido como “la danza de los millones”, por el que se destinó gran parte de esta prosperidad al desarrollo de las redes de ferrocarriles en el país, el cual tuvo un carácter exponencial, tanto así que las redes de ferrocarriles que existían hasta entonces y que se encontraban en su mayor parte en manos extranjeras, fueron nacionalizadas y en muchos casos extendidas o reformadas para fortalecer los planes de desarrollo económico en boga por ese entonces.(Alvear Sanín, 2008, pág. 261)¹²

Por su parte, Cuando comenzó el periodo presidencial de Miguel Abadía Méndez (1926-1930), el ritmo de construcción de obras públicas disminuyó un tanto por el fin de la bonanza, pero se afirma que un verdadero torrente de

¹¹Por cierto la comunicación del Ferrocarril de Girardot con la capital de la República quedó completada con la llegada de dicho ferrocarril a Facatativá. Siguiendo al historiador Jorge Arias de Greiff: “El 22 de septiembre de 1908 llegó el Ferrocarril de Girardot a Facatativá y se realizó la primera comunicación férrea de la Capital de la República con el Magdalena, así fuese con transbordo pues, a pesar de lo estipulado en una ocasión, el de Girardot fue concluido en trocha de yarda. Al año siguiente, con ayuda de locomotoras apropiadas a esa vía, una de las más difíciles del mundo, inició su exitoso funcionamiento” (Arias de Greiff, 2011).

¹² Alvear presenta aquí datos muy interesantes de cómo se desarrollaron las nacionalizaciones. Por ejemplo, dice aquí que “En marzo 26 de 1923 la Nación adquirió por 6.701.762 pesos el Ferrocarril de Girardot; la ley 88 de 1925 autorizó la compra del Ferrocarril de Barranquilla; la ley 1ª de 1927 la del Ferrocarril de Cartagena y el 10 de junio de 1927 se adquirió por 500.000 el ferrocarril de Bogotá a Zipaquirá”.

leyes al respecto fueron promulgadas, muchas veces con improvisación y sin estar preparados para afrontarlas, pues a diferencia de Ospina, Abadía se empeñó en ejecutar todas las iniciativas que se le imponían por medio de gran cantidad de empréstitos, lo que hizo aumentar la deuda externa del país notoriamente (Alvear Sanín, 2008, pág. 269)¹³. Estas dificultades constituirían algunos de los factores entre los muchos que durante este periodo contribuyeron a la decadencia de la República Conservadora.(Alvear Sanín, 2008, pág. 268).

2.2. Orígenes de las movilizaciones obreras

Se puede ver, entonces, que el gran impulso que tuvo la industria de los ferrocarriles en las primeras tres décadas del siglo XX, fue un factor fundamental para el desarrollo de la economía colombiana y su integración en la economía mundial. Se entiende que en este proceso, a pesar de sus retrasos y dificultades, las cuales muestran las peculiaridades que este tipo de desarrollo tuvo en Colombia, generaron también un cambio muy importante en la estructura social, pues nuevas clases sociales hacían su aparición con el desarrollo de los nuevos renglones de la economía. No podemos decir que la llegada de relaciones de producción capitalista en Colombia hayan seguido el modelo clásico que siguieron en Europa Occidental o Norteamérica, pero no cabe duda que las clases representativas de un capitalismo, por mas incipiente que haya sido, hicieron su aparición en nuestro país en este periodo. De la burguesía ya se podía hablar por la existencia de una clase de banqueros, comerciantes y profesionales, pero que hasta después de la recuperación económica del quinquenio de Reyes no se habían destacado en promover

¹³ En este sentido nuevamente las cifras son muy dicientes: “Al terminar su gobierno (el de Abadía) quedó un reguero de construcciones mal planeadas, por decir lo menos y que al sobrevenir la Gran Depresión habrían de quedar inconclusas, o se perderían por el deterioro causado por la cesación del trabajo determinada por la profundidad de la crisis. Efectivamente, en 1927 se contrajeron empréstitos por 25 millones y en 1928 por 35 millones, lo que llevó la deuda externa nacional a 70´507.162 en 1930”. Esto nos muestra que solo en el gobierno de Abadía el endeudamiento superó por mucho la prosperidad de años anteriores y los empréstitos contraídos en 1927 alcanzaban la misma suma que la indemnización proveniente de los Estados Unidos por la separación de Panamá. La crisis era evidente.

actividades manufactureras o industriales a gran escala. Existían pequeñas manufacturas locales de productos básicos, pero aún estas no eran primordiales en la vida económica del país. Así pues, el periodo de industrialización y obras públicas que se verificó en las décadas de 1910 y sobre todo de 1920 dan testimonio del surgimiento e importante desarrollo de lo que se podría llamar una burguesía industrial en Colombia, aunque en muchos casos ésta había surgido y continuaba ligada a actividades de agricultura de exportación, comercio y banca. No está dentro de los objetivos de este trabajo detenernos demasiado en caracterizar a la burguesía colombiana de los tres primeros decenios del siglo XX, puesto que un análisis detallado sobrepasa las capacidades de tiempo y espacio del mismo, además que sería necesaria una profundización de los conceptos de burguesía y las formas que adoptó en Colombia.

Es importante resaltar que en esta época la clase obrera colombiana era numéricamente muy débil y esto se debía a que la industria nacional seguía desempeñando un papel secundario en la economía colombiana. (Pecaut, 1973, pág. 73) Esta aclaración no sobra, pues para entender mejor el contexto de este trabajo hay que comprender que aunque hablemos aquí de clase obrera y de crecimiento industrial, Colombia seguía siendo un país eminentemente agrícola y con su base social campesina. Incluso la clase obrera estaba ligada, como en el caso de los transportes, al comercio de exportación de productos agrícolas como el café, el banano, etc., además que muchos obreros colombianos no estaban empleados precisamente en la actividad industrial, sino que se encontraban trabajando en labores rurales; por ejemplo, los trabajadores de la United Fruit Company, quienes se encargaban básicamente del cultivo, cosecha y transporte del banano, lo que hacía que se diferenciaran de los obreros industriales de las grandes ciudades, los cuales representaban un renglón minoritario de la clase obrera colombiana.

Es indispensable hacer la precisión sobre qué es la clase obrera o cómo se entiende a esta clase en el contexto colombiano. En este sentido, Mauricio Archila se destaca en sus estudios sobre el proletariado colombiano al hacer una definición y caracterización de la clase obrera en general, como de los obreros colombianos en particular, entendiendo que el desarrollo histórico de

los obreros colombianos tiene múltiples particularidades que jalonaron su accionar y su influencia en la historia de Colombia. Archila nos dice en primer lugar:

“Por el concepto obreros entendemos a todos aquellos trabajadores, del campo o la ciudad, que laboran directamente los medios de producción y que dependen básicamente de un salario para reproducirse.(...)Ahora bien, por clase obrera entendemos algo más que la simple sumatoria de esos obreros: La clase es un resultado histórico al que llegan los trabajadores asalariados cuando las condiciones económicas y políticas y el proceso cultural de identificación lo permiten.” (Archila Neira, 1992, págs. 17-18).

Entendiendo así a la clase obrera en general, la clase obrera colombiana puede distinguirse por lo que Edgar Caicedo llama “debilidad como clase”, es decir, no solo en términos numéricos, sino también en la división política y orgánica, que “ (...) les impide convertirse frente a las demás clases sociales, y principalmente frente a la oligarquías explotadoras, en una entidad independiente, en la clase con capacidad efectiva de dirigir a todo el pueblo hacia el cambio revolucionario que el país requiere”(Caicedo, 1982, págs. 34-35). Ésta interpretación sugiere que en términos políticos la clase obrera colombiana, no podía constituir por sí misma un factor de cambio social basado en un programa que lograra imponerse en un marco de lucha de clases a los sectores dominantes de la sociedad colombiana, tanto en términos de clases como en términos de militancia política. Por ejemplo, a pesar de la relevancia que tuvo el proletariado ferroviario colombiano en las movilizaciones obreras en nuestro país, la clase obrera no pudo surgir como una fuerza política organizada y con poder suficiente para imponer, sea por vía democrática o por vía revolucionaria, las consignas que para éste periodo tuvieron tanta difusión entre los círculos obreros, precisamente porque los obreros seguían dándole prioridad a sus reivindicaciones sectoriales antes que a los programas políticos que se planteaban en los partidos obreros que evidentemente se constituyeron, al menos desde 1919 con la creación del Partido Socialista (Gaceta

Republicana, 1919)¹⁴. Respecto a este partido, Archila puntualiza: “La bandera del nuevo partido fue roja y su lema –bien diciendo-: ‘Libertad, Igualdad y Fraternidad.’ Su plataforma reivindicaba un socialismo moderado que no buscaba la abolición del Estado sino su democratización” (Archila, 1989, pág. 223). Este partido subsistiría hasta 1923.

Del proletariado ferroviario colombiano se puede afirmar que fue uno de los primeros en surgir en el conjunto de la clase obrera en el país, pues ya hemos visto que la industria ferrocarrilera fue una de las primeras en constituirse en Colombia de forma medianamente generalizada, pese a todos los problemas que tuvo. Siendo la construcción del Ferrocarril de Panamá en 1848 la primera muestra, aunque sería en 1871 cuando se planearía la construcción de una segunda vía férrea. A partir de entonces, con la construcción de nuevas vías se desarrolló una nueva clase de constructores de vías, operarios de locomotoras, fogoneros, braceros, etc. que constituirían lo que en este trabajo se denomina proletariado ferroviario. Es preciso tener en cuenta que los obreros fueron los que posibilitaron el logro de las grandes obras, es decir, fueron imprescindibles a la hora de la consecución de proyectos de este tipo:

“Fueron ellos quienes clavaron las escarpas y tendieron los rieles sobre durmientes de madera, o polines, a medida que tumbaban selvas, secaban pantanos, abrían túneles, erigían puentes o desafiaban quebrados riscos. Han dirigido las locomotoras de leña, carbón y ACPM que arrastran los convoyes. Actuaron como fogoneros y como freneros de arena y vapor. En las carrileras, han sido estamperos que con grandes mazos templan la vía, suavizan las curvas, construyen peraltes, y han laborado de guardagujas, braceros, cuadrilleros y cadeneros.”.(Tribuna Roja, 1981).

¹⁴ El Partido Socialista Colombiano fue oficialmente creado el día 1º de mayo de 1919 con la instalación del Comité Ejecutivo Socialista Nacional elegido por la Asamblea Obrera y Profesional.

2.3. Huelgas y Organización sindical

También en el caso de las huelgas, el sector de los transportes aportó con sus obreros la mayor cantidad de este tipo de manifestaciones. Según el historiador Mauricio Archila, los conflictos laborales y las huelgas en este sector fueron evidentes por causa de su importancia económica y estratégica:

“Por actividades económicas, predominaron los conflictos de los transportes y la industria. El número de huelgas en el primer sector supero ampliamente el número de conflictos en el segundo. La preponderancia de los trabajadores del transporte (ferroviarios, braceros, choferes, etc.) no es sino un reflejo de su creciente importancia económica y de su estratégica posición en un modelo exportador”(Archila M. , 2012, pág. 57).

Si se observa los conflictos laborales en cifras, Archila nos muestra que de 126 huelgas registradas en todos los sectores de trabajadores entre 1920 y 1929, 61 fueron protagonizadas por los trabajadores del transporte, (Archila M. , 2012, pág. 55) es decir, casi la mitad de las huelgas fueron protagonizadas por este sector en la década de los 20, lo que reafirma las apreciaciones de la importancia de este sector en la vida económica del país y en la vida política y organizativa de la clase obrera colombiana. A su vez, Archila complementa estas informaciones diciendo que el nivel de sindicalización en el plano de los transportes era también el dominante en el país, prácticamente en consonancia con el número de huelgas, ya que:

“A nivel de actividades económicas predominaba la sindicalización en los transportes, seguida de los trabajadores de la industria manufacturera (...). Lo que estas cifras indican es: 1) la tendencia a la sindicalización está relacionada con el movimiento huelguístico a nivel de las ramas económicas; y 2) más importante aún, el sindicalismo de los años veinte era básicamente por oficios o local, y por tanto no estaba ligado a empresas concretas, era un poco externo a ellas” (Archila M. , 2012, pág. 68).

Otra de las razones por las que el sector ferroviario, especialmente, fuera uno de los más exitosos a la hora de organizar y lograr resultados relativamente satisfactorios en sus movilizaciones, la expone Miguel Urrutia de la siguiente forma:

“Algunos trabajadores calificados, como los ferroviarios, si lograron mantener organizaciones laborales permanentes y efectuaron algunas huelgas que forzaron alzas de salarios. Estos trabajadores no eran fácilmente reemplazables, y podían hacer las huelgas efectivas siempre y cuando sus peticiones no fueran tan costosas que los empresarios prefirieran incurrir en los costos de romper la huelga.” (Urrutia, 1983, pág. 226)¹⁵

Es necesario tener presente el tipo de peticiones que la clase obrera tomaba como banderas en sus movilizaciones. Mauricio Archila planteaba dos tipos de reivindicaciones:

“(…) de una parte, se observan las peticiones relacionadas con el alza salarial, estabilidad laboral, condiciones higiénicas de trabajo y ampliación o cumplimiento de la escasa legislación laboral (…). De otra parte, y esto es lo que se quiere resaltar, encontramos una serie de peticiones que reflejan los métodos coercitivos extra-económicos heredados del pasado. Nos referimos a peticiones que rechazaban, por ejemplo, el súbito descuento de los salarios nominales, el alargamiento de la jornada de trabajo, la existencia de contratistas, el predominio del trabajo a destajo, el sistema de vales, el monopolio comercial de las empresas sobre los bienes de consumo de los

¹⁵ Aquí continúa el autor con un interesante contraste de las razones por las que el proletariado ferroviario tenía relativamente más éxito en el logro de sus reivindicaciones: “Los ferroviarios hicieron una huelga y alcanzaron mejoras en su remuneración en 1919 y lograron esto con base en una organización llamada Sociedad Ferroviaria Nacional. El éxito de los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot, del Sur y de La Sabana, contrastó con el fracaso de los movimientos huelguísticos que se hicieron en Bogotá con base en el ejemplo de los trabajadores ferroviarios”. Esto significa que para 1919 los trabajadores de los ferrocarriles habían constituido una poderosa organización gremial que aunada a su condición de obreros altamente calificados, daba a sus movilizaciones una capacidad de presión a los patrones más alta que otros sectores obreros.

trabajadores, las multas, y lo que se llamó el ‘trato injusto’ a trabajadores y trabajadoras.” (Archila M. , 2012, pág. 66).

Por supuesto, este cuadro general se debe complementar diciendo que cada huelga o cada manifestación de los trabajadores, tenía a su vez, reivindicaciones particulares que concordaban con las condiciones de trabajo o salariales de tal o cual grupo de trabajadores o en una compañía en particular.

2.4. Orientación Política

Es muy interesante la apreciación que el historiador Miguel Urrutia hace sobre la orientación política que tomó el sindicalismo colombiano desde sus épocas más tempranas. Como se ha puntualizado, este sindicalismo tenía en las primeras tres décadas del siglo XX un carácter disperso o sectorizado. Al respecto Urrutia asegura que:

“En los puertos del Caribe y del río Magdalena, donde los trabajadores tenían mayor contacto con el mundo exterior, las organizaciones obreras si absorbieron las ideologías del sindicalismo extranjero. Entre los trabajadores portuarios sí se desarrolló el sindicalismo bajo la influencia de ideas anarquistas y socialistas.” (Urrutia, 1976, pág. 79).

Esta aseveración apoya las tesis acerca de la importancia primordial de los trabajadores ferroviarios en las movilizaciones huelguísticas y en la consolidación política de la clase obrera como tal. Sin embargo, Urrutia también resalta que las ideas políticas características de las organizaciones obreras en Europa u otros países de América Latina tuvieron poca fuerza o llegaron al país tardíamente, especialmente la posición anarcosindicalista que tuvo tanta fuerza, por ejemplo, en los países del Cono Sur. Según Urrutia, “La razón por la cual el anarco sindicalismo tuvo poca fuerza en Colombia fue la debilidad de la corriente migratoria europea al país.” (Urrutia, 1976, pág. 79).

Con referencia a la orientación política o a la actividad política del proletariado colombiano es significativo que:

“En contraste con otros movimientos de América Latina, el colombiano se caracterizó por plantearse tempranamente la creación de un Partido Obrero en 1910. Si bien es cierto que no fructificó de inmediato, sembró lo suficiente como para que en la década de 1920 floreciera uno de los Partidos Socialistas más revolucionarios y de masas del continente.” (Torres Giraldo, 1974, pág. 54).

A pesar de que ya se habían mencionado la presencia tardía o reducida de las principales tendencias políticas proletarias en Colombia, Ignacio Torres Giraldo señala que para 1920: “Circulaban entonces 60 periódicos obreros, de diferentes tendencias: reformistas, revolucionarias, liberales y católicas.” (Torres Giraldo, 1974, pág. 55). Esta variedad y esta combatividad expresada principalmente en la década de los 20 por la clase obrera colombiana, contrastan con las características de dispersión y falta de unidad políticas o programáticas ya expresadas, lo que evidencia el hecho de que la represión o la falta de voluntad del gobierno para aliviar la situación paupérrima de los trabajadores colombianos, dejaba a estos con pocas alternativas a parte de una fuerte radicalidad en sus movilizaciones e iniciativas de organización sindical y/o políticas (Gaceta Republicana, 1919)¹⁶ que en aquella época fueron importantes en el devenir histórico de la clase obrera colombiana y del país en general.

Las élites colombianas acusaban a los huelguistas o activistas políticos obreros de ser agentes desestabilizadores enviados desde Moscú después de la Revolución Rusa de Octubre de 1917 (Archila M. , 2012, pág. 51)¹⁷ y otras

¹⁶ Aquí se dice: “Todas las huelgas han tenido como móvil el bajo salario, y todas han dado como inmediato resultado el reconocimiento de los derechos exigidos por los huelguistas...” Esta afirmación puntual se da en un marco en el que el incremento exponencial de las huelgas a principios de 1919 y la mejor organización de varios sectores obreros condujera a que muchas de las huelgas de este año tuvieran éxito en sus reivindicaciones inmediatas. El artículo comienza puntualizando las huelgas que tuvieron éxito en esos días: “Primero de los empleados del Ferrocarril de La Dorada; pocos días después, de los del de Antioquia; más tarde, por varios gremios de la Costa Atlántica; ayer por los marineros de Pineda López y Cía., y hoy amago en los del Ferrocarril de Girardot...”

¹⁷ Es importante resaltar el estado de alarma que cundió en las autoridades colombianas con el ascenso político del movimiento obrero y lo reciente de la revolución bolchevique. Aquí, Archila presenta en el epígrafe del ensayo citado la siguiente declaración de un alto funcionario gubernamental de la época al respecto: “Estoy convencido de que el comunismo en Colombia está listo a estallar. En mi último viaje a la costa me convencí de la veracidad del movimiento, y aún sorprendí alarmantes circulares

cosas por el estilo, si bien estas acusaciones serían infundadas en la mayor parte de los casos, era evidente que dicha revolución había ejercido una gran influencia en el impulso político que tuvo el proletariado colombiano a partir de esa fecha, pues los años de 1918 a 1920 presenciaron un aumento en la movilización política y los intentos de organización mas centralizada, como lo atestiguan, entre otras cosas, sucesos como la creación del Partido Socialista Colombiano, cuando “El Primero de Mayo de 1919 se celebró una jornada de solidaridad con la revolución Rusa y en 1920 algunas publicaciones socialistas exaltaban la gran experiencia soviética.” (Caicedo, 1982, pág. 62).

El historiador Miguel Urrutia da, por otra parte, un papel central al liberalismo en el desarrollo político de la clase obrera colombiana. (Urrutia, 1983, pág. 228)¹⁸. Si bien el papel del liberalismo en este desarrollo, en particular en la década de los 20 fue evidentemente importante, hay que señalar que no se debe dejar de lado que las movilizaciones obreras en sus primeras grandes manifestaciones tenían muy poca participación del liberalismo, ya que como hemos visto, fueron por lo menos hasta 1923, los socialistas quienes predominaron políticamente en las luchas del proletariado colombiano y los liberales nunca lograron cooptar por completo el movimiento obrero, lo que queda atestiguado en las creaciones del Partido Socialista Revolucionario en 1926 y finalmente del Partido Comunista Colombiano en 1930, los cuales tuvieron aun más capacidad de organización y de movilización de masas que el original Partido Socialista, aunque hay que rescatar que cuando el Partido Liberal obtuvo el poder político a partir de 1930, los liberales lograron establecer incluso alianzas con la mayor parte de los sectores obreros, especialmente en el gobierno de Alfonso López Pumarejo (1934-1938).

bolcheviques entre los trabajadores de las bananeras, los braceros de los distintos puertos, los obreros de los ferrocarriles y aduanas, los cuales se reunían de noche para tratar la formación de comités...’ (Entrevista a José A. Montalvo, Ministro de Industria y Comercio, Abril 19 de 1928; citada por Ignacio Torres G., 1973, Vol. IV, pp. 77-78”).

¹⁸Aquí Urrutia puntualiza: “Aunque tradicionalmente los votos liberales habían sido urbanos, el enfrentamiento entre obreros y gobierno conservador en los primeros años de nuestra industrialización determinó que la creciente clase obrera se identificara con el liberalismo, fenómeno que a medida que se urbanizó el país, determinó el predominio político del liberalismo”.

Para este trabajo es muy importante profundizar en el desarrollo político del proletariado colombiano, en particular el ferroviario, que desempeñó un papel de vanguardia en las posteriores movilizaciones obreras en nuestro país. Mauricio Archila hace una exposición bastante pormenorizada de la evolución política (en los planos ideológico y organizativo) de la clase obrera colombiana, entendiendo que ésta fue influenciada fuertemente desde sus comienzos por corrientes políticas procedentes principalmente de Europa. Entre ellas se destacan formas de pensar como el positivismo, visto como promotor del progreso y las posiciones más izquierdistas del liberalismo, aunque “Desde sus orígenes, la clase obrera se inclinaba más por valores como la cooperación y la solidaridad, que por las secuelas del individualismo.” (Archila M. , 1989, pág. 226). Esto significa que las posiciones y doctrinas surgidas en Europa en el seno mismo del proletariado, eran las que más posibilidades tenían de arraigar en el pensamiento de los obreros colombianos como clase en pleno surgimiento. Así, Archila plantea que “El marxismo, en la versión de la Internacional Comunista, y el anarquismo, especialmente el anarcosindicalismo, contribuirán a la cristalización de proyectos políticos obreros.” (Archila M. , 1989, pág. 227). Sin embargo, el punto crucial es, ¿en qué medida y en qué sectores éstas corrientes políticas incidieron en la formación y en la actividad política y organizativa de los obreros colombianos? Para darle respuesta a esta cuestión, es importante enunciar cómo se introdujeron estas corrientes en Colombia y cómo fue su evolución en nuestro país, y en este sentido es Archila quien nos da la mejor caracterización de estas circunstancias.

Es aquí donde se hace necesario mencionar a algunos de los más destacados líderes del movimiento obrero de aquellos años, pues dichos líderes estuvieron notoriamente influenciados por las tendencias políticas dominantes en el proletariado, y además de destacarse en muchos casos como organizadores sindicales, la mayoría de ellos, contando con un gran bagaje ideológico e influencia entre los trabajadores por su labor práctica, como también eran recordados como agitadores y dirigentes políticos. Archila menciona

inicialmente a algunos extranjeros (Archila M. , 1989, pág. 226)¹⁹, que indudablemente contribuyeron a la difusión de las ideas que traían principalmente desde Europa, como por ejemplo el emigrado ruso Silvestre Savitsky (Archila M. , 1989, pág. 240)²⁰ quien formó pequeños círculos de estudio y difusión de las ideas de la revolución bolchevique en Rusia; en este círculo se encontraban destacados intelectuales de izquierda y liberales como Luis Tejada, quien se convertiría en uno de los más importantes líderes del socialismo colombiano. “Sin embargo, el grupo de intelectuales alrededor de Savitsky aún pertenece a la pre-historia del Partido Comunista de Colombia. Sus figuras más importantes desaparecieron pronto: Luis Tejada murió muy joven (septiembre de 1924), mientras Savitsky fue expulsado de Colombia en agosto de 1925.” (Meschkat, 2009). Esta situación nos muestra que si bien la inmigración europea no fue tan fuerte en Colombia como en otros países del continente, existieron casos de penetración de portavoces de las ideas del proletariado europeo y esas ideas poco a poco fueron permeando en cierta medida a los trabajadores colombianos, lo que hizo que surgieran líderes políticos de renombre, entre ellos el mismo Luis Tejada, Raúl Eduardo Mahecha, María Cano, Biófilo Panclasta, e Ignacio Torres Giraldo. Este último, se destacó como historiador de las luchas sociales en Colombia, al igual que otros tantos, que por su actividad política, organizativa y reivindicativa, dejaron huella en la conciencia de la clase obrera colombiana.

Retomando el devenir de los partidos y organizaciones políticas creadas a nivel nacional por la clase obrera, cabe anotar que su primer gran intento de un partido político centralizado, el partido socialista colombiano, no tuvo la fuerza suficiente para sostenerse por mucho tiempo, pues ya para 1922 la campaña de atracción de los socialistas y de las agrupaciones trabajadoras en general, en torno a la campaña presidencial del general Benjamín Herrera había tenido un relativo éxito (Medina, 1989, pág. 269), esto a pesar de que en términos electorales los socialistas habían obtenido representación política. Por ejemplo,

¹⁹Otro socialista que se instaló en Colombia fue el italiano Vicente Adamo quien se instaló en Montería hacia 1904. También destacó entre los extranjeros el anarquista peruano Nicolás Gutarra.

²⁰ En este pasaje Archila observa: “Allí participaban también trabajadores del ferrocarril, tranvía y construcción”.

“En las elecciones a la Cámara (marzo) y a los concejos (octubre) los socialistas obtuvieron resonantes triunfos.” (Archila M. , 1989, pág. 240)²¹ Para 1923, sin embargo, el Partido Socialista había desaparecido como fuerza independiente. El historiador Medófilo Medina presenta un cuadro de la evolución de las siguientes iniciativas políticas del proletariado colombiano, que continuaron la experiencia del partido socialista y la profundizaron, tanto en términos de firmeza ideológica, como en términos de capacidad organizativa y programática. Así pues, Medina muestra como sucesor inmediato del Partido Socialista, de tipo moderado, al Partido Socialista Revolucionario (PSR) creado en 1926. “Esto tuvo lugar en el Tercer Congreso Obrero que se instaló en Bogotá el 21 de noviembre.” (Medina, 1989, pág. 270). El autor continúa puntualizando que con la elección de este nombre, se pretendía diferenciarse claramente del reformismo del partido anterior y simultáneamente recoger los logros de dicha experiencia con el fin de fortalecer el propósito de consolidar un partido netamente obrero. Fue en el periodo de vigencia de este partido, cuando se renovó y se intensificó la actividad huelguística que había tenido tanta fuerza entre 1919-1920. Esta actividad se centró en zonas como Girardot, el Ferrocarril del Pacífico, y la zona bananera, confrontación que llegó a su punto más dramático con la masacre de 1928, la cual mostró la intransigencia del gobierno y su sometimiento a los intereses de las transnacionales. Otro caso importante fue la actividad huelguística de la Tropical Oil Company en el puerto petrolero de Barrancabermeja. (Medina, 1989, págs. 270-271)²² En estas actividades se destacaron dirigentes como Tomás Uribe Márquez, secretario general del PSR; Raúl Eduardo Mahecha, gran agitador y dirigente sindical, especialmente de los obreros petroleros de Barrancabermeja, teniendo también intensa actividad en la zona Bananera del Magdalena antes de la

²¹Archila nos muestra aquí los siguientes ejemplos: “En Medellín las listas socialistas superaron a las liberales. En Girardot, los socialistas fueron mayoría en el Concejo, en otras poblaciones *con concentración obrera* los socialistas consiguieron importantes avances: Honda, La Dorada, Palmira, Dagua, Segovia, Puerto Wilches, Remedios, Puerto Berrío y Dabeiba”. Es importante notar que buena parte de las poblaciones citadas, incluyendo Girardot, son de tipo portuario o ferroviario lo que nuevamente reafirma la enorme importancia que llegó a tener este sector de la economía para la clase obrera, incluso en representación electoral.

²² La radicalidad del PSR, producto de su confrontación con el gobierno es patente cuando Medina afirma aquí que “En la práctica la Ley Heroica ilegalizó al Partido Socialista Revolucionario”.

masacre; María Cano, miembro del Comité Central del Partido y quien realizó varias giras por el país fomentando la actividad reivindicativa de los trabajadores, e Ignacio Torres Giraldo, quien se destacó como organizador y dirigente de las manifestaciones obreras de los trabajadores ferroviarios del Pacífico y los braceros de Buenaventura.

2.5. Papel y actitud del Estado colombiano ante la movilización obrera

En el periodo de 1910 a 1930, se observa una actividad política y sindical más o menos sostenida y visible de la clase obrera en nuestro país, el Estado de la Hegemonía Conservadora fue claramente hostil a dicha actividad y a las organizaciones que surgieron a raíz de ésta. En primer lugar, para entender la situación de estas organizaciones en relación con el Estado, hay que señalar la legislación que se promulgó acerca de los movimientos sociales y las organizaciones populares (no solo obreras, sino campesinas, artesanales, etc.). Esta legislación estaba orientada hacia la represión de las manifestaciones populares, la persecución de dirigentes políticos o gremiales, y en muchos casos, la supresión de derechos fundamentales como las libertades de expresión, palabra, movilización, prensa, etc. Este marco normativo, por tanto, era claramente favorable a los intereses patronales y también a los intereses de los capitalistas extranjeros, que por ese entonces hacían su entrada en Colombia; por ejemplo, la United Fruit Company y la Tropical Oil Company, además de numerosas compañías extranjeras que intervinieron en el desarrollo de los sectores ferroviario y fluvial. Estas compañías foráneas fueron protagonistas en varias de las más conocidas muestras de movilización y lucha de la clase obrera colombiana, a veces con resultados tan dramáticos como la masacre de las bananeras de 1928.

En materia de legislación, la Constitución de 1886 contemplaba medidas para prevenir y castigar las actuaciones que amenazaran la institucionalidad. Por ejemplo, el artículo 46 de la citada Constitución dice: "Toda parte del pueblo

puede reunirse o congregarse pacíficamente. La autoridad puede disolver toda reunión que degenerare en asonada o tumulto o que obstruya las vías públicas.” (República de Colombia, 1886). Por otra parte, el artículo 47 plantea también que “Son prohibidas las juntas políticas de carácter permanente.” (República de Colombia, 1886). Estas disposiciones muestran cómo la Carta Magna contemplaba medidas que de forma explícita condicionaba las libertades de reunión y de asociación, especialmente las de carácter popular o que implicaran actos de protesta y organización permanente. Estos artículos eran muestra por parte del gobierno, de la sospecha y hostilidad que se le dio a la existencia de la protesta social y de las organizaciones populares.

Ahora bien, es necesario detenerse a analizar las medidas concretas que los gobiernos conservadores implementaron basándose en su posición de hostilidad e intransigencia hacia el movimiento obrero y otras manifestaciones populares. Estas medidas están reflejadas tanto en leyes y decretos que penalizaban tales manifestaciones, como en hechos concretos tales como detenciones, persecuciones, etc. Es importante resaltar aquí, por un lado, que esto se debía a la posición rígidamente represiva del régimen conservador, y por el otro, a los mismos intereses de clase de la élite gobernante, ya que fácilmente se puede apreciar que muchos de ellos eran grandes propietarios de tierra o poderosos empresarios y comerciantes, a veces relacionados en forma directa o indirecta con capitalistas extranjeros. Por tanto, estaban directamente interesados en reprimir todo tipo de reivindicaciones de los trabajadores, así como también estaban interesados en suprimir cualquier forma de expresión política popular que se planteara como proyecto transformar el statu quo. Es precisamente por esa actitud del Estado y de la élite dominante, como se explica la radicalidad política y organizativa de la que ya se ha hablado más arriba y que tuvo especial nitidez en los partidos, organizaciones y movilizaciones de la clase obrera, la cual fue fuertemente perseguida en este periodo por las autoridades conservadoras, situación que se atenúa bastante luego de 1930, aunque no totalmente.

Así pues, la legislación referente a los movimientos sociales y populares, incluyendo los obreros, así como también las alternativas de organización política, están sustentadas en los artículos de la Constitución. Por ejemplo, se

establecieron decretos de censura de prensa, en vista del surgimiento y rápido incremento de periódicos y otros tipos de publicaciones críticas, y muchas veces hostiles a la institucionalidad y al orden establecido. En este sentido es bastante esclarecedor, el Decreto Legislativo N° 47 de 1906, promulgado el 12 de septiembre, en el que se presentan varias disposiciones respecto a la prensa, en las que incluso se amenaza con cárcel a los editores y participantes de publicaciones culpables de:

- “Incitar unas contra otras a las diversas clases sociales;
- Alentar para la sublevación o concitar la guerra civil;
- Atacar la moral cristiana o el dogma católico, y ofender las prácticas de esta religión;
- Arrogarse la representación del pueblo o tomar el nombre de una parte de él;
- Combatir la legítima organización del derecho a la propiedad;
- Desconocer o atacar las legítimas prerrogativas de las autoridades civiles, eclesiásticas y militares.” (República de Colombia, 1908)²³

Otros artículos de este decreto contemplan, por ejemplo, quiénes serían los responsables de delitos, el tipo de publicaciones penalizadas (prácticamente todas las disponibles en esa época), las penas, e incluso el tiempo de prescripción de las mismas. (República de Colombia, 1908)²⁴ Es de destacar que para el año de 1906, en el que se promulgó este decreto, ya se observara en este caso particular, la proliferación de prensa considerada “subversiva”, de lo cual nos habla también con detalle Mauricio Archila (Archila M. , 2012, pág. 212)²⁵ en lo que respecta al número y la orientación de publicaciones de este

²³Artículo 30.

²⁴ Artículos 33, 34 y 35.

²⁵Aquí Archila aclara que si bien la mayoría de los periódicos creados principalmente en las décadas de 1910-1920 eran fundados y dirigidos por intelectuales o incluso círculos artesanales, “...Nosotros seguimos designándolos como ‘prensa obrera’, no solo porque la intención de quienes la elaboraban era

tipo, principalmente entre los círculos obreros, publicaciones que frecuentemente tuvieron orientación política socialista o anarquista.

De esta manera, la legislación no estuvo restringida solamente a la penalización de los derechos de asociación y reunión, sino que acogió a la considerada prensa “subversiva”. Evidentemente la existencia de este tipo de prensa, era el resultado de la existencia de personas que pensaban de tal manera e incluso de grupos que a través de publicaciones escritas exteriorizaban sus consignas, su plataforma y llamamientos a movilizaciones, organización, reivindicaciones, etc.

Al analizar las medidas gubernamentales represivas en las primeras décadas del siglo XX, es preciso describir algunas de las más importantes disposiciones en materia jurídica emitidas para controlar, e incluso combatir a tales organizaciones, manifestaciones y reivindicaciones. De las más destacadas, indudablemente fue la ley 69 de 1928, llamada “ley heroica”, la que mostró en su articulado mayor intransigencia, pues contemplaba la represión de las manifestaciones populares como un asunto de defensa de la nación, no solo con el interés de mantener el “orden público”, sino por contener una supuesta invasión de las ideas bolcheviques y, por tanto, una presunta revolución socialista en Colombia. La “ley heroica” fue promulgada precisamente en vísperas de la tristemente célebre masacre de las bananeras en la que gran número de obreros fueron asesinados por las tropas del gobierno colombiano. Dicha ley proclamaba explícitamente:

“Artículo 1º: Constituye delito agruparse, reunirse o asociarse bajo cualquiera denominación, para alguno o algunos de los siguientes propósitos:

- 1o. Incitar a cometer cualquier delito de los previstos y castigados por las leyes penales de Colombia;

llegar a esa clase, sino porque su contenido pretendía reflejar la situación de los trabajadores y sus anhelos”.

- 2o. Provocar o fomentar la indisciplina de la fuerza armada, o provocar o fomentar la abolición o el desconocimiento, por medios subversivos, del derecho de propiedad o de la institución de la familia, tales como están reconocidos y amparados por la Constitución y leyes del país.
- 3o. Promover, estimular o sostener huelgas violatorias de las leyes que las regulan, y
- 4o. Hacer la apología de hechos definidos por las leyes penales como delitos”.

Los demás artículos de esta ley están orientados a especificar las competencias judiciales y de policía, para la represión, judicialización y penalización de estos delitos, además se reafirma la legislación sancionatoria respecto a los delitos de prensa y sanciona también severamente cualquier tipo de propaganda considerada como delictuosa en esta ley. (Congreso de Colombia, 1928).

El historiador Jorge Orlando Melo presenta un análisis de las características, los motivantes y el impacto que la “ley heroica” tuvo en el desarrollo de los movimientos populares, políticos y sindicales en Colombia, así como la actitud estatal y de las élites gobernantes ante la misma en términos de la aplicación práctica de dicha ley (Melo, 1978). Por ejemplo, muestra el intenso debate que se desarrolló en el Congreso de la República entre los sectores opuestos y los partidarios de la misma, lo que muestra muy bien el estado de ánimo de los parlamentarios y de los sectores que representaban. Esto teniendo en cuenta que en ese entonces, el partido conservador todavía era la fuerza dominante en el parlamento lo que condujo a que la ley fuera aprobada. Es interesante plantear algunas declaraciones de los principales representantes de cada bando. Por ejemplo, en el bando liberal se decía entre otras cosas:

“Podrá la mayoría de este Congreso convertir en ley esta serie de atentados contra la libertad de pensar, de hablar y de escribir, pero para hacer efectivas las sanciones penales necesitará hacer uso de las bayonetas. (Y el) campesino sería el peor de los delincuentes si volviera la bayoneta contra sus padres y hermanos levantados en

protesta contra las leyes que tratan de volverlo al estado oprobioso de esclavitud', afirmó el senador Arrieta" (Melo, 1978).

En la bancada conservadora, por otra parte, ya se vislumbraba la división, pues algunos congresistas de ese partido respaldaron las posturas del liberalismo en aquellos debates. Por ejemplo, "J. A. Hoyos, quien dijo que 'por huir del bolchevismo no podemos caer en un fascismo de la peor especie'" (Melo, 1978). Sin embargo, por parte de la mayoría de los congresistas conservadores se planteaban afirmaciones como las siguientes:

"Según el representante José María Becerra Cabal, 'conforme a la doctrina conservadora, para salvar el orden social, si es necesario pasar sobre la Constitución, debe hacerse, porque es preferible la dictadura de un gobierno ilustrado a la dictadura del proletariado y de la prensa" y el representante Mesa Merlano, aludiendo al puñal del ministro de Guerra, dijo: "ese puñal tendrá brillo magnífico si ha de hundirse algún día en el corazón del primer audaz que ose levantar en Colombia la bandera lóbrega del bolcheviquismo'" (Melo, 1978).

Éstas últimas declaraciones del congresista conservador, muestran el estado de alarma social que cundía en las élites gobernantes del país, con respecto a la posibilidad de que los movimientos políticos y sociales de los trabajadores se convirtieran en una verdadera alternativa al sistema económico y político, que se había mantenido ininterrumpidamente durante al menos los últimos 50 años conocidos como la "Hegemonía Conservadora".

La primera manifestación y consecuencia directa de la llamada ley heroica, fue la acción del ejército del 5 de diciembre de 1928 en Ciénaga, Magdalena. Melo afirma: "La reacción del país por la masacre no se hizo esperar, y el ministro de Guerra Ignacio Rengifo tuvo que presentar su renuncia. No mucho después, el régimen conservador llegaba a su término..." (Melo, 1978).

También destaca la ley 73 de 1910 que "trató de proteger a la iglesia católica de burlas o críticas mordaces, aumentando las penas para quienes incurrieran

en estas faltas, también prohibió la publicación de hojas anónimas y aumentó la prescripción para los delitos de injuria y calumnia.” (Biblioteca Nacional de Colombia)²⁶. Estas leyes respondían a la situación en la que muchas publicaciones de tipo socialista o anarquista hacían mofa del catolicismo (también por supuesto del gobierno y de las clases dominantes), como por ejemplo, los periódicos *El Aguijón*, *El Socialista* y *Ravachol*, los cuales no solo fueron objeto de represalias jurídicas sino muchas veces de sabotaje y ataques físicos a sus instalaciones y responsables. (Biblioteca Nacional de Colombia)²⁷ A propósito de *Ravachol*, es muy interesante el artículo sarcástico publicado en este periódico en el que ridiculizaba la excomunión cuando dice lo siguiente:

“[...] Haciendo uso de nuestro santísimo derecho, excomulgamos solemnemente y ante todos los hombres sensatos y lectores del RAVACHOL, al Papa, a los clérigos, a los frailes, a las monjas, alcanzando nuestra formidable excomunión hasta los apaga-mechos y a todos los que difamen contra Nos y a nuestro santísimo periódico RAVACHOL. [...]

Esta excomunión no será levantada hasta que a Nos no se nos dé la gana.

Dado en la república de los Ravacholistas al mes y tres días de la República libre” (Biblioteca Nacional de Colombia)²⁸.

Ahora bien, la forma en que la legislación contra las iniciativas populares se materializaba era la represión abierta a diferentes tipos de manifestaciones y movilizaciones de carácter popular. También se habían desarrollado algunas de las más importantes de tales movilizaciones, manifestaciones y procesos organizativos; el estado había tomado medidas para contrarrestarlas, y en

²⁶ Acápites: “*Censura gubernamental*”.

²⁷ Acápites: “*Censura eclesiástica*”.

²⁸ Acápites: “*Excomunión formidable*”, en “*Ravachol*”, Segunda Edición, Bogotá, No. 11, 10 de septiembre de 1910.

casos excepcionales, solucionarlas por medio de la conciliación, teniendo en cuenta que el gobierno tenía una postura claramente favorable a las clases acomodadas y particularmente a las grandes empresas extranjeras como la United Fruit Company o la Tropical Oil Company. Ahora hay que mostrar algunas de las características más importantes que tenía la política del Estado en cuanto a las medidas tomadas para hacer frente a las movilizaciones populares, principalmente las obreras, en el periodo que es objeto de este trabajo.

Sobre la base de las medidas legislativas arriba enunciadas se pueden analizar las prácticas implementadas por las autoridades para enfrentar las acciones de los trabajadores colombianos en tres variables: por una parte, las contempladas constitucionalmente y que se mencionan más arriba, como la responsabilidad de la prensa en tiempo de guerra, la prohibición de juntas políticas de carácter permanente y los castigos por delitos como bloqueo de vías o “asonadas”; la segunda variable sería las normas específicas como por ejemplo, la llamada “Ley heroica” o el decreto legislativo n° 47 de 1906 sobre la prensa; y finalmente, la tercera variable se basa específicamente en las decisiones coyunturales y concretas de represión de manifestaciones, detención de líderes populares, sindicalistas y en muchos casos, asesinatos y masacres de trabajadores y manifestantes. En raras ocasiones se logró solucionar los conflictos por la vía de la conciliación y en menos casos con la satisfacción de las demandas de los trabajadores. En este sentido, por ejemplo, los trabajadores ferroviarios de Girardot lograron una victoria al ser atendidas satisfactoriamente sus demandas de aumento salarial en la huelga de 1919, aunque sobre este caso particular se tratará más adelante. Aquí me limitaré a presentar algunos ejemplos de las tres variables mencionadas de accionar gubernamental ante la movilización obrera.

De la primera variable se pueden presentar múltiples ejemplos aunque sin embargo, los casos más representativos son las constantes persecuciones contra las organizaciones políticas o sindicales obreras, así como los órganos de prensa. Por ejemplo, un periódico bogotano hace pública denuncia de las acciones represivas e intimidatorias de la policía en su contra por ser un órgano

de prensa obrera (Biblioteca Nacional de Colombia)²⁹. Ahora, si tenemos en cuenta que se han aplicado otras normas constitucionales de la época en cuestiones de persecución, fiscalización o represión de los movimientos obreros y populares, podemos ver la postura del estado conservador para el cual la cuestión social era básicamente una cuestión de orden público.

Por otra parte, entre las leyes y decretos específicos ya se han mencionado casos concretos como la llamada “Ley heroica” y otros en los cuales imperan medidas de tipo coercitivo o prohibitivo de actividades propias de los movimientos y organizaciones populares en el sentido de manifestaciones, movilizaciones, reuniones, huelgas, organización, publicaciones, reivindicaciones, etc. que muestran también un ambiente de hostilidad por parte de las autoridades colombianas, muchas veces en connivencia con intereses foráneos, pues reiteradamente, las movilizaciones se producían en defensa de la soberanía nacional ante intereses de extranjeros o por abusos de compañías de otros países (Principalmente europeas y norteamericanas) contra trabajadores nacionales.

Abundantes ejemplos hay de la tercera variable, entre los que destacan casos como la tristemente célebre masacre de las Bananeras, la represión de los obreros y artesanos bogotanos el domingo 16 de marzo 1919 en la manifestación contra la importación de prendas militares de los Estados Unidos (Gaceta Republicana, 1919), las acciones represivas en contra de los trabajadores de la Tropical Oil Company en Barrancabermeja, etc (Archila M. ,

²⁹ Artículo: *Solicitud*, Periódico “El Socialista”, Bogotá, número 15, 1 de mayo de 1928. (el vínculo aparece en la página web referenciada. Dice aquí: “Señor Procurador General de la Nación: En nombre del pueblo que usted representa en ese alto puesto le solicitamos desde esta tribuna nos diga el estado en que se encuentra el denuncia que ante ese despacho formulamos contra el actual Director General de la Policía Nacional, Dr. Manuel Vicente Jiménez, por los delitos de violación de domicilio, abuso de autoridad y por haber decomisado una edición de EL SOCIALISTA, por medio de varios detectives el día 5 de enero de 1927.

Para que el pueblo no siga creyendo que los poderes públicos no sirven sino para burlar la justicia popular, sírvase por los delitos definidos en las leyes que usted es el llamado a hacer cumplir”.

1989, pág. 235).³⁰ Algunas cifras muestran el estado de ánimo del gobierno con respecto por ejemplo a las huelgas:

“De las catorce huelgas de 1925 merecen ser mencionadas las de los trabajadores del ferrocarril de La Dorada (en enero) y los tranviarios de Bogotá (en diciembre). En ambas, la dura respuesta oficial terminó con cientos de huelguistas encarcelados, otros tantos licenciados y la negativa empresarial a cualquier negociación. Parecería que se quería aniquilar a la clase obrera más que aceptarla en el concierto nacional.” (Archila M. , 1989, pág. 235).

Con todo esto se puede ver claramente que la situación de la clase obrera colombiana en las tres primeras décadas del siglo XX fue bastante dinámica en lo que respecta, por una parte, a su desarrollo social, político y económico como clase, y por otra parte, se puede observar que tuvo que vérselas con un Estado, y con unas clases dominantes fuertes y agresivas en lo que tenía que ver con la confrontación a cualquier forma de movilización o movimiento reivindicativo y político de los trabajadores. Estas décadas, entonces, fueron bastante convulsionadas en el tema de movilizaciones y organización, y precisamente, estas características fueron fuertes motivantes para la radicalidad de la clase obrera colombiana en dicha época.

Este marco general de la relación entre la situación económica y social del país en los años de la “Hegemonía Conservadora”, en particular en lo concerniente al desarrollo de la clase obrera y la industria del ferrocarril en Colombia en dicho periodo, muestra una aproximación de cómo se desarrollaban las cosas en el país en tales aspectos y ayudan a entender en un plano contextual la

³⁰Dice aquí Archila: “(...) en Barrancabermeja, el 8 de octubre del mismo año, estalló la primera de la grandes huelgas petroleras. La dirección del movimiento recayó en la Sociedad Unión Obrera dirigida por Raúl E. Mahecha. Los trabajadores aducían incumplimiento de lo negociado a principios de año. A pesar de la presencia en el puerto del Ministerio de Industrias, la Tropical Oil Company se negó a la negociación. A los trabajadores no les quedó más recurso que radicalizar el movimiento, lo cual provocó el terror de los empresarios y el gobierno, ilegalizada la huelga, la ‘Troco’ procede a la expulsión de más de mil doscientos trabajadores, que en su mayoría son deportados de la zona por el gobierno. La derrota obrera la justificó el gobierno al catalogar la huelga como un movimiento ‘subversivo’”.

situación del puerto de Girardot, del ferrocarril en esa zona del país, de su importancia económica y de los obreros ferroviarios que laboraban allí, todo esto con el fin de entender mejor las implicaciones que tuvieron las movilizaciones de dichos obreros y los alcances de estas a nivel nacional para poder así problematizar y dimensionar la relevancia histórica de tales movilizaciones y expresiones organizativas para el desarrollo del proletariado colombiano en general en los planos político y social en la posteridad.

Capítulo 3

3. Movilizaciones obreras de la industria ferroviaria en las primeras décadas del siglo XX en Girardot

En los capítulos anteriores hemos mostrado los elementos más importantes del contexto nacional entre los años 1880-1930, al describir la situación política, económica y social del país y también la condición de la clase obrera en su relación indisoluble con la incipiente industria que a partir del segundo decenio del siglo XX se empezó a desarrollar en Colombia. Se enfatizó en la particularidad del proletariado ferroviario en Girardot, teniendo en cuenta que la industria ferroviaria y de transportes fue una de las primeras en mostrar un desarrollo relativamente importante y por tanto era esencial tomar en cuenta a éste sector de la economía colombiana en su conjunto, resaltando también la particularidad de que en las tres primeras décadas del siglo XX los obreros de los ferrocarriles fueron, como hemos visto, uno de los sectores de vanguardia en las movilizaciones de los trabajadores en dicha época debido a que sus niveles de organización y de convocatoria fueron más elevados que en otros sectores de la economía.

En el presente capítulo nos centraremos en analizar ciertos acontecimientos puntuales que sucedieron en Girardot principalmente en los años entre 1910-1930, teniendo en cuenta que fue en estos años cuando el desarrollo de los ferrocarriles en ésta zona contribuyó a la aparición y consolidación de un sector obrero de importancia, el cual llegaría a constituirse en uno de los más relevantes política y organizativamente en los años finales de la Hegemonía Conservadora. En éste sentido, se hace imprescindible preguntar ¿Cómo fue el desarrollo mismo de las movilizaciones de los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot en los años de 1910 a 1930? Esta pregunta conlleva a analizar las circunstancias específicas en las que se dieron los acontecimientos y el accionar, no solo de los trabajadores, sino también de los patrones y de las autoridades en dichas circunstancias. Todo esto se indaga con el fin de resolver la pregunta central planteada en este trabajo, ya que partiendo de esos acontecimientos podemos inferir la relevancia histórica que éstos tuvieron en el desarrollo de iniciativas políticas y organizativas de los trabajadores en los años posteriores, a partir de los resultados que las movilizaciones de Girardot tuvieron en su momento.

3.1. Contextualización geográfica e histórica del municipio de Girardot

En este acápite, tendremos en cuenta, en primer lugar los factores históricos y geográficos del municipio, pero también las características políticas, económicas y sociales que se presentaban allí, empezando por las condiciones de la población, primordialmente en los años de 1910 a 1930, lo que permitiría tener una perspectiva más amplia de las causas e intereses de los conflictos sociales y las movilizaciones en el municipio y el por qué tuvieron una relevancia histórica particularmente importante para el movimiento obrero colombiano.

En este orden de ideas, partamos describiendo la ubicación geográfica:

“El municipio de Girardot está situado en la zona tropical, hacia el centro de la República de Colombia, al sur del departamento de Cundinamarca y a 4°- 17'- 36" de Latitud Norte, y su longitud con relación al Meridiano de Bogotá es de 0°- 44'- 55" W (...) El Municipio de Girardot está ubicado en la parte media del Alto Magdalena, margen derecha de este río.” (Niño Espinosa, 1972)

Ahora bien, en cuanto a la situación de Girardot respecto a la región en la que se ubica:

“El Valle del Magdalena ocupa la franja occidental del departamento frente al Tolima y Caldas; se extiende entre la desembocadura del río Sumapaz al sur y la desembocadura del río Negro, al norte. Es un valle bajo, plano, de clima ardiente y aptitud agrícola y ganadera. Su capital regional es Girardot, frente a Flandes, Tolima; sigue hacia el norte a la orilla del río, una cadena de poblaciones: Nariño, Guataquí, Beltrán, Cambao, Puerto Bogotá y Puerto Salgar. “(Gobernación de Cundinamarca, 2000).

Así pues, la ubicación geográfica del municipio revela su importancia estratégica en la economía colombiana, ya que como puerto y nudo ferroviario, ha sido históricamente un punto de enlace entre el centro del país, particularmente la capital de la República, con la Costa Atlántica y por ende con el exterior, hasta el punto de que, como lo muestra la cita arriba referida, Girardot era considerada la capital regional de la zona media del Alto Magdalena, precisamente por su importancia económica y de transportes. Es, entonces, en este contexto espacial en el que se desarrolla, de acuerdo con su relevancia económica, la importante serie de movilizaciones que se dieron en el municipio en las primeras décadas del siglo XX.

El historiador Renán Vega Cantor en su caracterización del río Magdalena y sus puertos como arteria económica del país en las primeras décadas del siglo XX plantea que, por ejemplo:

“En Girardot se encontraban trilladoras de café y algunas fábricas de bienes de consumo y era la sede de casas importadoras y exportadoras. Esa febril actividad comercial se complementaba con la navegación fluvial, un rentable negocio capitalista.” (Vega Cantor, 2002, pág. 225).

Por otra parte, es necesario contextualizar al municipio de Girardot históricamente. Al respecto, el municipio es conocido como la “Ciudad de las Acacias”, la cual se emplazó en una zona que en tiempos precolombinos habían habitado los indígenas Panches de la familia Caribe. A su vez, la conformación del municipio en términos político-administrativos se estableció en la primera mitad del siglo XIX, ya que:

“Fue el 10 de Febrero de 1.844 cuando los señores Ramón Bueno y José Triana donaron para erigir un poblado, un gran lote de terreno donde se construyeron las primeras casas de lo que más tarde, el 9 de Octubre de 1.852, recibiera el nombre de Girardot en honor al prócer Antioqueño Manuel Atanasio Girardot Díaz.” (Asojuntas Girardot, 2012).

Constituido físicamente el poblado, la formación jurídica del mismo se dio de la siguiente manera:

“La población así formada, fue desarrollándose hasta el punto que sus habitantes consideraron que era necesario darle fisonomía jurídica.

El 9 de octubre de 1852 a petición de los habitantes, la Cámara Provincial de Tequendama, reunida en la Mesa de Juan Díaz, dictó la Ordenanza número 20, por medio de la cual al poblado se le constituye como distrito parroquial con el nombre de Girardot” (Niño Espinosa, Historia y Geografía de Girardot, 1972).

Estos datos generales sobre los orígenes de la ciudad de Girardot son importantes en la medida en que nos permiten conocer el desarrollo de la población, la cual, eventualmente, fue uniéndose al entramado económico del país, en particular al sector de los transportes por su evidente cercanía con la capital de la República y por ser puerto fluvial con el Magdalena. Esto muestra que la posición geográfica de la población le permitió crecer y desarrollarse rápidamente, además le facilitó el camino para convertirse en una de las poblaciones más relevantes de la región media del Alto Magdalena.

La importancia de Girardot como puerto y como nudo de comunicaciones fue tal, que en el año de 1908 en una publicación de prensa se propuso crear un nuevo departamento con el nombre de esta ciudad, la cual por supuesto, sería su capital, desligándola del departamento de Cundinamarca. Se argumentaban las múltiples comodidades que podía otorgar la población como centro comercial; el hecho de que esa región contaba para la época con más de cien mil habitantes, lo que era una cifra mayor que la de algunos departamentos existentes en esa fecha. La iniciativa evidentemente no prosperó, pero es un indicativo importante de lo que significaba Girardot por su posición estratégica y su actividad económica comercial (“Revisor”, 1908).³¹

³¹ El autor del artículo no firma con su propio nombre sino con el seudónimo referenciado aquí. Ha resultado imposible encontrar su nombre verdadero.

Así, en este capítulo se expondrá una descripción sobre el origen y desarrollo del Ferrocarril de Girardot, proceso que se vio envuelto en una dinámica general de construcción de vías férreas, especialmente en el periodo de la República Conservadora (1880-1930), el cual atravesó por distintas etapas y dificultades, hasta llegar a constituirse en una línea de comunicación terrestre de importancia vital para la conexión de la capital de la República con el occidente del País, así como con la costa atlántica y el exterior. Luego de esto, se empezarán a detallar las vicisitudes históricas del proletariado de Girardot, especialmente el ferroviario, hasta desembocar en su accionar político y huelguístico durante la periodización referida.

3.2. Nacimiento y desarrollo del Ferrocarril de Girardot

Al ser un lugar de gran importancia estratégica en el plano económico y de transportes, Girardot, desde sus primeros años como ciudad portuaria sobre el río Magdalena se convirtió en un punto en el que se debían potenciar la red de comunicaciones terrestres, pues si bien, su situación junto al río le daba una buena posición en el plano del transporte fluvial, las comunicaciones por tierra no eran tan buenas, especialmente con la capital de la República, ciudad con la que debía fortalecer su conexión, en una época en la que la red de carreteras no estaba bien desarrollada en el país y las que existían en su mayoría eran trochas en muy mal estado y por lo tanto no aptas para servir como vías comerciales a escala más o menos grande. Fue así como surgió la necesidad de construir una vía férrea que comunicara al puerto con la capital, y además de conectar posteriormente esta vía con otras que se estaban proyectando en planes más o menos conexos de desarrollo de los transportes en el país.

En el último tercio del siglo XIX se veían ya algunas iniciativas para la construcción de ferrocarriles, aparte del que ya estaba en funcionamiento en Colombia, el ferrocarril de Panamá, el cual, a propósito, por las ganancias que generaba sirvió como fuente de financiamiento de otras obras como las del ferrocarril de Girardot. Con este propósito,

“Las leyes 23 y 62 de 1873 autorizaron al poder Ejecutivo para construir, previos los estudios necesarios, una línea férrea que comunicara a la capital de la República con el río Magdalena. En consecuencia el Gobierno contrató con Francisco J. Cisneros, que había demostrado sus grandes dotes de empresario en otras vías, el día 21 de junio de 1881, la construcción del primer trayecto desde Girardot hasta Tocaima, en una longitud de 33kms, contrato que posteriormente fue ampliado hasta Juntas de Apulo, pero que no pudo cumplirse debido a la guerra civil de 1885.”(Báteman Quijano, 2005)

En cuanto a lo que sucedió posteriormente con dicho contrato, el historiador Alfredo Báteman Quijano escribe a continuación:

“Habiendo rescindido el gobierno el contrato, se hizo cargo de la obra directamente el 1º de mayo de 1887, y continuó los trabajos desde Portillo

hasta Juntas de Apulo. El 17 de septiembre del mismo año contrató con el señor Carlos Uribe la construcción de una vía que, partiendo de Juntas de Apulo, viniera a empalmar con el Ferrocarril de la Sabana, o terminara en Bogotá. Uribe cedió el contrato a Cisneros, pero debido a las grandes dificultades que se presentaron para conseguir el capital, los plazos se vencieron y el gobierno caducó el contrato” (Báteman Quijano, 2005, pág. 33).

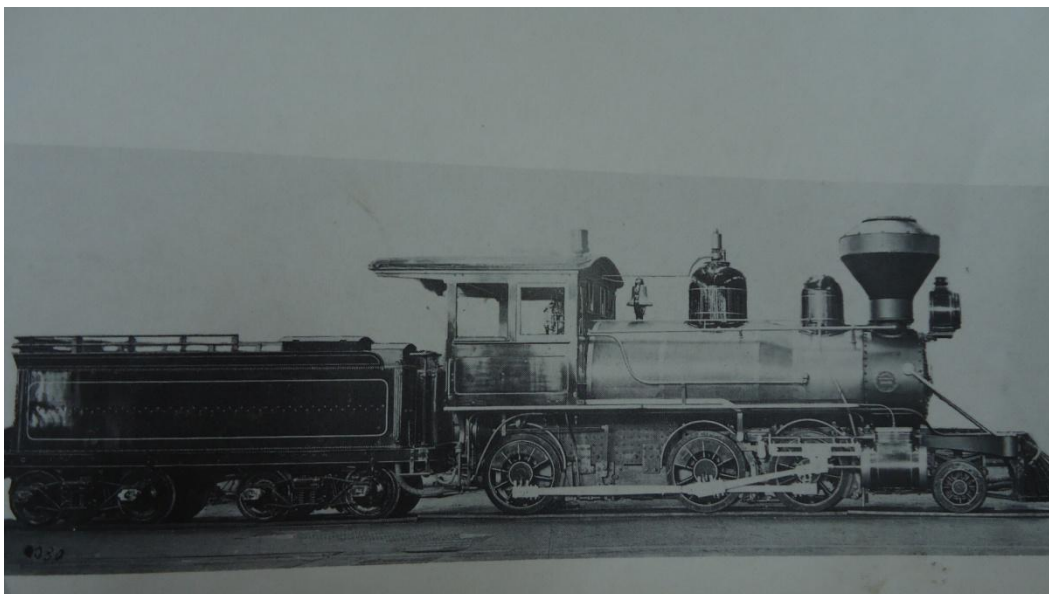
Nuevamente se observa en este párrafo otro episodio de los constantes ires y venires que la construcción del Ferrocarril de Girardot generó en cuanto a la adjudicación de contratos para su realización, estando el mismo gobierno y el señor Francisco J. Cisneros, implicados más de una vez en dichas peripecias. Se dan varios ejemplos en el texto aquí referenciado de caducidad de los contratos por imposibilidad de su ejecución o por malas gestiones en la misma, incluyendo a algunas empresas extranjeras, que eran en algunos casos sociedades o compañías de facto que prácticamente se lanzaban a la aventura en busca de concesiones y contratos que no siempre podían cumplir como sucedió precisamente en el caso de ferrocarril de Girardot.

Ya se ha mencionado el papel que cumplió en el desarrollo de los ferrocarriles colombianos el señor Cisneros y los diferentes contratos que firmó con el Gobierno, no obstante, en el contrato del ferrocarril de Girardot, el cual fue el último en el que se embarcó, su gestión fue apenas el comienzo de un buen número de peripecias jurídicas y técnicas que complicaron mucho la planeación, puesta en marcha, mantenimiento, operatividad y propiedad de la vía férrea. En estas páginas se retomarán algunas particularidades al respecto, pero lo más importante es llegar a plantear las condiciones en que se desarrolló esta vía férrea tanto para la relevancia económica de dicho proyecto, como la relevancia social subsiguiente, es decir, en cómo incidió para la formación de la clase obrera, que tanta importancia llegó a tener en el puerto y consecuentemente en el país entero.

Hay, sin embargo, otros aspectos que es importante tener en cuenta a la hora de analizar los orígenes del Ferrocarril de Girardot. Por ejemplo, los orígenes jurídico-legales, en cuanto a las disposiciones que hicieron posible la vía legal para la construcción del ferrocarril, así como las concesiones o los contratos que tuvieron lugar por parte del Estado con particulares para dicha construcción. Partiendo entonces de las leyes 23 y 62 de 1873, ya referenciadas más arriba, el gobierno se dispuso a dar inicio a los proyectos para la construcción de los ferrocarriles solo hacia el año 1881 “(...) a cuyo efecto, por Decreto Ejecutivo, se ordenó que el Batallón 5º de Línea, que hacía la guarnición de Ibagué, se denominara 5º de Zapadores y se trasladara a Girardot, como cuerpo destinado a los trabajos de la línea férrea”. (Niño Espinosa, Historia y Geografía de Girardot, 1972)³². A propósito, aquí se

³²Esta disposición indica que para la construcción de la vía, fueron utilizados elementos estatales, en este caso el mencionado Batallón de Zapadores para participar en los trabajos de movimiento de tierra antes de celebrar el contrato con Cisneros, “... quien se comprometió a concluir el trayecto hasta Tocaima, el cual se dio al servicio el 21 de diciembre de 1883”. (Óp. cit. P. 17). Ya se ha mencionado que debido a la guerra de 1885 no se pudieron terminar las obras que habían sido replanteadas hasta Juntas de Apulo.

menciona que “Las primeras locomotoras se denominaron ‘Girardot’ y ‘Bogotá’. Por esta línea llegó la primera locomotora a Facatativá el 13 de febrero de 1909” (Niño Espinosa, Historia y Geografía de Girardot, 1972, pág. 17) lo que demuestra de forma simbólica la intención de que la línea se convirtiera en una conexión fundamental entre ambas ciudades.



(Arias De Greiff, 1986, pág. 59)³³

Para la década de 1890 se reanuda la sucesión de contratos, esta vez principalmente en manos de compañías extranjeras de los que se da cuenta en un valioso documento, propiedad del Gobierno nacional, en el que se mencionan precisamente los detalles de tales contratos, las personas con quienes se hicieron y las estipulaciones contempladas en ellos, lo que muestra, además un testimonio de cómo se procedía en las transacciones contractuales en aquella época y hasta los intereses plasmados en tales transacciones. En dicho documento se presenta, entre otros, un contrato, del cual presento aquí un breve resumen:

Contrato número 23 de 1894, sobre construcción de un Ferrocarril desde Girardot hasta Bogotá. En dicho contrato, el Gobierno le otorgaba al Concesionario, señor Samuel B. Mc Connico, ciudadano estadounidense, los derechos de construir, conservar y explotar un ferrocarril que una a Girardot con el Ferrocarril de la Sabana, Concesión del Ferrocarril existente (la línea que conducía de Girardot a Juntas de Apulo), libertad para elegir la vía, facilidades para el empalme con el Ferrocarril de la Sabana, una subvención por kilómetro construido, entre otros. Se contempla además la terminación de las vías para la fecha del 7 de agosto de 1898 como plazo máximo, entendiéndose que en ese plazo se debía entregar la vía en perfecto estado y en servicio activo. Se plantean especificidades como el ancho entre rieles (lo cual siempre fue un problema al no haber una medida estándar en Colombia a este

³³ Para esta ilustración, Arias De Greiff puntualiza: “Esta Mogul de 1898 es una de las dos Baldwin que tenía Girardot en 1909. Su diseño es más antiguo que el de su contemporánea N° 6 de La Dorada, fabricada por Rogers (Cat. 109). El número de vía y la suerte de esta 2-6-0 se desconocen (cat. 120).

respecto como se ha escrito en el capítulo precedente), la construcción de puentes provisionales y viaductos, edificios, estaciones, sistemas para ascender la cordillera, calidad de los materiales, prestación del servicio por parte del concesionario, material rodante, tarifas, cambio de las mismas, privilegios de exclusividad, usufructo, uso de terrenos nacionales, expropiación de terrenos de particulares para uso de la vía, exención de derechos de importación, exención de derechos e impuestos, exención del servicio militar para los empleados, protección por parte de las autoridades militares y de policía, derecho de construir ramales, el derecho de distribuir su capital en bonos, acciones e hipotecas, importación de artesanos, contratistas, peones y trabajadores y preferencia para construcción de obras en desarrollo de la principal. También se establecen algunas cláusulas referentes a motivos de caducidad, derechos en tal caso, motivos de prórroga, obligaciones de las partes, participación del Gobierno y el Departamento de Cundinamarca, compra del Ferrocarril por el Gobierno. El representante del Gobierno para la firma de dicho contrato fue el Ministro del Tesoro y encargado del despacho de Fomento, Miguel abadía Méndez, futuro presidente de la República (República de Colombia, 1910).

Para la ejecución de este primer contrato se obtuvieron 4 empréstitos en Londres (Montaña, 1915).

En el documento citado además se consigna la entrega oficial del Ferrocarril de Girardot al Concesionario en concepto de: propiedades en Girardot, edificios en Tocaima, edificios en Juntas de Apulo, los tramos existentes de la vía férrea y sus instalaciones adyacentes y relacionadas reseñadas en el documento kilómetro a kilómetro. (República de Colombia, 1910, págs. 13-28)

El documento a continuación y contribuyendo de manera importante a la historia del ferrocarril de Girardot, hace mención de las comunicaciones que entre el Gobierno y el Concesionario se hicieron para avalar los continuos trasposos del contrato de un Concesionario a otro, siendo el segundo Concesionario el señor Juan B. Mainero en el año de 1898, con el cual se estableció un nuevo contrato. (República de Colombia, 1910, págs. 28-31)

En el documento citado se ve también A su vez, el documento contiene el acta de inauguración del trayecto entre Juntas de Apulo y Anapoima fechado el día 22 de noviembre de 1899, así como una resolución de traspaso del contrato a la compañía *The Colombian National Railway Company Limited* publicada por el Ministerio de Hacienda el día 1º de mayo de 1900. Seguido a esto, en el documento aparecen una serie de renovaciones del contrato con la compañía arriba mencionada, con el fin de hacer algunas enmiendas al contrato original o el caso de una emisión de valores que serviría para las obras del Ferrocarril. (República de Colombia, 1910, págs. 32-74).

Para finalizar, presenta un cuadro general de los contratos y subvenciones generadas a lo largo de los años citados en los que se invirtió para la construcción de la obra, además de otros datos, culminando el texto con un plano y perfil de la vía férrea en el que se muestran en un cuadro los contratos en su aspecto temporal, es decir, las fechas de celebración, la duración, la legislación asociada, el lugar de celebración (siete de los contratos fueron celebrados en Bogotá y otros tres en Londres) y los montos establecidos,

subvenciones y aportes de capital emitidos para efecto de la realización de dichos contratos, lo que hemos visto que no pudo ser cumplido por la mayoría de los contratistas, incluyendo a los extranjeros. (República de Colombia, 1910, págs. 96-97)

He reseñado brevemente en este escrito las principales particularidades de dicho documento, pues nos da una cronología detallada de la situación contractual de la construcción del Ferrocarril de Girardot y su conexión con el Ferrocarril de la Sabana de Bogotá, además de darnos ya las primeras pistas de las condiciones en que se generó tal proceso de construcción y las dificultades y logros que se tuvieron en dicho proceso, además de que de los datos presentados por el documento oficial se pueden inferir características técnicas y prácticas del proceso, además de las jurídicas y legales que son explicitadas allí.

Del mismo año de 1910³⁴ data un informe titulado *“Informe presentado por Alejo Morales R. y José Manuel Pérez al Gerente del Ferrocarril de Girardot: en su carácter de comisionados técnicos, nombrados para intervenir en el examen y recibo de dicha empresa”*. El Gerente a su vez lo remite al Ministro de Obras Públicas de la época “(...) para inspeccionar y recibir, en representación mía (palabras del gerente al Ministro), la carrilera, talleres, material rodante, estaciones, etc. del Ferrocarril de Girardot” (Reyes, 1910, pág. 3). El informe incluye tanto elogios como críticas en algunos aspectos, pues los informantes viajaron de Bogotá a Girardot haciendo uso del tren que comunicaba ambas ciudades, reportando las observaciones correspondientes durante el viaje. Es importante destacar algunas de tales observaciones con el fin de constatar en el plano de la práctica los aciertos y errores en la construcción del ferrocarril y que son reseñados en el documento. En primer lugar, los informantes mencionan que “(...) el trazo de la línea en general merece elogios (...)” (Reyes, 1910, pág. 4); sin embargo, algunas particularidades son criticadas, por ejemplo, “En la parte comprendida del kilómetro 94 (*Cachipay*) al kilómetro 132 (Facatativá) colocaron durmientes de tan mala calidad, que hoy, contando con menos de un año de servicio, son muy pocos los que no están dañados” (Reyes, 1910, pág. 5). Y más adelante informan que “Actualmente la línea está dividida en cuatro secciones: (...) Las secciones primera y última son las que exigen el más pronto reparo de durmientes” (Reyes, 1910, pág. 5). Precisamente las secciones más cercanas a Girardot y a Facatativá, el cual es el trayecto que se tuvo en cuenta en el informe, pues desde ésta población a Bogotá la línea férrea quedaba fuera de la responsabilidad de la gerencia del ferrocarril de Girardot.

En otros aspectos como por ejemplo, las estructuras que sostienen las vías férreas y anexas a ellas, como puentes, viaductos y alcantarillas se hace un recuento de daños en tales estructuras kilómetro a kilómetro, casi literalmente lo que controvertiría la consideración inicial de los informantes de que la línea en general merecía elogios, pues las consideraciones mencionadas recién mostraban un panorama de daños e imperfecciones constantes a lo largo de la

³⁴ El informe es presentado por los señores Alejo Morales y José Manuel Pérez al Gerente del Ferrocarril de Girardot, Daniel J. Reyes, quien a su vez lo remite en una carta al Ministro de Obras Públicas.

línea. Estos daños e imperfecciones eran ocasionados tanto por defectos en los materiales o mala disposición de los mismos como por imperfecciones del terreno y fenómenos naturales como derrumbes, hundimientos, crecidas de los ríos (se menciona en particular la amenaza que representaba el río Bogotá en uno de los sectores de la línea), etc. (Reyes, 1910, págs. 5-9). El informe también plantea, por ejemplo que “La estación de Girardot se nos hace inadecuada para el servicio actual, dadas sus estrechas dimensiones y la incomodidad con que se despacha” (Reyes, 1910, pág. 9), lo que muestra que no hubo dificultades solamente en la construcción de la vías, sino que en una instalación tan importante como la estación de Girardot se laboraba en condiciones poco aptas en cuestión de espacio para los trabajadores y los pasajeros, y por supuesto para la carga, la cual constituía un renglón importante en las operaciones de la estación y de la línea férrea.

En el informe se hace mención de ciertas condiciones en que tenían que operar los trabajadores del ferrocarril. Por ejemplo se dice que “En el kilómetro 7 (*El Yesal*) hay una casa de bahareque cubierta de zinc, para el servicio de obreros, la cual está en muy mal estado” (Reyes, 1910, pág. 9). En otro apartado dice: “En La Esperanza (kilómetro 84) está montada una de las casillas de metal que vinieron para obreros, que mide 8 x 4.50 metros. A estas casillas convendría hacerles su forro de madera para hacerlas habitables, como las de *La Virginia* y *Zipacón*” (Reyes, 1910, pág. 11).

También, hablando del material rodante, el informe hace algunos aportes, generalmente negativos. Para comenzar, en cuanto a este tema los informantes aseguran que:

“La empresa cuenta con 14 locomotoras, 5 de las cuales del sistema ‘Mallet’, son las únicas adecuadas para la parte alta de la vía; 3 de ocho ruedas acopladas, americanas, que hacen el servicio de Girardot a La Mesa. Las otras 6 las dedican a diferentes servicios y a la reparación de la vía. El estado de muchas de estas locomotoras es deplorable...” (Reyes, 1910, pág. 12)

Luego de esto se hace un inventario de las locomotoras y las condiciones en que se encuentran, además de que muchas de ellas ya están obsoletas o con muchos años sin hacerseles mantenimiento, e incluso se habla de una locomotora que no está en servicio y completamente desarmada porque su centro de gravedad es demasiado alto para sus vías, lo que es agravado por el ancho de sus ruedas, situación que la hace proclive a volcamientos (Reyes, 1910, pág. 13).

El informe concluye especificando, entre otras cosas que el ferrocarril se encuentra “agobiado por una enorme deuda” (Reyes, 1910, pág. 18) que no es posible solventar con las ganancias del ferrocarril por lo que se requerían de nuevas inversiones, además de hacer las reparaciones en la infraestructura y las instalaciones que se habían reseñado en el documento. Sumado a esto, se planteaba la insuficiencia de víveres para abastecimiento de funcionarios y trabajadores por las dificultades en las comunicaciones, a pesar de ser tal empresa una línea férrea, la insuficiencia de herramientas de reparación de las máquinas y otras deficiencias menores para los informantes (Reyes, 1910, págs. 19-20) que no especifican en el texto.

En la primera década del siglo XX el Gobierno Nacional eliminó a la concesión y se apropió del ferrocarril por medio de la compra, en el marco de una política de adquirir todas las líneas férreas que estaban en su mayor parte en manos de concesionarios, principalmente extranjeros. En cuanto al ferrocarril de Girardot, el historiador local Francisco Montaña explica que en por lo menos uno de los contratos que celebró el Gobierno se estipulaba que

“El gobierno se reserva el derecho de comprar el ferrocarril, lo mismo que el hotel y demás edificaciones en la ciudad de Apulo (...); y el gobierno entrará en posesión de dicho ferrocarril y edificaciones, con tal de que pague las obligaciones de primera, segunda y tercera hipoteca, emitidas sobre toda la Empresa y que no hayan sido recogidas, y sus intereses respectivos” (Montaña, 1915, pág. 43)

En este texto, Montaña puntualiza que el gobierno efectivamente hizo uso de ese derecho teniendo en cuenta la política ya mencionada y por medio de las estipulaciones citadas con respecto a las responsabilidades hipotecarias, asumidas y liquidadas por el Estado, lo que implicaba que el gobierno asumía las deudas del Concesionario para así poseer el control del ferrocarril, aunque esto se logró con ciertas dificultades de tipo jurídico. (Montaña, 1915, pág. 58). Tales estipulaciones eran muestra de que las compañías extranjeras obtenían grandes ventajas a la hora de obtener concesiones en Colombia, cuyo nivel de desarrollo económico hacía que fuera cada vez más dependiente de tales compañías a medida que se necesitaba más inversión para obras de infraestructura.

Ahora bien, en aras de resumir los diferentes proyectos y contratos en la construcción de ferrocarriles en Colombia, en general, como particularmente en Girardot, presentamos la siguiente síntesis en orden cronológico:

“1880

Con sumas obtenidas de la compañía del FC (Ferrocarril) de Panamá, se funda el Banco Nacional y se presta apoyo a la construcción del FC de Girardot. (...)

1892

El Congreso aprueba la Ley general de Ferrocarriles (1ª Nº 104 de ese año).

1896

Se expide la Ley 16 que aumenta a \$10.000 por kilómetro la subvención para las vías férreas que construyan los departamentos con sus propios recursos (...)

1917

La Ley 57 autoriza al Gobierno para hacerse cargo de la ampliación de los ferrocarriles de Tolima, Girardot y Norte.

1922

Se expide la Ley 102 que autoriza a la Nación a contratar empréstitos hasta por 100 millones de dólares, o 20 millones de libras esterlinas, para la construcción de vías férreas y el mejoramiento de los puertos.

1923

Se reorganiza la dirección general de Ferrocarriles, que maneja las empresas dependientes del Ministerio de Obras Públicas (Pacífico, Girardot, Tolima, Huila Caquetá, Sur, Central del Norte sección 1ª y Central de Norte sección 2ª). Se crea la oficina técnica a cargo de Paul C. Dewhurst, y la oficina comercial a cargo de Jorge Álvarez Lleras.

1928

La Ley 89 crea el Consejo Nacional de vías de Comunicación para seleccionar las obras prioritarias en este campo.”(Arias de Greiff, 1986, pág. 35).

Ahora, cronológicamente presentamos el desarrollo del Ferrocarril de Girardot desde 1880 hasta 1930:

“FERROCARRILDE GIRARDOT

1880

El Congreso faculta al Gobierno para acometer la construcción del ferrocarril para unir a Bogotá con el rio Magdalena en Girardot.

1881

Se contrata con Cisneros la primera sección de Girardot a Tocaima, y se inician los trabajos.

1884

Se contrata la prolongación hasta Juntas de Apulo.

1885

La guerra civil interrumpe los trabajos.

1886

Rescindido el contrato con Cisneros por razones políticas.

1887

El Gobierno toma a su cargo el ferrocarril, bajo la administración de Carlos Sáenz, e inicia la prolongación.

1887

Se celebra con Carlos Uribe un contrato para la construcción del tramo entre Juntas de Apulo y el empalme con el FC de La Sabana, el contrato es traspasado a Cisneros.

1888

Se vence el plazo para construir la obra (diciembre 17) y el contrato con Uribe se declara caducado. El 31 de diciembre la construcción llega a Apulo (km 39). Un sindicato se hace cargo del FC.

1890

Se celebra contrato con Luis Nieto, apoderado de The River Plate Loan and Agency Co. De Londres. Entre las clausulas se estipula el cambio de trocha a 1 m para empalmar con La Sabana.

1892

Se declara deshecho el contrato por incumplimiento del contratista.

1892

Se sanciona la ley 86por medio de la cual se aprueba el contrato celebrado por el Ministro de Fomento y John H. Pennington.

1893

El apoderado de Pennington informa que el contrato ha sido traspasado a Carlos Tanco, acción que se declara nula. Tanco construye un km de vía.

1894

Caduca el contrato con Pennington. La empresa pasa a la administración directa del gobierno.

1894

Se contrata la prolongación con Samuel B. MacConnico (diciembre 26).

1895

Comienzan los trabajos de Anserma hacia Anapoima bajo la dirección de George G. Odell.

1895

MacConico traspasa sus derechos a The Great Colombian Railway Co. Y el gobierno aprueba la acción.

1897

El nuevo concesionario traspasa el contrato a Manuel Goenaga.

1898

Goenaga traspasa la concesión a Juan B. Mainero y Truco.

1899

Se recibe oficialmente el trayecto de 10 kms de Apulo a Anapoima, pero no se ensanchó la trocha a 1m.

1900

Mainero y Truco traspasa la concesión a la sociedad inglesa The Colombian National Railway Co. Y la acción es aprobada por el gobierno. La compañía despacha un cuerpo de ingenieros y gran cantidad de material. El ingeniero jefe John C. Gibney y otros cuatro ingenieros mueren poco después de llegar a Girardot.

1905

Se da al servicio el trayecto de Anapoima a San Joaquín, en el km 58.

1906

Se intensifican los trabajos con la participación de un cuerpo de zapadores del ejército puesto a disposición de la compañía. En junio la prolongación llega hasta el km 97.

1908

Terminado hasta Facatativá (septiembre 22). Los últimos trabajos fueron dirigidos por Alexander R. Gulliver.

1909

Se traen locomotoras articuladas para atender el tráfico creciente.

1918

Veintisiete locomotoras en servicio.

1923

El ferrocarril pasa a la Nación pero el contrato no se formaliza hasta 1924.

1930

Se termina el puente de Girardot construido por sir W. G. Armstrong Whitworth. Se forma el FC Girardot-Tolima Huila.”(Arias de Greiff, 1986, págs. 39-40)



(Puente ferroviario de Girardot sobre el rio Magdalena, Girardot, 15 de abril de 2015, fuente propia)³⁵

³⁵ Éste puente, se encuentra actualmente fuera de servicio así como los tramos adyacentes del ferrocarril de Girardot, los cuales se encuentran en un grave estado de abandono, pues como se

Estos datos organizados cronológicamente permiten observar la intención del gobierno por establecer el ferrocarril como un vector importante en la comunicación y los transportes en el interior del país, además reúne información de las vicisitudes, traspasos y avances de las obras, así como de la ulterior puesta en funcionamiento de la línea férrea y su conexión con los ferrocarriles de La Sabana y del Tolima, lo que nos permite completar una visión histórica de los orígenes y desarrollo del ferrocarril de Girardot.



(Arias De Greiff, 1986, pág. 20)³⁶

3.3. Algunos datos sobre el funcionamiento del Ferrocarril de Girardot para el año 1930

Ya terminada la obra, es importante mostrar algunas particularidades del funcionamiento de la misma y de sus dependencias con el fin de establecer el tipo de trabajo que se ejecutaba allí; es decir, mostrar en lo posible la labor que los obreros empleados en el ferrocarril desempeñaban y en qué condiciones lo hacían, para establecer así algunas circunstancias que llevarían a que dichos trabajadores se constituyeran como un factor político, económico y social importante para las movilizaciones obreras a comienzos del siglo XX.

Para empezar puntualizaremos algunos datos acerca del Ferrocarril de Girardot en 1930 en cuanto a su infraestructura, extensión y particularidades de su funcionamiento hacia aquella época, así como algunos cambios que hayan experimentado sus instalaciones y sus condiciones de operación lo que completaría la descripción de la línea férrea y sus dependencias.

alcanza a apreciar en la fotografía, los rieles están oxidados y los durmientes de madera se encuentran en buena parte podridos, rotos o ausentes en algunas partes. El único uso que tiene el puente hoy en día es el de paso peatonal por los dos senderos que flanquean la vía férrea.

³⁶ La imagen muestra el estado de los Ferrocarriles del centro del país y de la zona media del Alto Magdalena y su articulación con el Ferrocarril de Girardot y el de la Sabana de Bogotá en 1920.

En cuanto a la extensión de sus vías, para 1930 se afirmaba que:

“Cuenta Girardot con las mejores líneas férreas que existen en la república, las que en sus estaciones terminales hacen conexión con otros medios de transporte que facilitan el traslado rápido a cualquier sitio del país. Las líneas férreas de Girardot son las siguientes:

Ferrocarril de Girardot, vía Bogotá, 175 kilómetros.
Ferrocarril de “ , vía Neiva, 178 kilómetros.
Ferrocarril de “ , vía Ibagué, 77 kilómetros.
Ferrocarril de “ , vía Dorada, 232 K (conexión).”(Niño Espinosa, 1953, pág. 96)

Otros datos generales en relación con la dimensión económica, es decir, la utilidad de las operaciones y el valor en carga y cantidad de pasajeros se nos presentan las siguientes cifras (datos de 1930):

“Recorridos en trenes (trenes kilómetros):

Pasajeros. 192.474

Carga. 373.229

Mixtos. 45.012

Total. .610.715”

(Revista Girardot en MCMXXX, 1930, pág. 34)³⁷

También se pueden aportar las siguientes cifras:

“Promedio de carros de pasajeros por tren 6.598

Promedio de pasajeros por tren. 17.499

Promedio de pasajeros por carro. 26.522”

(Revista Girardot en MCMXXX, 1930, pág. 34)

Lo mismo se puede aportar para las dimensiones de la carga transportada:

“Promedio de carros de carga por tren 6.705

Promedio de toneladas por tren. 55.541

Promedio de toneladas por carro 9.544

(Revista Girardot en MCMXXX, 1930, pág. 34)

Para finalizar se aportan las siguientes cifras con relación a los valores y las magnitudes relacionadas con tales operaciones:

“Producto del tren de pasajeros por kilómetro de longitud total \$ 2,93

Prod. Tren carga por km. De longitud total. \$4,57

Prod. Por km. De vía en explotación. \$ 18.596,08

Gastos por km. De vía en explotación. \$11.963,14

³⁷ El autor se refiere con estas cifras al número de kilómetros recorridos por los diversos tipos de trenes, según su utilización; es decir, los trenes de pasajeros, los trenes de carga y los trenes mixtos, siendo los segundos los que evidentemente muestran el mayor número de kilómetros recorridos, lo que significa que la principal vocación de la línea férrea es la de servir de vía comercial de conexión del centro del país con otras regiones y eventualmente con el exterior.

Utilidad. \$ 6.632,94

Prod. Por tren, kilómetro. \$ 4,02
Gastos por tren, kilómetro. \$ 2,59

Utilidad. 1,43

Carga despachada por la estación y la Bodega del río, de Girardot: T.
(toneladas L. Fa.). 99.375,391
Carga recibida en la Estación de Girardot. . . 50.393,951

Total del movimiento de carga. T. 149.769,342

Pasajeros despachados por la estación de Girardot. . . 146.722
Id. Recibidos en la Estación de Girardot. 151.120

Movimiento total de pasajeros. 297.842”
(Revista Girardot en MCMXXX, 1930, pág. 34)

Al analizar estas cifras, especialmente la diferencia entre los productos, los trenes de carga y de pasajeros, se puede corroborar que el transporte de mercancías era el primordial en el ferrocarril de Girardot, pero el transporte de pasajeros también constituía un valor importante en esta vía. Por otra parte, la relación entre la carga despachada y la carga recibida ayuda a inferir la importancia del ferrocarril y del puerto de Girardot como puntos de conexión comercial, más que como puntos de producción de mercancías o de recibo de las mismas para el consumo local; es decir, la vocación económica principal de Girardot era servir como nudo comercial y de comunicaciones, de gran importancia en el centro del país. Lo mismo se puede decir de la relación entre pasajeros despachados y recibidos en la estación de Girardot, aunque en este caso la cifra de pasajeros recibidos es ligeramente superior lo que indicaría una afluencia un poco más alta de viajeros de paso en la ciudad. Otra conclusión que se puede extraer de las cifras arriba referenciadas es la diferencia entre productos y gastos, es decir, la ganancia neta que deja el Ferrocarril por kilómetro que era de \$ 1,43 en el año de 1930 no era demasiado elevada, lo que comprueba afirmaciones anteriormente citadas en este trabajo acerca de que a pesar de su rápido crecimiento, la industria de los ferrocarriles no era demasiado rentable, sumado a que a partir de la siguiente década se potenciaría la construcción de carreteras en detrimento de la de ferrocarriles, lo que conduciría a una transición gradual del sistema de transporte terrestre de los trenes a los camiones.

3.4. Huelgas y movilizaciones obreras en Girardot

Para adentrarnos en el tema de los acontecimientos concretos que se sucedieron en la ciudad de Girardot y que según la hipótesis de este trabajo tuvieron una relevancia histórica importante en las movilizaciones obreras posteriores, es importante señalar que no fueron únicamente los obreros ferroviarios los que protagonizaron las huelgas, movilizaciones y acciones

políticas en ese entonces en la ciudad. Para el año de 1919 los obreros del puerto y los marineros se declararon en huelga en contra de la empresa de los señores Pineda López que era precisamente quien controlaba tales renglones de la economía girardoteña.

La huelga, que tuvo lugar el mismo año, fue una de las más importantes de los obreros ferroviarios de Girardot, motivada por la exigencia de los trabajadores de que se les pagara \$1 al día y no los 53 centavos que se les venía pagando hasta ahora y que eran considerados por los mismos obreros como un salario de hambre, además de que se obligaba a los obreros a trabajar día y noche tanto en los puertos como en los barcos (de hecho los principales promotores de la huelga eran los marineros de algunos vapores que atracaron en el puerto y apoyaron a los trabajadores), a pesar de la actitud hostil de los empresarios y las autoridades, cuya respuesta fue el envío de fuerza armada para reprimir la huelga, por el contrario, la actitud de los obreros y marineros fue totalmente pacífica sin caer en provocaciones. Una muestra de cómo la empresa Pineda López intentó resolver la cuestión se expresa en uno de los varios telegramas enviados por esta compañía al Ministerio de Guerra:

“Girardot, abril 6

Ministro de Guerra- Bogotá

Adicionamos telegrama; situación descrita agrávase, puede llegar extremos violencia incalculables. Tripulación para buques, enganchada Espinal, detenida por amotinados, permanece del otro lado del puente, abstiéndose, intimidada, pasar Cundinamarca. Si impunidad continúa, debido a falta de medios de defensa, motín puede degenerar ataque nuestra casa, comercio en general, ferrocarril, demás dependencias. Consideramos como medida urgentísima despachar de allá fuerza suficiente prevenir mayores desmanes. Cincuenta hombres despachados ahora con Jefe enérgico a la cabeza, bastarían restablecer garantías empresa, asegurar orden social, en peligro.

PINEDA LÓPEZ Y Cía.”

(Gaceta Republicana, 1919)³⁸

Las aseveraciones de Pineda claramente estaban orientadas a lograr la represión violenta de la huelga, llegando a plantear que el orden social se encontraba en peligro, lo que muestra el estado de ánimo de los patronos y del Estado colombiano en esa época, en que la influencia en términos organizativos y de formación de conciencia de clase a partir de la Revolución Rusa y la llegada de corrientes políticas e ideológicas socialistas, comunistas y anarquistas a Colombia desde hacía algunos años, empezaba a notarse en los trabajadores nacionales, así como a causar una especie de histeria anti obrera en el país. Por supuesto la respuesta del gobierno fue el envío de fuerza armada, pues ya existían antecedentes del accionar del gobierno de Marco Fidel Suarez en este tipo de situaciones como la ya mencionada matanza de artesanos en una manifestación en Bogotá. El Ministro envió al gobernador de Cundinamarca, a los intendentes y a los comisarios especiales de policía la siguiente comunicación:

³⁸ El periódico cita en el artículo el telegrama de Pineda López y Cía.

“Los obreros y trabajadores pueden en cualquier número abandonar la obra y el trabajo sin otra responsabilidad que la civil; pero si se reúnen públicamente tienen que hacerlo de modo pacífico y sin embarazar las vías públicas. Si se reúnen para obligar a otros por la fuerza y con amenazas a abandonar las obras o el trabajo, o para impedir el tráfico, sea terrestre o fluvial, sea en poblado o fuera de él, o para cometer otros delitos, la reunión degenera en asonada, y en ese caso las autoridades deben dar cumplimiento al artículo 223 del Código Penal.

Las autoridades deben emplear antes que las huelgas degeneren en tumulto o asonada, todas las medidas pacíficas y conciliadoras para evitarlo y procurara la mediación entre empresarios o patrones y obreros o trabajadores.

En ninguna época ha tenido la República más necesidad que en la presente, de reposo para continuar el desarrollo de su progreso, paralizado varios años por la guerra europea.

Atento servidor,

MARCELINO ARANGO”
(Gaceta Republicana, 1919)

A pesar de algunas provocaciones y conatos de enfrentamientos, la actitud de los trabajadores fue siempre pacífica y el periódico Gaceta Republicana, de orientación liberal, defendía abiertamente las peticiones de los obreros y afirmaba que las peticiones justas de los obreros no podían de ninguna manera ser calificadas de asonada (Gaceta Republicana, 1919)³⁹. Esta afirmación de un diario liberal, no socialista ni anarquista, muestra la intención de este sector político de apoyarse en las clases trabajadoras en contra del régimen de la Hegemonía Conservadora. El periódico hace un recuento detallado de lo sucedido durante la huelga, en el que al anochecer de ese mismo día, la empresa y los obreros nombraron comisionados para negociar, llegando a los siguientes acuerdos:

“La Compañía de Pineda López pagará a los marineros un jornal diario de un peso moneda corriente y veinticinco centavos por cada tonelada de cargue y descargue. La Compañía se compromete a mejorar la alimentación de su tripulación: en caso de estadía de más de tres días en cada puerto, no se abonará sueldo a los marineros, pero durante los tres días del reglamento ganarán la cuarta parte del sueldo; el personal autorizado se turnará según las leyes y las faltas motivadas por la huelga serán arregladas por las autoridades.”
(Gaceta Republicana, 1919).

Los obreros consideraron estos términos como una victoria, por lo que la huelga fue disuelta pacíficamente e incluso aplaudida por los trabajadores, después de una hora de negociaciones. Esta huelga, positiva para los

³⁹ El periódico concluye la nota afirmando lo siguiente con respecto a la huelga: “La huelga de Girardot que hemos relatado es una demostración de la conciencia de sus derechos que va adquiriendo el pueblo colombiano y ella nos hace esperar que por medio de las crecientes organizaciones obreras, la sindicalización de los trabajadores y la solidaridad entre todos, día llegará en el que el mejoramiento económico del pueblo será un hecho.”

trabajadores de los barcos del puerto de Girardot es un ejemplo de varias de las huelgas que se realizaron en dicha ciudad, entre otras de los trabajadores de los ferrocarriles que resultaron victoriosas; esto entendiendo que en muchas de dichas huelgas sus reivindicaciones eran de carácter parcial, algunas de ellas desligadas de organizaciones políticas o sindicales permanentes, o simplemente, sus condiciones hacían que sus peticiones fueran tenidas por justas con el fin de no generar conflictos mayores, sin ocasionar además pérdidas demasiado grandes a los patronos y evitar así que los trabajadores se orientaran masivamente hacia las corrientes políticas de tipo revolucionario que estaban surgiendo en aquella época en el país.

La Gaceta Republicana en ese mismo número muestra un interesante artículo de opinión titulado “La razón de las huelgas” en el que plantea:

Primero de los empleados del Ferrocarril de La Dorada; pocos días después de los del de Antioquia; más tarde por varios gremios de la Costa Atlántica; ayer por los marineros de Pineda López y Cía., y hoy amago en los del Ferrocarril de Girardot, se han sucedido huelgas en el territorio colombiano, nacidas todas ellas de la mala situación en que de parte de las Empresas se tiene sumidos a los empleados de más humilde posición.

Todas las huelgas han tenido como móvil el bajo salario, y todas han dado como inmediato resultado el reconocimiento de los derechos exigidos por los huelguistas.” (Gaceta Republicana, 1919).

Esta apreciación del periódico de las diversas huelgas que se habían presentado en el país, dos de ellas en Girardot, son muestra, en primer lugar de la creciente actividad huelguística de los trabajadores, particularmente en ese año de 1919; y en segundo lugar del objetivo principal de dichas huelgas: el aumento salarial, lo que vislumbra un carácter limitado en las reivindicaciones y en el hecho de que las manifestaciones no estaban basadas en muchos casos en organizaciones sindicales permanentes y sólidas sino en estructuras coyunturales y activas, en varios de los casos, durante las mismas huelgas y que tendrían cada una de ellas poco efecto en los años posteriores en cuanto al nivel de organización o el impacto político u organizativo de las mismas, pero que por otra parte, tendrían un significado colectivo mucho más grande, al coincidir en el tiempo, en una época en que la actividad huelguística de la clase obrera se encontraba en aumento.

En el último artículo citado se reconocía además la existencia del “problema social” y se hacía por ese medio la denuncia de una generalizada injusticia social sostenida por el régimen conservador, de la cual el diario liberal era crítico acérrimo y opositor. El diario por supuesto tiende a la conciliación con los obreros y exhorta a las empresas a elevar voluntariamente las condiciones de vida y salarios de los trabajadores con el fin de evitar alteraciones mas graves como la delincuencia a que muchos obreros desocupados o en mala situación se ven empujados por sus condiciones de vida precarias, lo que termina siendo una amenaza para la sociedad incluidos los propios burgueses. Para evitar tales amenazas, el diario llama a los obreros a organizarse, pero en términos siempre pacíficos y respetando la propiedad, es decir, excluyendo la vía revolucionaria de su accionar, haciendo que su forma de organización sea

solamente la sindical sin hablar de la organización política (Gaceta Republicana, 1919).

En una publicación posterior en el citado periódico en la que el autor firma solo con sus iniciales, se hace un análisis de la huelga en el sentido de cómo ha sido tomada ésta por los sectores de la prensa oficial principalmente, y si bien reconoce que el derecho a la huelga es legítimo, afirma que los obreros no deben recurrir al “dogma revolucionario o jacobino” que andaba ya propagándose entre algunos sectores de obreros en Colombia, sino que debían permanecer en el cauce de la vía sindical pacífica, lo que era, como se ha visto más arriba la posición de diarios de estirpe liberal como el citado (A.A.R., 1919).⁴⁰

Hay que destacar que los obreros girardoteños en 1919 tenían un fuerte impacto, lo que se ve reflejado por la mención de sus actividades en periódicos reconocidos como la Gaceta Republicana, en donde, por otra parte, aparece como ejemplo, una publicación en donde los obreros bogotanos se dirigen a través de este diario a “Los Señores Gerentes de las Compañías (...), Ferrocarriles del Norte, Girardot, Sur y La Sabana, etc.” En esta publicación se exhorta a los gerentes de las empresas referidas a observar mediante un cuadro estadístico de precios de los alimentos a mejorar sus condiciones salariales y de vida para así evitar conmociones en sus propias empresas. El cuadro muestra que en ese año, 1919, los precios de los productos básicos se habían incrementado entre el 74% y el 100%, lo que hacía que los salarios de los obreros que tenían incrementos irrisorios, no fueran capaces de cubrir dichos aumentos. La publicación, sin embargo, afirmaba que no abogaba por un incremento salarial de la misma proporción de las alzas, lo cual consideraba demasiado alto, sino a los sumo de un 15 a 25%, rubro que sería asequible para los capitalistas sin que se afectara sus intereses. Esta actitud es muestra de la moderación que mostraban en esa época muchos sectores obreros, que estaban por tanto, lejos de la actitud revolucionaria o conspirativa que tantas veces se les endilgaba (Gaceta Republicana, 1919).

Ahora bien, ¿por qué las huelgas de los trabajadores ferroviarios de Girardot pueden distinguirse de otras huelgas en el sentido del impacto y la relevancia histórica que singularmente tuvieron?

Hay que destacar que la actividad obrera, no solo en Girardot, sino en muchas partes del país, principalmente en los incipientes centros industriales y de transportes existentes a comienzos del siglo XX, se basaba no solo en actividades de resistencia y de huelga, sino que también se revelaba, por ejemplo, en la segunda década del siglo la tendencia a compartir características internacionales de las movilizaciones obreras, como por ejemplo, la celebración de la fiesta del 1º de mayo:

⁴⁰ No se conoce el nombre del autor sino solo las iniciales con las que este firma en su publicación y como en otras publicaciones hechas en el diario Gaceta Republicana y otros de la época, ha sido imposible encontrar la verdadera identidad del firmante, lo que tal vez haya sucedido para evitar repercusiones por parte de las autoridades o de personas que hayan estado en desacuerdo.

“(…) en el puerto de Girardot, sobre el río Magdalena y uno de los lugares más importantes de agitación social y política durante la década de 1920, se celebró el Primero de Mayo, inaugurando la Casa del Pueblo y cafés populares. Esto último era simbólicamente significativo, ya que con ello se pretendía incentivar a los trabajadores para que dejaran de consumir alcohol y motivarlos a beber en su lugar café, como parte de una campaña encaminada a convencerlos de los males que generaba el vicio del alcoholismo.” (Vega Cantor, 2002).

Las movilizaciones particulares de los obreros de los ferrocarriles estuvieron marcadas por una singular politización de las mismas, particularmente por la llegada al puerto de corrientes de pensamiento y formas de organización nuevas en Colombia como fueron el anarquismo y principalmente el socialismo, el cual, como hemos visto, adoptó en nuestro país una forma tan heterodoxa en sus comienzos como fue el Partido Socialista (PS), creado en el año de 1919, y el Partido Socialista Revolucionario (PSR) fundado en 1926 como una renovación del anterior. Se puede afirmar que los obreros ferroviarios, particularmente en la zona de los puertos fluviales del río Magdalena, se constituyeron en palabras del historiador Renán Vega Cantor “(…) en el eje neurálgico de la lucha social en el país, con diversas implicaciones económicas, políticas y culturales…” (Vega Cantor, 2002, pág. 206).

Ahora bien, en lo sucesivo nos concentraremos en la historia social de los trabajadores, pues ya se ha abordado el tema del desarrollo de la industria ferroviaria y sus implicaciones económicas. Podemos, por supuesto hacer una aproximación económica a la formación del proletariado ferroviario, basándonos en datos del crecimiento estadístico citados por Vega, quien nos informa que del renglón económico de industrias de transformación y de servicios, en el año 1938, el 32.26 % estaban empleados en el área de construcción y manejo de transportes (Vega Cantor, 2002, pág. 214). Se puntualiza aquí que los trabajadores empleados en estos renglones de la economía eran procedentes de zonas rurales en donde las condiciones de vida no permitían su permanencia, lo que generó la afluencia cada vez mayor de este tipo de campesinos a las ciudades y zonas de construcción de obras públicas, entre ellas las de los ferrocarriles. Vega puntualiza que el incentivo del salario monetario, el cual no era reconocido en las haciendas, era la principal razón por la que los trabajadores afluían a las industrias y obras de construcción. (Vega Cantor, 2002, pág. 215).

Continuando con su caracterización de la clase obrera de los puertos ferroviarios, Vega afirmaba que:

“La llegada de los trabajadores del ferrocarril propiciaba un cambio inmediato y sustancial en la vida de los puertos o caseríos donde se construían las obras. Primero se levantaban los campamentos, sin ningún tipo de servicio público ni agua potable, antihigiénica y construida con materiales inadecuados.” (Vega Cantor, 2002, pág. 216).

Otros datos que nos proporciona Vega acerca de la constitución socio-económica del obrero ferroviario, que nos ayudan a dar un cuadro general de sus condiciones de existencia, las cuales sirven como premisas para una eventual particularidad política de este sector del proletariado colombiano,

incluyendo los sistemas de contratación, los cuales podían ser directamente con los empresarios o a través de contratistas, de lo cual solía depender mucho sus condiciones salariales y de vida dependiendo del tipo de patrono, además de la informalidad que se presentaba en los casos de muchos trabajadores; condiciones de trabajo no siempre óptimas, así como de habitación y mantenimiento de los obreros; además los rangos de edad eran bastante amplios en la contratación, lo que incluía el trabajo de adolescentes hasta personas de edad más o menos avanzada (Vega Cantor, 2002, págs. 216-217), situación que mantuvo un ejército de reserva de trabajadores potenciales de variada condición y edad dispuestos a conseguir empleo en este sector. También puntualiza que

“(…) los obreros estaban divididos en cuatro comisiones: trazado, construcción, mantenimiento y administración. Los primeros acompañaban a los ingenieros en el reconocimiento y delineamiento de los sitios donde sería trazada la carrilera; en la construcción se encontraba la mayoría de los trabajadores y comprendía el desmonte, explanación, tendido de rieles, construcción de campamentos y estaciones; la de mantenimiento era la encargada de velar por el cuidado y limpieza de los tramos construidos, remoción de derrumbes, reparaciones locativas, etc.; y en la comisión de administración estaban los trabajadores que actuaban con auxiliares en los casinos y oficinas.” (Vega Cantor, 2002, págs. 218-219).

Otra característica de los trabajadores ferroviarios colombianos, entre ellos los de Girardot, era un fuerte sentimiento nacionalista, en cierto sentido antiimperialista, como sucedería, por ejemplo también con los trabajadores de la zona bananera del Magdalena y los petroleros de Barrancabermeja, en tanto muchas de las empresas que manejaban los ferrocarriles, fueron, como hemos visto, controladas en concesión por compañías extranjeras, como la inglesa *Colombian National Railway Co.* que operaba el Ferrocarril de Girardot. Por esta razón el sentimiento de los obreros en sus huelgas y movilizaciones en esta sector contemplaba como en otras partes un naciente antiimperialismo, el cual sería acompañado de los ideales progresistas, socialistas y anarquistas, lo cual contribuiría a que los obreros de los ferrocarriles se constituyeran como sector importante, incluso ideológicamente entre la clase obrera colombiana en la época de la Hegemonía Conservadora. (Vega Cantor, 2002, pág. 220).

Volviendo al caso específico de Girardot, Vega menciona a esta ciudad como “La Guardia Imperial del socialismo colombiano”, pues esta corriente política e ideológica tuvo arraigo en los obreros del lugar casi desde sus comienzos, cuando las primeras sociedades obreras de ayuda mutua comenzaron a desligarse de sus iniciales afectos al entonces opositor Partido Liberal Colombiano y para cuando se creó el Partido Socialista Colombiano, Girardot se constituyó en uno de sus más importantes centros, tanto de militantes como de accionar y agitación en las zonas cercanas, llegando a contar con una mayoría electoral y controlando el Consejo Municipal del puerto durante varios años. Por esa razón, en un manifiesto electoral citado por Vega, los obreros socialistas de Girardot se autoproclamaron como la “Guardia Imperial” del socialismo colombiano. Esta situación es crucial mencionarla, pues hace parte de la pretendida relevancia histórica que tuvieron los trabajadores de este puerto en la vida política del proletariado colombiano, además porque Vega

menciona que la creación de dicho partido tuvo sincronía temporal con el comienzo de las más importantes olas de movilización y lucha obrera en el municipio, incluyendo las huelgas. Por ejemplo, fue Girardot uno de los primeros municipios en donde los socialistas, con el apoyo del Consejo Municipal, que ellos controlaban, celebraron oficialmente el Primero de Mayo; contaban además con “(...) un Directorio Ejecutivo Nacional Socialista, una ‘Sociedad de Obreros’ que construyó la Casa del Pueblo y diversas agrupaciones obreras...”. (Vega Cantor, 2002, pág. 238). Es importante resaltar que ni en Girardot ni en otros lugares, para esa época se hablaba todavía de sindicatos en el sentido que se les adjudicó posteriormente en el país, sino que se señalaba la existencia de sociedades obreras o de ayuda mutua, lo que significaba que las acciones de los obreros tenían más bien un carácter temporal y se configuraban como movimientos de unidad de acción, más que como movimientos orgánicamente constituidos para la lucha económica como efectivamente serían los sindicatos. La lucha de los obreros ferroviarios como se ve para el caso de los girardoteños, tomaba fuertes ribetes de lucha política de masas, como lo demuestra que el Partido Socialista con su control político en el municipio y su directorio del partido en esta ciudad eran más importantes y más fuertes orgánicamente que las agrupaciones de lucha meramente económica. Además el centro político socialista de Girardot contaba “...con ramificaciones en Beltrán, Ambalema y otros lugares del Norte del Departamento del Tolima y, según informaciones de la Policía, publicaban clandestinamente un periódico que circulaba en las mencionadas poblaciones.” (Vega Cantor, 2002, pág. 238).

Pero además, la influencia política del movimiento social generado en Girardot no se extendió solamente a los centros obreros, urbanos o portuarios sino que también tuvo impacto en los sectores rurales cercanos en los cuales existían también movimientos campesinos de masas que tenían reivindicaciones basadas principalmente en el acceso a la tierra. Aunque las reivindicaciones obreras y campesinas no eran exactamente las mismas, es importante recordar que, en la mayoría de los casos, los obreros rurales provenían de familias campesinas de las regiones cercanas a las ciudades a las cuales llegaban a buscar trabajo y por tanto, se sentían identificados con las luchas de este sector. Por otra parte, muchos obreros trabajaban en las ciudades y puertos solo con carácter temporal y volvían al campo si eran obligados por las circunstancias o, algunos de ellos, lo hacían periódicamente trabajando en los centros urbanos solo por temporadas. En tercer lugar, los dirigentes políticos que estaban arraigando en los centros urbanos comprendieron la importancia de apoyar sus luchas y programas también en el movimiento agrario, como quiera que los partidos de oposición buscaban aliados y adeptos entre las masas populares en la lucha contra los gobiernos generalmente represivos y que apoyaban a las élites nacionales y extranjeras de la Hegemonía Conservadora. En el caso de la relación del movimiento político generado en Girardot con las zonas rurales cercanas, el académico Gilberto Martínez Acosta señala que:

El movimiento agrario de las regiones del Tequendama con Viotá a la cabeza, Sumapaz y Tolima que se desarrolla a mediados de la década del 20, tiene precisamente sus orígenes en las doctrinas difundidas por los dirigentes socialistas de Girardot en el campo y por el diario contacto de

los trabajadores rurales con el desenvolvimiento político de la ciudad en su tarea de traer café al puerto.” (Martínez Acosta, 1982, pág. 92).

El hecho de que los “orígenes” del movimiento agrario en las regiones mencionadas sea endilgado a los movimientos obreros y socialistas de Girardot es demostrativo de la fuerza que tales movimientos habían logrado no solo en sus luchas particulares, sino que además lo hacían extensivos a otros tipos de lucha que a primera vista podían parecerles extraños o ajenos. La razón de la extensión del apoyo e incluso la promoción de luchas y movimientos en el sector rural, particularmente entre los cultivadores de café de las regiones cercanas de Cundinamarca y Tolima, muestra un importante nivel de los socialistas obreros también en el plano ideológico, al entender que debían promover a los campesinos pobres o braceros como aliados para su causa en contra de un régimen de las élites que en común se dedicaban a la explotación económica tanto de obreros como de campesinos, es decir de la mayor parte de la población colombiana constituida por estos dos sectores de trabajadores.

Vega, por su parte, menciona también que en Girardot, precisamente por la influencia socialista que era ya notoria en el puerto en los años veinte, se observaban en ese lugar reivindicaciones políticas como un acentuado anticlericalismo obrero, junto a ciertas expresiones de masonería liberal, matrimonio civil, educación laica y oposición al régimen conservador que gobernaba en el país. (Vega Cantor, 2002, págs. 240-242). La vida política del socialismo en Girardot también tuvo gran movimiento en 1919, no solo por las movilizaciones que tuvieron lugar ese año sino por las noticias de tipo organizativo, como por ejemplo la instalación del Directorio Socialista de esa ciudad el día 1º de mayo en la Fiesta del Trabajo en la que además se da recuento de la lista de miembros principales y suplentes de dicho directorio. (Gaceta Republicana, 1919)⁴¹. La seccional socialista de Girardot es tenida en cuenta en la prensa, además, por la cuenta que se hace de una recepción del Directorio Socialista Nacional a la delegación llegada de Girardot en Bogotá, recepción en la que se discutieron temas referentes a aspectos organizativos y programáticos tanto a nivel nacional como a nivel del municipio, otorgándose a los delegados poderes para ejecutar las decisiones tomadas en la reunión. (Gaceta Republicana, 1919)

Se mencionó aquí que en 1919 coincidía la creación del Partido Socialista en Colombia con la aparición de las grandes huelgas obreras en Girardot. Es claro que las huelgas, movilizaciones y expresiones políticas y organizativas en esta población no eran solamente obra de los trabajadores ferroviarios, pero es en este punto donde hay que considerar el por qué, fueron estos los que tuvieron

⁴¹ La lista de miembros era la siguiente: “PRINCIPALES: Vicenti Celi, Pedro Rojas P., Antonio María Sandoval, Manuel Araujo, Lucas Arias, Roberto daza P., Adolfo Espinoza, Pedro Guayara, Salvador Murcia M., Ignacio Reyes, Antenor Rodríguez, Moisés Manzo. SUPLENTE: Demetrio Sánchez, Urbano Trujillo R., Eliecer Toledo, Manuel Quijano, Hipólito Ruiz B., Alberto Martínez, Silvestre Huevo, Justo Pastor Gómez, Emilio Ospina C., Aquileo Cabrera, Deogracias Román, Manuel Forero Niño.” 24 miembros en total son un indicativo de la fuerza numérica del partido para un municipio como Girardot.

la mayor relevancia histórica, que es planteada en este trabajo en los movimientos obreros en Colombia en la época de la Hegemonía Conservadora.

Así pues, para entrar en esta materia hay que destacar que precisamente en 1919 se presentó la primera gran huelga de obreros ferroviarios de esta ciudad, año en el que como hemos visto, se presentó también la huelga de braceros y marinos del puerto.

La huelga de los trabajadores del Ferrocarril de Girardot tuvo efectivamente la relevancia que se le atribuyó en los acontecimientos del año de 1919 en dicha ciudad, ya que como señala el académico Gilberto Martínez Acosta: “El año de 1919 marcó para los trabajadores de Girardot el conocimiento de una manera directa y la aplicación de la única arma que tiene la clase obrera para obtener sus mejoras de tipo laboral: la huelga.” (Martínez Acosta, 1982, pág. 86).

En ese año, siendo gerente del Ferrocarril de Girardot Daniel J. Reyes, estalló efectivamente la huelga de sus trabajadores el día 20 de noviembre a las siete de la mañana, luego de varios días de negociaciones con la empresa (desde el 8 de noviembre), en las cuales la exigencia primordial era la de un aumento salarial del 40 %. La huelga obtiene inmediatamente la solidaridad de la Sociedad de Obreros de Girardot y del Directorio Obrero de reciente constitución, lo que le da a la movilización un apoyo masivo de los habitantes de la ciudad y sobretodo de la clase trabajadora, quienes se manifestaron también, lo que contribuyó a acrecentar la presión sobre la empresa. Por esta razón, luego de cuatro días de huelga, la compañía accede a otorgar el aumento salarial del 40%, lo que constituye un triunfo claro para los obreros del ferrocarril así como una demostración de que la huelga sí podía ser útil y triunfar si se contaba con los suficientes instrumentos de presión contra los patronos. (Martínez Acosta, 1982, págs. 86-90).

Martínez puntualiza la importancia de este movimiento huelguístico en particular afirmando:

“Vale la pena destacar que este movimiento realizado en Girardot repercutió a escala nacional. Pues su ejemplo fue seguido por los trabajadores del tranvía de Bogotá, por los ferroviarios de Facatativá, los principales establecimientos manufactureros de Bogotá, y las fábricas de cervezas, tejidos, las industrias harineras y los establecimientos de fundición. (...) Con respecto a esta huelga, la dirección del movimiento tuvo efectiva influencia del Partido Socialista que dominaba la política municipal de Girardot.” (Martínez Acosta, 1982, pág. 91).

Así pues, en este caso, la particularidad de Girardot que fue fundamental en el triunfo de esa huelga fue la importancia política de la clase obrera en esta población, a través del poder político municipal expresado en la mayoría de los socialistas en el Concejo y por consiguiente la gran popularidad de que gozaban tanto el Partido Socialista como las organizaciones obreras en Girardot. Por otra parte, Martínez expone la importancia del movimiento no solo para Girardot en su plano interno, sino también hacia afuera, pues viendo el rápido triunfo de los ferroviarios en su huelga otros trabajadores de otras ramas, como hemos visto, se lanzaron a la huelga a demás de los ferroviarios. La fuerza política y organizativa del proletariado ferroviario de Girardot y el

apoyo que recabaron de otros sectores en ese momento fue determinante para que su movilización constituyera un triunfante ejemplo de organización y efectividad de las movilizaciones de trabajadores en Colombia, lo que logró que otros sectores de trabajadores y artesanos se movilizaran en ese año, que como se ha expuesto ya, fue un año muy importante en el plano de la movilización social en todo el país, esperando lograr triunfos parecidos en sus reivindicaciones, cosa que no siempre se logró, ya que en muchos casos, ese mismo año, tal y como se ha visto, por ejemplo en la marcha de artesanos de Bogotá, las acciones de masas fueron reprimidas a sangre y fuego por el Gobierno.

Sin embargo, importa aquí mostrar el influjo de la movilización ferroviaria girardoteña no solo en la agitada coyuntura política y social de 1919 sino también la trascendencia que tendría posteriormente. Para eso debemos tener en cuenta que cuando en otras poblaciones y regiones, al principio próximas a Girardot y luego cada vez más alejadas se siguió el ejemplo de la huelga al ver el resultado exitoso de la misma, la naciente clase obrera comenzó así a tener conciencia de la utilidad para sus intereses no solo de la huelga sino de cualquier forma de movilización y organización que sirviera para hacer presión a los patronos y al gobierno en aras de mejorar sus condiciones precarias de existencia. Pero ¿En qué forma se puede apreciar ese influjo temporal posterior de la huelga y las movilizaciones que se presentaron en este año y en los siguientes en los que la actividad obrera política y orgánica tuvo un impacto y un crecimiento en influencia tan importantes?

Ya disponemos aquí de información relacionada con la evolución política y organizativa del proletariado colombiano luego de 1919, el cual, tal y como hemos visto puede ser considerado como un año crucial y punto de inflexión en la aparición notoria y consolidación de la actividad reivindicativa en el país. Ahora debemos observar ese mismo proceso de evolución a partir de ese mismo año en lo tocante a los obreros ferroviarios girardoteños, teniendo en cuenta que ya se caracterizaron sus orígenes; sus actividades económicas, es decir su trabajo; sus condiciones de vida y de trabajo y su inicial formación política, ideológica y organizativa, bastante rápida si recordamos que ya tenía poder político decisivo en el municipio de Girardot y que este era considerado uno de los bastiones del socialismo en el país. Esto es importante para poder inferir hasta que punto y en qué condiciones se tradujo esa influencia de dichos trabajadores en los demás de su tiempo y en los que vendrían después; es decir, los datos concretos que nos permitan hacer un seguimiento de los acontecimientos e interpretar estos, pues de lo contrario, no podríamos aseverar con algún grado de certeza la exactitud de la hipótesis. Al hacer esto, se establecerá entonces la conexión de los hechos de aquella época con el devenir del movimiento obrero colombiano y por tanto las consecuencias y repercusiones de esos acontecimientos, en otras palabras, la relevancia histórica que es imprescindible establecer para que esta parte de la historia de Colombia nos muestre una lección del significado de determinadas acciones y sucesos en la situación política y social actual de Colombia.

Una forma importante de seguir acontecimientos que, aunque tuvieron gran resonancia en su momento, hoy en día están prácticamente olvidados, es hacer seguimiento de las informaciones de prensa que nos hablan acerca de

tales sucesos y, en Girardot se disponía en aquella época de diferentes medios de prensa que nos ofrecen variadas perspectivas de los mismos. La prensa de Girardot es un reflejo de la intensa actividad política que se veía en esa población en aquellos días, pues incluso la misma prensa obrera y socialista, además de las de otras corrientes políticas presentes en el municipio, muestran la variedad de matices ideológicos y políticos de los redactores y periodistas y de cómo reaccionaban a un mismo acontecimiento, por ejemplo a las movilizaciones obreras o al comportamiento de las organizaciones y movimientos políticos, de los cuales los periódicos solían ser portavoces. Esta diversidad de opiniones y posturas enriquece todavía más la visión que podemos lograr de la importancia de las movilizaciones sociales, pues si estas hubieran tenido escasa importancia o una magnitud muy pequeña, seguramente no habrían tenido tanta difusión y debate en los medios y habría sido mucho más difícil hacer la reconstrucción histórica de los mismos.

El periódico de Girardot *“El Baluarte”* que se identificaba inicialmente como “Órgano de la Sociedad de obreros de Girardot y de los intereses generales y particulares del proletariado” (El Baluarte, 1918), ofrece un interesante cuadro de lo variadas y cambiantes que podían ser las condiciones del accionar político dentro del movimiento obrero de la ciudad, pues, al igual que otros órganos de prensa de la época, dice en su primera editorial que “Con una tesonera y razonable labor; con un empeño justo, recto y concienzudo, estamos seguros que los gremios obreros de Girardot serán un factor importante en el adelanto de este municipio y en el progreso de Colombia” (El Baluarte, 1918, pág. 1). Se muestra aquí, entonces, que este periódico representaba a un sector más bien gremial de la clase obrera girardoteña interesado en defender las reivindicaciones económicas más inmediatas de los trabajadores, lo que se ve confirmado de una forma bastante contundente en el editorial de su segundo número, que dice: “Nuestra empresa no es de lucha política: es obra de la democracia, y dentro de Nuestro Programa Obrero no caben las ruines y bastardas ambiciones de la política” (El Baluarte, 1918). Sin embargo, en este mismo número muestra que no está en contra de toda participación en política de la clase obrera, puesto que en una columna en las páginas siguientes, el columnista asegura: “Así pues, nuestro Concejo tal como se halla constituido, es flor y esencia, fruto único de un movimiento, de un principio de organización obrera” (M.B, 1918). Una publicación posterior reafirma el carácter moderado del periódico al afirmar que “El capital no produce por sí solo: necesita del trabajo que lo pone en acción, el trabajo necesita del capital que lo retribuye. Ambos se complementan, ambos se apoyan” (El Baluarte, 1919). Estas palabras hacen evidente la postura conciliadora entre obreros y patronos que mantenía el periódico, contraria totalmente a una confrontación o una acción revolucionaria de los trabajadores que pudiera alterar la relación entre ambos.

Es bastante llamativo el hecho que a partir del número 3º correspondiente al 3 de octubre de 1918, el periódico *“El Baluarte”* Ya no se identifica como “Órgano de la Sociedad de Obreros de Girardot” en su título, sino solo agrega el enunciado “Órgano de los intereses del proletariado” (El Baluarte, 1918); esto parece ser el resultado de desavenencias dentro de la mencionada sociedad, las cuales se dejan ver ya en otra columna aparecida en el segundo número en la que se afirma: “... habremos de eximirnos de tan alto y meritorio encargo (...)

por observar que elementos extraños a la Sociedad ejercen influencia en algunos de sus miembros y al ser órgano de la Sociedad nuestro semanario, una mayoría ocasional y adversa pudiera vanar la dirección” (El Baluarte, 1918). Esto podría indicar que la discordancia sería proveniente de sectores de la dirección de la Sociedad Obrera con la redacción del semanario, por lo que éste no podría constituirse de forma efectiva y unánime en el portavoz de aquella.

Otro ejemplo de desavenencia política que nos muestra este semanario es la permanente polémica que sostiene con otro periódico de extracción popular de Girardot titulado *“El Artesano”*. La polémica se basa principalmente en cierta aparente relación de *“El Artesano”* con el personero municipal de Girardot de la época, el cual es acusado por *“El Baluarte”* de mal desempeño en las funciones propias de su cargo, e incluso de actos de corrupción, nepotismo, etc. (El Baluarte, 1918).

En cuanto a lo que *“El Baluarte”* nos informa sobre las movilizaciones de los obreros ferroviarios de Girardot, podemos destacar el papel de este periódico como defensor de las reivindicaciones de los obreros y su portavoz. Ya en 1918 e publicaban en este diario denuncias como la siguiente:

“No se ha reparado aún por el Estado ni por la sociedad la obligación injusta que existe en varias empresas, como la del Ferrocarril de Girardot, de someter al obrero a más de diez horas de trabajo; el valor de los jornales es exiguo y cuando el obrero reclama la más de las veces recibe una negativa o un ridículo aumento, enrostrándosele como especial gracia o favor” (Gómez W., 1918).

A comienzos de 1919, se publicó en *“El Baluarte”* el siguiente aviso:

“Varios obreros del Taller del Ferrocarril de Girardot se han acercado a nosotros para manifestarnos que desde hace algún tiempo para acá han venido demorando los pagos hasta con diez días de atraso. No nos parece justo el proceder del señor Gerente, pues los pobres trabajadores les toca en ocasiones ayunar y hasta vender el sueldo con un descuento espantoso” (El Baluarte, 1919).

Estas publicaciones del periódico revelan también el estado de ánimo de los trabajadores del Ferrocarril de Girardot en días anteriores a la huelga que protagonizaron el año de 1919, pues ya recurrían a la prensa obrera para difundir sus reclamos y denunciar lo que consideraban como injusticias de las que eran objeto, es decir, hacían pública su voz de inconformidad con sus condiciones de trabajo y nivel salarial. Esta situación, en lo que concierne al acompañamiento que hizo el periódico a las demandas de los obreros, alcanza su culmen en el artículo titulado *“Justo reclamo”*, el cual es una carta firmada por los obreros y dirigida al Gerente del Ferrocarril de Girardot y que reproducimos a continuación para dar un cuadro más amplio de la situación material de los trabajadores:

“Justo Reclamo

Señor Gerente del Ferrocarril de Girardot.

Bogotá.

Los suscritos, empleados, peones de patio, freneros y trabajadores del Ferrocarril de Girardot, con respeto debido antes usted exponemos y solicitamos:

La difícil situación económica porque atraviesa el país, debida al sinnúmero de calamidades que de años atrás nos sobrevienen, pesa de manera abrumadora sobre la clase proletaria por el alza e inmoderado precio que alcanzan los artículos tanto extranjeros como nacionales y bien podríamos asegurar sin faltar la verdad, que ya se hace casi imposible la manera de subvenir a las imprescindibles necesidades de nosotros y de nuestras familias con los sueldos, jornales y salarios que hoy respectivamente devengamos, porque bien es cierto que estos eran equitativamente los que podían corresponder ahora cuatro años y procurarnos un modesto bienestar sin mayores afanes ni aulagas (sic.), hoy por más esfuerzos de economía de nuestra parte siempre nos traen en apuros y privaciones que no corresponden en manera alguna con los servicios y trabajos que prestamos.

Además de las anteriores razones militan otras que nadie mejor que el señor Gerente puede apreciar con su reconocida equidad y ecuanimidad, tales como la de la responsabilidad que pesa sobre nosotros en cada uno de nuestros actos, los peligros a que constantemente nos hallamos expuestos, la voluntad que siempre nos anima en beneficio y provecho de la Empresa y la disposición en que a toda hora se nos encuentra para servir los intereses e la misma. Todos estos motivos que consideramos de valor y peso nos impulsan a elevar esta atenta solicitud en demanda de un proporcional aumento de sueldos, jornales y salarios, que si así lo estima el buen criterio de usted pudieran decretarse así: en un treinta [30%] por ciento para los que devenguen hasta un \$1.00 diario en jornales y treinta sueldos mensuales y en un veinte [20%] por ciento para los que ganen de \$1.00 en adelante por jornales o sueldos mayores de [\$30] pesos en el mes.

Es del caso advertir y hacer constar que nuestra petición es solo hija de un reclamo que consideramos de imperativa necesidad, en ningún caso obedece a móviles que pudieran tomarse por movimientos subversivos contra el orden social. Nuestra petición es a todas luces humanamente justa y tiene por única base el reclamo de un derecho.

Descansamos en la proverbial probidad que rige todos los actos del señor Gerente, máxime cuando hasta nosotros ha llegado la muy plausible nueva del aumento que acaba de ordenar para algunos de nuestros compañeros.

Girardot, abril 10 de 1919.

(Hay más de cien firmas)" (El Baluarte, 1919).

El periódico agrega al memorial de los trabajadores: "Muy de acuerdo estamos con la petición hecha por los memorialistas y gustosos nos sería informar al público el que este justo reclamo fue oído" (El Baluarte, 1919).

Otro periódico de importancia en la clase obrera de Girardot era titulado como "*El Obrero Moderno, Periódico Socialista*" en el que observamos también una

tendencia moderada del obrerismo en la que no se contempla el ataque a la propiedad privada ni el odio al comerciante o al industrial, sino que ve a estos sectores como trabajadores que luchan por el progreso y que deben llevar esa lucha en unidad con los obreros (El Obrero Moderno, 1919). También aquí se abordan con particular interés los asuntos de tipo político de los obreros girardoteños abordando el problema de la división entre el Directorio Obrero y la Sociedad Obrera y sus tentativas de solución, como sucedió con la llegada de una delegación del Directorio Socialista de Bogotá para mediar en la controversia, para ello se nombran voceros de las partes y se estipulan algunas bases para la creación de un Directorio Obrero de Girardot unificado (El Obrero Moderno, 1919). También resaltan aquí que en el año de 1919 las dos partes mencionadas: el Directorio Obrero y la Sociedad de Obreros son reconocidas como parte de todas las entidades obreras constituidas legalmente en la República, incluso cuando varias ciudades importantes y capitales de departamento mencionan solo una entidad, lo que resalta nuevamente la importancia de Girardot en el aspecto político de organización obrera (El Obrero Moderno, 1919). En este periódico podemos ver la actitud de los obreros ferroviarios de Girardot en sus demandas a los patronos, pues en uno de los artículos del periódico se expresa lo siguiente:

“Hacemos nuestras las palabras contenidas en un suelto que publicó *La Idea* tendientes ellas a sostener el justo, justísimo reclamo de los empleados, freneros y trabajadores del Ferrocarril de Girardot.

En nada nos extraña la conducta despótica del Gerente, al dar contestación a este reclamo de los trabajadores. La conservación en ese punto de un empleado como el señor Daniel J. Reyes, da una idea bien clara de los límites a donde ha llegado el desprestigio de un Gobierno como el actual, empeñado a toda costa en sostener capataces que se hayan distinguido por su odiosidad a los trabajadores.

Elevamos esta queja al señor Ministro de Obras Públicas, para que intervenga en esta petición de equidad, pues no queremos dirigirnos al Gerente, porque esto sería tan absurdo como si nos pusiésemos a conversar con una tapia” (El Obrero Moderno, 1919).

Aunque no nos es posible aseverar con total certeza, podemos inferir que el “justo reclamo” al que se hace referencia en el artículo es el mismo que aquí hemos transcrito algunas líneas más arriba, publicado en “*El Baluarte*” y por tanto, también la respuesta negativa y en tono de confrontación de Gerente. El artículo nos muestra que a pesar de intentos de negociación de los obreros con el gerente, este se negó a escuchar y a dar satisfacción a las demandas de los trabajadores por lo que ellos mismos piden la intervención del gobierno, aun a sabiendas de la actitud que éste tenía frente a las peticiones obreras y sus movilizaciones, lo que significa que los obreros preferían no hacer uso de la violencia o las vías de hecho en lo posible sino recurrir a la conciliación, incluso con estamentos que no fueran muy proclives a ello. Ante el fracaso de esta tentativa los trabajadores recurrieron, como ya hemos corroborado, al método de la huelga para lograr la negociación y el acuerdo con la empresa.

Esta diversidad y amplitud en sus matices políticos y las ideas que expresaban estos órganos de la prensa obrera y socialista girardoteña muestran indicios de

la extensión y fuerza organizativa que tenían los sectores políticos y gremiales obreros en la ciudad. Por desgracia mas informaciones concretas al respecto de su difusión o desarrollo posterior no ha sido posible conseguirlas, pero es importante destacar que gracias a los artículos que se han logrado rescatar, particularmente, el último en que se eleva la queja de los obreros del Ferrocarril de Girardot al Ministro de Obras Públicas, así como las informaciones ya referidas acerca del desarrollo de la huelga en el año de 1919 y los análisis históricos acerca de sus repercusiones a corto plazo en otras regiones y centros obreros del país nos permiten concluir que fue precisamente en aquel año y en esa particular huelga con resultado positivo para sus reivindicaciones inmediatas que los obreros ferrocarrileros de Girardot dieron muestra de su relevancia para el desarrollo del movimiento obrero colombiano en general en dos contextos específicos: en primer lugar, en el contexto espacial, pues en otros centros obreros y en regiones rurales se desarrollaron huelgas e iniciativas de movilización tomando como ejemplo la experiencia girardoteña, es decir, este ejemplo se extendió a otras regiones a través de la difusión así como de su éxito inmediato y la capacidad política de varios dirigentes girardoteños, siendo Girardot reconocida en esos tiempos como la “Guardia Imperial del movimiento obrero y del socialismo colombiano”; en segundo lugar tuvo una repercusión en el plano temporal, pues si bien hoy en día ya no está en funciones el ferrocarril de Girardot ni existe un gran núcleo obrero o socialista en dicha ciudad, fue de allí de donde surgieron en buena parte iniciativas políticas y gremiales de organización para las movilizaciones que perseguían reivindicaciones inmediatas, así como iniciativas con vocación política, demostrado por el predominio socialista en el Concejo del municipio en aquella época, además de la presencia de organizaciones gremiales y políticas obreras en la ciudad como el Directorio Obrero, la Sociedad Obrera, el Partido Socialista y el sucesor de éste, el Partido Socialista Revolucionario, iniciativas que pronto cobraron fuerza en otros lugares y terminarían asentándose y desarrollándose para su posterior consolidación en nuevas formas al final de la República Conservadora.

CONCLUSIONES

Para este trabajo se planteó como objetivo general responder al interrogante ¿Qué relevancia histórica tuvieron las movilizaciones de los trabajadores del puerto de Girardot en los años de 1910 a 1930 en el contexto llamado República Conservadora? Sin embargo, para dar respuesta a esta pregunta era necesario plantear otros interrogantes más concretos para poder analizar con profundidad los diversos aspectos que contiene dicho interrogante.

El primer aspecto a analizar era el contexto político, económico y social en el que se desarrollaron tales acontecimientos, así como sus antecedentes, abordando para ello, en el plano temporal, los años anteriores al surgimiento de la República Conservadora y luego el devenir histórico de Colombia en los aspectos ya mencionados en dicho periodo (1880-1930); y en el plano espacial el territorio colombiano, aunque dando ya indicios de cómo ese contexto se relacionaba con los acontecimientos concretos que ocurrían en el municipio de Girardot. Así pues, para analizar este primer aspecto planteé la siguiente pregunta: ¿Cuál fue el contexto político, económico y social en el que se desarrollaron estos acontecimientos, así como sus antecedentes, es decir, su causalidad? Al analizar en el primer capítulo de este trabajo los antecedentes generales del periodo, encontré una época de fraccionamiento político y económico de Colombia en los estados federales, contexto en el que no se hacía mucho por el desarrollo de un mercado interno, una producción industrial centralizada o vías de comunicación a escala nacional que contribuyeran al nacimiento de la clase obrera en nuestro país. Esta situación terminó convirtiéndose en un callejón sin salida para el desarrollo económico, lo que generó la necesidad de cambiar el sistema político federal por una centralización acentuada del Estado, sus instituciones y la formación de una identidad nacional que contribuyera a aunar esfuerzos con este fin. Esto por supuesto estaba unido a los intereses de la incipiente burguesía y los sectores rurales, principalmente de terratenientes que tenían contacto directo con el Estado en cualquiera de los dos partidos tradicionales: el liberal y el conservador. Estos grupos dominantes de la sociedad colombiana necesitaban expandir los mercados de diversos productos agrícolas y de comercio por lo que los mercados regionales predominantes en la época resultaron insuficientes y productos como la quina y el tabaco que eran los que imperaban en el mercado exportador entraron en crisis a mediados de los años 70 del siglo XIX.

La respuesta a ese problema fue el proyecto conocido como la Regeneración que inició ese proceso de centralización política, económica y cultural del país, lo que dio pie a la unificación, entre otras cosas, de las economías regionales casi independientes en una sola economía nacional. Entre los sectores que se

centralizaron destacó entre los primeros el de los transportes, principalmente el ferroviario, lo que motivó la aparición de una industria de ferrocarriles consolidada y el surgimiento y rápido incremento de los trabajadores relacionados con ésta. Entre los primeros lugares en donde se consolidaron puntos ferroviarios se destacan las capitales regionales, incluyendo la capital de la República, conectándolas con zonas altamente productivas, principalmente del café, el cual incrementó su producción exponencialmente justo en este periodo. Las conexiones ferroviarias, en buena parte terminaban en los puertos, tanto fluviales como marítimos, lo que reflejaba el carácter exportador de la economía centralizada en desarrollo, por lo que estas ciudades portuarias tuvieron un rápido ascenso en importancia económica y como nudos de comunicación, destacándose para el centro del país el municipio de Girardot (Cundinamarca) como enlace de la ciudad de Bogotá con los puertos marítimos. Así empezamos a ver como el contexto general del país donde se desarrollaba una economía y un sistema de transporte centralizado, influyó en la aparición de una clase obrera ligada a este sector en diversos puertos, capitales y nudos ferroviarios.

El surgimiento relativamente rápido de los obreros ferroviarios contribuyó a que no mucho tiempo después de su aparición hicieran presencia en el país corrientes políticas e ideológicas de extracción obrera como el sindicalismo, el anarquismo y el socialismo que fueron desarrollándose de forma gradual en los centros urbanos con importante población obrera, destacando por su naturaleza activa en la economía colombiana los nudos ferroviarios. Tales corrientes hacían frecuentemente eco de las movilizaciones obreras y de otros sectores populares en defensa de reivindicaciones como mejoras salariales o de las condiciones laborales, lo que generó constantemente huelgas, manifestaciones y otras expresiones de movilización, las cuales eran frecuentemente reprimidas con dureza por el gobierno, aunque muchas veces se logró la conciliación. Por otra parte, también se presentan movilizaciones campesinas, de artesanos y de pequeños fabricantes y comerciantes, e incluso empleados públicos. Con todos estos datos se deduce entonces que el contexto político, económico y social en Colombia fue un poderoso factor que permitió el desarrollo de la clase obrera politizada en Colombia en general y en el puerto de Girardot en particular.

El segundo aspecto de este trabajo se sintetizó en la siguiente pregunta: ¿Cómo se ha desarrollado el movimiento obrero en Colombia, en especial en el sector ferroviario? Si bien es cierto que ya en el primer capítulo se mencionaron algunos de los aspectos más importantes del movimiento obrero colombiano, en el segundo capítulo y respondiendo a la pregunta problematizadora de este se profundiza el análisis de dicho movimiento, retomando sus causas, sus primeras formas, los componentes sociales que antecedieron a las movilizaciones obreras, por ejemplo las manifestaciones populares,

campesinas o artesanales. Sin embargo, en este capítulo se enfatizó sobretodo en el desarrollo del proletariado ferroviario colombiano en dos aspectos, a saber: el surgimiento y desarrollo de la industria de los ferrocarriles en Colombia y su relación con el desarrollo de otras ramas de la economía nacional, especialmente el cultivo y comercialización del café. En este sentido se destaca también el manejo político y contractual que el Estado colombiano le dio al programa de construcción de vías y las múltiples peripecias que este proceso tuvo que afrontar antes de llegar a consolidarse y constituirse como renglón integrador y dinamizador de la economía en su conjunto.

La expansión de la industria ferrocarrilera lógicamente conllevó a la aparición de un sector de trabajadores especializados, trabajadores que se dividieron en distintas actividades relacionadas con la construcción de vías y estaciones, operación de locomotoras, mantenimiento de vías, estaciones y equipos, cargue y descargue de mercancías, etc. Al ser un sector tan diverso en su operatividad y crecer tan rápidamente en relación con la expansión de las vías férreas en Colombia, era natural que su nivel de concentración, organización y difusión de sus reivindicaciones inmediatas relacionadas con su nivel salarial y condiciones de vida y de trabajo conlleva a una rápida organización a nivel local para afrontar esas reivindicaciones. Posteriormente y de acuerdo con la llegada de corrientes políticas sindicalistas y revolucionarias procedentes de Europa y el impacto que generó la Revolución Rusa de 1917, las organizaciones obreras puramente reivindicativas empezaron a tomar un cariz más político y organizarse en entidades de este tipo, empezando por la creación del Partido Socialista (PS) en 1919, seguido por el Partido Socialista Revolucionario (PSR) en 1926, proceso que culminó con la creación del Partido Comunista Colombiano (PCC) en 1930, partido que permanece en actividad hasta hoy. Particularmente en Girardot, la labor reivindicativa económica y política tuvo un papel muy importante en relación con otros centros urbanos y nudos ferroviarios, e incluso con los sectores rurales cercanos, dándose el desarrollo político y organizativo de los trabajadores de Girardot, especialmente los ferroviarios en relación con el crecimiento y desarrollo de las vías férreas que conectaban al municipio, principalmente con la capital de la República, pero también con otras zonas o redes ferroviarias adyacentes.

Al tener en cuenta todos estos datos, se puede inferir que al consolidarse y expandirse en forma relativamente rápida el sector ferroviario de la economía, la clase obrera relacionada a éste creció en número, organización y en la manifestación de sus reivindicaciones, accionar que fue motivo para diferenciarlo de otros sectores de la industria nacional, lo que generaba las condiciones necesarias para hacer de este sector de trabajadores un protagonista en las luchas y movilizaciones populares de la época.

Para el tercer capítulo de este trabajo se investigó con el fin de responder la siguiente pregunta: ¿cuáles fueron las causas y las consecuencias que tuvieron

las movilizaciones de los trabajadores de los ferrocarriles de Girardot en los años entre 1910 y 1930?

Aquí es donde se reunieron los datos más concretos de los hechos acaecidos en el municipio de Girardot, contextualizando además en términos temporales la vida del mismo municipio desde su creación pasando por su conversión en un importante nudo de comunicaciones fluviales y ferroviarias del centro del país con los puertos de la Costa Atlántica. También se narra aquí lo que fue el nacimiento y desarrollo del Ferrocarril de Girardot en diversos aspectos como los contractuales, financieros, las etapas de su construcción, los problemas que afrontó, las diferentes variaciones en la contratación de los concesionarios, las modificaciones a las que fue sometido y las condiciones de su operación, tanto en términos de su estructura como en lo relacionado a la situación de los trabajadores de los diferentes oficios comprendidos en la actividad ferrocarrilera. También se encontraron algunos datos sobre el funcionamiento del Ferrocarril de Girardot para el año de 1930, año en el que se encontraba en el auge de su actividad y en el que también termina el periodo que se analiza en este trabajo, por lo que es bastante importante para ver la importancia que este ferrocarril llegó a alcanzar en términos operativos y económicos no solo a nivel del municipio sino a nivel regional e incluso nacional. Estos datos incluyen: distancia de Girardot por vía férrea con Bogotá y otras ciudades o redes ferroviarias, kilometraje recorrido en transporte de pasajeros y de carga, dimensiones de carga y número de pasajeros transportados, valores de la carga y pasajeros transportados y utilidades que estas actividades otorgaban al ferrocarril, entre otros. Estas cifras nos ayudan a entender la magnitud económica y productiva del ferrocarril, por lo menos hasta 1930 haciéndolo en su momento, la principal forma de transporte de carga y pasajeros en lo concerniente a la conexión de la capital de la República con la mayor parte del resto del país.

Seguidamente se hace un análisis de la formación de la clase obrera en Girardot, la cual, por cierto, no estaba ligada solamente al Ferrocarril, sino también a la actividad portuaria, presentándose manifestaciones y huelgas de los trabajadores de este sector en Girardot. Las huelgas más importantes que se presentaron en la ciudad ocurrieron en el año de 1919, siendo una la de los obreros portuarios y marinos de los barcos que atracaban en Girardot y, tiempo después, la huelga de los trabajadores del Ferrocarril de Girardot, las cuales finalizaron con la consecución de las reivindicaciones inmediatas de tipo salarial que plantearon los trabajadores, es decir, en ambos casos se logró una victoria, hecho que fue visto tanto en Girardot como en otras ciudades y regiones del país, incluyendo poblados de comunicación ferroviaria como La Dorada, Honda, etc. como un ejemplo a seguir, por lo que las huelgas en ese año comenzaron a multiplicarse en muchos de estos lugares, incluso en la capital de la República, donde en el mismo año de 1919 una manifestación de

artesanos y otros sectores de las clases populares capitalinas fue reprimida violentamente por las tropas gubernamentales dando como resultados varios manifestantes muertos y heridos.

Se evidenció además del aspecto meramente huelguístico, que la clase obrera girardoteña llegó a desarrollar una fuerte actividad política con base inicial en la formación de sociedades obreras, directorios políticos y órganos de prensa, algunos de ellos relacionados con aquellas organizaciones y en los que frecuentemente se presentaban discusiones y disputas de tipo ideológico, político y organizativo, de acuerdo a las diferentes corrientes que las influenciaban, desde sectores obreros puramente sindicales que preconizaban la lucha económica rechazando la lucha política, e incluso la identificación de los obreros con cualquier corriente política, incluyendo las revolucionarias, hasta sectores que aceptaban la importancia de la lucha política como complemento de la lucha económica, pues eso les permitía un nivel más elevado de organización y de influencia sobre sectores populares más amplios, además de que extendía sus horizontes al pasar de las reivindicaciones inmediatas de tipo laboral y salarial propias de la lucha económica y huelguística a ideales de nuevas formas de vida y de formación social como el socialista o el anarquista que se encontraban en expansión por esa época y que se vieron impulsados por el ejemplo de la victoria bolchevique en Rusia y la llegada de agitadores y militantes europeos, portadores de dichos ideales.

Entre los sectores que plantearon la actividad política se generó un fuerte núcleo organizativo adscrito al sector socialista que constituyó una delegación importante manifestada en la creación del Partido Socialista en 1919, año de gran actividad entre los obreros. En la misma Girardot se creó una importante organización socialista, la cual llegó a tener predominio en el Concejo Municipal de Girardot e incluso llegaron a ocupar algunos cargos en la administración del municipio. Esta organización que expresaba una formación política basada en las ideas socialistas, tuvo extensión en poblados y zonas rurales aledañas, logrando que Girardot fuera conocida como la “Guardia Imperial” del socialismo colombiano. Fue precisamente en este periodo de finales de la década del 1910 y la primera mitad de la de 1920, acompañado de su intensa actividad económica en el transporte ferroviario y fluvial cuando la clase obrera girardoteña logró constituirse como un importante factor político entre la clase obrera colombiana, decreciendo tiempo después, con el decaimiento del ferrocarril como principal medio de transporte cuando éste fue gradualmente reemplazado en importancia por las carreteras transitadas por camiones y otros vehículos automotores; sin embargo, durante ese tiempo se demostró por todos los datos conseguidos de su actividad que la clase obrera ferroviaria de Girardot, fue un componente organizado políticamente que se destacó como ejemplo entre los trabajadores colombianos.

Es en este punto donde llegamos a plantear la respuesta a la pregunta inicial formulada en el objetivo general y que corrobora la hipótesis planteada al comenzar este trabajo. Había planteado como hipótesis el hecho de que el sector obrero de los ferrocarriles de Girardot había tenido una gran relevancia en el proceso de formación de un movimiento, es decir una manifestación de tipo político, organizativo y reivindicativo de la clase obrera colombiana en general en una obra común que aunara los intereses de los trabajadores a nivel nacional y con un horizonte de actividad a largo plazo. Las razones que se adujeron inicialmente para plantear esta hipótesis se relacionaban con la rápida constitución, crecimiento y organización de la clase obrera girardoteña, así como el ejemplo que produjeron sus actividades huelguísticas, su amplia y rápida capacidad de difusión de denuncias, noticias, etc., pues se trataba de un sector de trabajadores ligados al transporte y que por lo tanto podían enlazar más fácilmente con otras zonas del país, además de la posición estratégica de Girardot como puerto fluvial sobre el río Magdalena y nudo ferroviario de comunicación del centro del país con la periferia y el exterior lo que lo hacía tanto receptor como emisor de corrientes, ideas, actividades y formas de organización.

Entonces, al responder en el primer capítulo la pregunta de la formación de un contexto político, económico y social a nivel nacional, se ve como se generaron las condiciones para la centralización de la política que a su vez incidiría en la formación en el país de una clase obrera ligada a las actividades económicas, en este caso de transportes, que surgieron como consecuencia de dicha centralización y acompañándola; de la misma manera al profundizar en el segundo capítulo cómo se desarrolló la industria ferroviaria en el nuevo contexto, así como la clase obrera ligada a este sector en específico, se observa la forma en que la rapidez de su expansión y consolidación obligaban a que las reivindicaciones y formas de movilización de los trabajadores llegaran a tomar fuerza numérica y capacidad organizativa de forma más temprana que otros sectores obreros en el país; además, con la indagación de fuentes primarias realizada en el tercer capítulo sobre los hechos concretos relacionados con las movilizaciones en Girardot, llegamos a la respuesta de el por qué en esta ciudad se dieron las condiciones para llegar a ser un referente de gran importancia para otros sectores de trabajadores tanto en su propia época con su ejemplo de actividad particular, como también en el plano histórico, es decir para tiempos posteriores, pues muchas de las formas de lucha, movilización, organización, difusión, polémica, formación ideológica e incluso actividad en una corporación como el Concejo municipal, estuvieron presentes en el actuar de la clase obrera girardoteña en una etapa de la historia de Colombia en la que el proletariado como clase consciente y organizada apenas estaba empezando a formarse.

Es por estas razones que se debe considerar a la clase obrera de los trabajadores ferroviarios de Girardot como un actor de particular relevancia en la historia del movimiento obrero colombiano en general, aclarando que por supuesto no fue el único en su tipo en esa época, pero como “Guardia Imperial” del socialismo colombiano, ocupó una posición de vanguardia en todos los aspectos en que era posible hacerlo en un contexto tan represivo y difícil para actividades reivindicativas y revolucionarias de las clases populares como lo fue la llamada República Conservadora.

Bibliografía

Archivos web

Derechos. (s.f.). Recuperado el 12 de noviembre de 2015, de

<http://www.derechos.net/doc/dudh/4.html>

Naciones Unidas. (10 de Diciembre de 1948). Recuperado el 12 de Noviembre de 2015, de

http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf

Grupo Pandora. Filosofía y ciudadanía. (2011). ACFILOSOFIA. Recuperado el 12 de Noviembre de 2015, de <http://www.acfilosofia.org/materialesmn/filosofia-y-ciudadania-3013/filosofia-moral-y-politica-democracia-ciudadania/767-existe-un-derecho-a-la-rebelion>

Asojuntas Girardot. (2012). *Asojuntas Girardot*. Recuperado el 17 de mayo de 2015, de <http://asojuntasgirardot.com/jac/his/hi.html>

Tren de Occidente S.A. (s.f.). *Historia de las líneas férreas en Colombia*.

Recuperado el 2 de octubre de 2013, de

<http://www.trendeoccidente.com/historia.php#top>

Biblioteca Nacional de Colombia. (s.f.). *Imprenta, prensa obrera y lecturas populares, censura de prensa*. Recuperado el 2 de diciembre de 2014, de Biblioteca Nacional de Colombia:

<http://www.bibliotecanacional.gov.co/content/imprensa-prensa-obrera--y-lecturas-populares-censura-de-prensa-#fundamentos>

Tribuna Roja. (Mayo de 1981. *Tribuna Roja*. Recuperado el 16 de octubre de 2014, de <http://tribunaroja.moir.org.co/EL-PROLETARIADO-FERROVIARIO.html>

<http://tribunaroja.moir.org.co/EL-PROLETARIADO-FERROVIARIO.html>

Archila, M. (2012). *¿De la revolución social a la conciliación? Algunas hipótesis sobre la transformación de la clase obrera colombiana (1919-1935)*.

Recuperado el 2 de Noviembre de 2013, de

<http://www.bdigital.unal.edu.co/35758/1/36179-150154-1PB.pdf>

Archila, M. (2012). *La otra opinión: La prensa obrera en Colombia 1920-1934*.

Recuperado el 2 de noviembre de 2013, de

<http://www.bdigital.unal.edu.co/35736/1/36151-150031-1-PB.pdf>

Arias de Greiff, J. (01 de mayo de 2011). *Banco de la república, actividad cultural*. Recuperado el 18 de octubre de 2014, de Ferrocarriles en Colombia 1836-1930:

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/mayo2011/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>

García, A., Angelastro, E. & Sanabria, J. (8 de diciembre de 2008). *Historia y evolución del ferrocarril*. Recuperado el 16 de octubre de 2014, de

<http://uneferrocarril.blogspot.com.co/>

Márquez, Quintero, M. (2009. Dadataca UNAD. Recuperado el 14 de

noviembre de 2015 de http://dadateca.unad.edu.co/contenidos/503021/2014-2/contenido/unidad1/ENSENANZA_DE_LA_HISTORIA_DEL_CONFLICTO_ARMADO_EN_COLOMBIA_FUNDAMENTOS_PARA_LA_CONSTRUCCION_DE_PROPUUESTAS_PARA_SU_ENSEMANZA_EN_EL_AMBITO_UNIVERSITARIO.pdf

Melo, J. O. (septiembre de 1978). *La Ley Heroica*. Recuperado el 27 de noviembre de 2014, de Colombia es un Tema, Jorge Orlando Melo:

<http://www.jorgeorlandomelo.com/leyheroica.htm>

Meschkat, K. (22 de diciembre de 2009). *La Internacional Comunista y su impacto en los inicios del comunismo colombiano*. Recuperado el 5 de noviembre de 2014 de Escuela Nacional Sindical:

<http://www.ens.org.co/index.shtml/?=ba-;1;-;-;&x=20155404>

Reyes, D.J. (1910). *Informe presentado por Alejo Morales R. y José Manuel Pérez al Gerente del Ferrocarril de Girardot en su carácter de comisionados técnicos, nombrados para intervenir en el examen y recibo de dicha empresa*.

Bogotá, Colombia: Imprenta de "La Luz". Recuperado el 12 de enero de 2014, de <http://www.banrepcultural.org/sites/default/files/brblaa491454.pdf>

Documentos oficiales

Congreso de Colombia. Ley 69 de 1928. Dario Oficial.

República de Colombia. (7 de agosto de 1886. *Constitución política de la República de Colombia, 1886*. Recuperado el 18 de septiembre de 2013, de <http://americo.usal.es/oir/legislatina/normasyreglamentos/constituciones/colombia1886.pdf>

República de Colombia. (1910). *Documentos relacionados con el Ferrocarril de Girardot*. Recuperado el 16 de agosto de 2013, de <http://www.banrepcultural.org/sites/default/files/brblaa248844.pdf>

Periódicos y revistas

EL BALUARTE. Semanario. Girardot.

GACETA REPUBLICANA. Periódico. Bogotá.

EL OBRERO MODERNO. Semanario. Girardot.

GIRARDOT EN MCMXXX. Revista. Girardot.

Tesis y monografías

Martínez Acosta, G. (1982). *Girardot, epicentro de la lucha obrera en los años 20*. Bogotá. Universidad nacional de Colombia.

Libros

Aguilera Peña, M., & Vega Cantor, R. (1998). *Ideal democrático y revuelta popular*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Alvear Sanín, J. (2008). *Desarrollo del transporte y la infraestructura en Colombia (1492-2007)*. Bogotá: República de Colombia, Ministerio de Transporte.

Archila, M. (1989). *La clase obrera colombiana (1886-1930)*. En *Nueva Historia de Colombia. Tomo III, Relaciones internacionales y movimientos sociales*. Bogotá: Editorial Planeta.

Archila Neira, M. (1992). *Identidad y cultura obrera, Colombia (1910-1945)*. Bogotá: CINEP.

Arias de Greiff, G. (1986). *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.

Báteman Quijano, A. (2005). *Historia de los ferrocarriles en Colombia*. Bogotá: Página Maestra Editores.

Bejarano, J. A. (1983). *Manual de historia de Colombia*. Bogotá, Círculo de Lectores.

Bergquist, C. (1988). *Los trabajadores en la historia latinoamericana, estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia*. Siglo XXI Editores.

Bushnell, D. (1994). *Colombia, una nación a pesar de sí misma*. Bogotá: Editorial Planeta.

Caicedo, E. (1982). *Historia de las luchas sindicales en Colombia*. Bogotá: Ediciones Ceis.

.Casa Editorial El Tiempo. (2000). *Colombia Viva*. Cali: Casa Editorial El Tiempo.

Colmenares, G. (1985). *Ospina y Abadía; la política en el decenio de los veinte*. En *Colombia Hoy*. Bogotá: Siglo XXI Editores.

Fontana, J. (1973). *La Historia*. Barcelona. Salvat Editores.

Jaramillo, C. E. (1989). *Antecedentes generales de la Guerra de los Mil Días y golpe de Estado de 31 de julio de 1900*. En *Nueva Historia de Colombia*. Tomo I: *Historia Política 1886-1946*. Bogotá, Editorial Planeta.

Jaramillo, C. E. (1989). *La Guerra de los Mil Días 1899-1902*. En *Nueva Historia de Colombia*. Tomo I: *Historia Política 1886-1946*. Bogotá: Editorial Planeta.

Lemaitre, E. (1989). *1903, Panamá se separa de Colombia*. En *Nueva Historia de Colombia*. Tomo I: *Historia Política 1886-1946*. Bogotá: Editorial Planeta.

Lenin, V. I. (1961). *Dos tácticas de la socialdemocracia en la revolución democrática*. En I.d.-I. PCUS, *V. I. Lenin, Obras escogidas en tres tomos*. Tomo I. Moscú: Editorial Progreso.

Medina, M. (1989). *Los terceros partidos en Colombia (1900-1960)*. En *Nueva Historia de Colombia*. Tomo II. Bogotá: Editorial Planeta.

Melo, J. (1985). *La república Conservadora*. En *Colombia Hoy*. Bogotá: Siglo XXI Editores.

Melo, J. O. (1989). *De Carlos E. Restrepo a Marco Fidel Suárez, Republicanismo y gobiernos conservadores*. En *Nueva Historia de Colombia*. Tomo I: *Historia política 1886-1946*. Bogotá, Editorial Planeta.

Melo, J. O. (1989). *Del federalismo a la Constitución de 1886*. En *Nueva Historia de Colombia*, tomo I: *Historia Política 1886-1946*. Bogotá: Editorial Planeta.

Melo, J. O. (1989). *La Constitución de 1886*. En *Nueva Historia de Colombia*, tomo I: *Historia política 1886-1946*. Bogotá: Editorial Planeta.

Montaña, F. (1915). *El Ferrocarril de Girardot, apuntes fiscales*. Londres: The Salesian Press.

Niño Espinosa, J. J. (1972). *Historia y geografía de Girardot. Girardot: El Diario*.

Niño Espinosa, J. J. (1953). *Monografía histórica de Girardot*. Girardot: El Diario.

Ospina Vásquez, L. (1974). *Industria y protección en Colombia 1810-1930*. Bogotá: Editorial La Oveja Negra.

Palacios, M. (1983). *El café en Colombia 1850-1870, una historia económica, social, y política*. Bogotá: el Colegio de México/El Áncora Editores.

Pecaut, D. (1973). *Política y sindicalismo en Colombia*. Medellín: Editorial La Carreta.

Tamayo, J. (1975). *La Revolución de 1899*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular.

Tirado Mejía, Á. (1975). *Introducción a la Historia económica de Colombia*. Bogotá, Editorial La Carreta.

Torres Giraldo, I. (1974). *Los inconformes: Historia de la rebeldía de las masas en Colombia*. Tomo III. Cali: Universidad del Valle.

Urrutia, M. (1976). *Historia del sindicalismo colombiano*. Medellín: Editorial La Carreta.

Urrutia, M. (1983). *Manual de Historia de Colombia*. Bogotá, Círculo de Lectores.

Vega cantor, R. (2002). *Gente muy Rebelde, protesta popular y modernización capitalista en Colombia (1909-1929)*. Tomo I. Bogotá: Editorial Pensamiento Crítico.

Vélez, H. (1989). *Rafael Reyes: Quinquenio, régimen político y capitalismo (1904-1909)*. En *Nueva Historia de Colombia*. Tomo I: *Historia Política 1886-1946*. Bogotá: Editorial Planeta.