

In memoriam

La huelga del Ferrocarril de Antioquia, 1934

*Ponencia presentada en el seminario “Gaitanismo y 9 de abril”,
Bogotá, abril de 1982*

*Publicado originalmente en la Revista de Extensión Cultural
número 12 de julio de 1982*

Ana Catalina Reyes Cárdenas

(Colombia, 1954-2020)

Historiadora y Magíster en Historia de la Universidad Nacional de Colombia, Doctora en Historia de la Universidad Pablo de Olavide, España. Profesora Titular y Emérita de la Universidad Nacional de Colombia. Fue Decana de la Facultad de Ciencias Humanas y Económicas y Vicerrectora de la Sede Medellín de la misma universidad. Acreedora de varios premios y distinciones. Autora de numerosos artículos, algunos libros y capítulos.



Resumen

En este trabajo, la autora, cuando aún era estudiante de pregrado, reconstruyó un acontecimiento particularmente significativo para la historia del departamento de Antioquia, que tuvo repercusiones nacionales, cuando se llevó a cabo la huelga de 1934 en el Ferrocarril de Antioquia. Acogiendo diversas fuentes documentales, como actas de la junta directiva de la empresa, documentos oficiales y periódicos locales, así como relatos directos de algunos obreros que participaron en el acontecimiento, muestra el panorama y los intereses políticos de conservadores, liberales y comunistas que convergieron en el conflicto, incluyendo la presencia del caudillo socialista Jorge Eliecer Gaitán Ayala y el papel que jugó el para entonces recién creado sindicato de la insigne institución ferroviaria.

Palabras clave

Ferrocarril de Antioquia, huelga, Jorge Eliecer Gaitán Ayala.

Introducción

Este trabajo fue realizado durante el III Seminario de Investigación en la carrera de Historia de la Universidad Nacional de Colombia, Seccional Medellín, bajo la dirección del profesor Álvaro Tirado Mejía.

Se trataba, en el trascurso de esta investigación, de profundizar en la situación laboral y política de Antioquia, como escenario de uno de los mayores conflictos huelguísticos: el del Ferrocarril de Antioquia. Este conflicto revistió importancia nacional, no solo por la combatividad obrera, sino también porque sirvió de fondo para una confrontación política entre liberales y conservadores en la que el Estado, utilizando la herramienta jurídica del estado de sitio, entra a mediar en el conflicto laboral y político.

Además, partiendo del análisis hecho por Ignacio Torres Giraldo en su libro *Huelga general de Medellín*, era necesario esclarecer la participación de los comunistas en la huelga, al igual que la presencia de Gaitán en el desarrollo de los acontecimientos.

Para alcanzar estos objetivos revisé la prensa del año 1934, que incluía diarios conservadores, liberales y de oposición.

Los periódicos conservadores consultados fueron *El Colombiano* y *La Defensa* de Medellín.

En cuanto a los liberales se revisó *Organización Liberal*, *Heraldo de Antioquia*, *El Diario*, de simpatías gaitanistas, y *El Espectador* de Bogotá.

De la prensa de oposición se consultó *El Bolchevique*, órgano de expresión del Partido Comunista de Colombia, y *El Unirismo*, de pensamiento gaitanista.

Tuve la suerte de encontrar el periódico sindical *Unión y Trabajo*, órgano de expresión del Sindicato Ferroviario. En el desarrollo de la investigación pude hablar directamente con obreros que participaron en los acontecimientos huelguísticos de 1934.

En cuanto a documentos oficiales, consulté las actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, las memorias de los secretarios de gobierno e industria de Antioquia, las de los ministros de gobierno y hacienda y los Anales de la Asamblea de Antioquia.

La investigación sobre fuentes primarias de prensa se dificulta, por no decir que se hace imposible en Medellín, ya que no existe una colección completa de la prensa local.

El sindicato

Surgió en el año de 1932 como consecuencia de un cambio de directivas en la empresa del Ferrocarril de Antioquia. Sobre la confirmación del sindicato, los obreros en su periódico declaran:

algunos de estos nuevos empleados se creyeron dueños absolutos del Ferrocarril y amos y señores de los obreros con poderes supraterrrestres para hacer y deshacer, dictando reglamentos diariamente, imponiendo multas, despidiendo obreros, degradando la categoría de éstos en el trabajo, humillándolos e insultándolos hasta en su honor propio y privándolos de todos los derechos. Estos y muchos motivos más fueron los que obligaron al obrero ferroviario a compactarse para su defensa unificando ideales y esfuerzos en torno a una asociación sindical que nos libre del anarquismo, las rivalidades y los odios entre los mismos compañeros y nos ponga a salvo de las maquinaciones abyectas de los que han creído que los obreros son todavía la masa inconsciente y propicia para el logro de sus aspiraciones personales (*Unión y Trabajo*, abril de 1934).

A pesar de ser un sindicato joven, en mayo de 1934, mes en el cual estalla el conflicto, sus afiliados ascienden a mil, no obstante, el ambiente hostil creado por la empresa para la sindicalización; cuenta además el sindicato con un órgano de expresión llamado *Unión y Trabajo*, que se publica mensualmente, de excelente impresión y calidad informativa, no superado actualmente por publicaciones de este tipo. Según sus propias afirmaciones:

el Sindicato Ferroviario de Antioquia no es conservador, ni liberal, ni comunista, sino un sindicato netamente obrero, porque con los numerosos hombres con que hoy cuenta la asociación necesariamente tiene que haber de todos los matices, ya que la libertad de pensar es uno de los fundamentos básicos sobre el cual descansa [*sic*] el edificio inmovible de nuestra unión sindical (*Unión y Trabajo*, abril de 1934).

Sería, sin embargo, ingenuo aceptar como cierta esta imparcialidad política, como también facilismo retomar la caracterización de Ignacio Torres Giraldo de que este sindicato era un grupo de líderes amarillos que proclaman la práctica del sindicalismo cristiano (cfr. Torres, 1976, p. 16).

Haciendo el seguimiento de las publicaciones de *Unión y Trabajo* durante el año 1934, he observado que mantienen en sus artículos, aún sobre los asuntos más conflictivos, una imparcialidad política como punto esencial de la unidad sindical; pero es ostensible la identidad de criterios, sobre estos asuntos laborales, con el pensamiento de Jorge Eliécer Gaitán. Además, hay hechos como su profunda admiración por Gaitán, a quien nombran conciliador en el conflicto de 1934, el nombramiento de Enrique Olaya Herrera como miembro honorario del sindicato, la amistad entre el sindicato y Víctor Aragón, jefe de la Oficina de Asuntos Laborales, que permiten pensar que predominaban en el sindicato las simpatías gaitanistas y liberales. Otro aspecto que queda claro es la influencia del cristianismo social, particularmente de León XIII con su encíclica *Rerum Novarum*; este pensamiento tenía mucho arraigo en el presidente del sindicato, Pablo Estrada. Desde el punto de vista ideológico, se puede percibir un claro rechazo al comunismo en todos sus aspectos, pero haciendo énfasis en lo incorrecto de los métodos de trabajo de esa fuerza política. Se refería el periódico sindical a los comunistas en estos términos:

hato de haraganes, rebuscadores de escándalos que solo persiguen la matanza de obreros honrados para medrar a sus anchas [...]. Y es que los comunistas incapaces por sí mismos de formarse un ambiente por

sus teorías utópicas e inadaptables a nuestro medio han querido ver en nuestra actitud serena y consciente una fórmula de ataque para inquietar todas las conciencias sanas de todos los obreros del Ferrocarril. Afortunadamente, ni nosotros, ni el último ingenuo de nuestras rutas de acero, ni la ciudadanía, ni nadie hace caso de su palabrería barata y cansona como un viejo disco malo y repetido.

Los ataques al comunismo se arrecian durante la huelga como veremos más adelante. Es pertinente aclarar, como afirma Ignacio Torres Giraldo que “los comunistas no tenían nada en el Ferrocarril, ni una célula ni un obrero ferroviario” (*Unión y Trabajo*, 10 de marzo de 1934, p. 12).

A pesar de la caracterización de Torres Giraldo de ser este sindicato un grupo de líderes amarillos, lo que se demuestra en la práctica es un aumento constante de afiliaciones; es así como después de la huelga se registran 1.700 socios, en un total de 4.000 trabajadores.

Las publicaciones sindicales denotan un gran interés de comunicación con la base y un intenso trabajo propagandístico sobre la importancia de la clase obrera y de su unidad.

El sindicato se hallaba afiliado a la Federación Nacional de Transportadores fundada en mayo de 1934 en Cali, y que agrupaba a catorce mil obreros del transporte, en la que los comunistas no tenían ninguna influencia. En la declaración de principios de esta federación se puede apreciar un esfuerzo por plasmar una conciencia proletaria propia de nuestro medio. Esta declaración es interesante, en la medida en que puede recoger la ideología de un movimiento sindical cercano al partido liberal, y de las formas particulares que adoptaba el pensamiento liberal en el campo sindical; veremos a continuación algunos apartes de dicha declaración:

Punto segundo: la Federación no reconoce el mito de la igualdad de los hombres ante la actual sociedad, pues el trabajador debe tener preeminencia sobre el parásito ocioso [...]. Porque no es justo, ni lo ha sido, ni lo será jamás, que las manos invioladas del que

nada hace embolsen el esfuerzo del que todo lo produce. Punto tercero: la Federación rechaza el estúpido concepto de “clase humilde” aplicada en Colombia a los trabajadores, pues no son desvalidas, no deben vivir en humildad mendicante quienes forjan a diario la grandeza de la nacionalidad [...]. Punto cuarto: la diferenciación jerárquica de los hombres no debe estribar, como lo es hoy, en revaluadas nociones aristocráticas ni en la influencia del dinero, sino en un criterio de utilidad social. Punto quinto: la Federación reconoce que la producción no es posible sin el concurso de los factores de trabajo y capital y que el capital es trabajo acumulado. Por tanto, en la dirección de la obra de la producción deben estar proporcionalmente representados el trabajo y el capital, máxime cuando la entidad productiva pertenezca a la nación de la que son parte tanto los obreros como los capitalistas, ya que ellos son la inmensa mayoría. Punto sexto: la Federación no acepta que los actuales directores de la sociedad hayan nacido con el monopolio para dirigirla ni que los actuales trabajadores hayan nacido privados de toda capacidad dirigente (*Unión y Trabajo*, 17 de mayo de 1934).

La situación de la empresa del Ferrocarril de Antioquia

El Ferrocarril de Antioquia era la empresa más importante, patrimonio antioqueño y orgullo de todo el pueblo, en la medida en que fue construido fundamentalmente con esfuerzos propios del departamento de Antioquia.

En el momento en que se inició el conflicto laboral la empresa contaba con un personal de cuatro mil empleados y obreros, mil de los cuales estaban afiliados al sindicato. El número de obreros calificados era poco y la mayoría del personal estaba distribuido en el trabajo de construcción de vías férreas y en los talleres de la empresa. Casi todos los trabajadores de las obras en construcción eran campesinos contratados, oriundos de las zonas en las cuales se adelantaban los trabajos, factor que obviamente dificultaba las condiciones de sindicalización y de organización.

Los conflictos

Al interior de la empresa del Ferrocarril, se movían paralelamente dos conflictos: uno de carácter laboral y reivindicativo, adelantado por el sindicato, y el otro de carácter administrativo y político, en el cual pugnaban dos fuerzas, los liberales y los conservadores. En el transcurso de los acontecimientos ambos asuntos se entrecruzan configurando un gran conflicto en los aspectos laboral y político en el departamento de Antioquia.

El conflicto laboral puede sintetizarse de la siguiente forma:

- Desde comienzos del año 1934, el sindicato dirigió numerosas comunicaciones a la Junta del Ferrocarril, a la prensa, a la Asamblea Departamental y aún al presidente de la República, solicitando se diera cumplimiento al decreto nacional sobre la jornada de ocho horas y a la ordenanza N.º 11 de la Asamblea Departamental de Antioquia sobre el mismo asunto. En Antioquia hubo muchas reticencias a aceptar este decreto; los industriales no se negaban expresamente a su cumplimiento, pero insistían en que “si bien nadie discute en teoría lo benéfico de la jornada de ocho horas, su aplicación en la práctica sí se presta a graves inconvenientes que es precisamente lo que están tratando de obviar los industriales antioqueños” (*El Colombiano*, 5 de abril de 1934).

La Junta Administrativa del Ferrocarril compartía esta opinión de los industriales antioqueños, y mientras obviaba los inconvenientes para aplicar la jornada de ocho horas, la mayoría de los trabajadores laboraba trece horas y muchos inclusive dieciocho horas sin ninguna remuneración extra. La lucha por una justa jornada fue un punto de fricción entre el sindicato y la empresa. Las comunicaciones a la Junta Administradora, dirigidas por el sindicato, no obtuvieron respuesta, actitud que el sindicato interpreta de la siguiente manera:

Eso demuestra que hemos sido mirados con cierto desdén por quienes manejan el mecanismo de la Empresa, dentro de la cual, como demostración viva, se debate el Sindicato. No han mirado con satisfacción que nos organicemos porque consideran quizás el decidido antagonismo de intereses y de necesidades (*Unión y Trabajo*, 15 de marzo de 1934).

- A través de las actas de la Junta del Ferrocarril, se aprecia una gran inseguridad laboral: la permanencia de un trabajador en la empresa estaba sujeta al capricho de la junta; es así como aparecen numerosas supresiones de personal, bien por terminación de los contratos o la orden de liquidaciones de cesantías, sin ninguna explicación (cfr. Actas del Ferrocarril de Antioquia, 1934).
- En las mismas actas se puede verificar un alto porcentaje de muertes por accidentes de trabajo e incapacidades por enfermedades profesionales. Este panorama era desolador, teniendo en cuenta que no estaban establecidas pensiones de invalidez ni de muerte, registrándose por tanto un alto número de familias sin fuentes de ingresos.
- Había tirantez en las relaciones entre el personal sindicalizado y el no sindicalizado, sobre todo con los jefes de talleres, según se desprende de varias reclamaciones y quejas hechas por el sindicato a la junta de la empresa, acerca de la forma en que estos mandos medios manejaban las relaciones con los sindicalizados.

Es un hecho constatado por la prensa liberal, conservadora, de oposición y sindical, al igual que por Ignacio Torres Giraldo (Actas del Ferrocarril de Antioquia, p. 11), que en este año de 1934 hubo un encarecimiento particularmente agudo del costo de la vida. El sindicato y Torres G. hablan de un aumento del 60% (*Unión y Trabajo*, 15 de marzo de 1934). Todos los periódicos editorializan sobre el hecho, en particular los conservadores hablan de la peor inflación y responsabilizan al Gobierno por sus irresponsables emisiones de moneda a través del Banco de la República (Clímaco Villegas, “Editorial”, *El*

Colombiano, 8 de mayo de 1934). El desnivel entre salarios y costo de vida se hace más agudo.

- El 8 de marzo de 1934 el sindicato presenta a la Asamblea Departamental un memorial con peticiones a la empresa, que esta nunca contesta. El documento contenía especialmente tres peticiones: la primera, un aumento de salarios considerando que, debido a un alto costo de vida, el salario existente era insuficiente para responder a las necesidades apremiantes del obrero. Desde 1932, año en el que se fija un salario mínimo de \$0,80 diarios, no había sido aumentado. Se invoca la encíclica *Rerum Novarum* para sustentar la necesidad de tener una justa remuneración, suficiente para atender a la manutención del obrero y su familia.

La segunda petición, especialmente novedosa para la época, era la concesión de un representante en la Junta Directiva de la empresa; al respecto argumentan que para la buena marcha de la empresa es preciso que concurren la inteligencia, el capital y el trabajo, lo que al mismo tiempo contribuiría al mejoramiento de las relaciones entre trabajadores y empresarios (*Unión y Trabajo*, 15 de marzo de 1934). Es evidente la similitud de estos planteamientos con los expresados por Jorge Eliecer Gaitán en la plataforma de la UNIR, que reclamaba:

Intervención de los trabajadores en las directivas de las empresas por medio de delegados. Relaciones jurídico-sociales entre capital y trabajo, por contratos en que parte y parte estén representadas colectivamente. Normalización y fomento de la unidad sindical de trabajadores y patrones para el efecto anterior (*El Unirismo*, 23 de agosto de 1934).

La tercera petición exigía que se diera cumplimiento a la ordenanza N.º 11 de la Asamblea Departamental que había fijado como jornada máxima la de ocho horas de trabajo; dicha jornada no se había generalizado, en algunas secciones se laboraba normalmente trece horas sin ninguna remuneración extra.

Contenía además el memorial, una solicitud a la Asamblea, en el sentido de

expedir una ordenanza a favor de los obreros, la reorganización de la Inspección de Fábricas y el apoyo al sindicato, que en buena hora está formando el proletariado de Antioquia, organizaciones que bien dirigidas y favorecidas por el Estado, llegarán a constituir en breve una de las mejores fuerzas nacionales que contribuirán poderosamente al engrandecimiento de la patria (*Unión y Trabajo*, 15 de marzo de 1934).

Este era el clima laboral que se vivía al interior del Ferrocarril en los meses previos al conflicto huelguístico.

Además de estos problemas laborales, la empresa atravesaba por una fuerte crisis administrativa y política en la cual es necesario profundizar para comprender el desarrollo de los acontecimientos huelguísticos.

La crisis administrativa

El 26 de enero de 1934 el Directorio Nacional Conservador dio la orden de abstención electoral, lo cual deterioró aún más las relaciones entre liberales y conservadores (*El Colombiano*, 27 de enero de 1934). En Antioquia se vivía un clima político particularmente tenso. Los conservadores eran mayoría en la Asamblea Departamental y el gobernador, capitán Julián Uribe Gaviria, era de la filiación liberal. La Asamblea sistemáticamente obstruía todas las iniciativas liberales, sobre todo aquellas que se referían al presupuesto y hacía continuos ataques al Gobierno liberal; los representantes conservadores acusaban a los liberales “de desorganizar los servicios públicos en el departamento y en los municipios poniendo en juego ante todo el favoritismo personal” (“Editorial”, *El Colombiano*, 20 de abril de 1934), además los acusaban de “incitar a las masas liberales contra los conservadores” (*El Colombiano*, 20 de abril de 1934).

Por su parte, los liberales aseguraban que

el triunfo conservador en Antioquia tuvo la importancia suma para ese partido. El Departamento mayor

de la República en sus manos, además de ser la posibilidad de la reconquista significaba una posición preferente para el debilitamiento del Gobierno Central, mediante imposiciones alarmantes (“Editorial”, *Organización Liberal*, 23 de mayo de 1934).

La prensa liberal de Antioquia resume la labor de la Asamblea de mayoría conservadora así:

Ordenanzas incompletas porque no tienen realidad efectiva en el presupuesto, ninguna medida social de avanzada, un presupuesto artificioso, unas dietas altas, unos sueldos injustamente repartidos, un ataque a los presupuestos municipales en los cuales entró descaradamente, un desprecio absoluto a la minería, la higiene mal parada, la educación descuidada, una policía insuficientemente remunerada y menor de la que necesita el Departamento, muchos discursos malos. He aquí la labor de los mayoritarios conservadores de la Asamblea nefanda (“Editorial”, *Organización Liberal*, 23 de mayo de 1934).

Ordenanza N.º 2 versus decreto N.º 604

Pero el asunto de mayor conflicto que se ventila en la Asamblea, y del cual tanto la prensa liberal como conservadora, esta con mayor insistencia, se ocupa durante los primeros meses y en el transcurso de la huelga, es el enfrentamiento jurídico y político entre dos providencias, una de carácter departamental y otra nacional, que afectaban el funcionamiento administrativo del Ferrocarril de Antioquia.

La mayoría conservadora de la Asamblea, el 16 de marzo de 1933 emitió la ordenanza N.º 2 que reglamentó el funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia a través de una junta administradora compuesta por cuatro miembros, presidida por el gobernador y con un superintendente general que era la segunda personalidad del departamento.

El 22 de marzo del mismo año, el Gobierno nacional expidió el decreto N.º 604 por medio del cual sometía a las diferentes empresas departamentales al poder

central y cuyo artículo segundo daba poder a los gobernadores para nombrar la nómina oficial del departamento y los municipios, incluyendo a los directores o administradores de obras de construcción y a todo el personal subalterno de estas empresas, bienes o servicios públicos (*El Colombiano*, 16 de marzo de 1934). Este decreto se trató de hacer efectivo para el Ferrocarril, por instancias del gobernador de Antioquia, a principios del año 1934, probablemente con el ánimo de afectar la hegemonía conservadora del departamento. Los conservadores sintieron confrontado su poder político en el Ferrocarril y el control del botín burocrático que significaba su hegemonía en la Junta Administradora. Arremetieron con una campaña de prensa agresiva y constante contra el gobernador y contra el decreto 604, acolitados por los jefes nacionales del conservatismo Laureano Gómez y Pedro José Berrío, al tiempo que demandan ante el Tribunal Contencioso Administrativo la aplicabilidad del decreto 604, que tenía como consecuencia la anulación de la Ordenanza N.º 2 de la Asamblea.

Toda la campaña de prensa tenía por objeto reivindicar los fueros de la Asamblea, de mayoría conservadora, como administradora de los bienes del departamento; criticaban la injerencia que le daba el decreto al gobernador, ya que se apoderaría del Ferrocarril, “desde el ingeniero mayor, hasta el guardagujas se convierten en agentes electores bajo el imperio del 604” (artículo de Alzate Avendaño, *El Colombiano*, 29 de enero de 1934).

En tono amenazante, llegan a hacer afirmaciones como estas: “De no derogarse se tomarán revanchas que el Gobierno central y sus agentes aquí serán los primeros en sentir” (*El Colombiano*, 26 de febrero de 1934).

Nuestros Diputados esperan la hora oportuna para actuar y el día en que la Gobernación diga que no cumpla ni con la Constitución, ni la Ley, ni las Ordenanzas, será precisamente el día de la oposición cerrada y sin tregua porque no hay Decretos, ni siquiera el 604, que primen sobre la Constitución, las leyes

y las ordenanzas (“Editorial”, *El Colombiano*, 12 de marzo de 1934).

[...]

si el pueblo que ahora persigue únicamente la descentralización administrativa se convence de que sus justas peticiones no solo son atendidas, sino que con malabarismos como el tantas veces mencionado Decreto 604 se burlan de sus derechos, quien sabe si en su desesperación no llegue a pensar en mayores extremos (“Editorial”, *El Colombiano*, 29 de enero de 1934).

Hábilmente los conservadores utilizaban en su lucha contra el decreto la bandera de la descentralización administrativa, como lo reconoce el dirigente conservador Silvio Villegas en su discurso del 16 de marzo: “El Decreto 604 fue la razón inmediata del movimiento descentralizador” (*El Colombiano*, 17 de marzo de 1934). Algunos sectores del liberalismo, consecuentes con los planteamientos liberales acerca de la descentralización, participaron por medio de la prensa de su partido en esta campaña. *El Espectador*, el 13 de marzo, afirma: “El Ferrocarril va ser administrado por la Junta que determine la Asamblea, es decir, el Departamento, situación que encaja maravillosamente entre los propósitos descentralizados que circulan hoy por hoy por la sangre de aquel pueblo con noble ímpetu” (“Editorial”, *El Espectador*, 12 de marzo de 1934). Sin embargo, hubo sectores del liberalismo en Antioquia que denunciaron los fines políticos del movimiento descentralista y de la ordenanza N.º 2; así se puede apreciar en el “Editorial” del periódico *Organización Liberal* del 23 de mayo de 1934:

Las Ordenanzas sobre el Ferrocarril, Contraloría, Policía, y asignaciones civiles amén de que tenían fines antiliberales, buscaban la caída del régimen. Al partido conservador le interesaba que donde quiera que dominasen el poder administrativo departamental, es decir, las Asambleas, el Gobernador correspondiese a los propósitos políticos de dicha corporación [...]. Esta Jurisprudencia muy semejante al federalismo hubiera logrado implantarse si un Gobierno fuerte y

vigilante no logra mediante un franco apoyo al Gobernador y una providencia tan alta como el Decreto 604, convertir la furia conservadora en un instrumento de dos filos. Uno de ellos —la reacción liberal— ya empezamos a sentirlo.

Criticaban la descentralización conservadora en el sentido de que solamente favorecerá los intereses capitalistas de los círculos privilegiados de los departamentos, pues dudaban de que este movimiento pudiera trascender siquiera a los municipios. Al respecto expresaban:

Al pueblo explotado por los magnates de la banca, de la industria y del comercio le da lo mismo que lo esquilmen los círculos de la capital, de los departamentos, o de los municipios. Al pueblo no le interesa sino una justiciera rectificación entre el capital y el trabajo a fin de conquistar mayores posibilidades de existencia (“Editorial”, *Organización Liberal*, abril de 1934).

El periódico *El Diario* (8 de abril de 1934), de simpatías gaitanistas, comentaba que, a pesar de las manipulaciones conservadoras con el ánimo de reconquistar bastiones burocráticos a través del movimiento descentralista, esto no descalificaba la validez de dicho movimiento, aunque era preciso tomar precauciones para no hacerle el juego al conservatismo.

Ambas corrientes políticas, liberales y conservadoras, luchaban por lograr el apoyo de los trabajadores en este conflicto, pero según palabras del presidente del sindicato, ellos tenían claro que sus intereses eran de otra índole, ajenos a esta confrontación entre decreto y ordenanza; en *Unión y Trabajo* (15 de abril de 1934) planteaban:

Entre otras muchas razones por las cuales el obrero ferroviario no debe inmiscuirse en estos asuntos está la de no permitir bajo ningún pretexto que la política siga minando y menoscabando su dignidad y la fraternidad que debe existir entre todos los obreros.

Este punto de vista muestra que el sindicato tenía una posición diferente al liberalismo oficial en este asunto

y se acercaba al pensamiento de Gaitán en cuanto a este problema.

El 13 de marzo de 1934, el Tribunal de lo Contencioso Administrativo falla a favor de la Ordenanza Departamental. La prensa liberal guarda un prudente silencio frente al fallo, mientras la prensa conservadora recibe la noticia complacida, en grandes titulares de toda una página.

De acuerdo como lo reglamentó la ordenanza N.º 2 de la Asamblea, se nombra una Junta Administradora del Ferrocarril, compuesta por tres miembros conservadores: José María Bernal, Gabriel Vélez y Pedro Pablo Restrepo; un miembro liberal, Juan José Ángel; el gobernador del departamento, Julián Uribe Gaviria, y un superintendente general, conservador, José Ramírez Johns.

El 28 de abril, los miembros mayoritarios de la nueva Junta Administradora destituyen al jefe de transporte, ingeniero Antonio Restrepo Álvarez, liberal, acusándolo de obrar con criterios políticos al interior de la empresa. El gobernador y el miembro liberal, Juan José Ángel, protestan por esta destitución en la que en su opinión obraron consideraciones distintas a las puramente administrativas, y que rompía el espíritu de cordialidad y de buena voluntad (véase Acta N.º 7 de la Junta del Ferrocarril de Antioquia, 25 de abril de 1934).

A partir de este incidente, las relaciones entre los miembros de la Junta Administradora se hicieron antagónicas. Condiciones que perduran durante todo el desarrollo de la huelga.

La huelga

En este caldeado ambiente de tensiones políticas liberal-conservadoras estalla el conflicto huelguístico. Ambas fuerzas, liberales y conservadoras, trataban de utilizar a las masas huelguísticas para sus intereses políticos y burocráticos al interior de la empresa, al tiem-

po que se lanzaban en una confrontación del poder político en el departamento de Antioquia. Ambos partidos hacen esfuerzos por controlar los huelguistas a favor de sus intereses momentáneos.

Los conservadores reprimiéndolos y sentando sus principios de autoridad, los liberales condescendientes en sus reivindicaciones laborales, en una posición de apoyo pasivo que les permitía utilizarlos para sus intereses, pero ante la combatividad de las masas no vacilaron en reprimirlas.

Por el lado de los obreros encontramos dos fuerzas: el unirismo, con Gaitán a la cabeza, fuerza consciente del poder de la movilización de los obreros, logra mantener la unidad sindical en torno a las reivindicaciones laborales y el triunfo de todas las peticiones obreras aprovechando las contradicciones entre liberales y conservadores. Por otro lado, el Partido Comunista, fuerza que actuó de forma extremista en este conflicto. Sin tener ningún trabajo ni simpatía en el gremio, desplazó a sus mejores cuadros: Ignacio Torres Giraldo, María Cano y el concejal comunista Ángel María Carrascal, para tratar de ganar la dirección del movimiento para una política comunista, además de que era tarea de primer orden denunciar ante las masas el carácter reformista y amarillo de la directiva sindical, pero aún más importante desenmascarar a Gaitán; pues según la caracterización hecha por Torres Giraldo, Gaitán era un elemento nacional-reformista, reaccionario, burgués y agente al servicio del Gobierno (véase Acta N.º 7 de la Junta del Ferrocarril de Antioquia, 25 de abril de 1934).

Como veremos en el desarrollo de los acontecimientos que van del 29 de mayo al 7 de junio de 1934, cada una de las corrientes políticas —liberales, conservadoras, gaitanistas y comunistas— tensionan todas sus fuerzas en un intento por controlar el movimiento ferroviario y salir triunfantes en la coyuntura.

El pliego de peticiones

El 19 de mayo de 1934 el sindicato presentó a la Junta Administradora del Ferrocarril un pliego de peticiones

que recogía las siguientes aspiraciones: un jornal mínimo de \$1,00 diario, aumentos salariales, una jornada de ocho horas, equitativa reglamentación del trabajo, vacaciones, forma de pago, higiene, pasajes de favor, transporte para los obreros y jornal de los maquinistas. El punto primero del pliego, motivo del conflicto, contenía la siguiente reivindicación:

Garantías especiales:

Que el Sindicato no sea lesionado por motivos políticos, que se garantice el trabajo a los obreros sindicalizados, conservándolos en sus puestos actuales y para mejorarlos se declare inviolable el derecho al ascenso, que se prefieran los obreros sindicalizados para ciertos trabajos; que para suspensiones, destituciones, multas, etc., la resolución respectiva se tome de acuerdo entre la Junta del Sindicato y el Superintendente de la empresa, y que el obrero presente sus quejas por medio del Sindicato; que se proteja al Sindicato contra ciertos ataques de los jefes enemigos de la asociación (Acta N.º 12 de la Junta del Ferrocarril de Antioquia).

La negociación de este numeral 1 era importante para el sindicato; es muy probable que la Junta Administradora conservadora hubiera desatado una persecución política contra los obreros de simpatía liberales y contra el sindicato, en su afán por convertir el Ferrocarril en un fortín electoral conservador. Además, como se ha dicho anteriormente, las condiciones de estabilidad laboral eran precarias. Este punto también trataba de proteger a los obreros de represalias después del conflicto. Era un punto esencial por el cual luchar.

El sindicato nombra como negociador al abogado Francisco L. Jiménez, miembro de la Acción Social Católica, que juega en la primera etapa del conflicto un papel mediocre y conciliador.

Este numeral 1 se convierte en el florero de Llorente del conflicto. En su reunión del 25 de mayo la Junta Administradora del Ferrocarril discute el pliego. El superintendente general, conservador, José Ramírez Johns, informó que se había llegado a un acuerdo

con el sindicato sobre todos los puntos exceptuando el numeral 1 sobre garantías especiales, el cual, en su concepto, debe ser rechazado rotundamente y no estaba sujeto a negociación alguna; la mayoría de los miembros de la junta lo apoyan en esta decisión. El abogado de la empresa, Manuel María Toro, conceptúa

que las pretensiones comprendidas en el Numeral 1° no encajan dentro de los términos de la Ley 78 de 1919, que habla de que sólo puede ser motivo de huelga el reclamo que se haga para obtener mejoramiento de las condiciones retributivas del trabajo (Acta N.º 12 de la Junta del Ferrocarril de Antioquia, 25 de mayo).

El gobernador, capitán Julián Uribe Gaviria, es partidario de que se negocie este punto y cree que dentro de ciertas condiciones se debe garantizar el trabajo. Ante la imposibilidad de llegar a acuerdos se nombra una comisión para que estudie el asunto.

En el aspecto laboral es la intransigencia acerca del numeral 1 sobre garantías especiales la que desata la huelga.

Días previos a la huelga

El 26 de mayo el sindicato, adoptando un tono más decidido, lanza un comunicado en el que da un ultimátum a la Junta Administradora del Ferrocarril: o se aprueba el punto 1 o se iniciará la huelga.

Este mismo día, en el Concejo de Medellín, después de la intervención del comunista Ángel María Carrascal, se aprobó un auxilio de \$2.000 aumentable a \$5.000, para auxiliar a los ferroviarios en caso de huelga. Los liberales del Concejo aprovechan la sesión para enfatizar que el movimiento no tiene carácter comunista.

Para la ciudad de Medellín de hace cincuenta años, pueblerina y tranquila, la parálisis del Ferrocarril y la movilización de una fuerza laboral de estas proporciones era un evento sin precedentes. Ante la amenaza de huelga, las gentes corren a aprovisionarse, hay alza de

viveres. *El Colombiano* lanza una campaña de amedrantamiento a la ciudadanía contra los huelguistas. Se vivían días de nerviosismo y expectativa.

La causa huelguista contaba con la simpatía de los periódicos liberales de Antioquia (*Organización Liberal*, *El Herald de Antioquia* y *El Diario*, de simpatías gaitanistas este último). Todos los gremios sindicalizados de la ciudad garantizaban su solidaridad en caso de huelga (*Organización Liberal*, 31 de mayo de 1934). El día 28 de mayo, ante la imposibilidad de un acuerdo, ambas partes nombran conciliadores, por la empresa se nombra al doctor Pedro Nel Ospina y por el sindicato al abogado Francisco Luis Jiménez. Estas conversaciones no logran ningún acuerdo pues la empresa no había dado poder al doctor Ospina para negociar el punto 1.

Posición del periódico conservador *El Colombiano*

El Colombiano, desde el principio del conflicto, ve en la intransigencia del sindicato, con respecto al punto 1, intereses políticos; en su edición del 28 de mayo de 1934 afirma:

la resistencia tenaz que han opuesto los representantes del Sindicato, permite pensar que tras ellos se parapeta el sectarismo de gentes sin control, ansiosas de hostilizar la constructiva labor de los directores de la gran empresa ferrocarrilera de Antioquia. Precisamente porque *se trata ante todo de crear problemas a la Junta exteriorizando así la solapada venganza de ciertos políticos con la Asamblea Departamental.*

Su posición acerca del punto 1 del pliego es muy enfática: “pretender que el Sindicato quite toda la libertad de acción a la Junta Directiva es una aspiración inaudita, arbitraria y fuertemente entorpecedora de una organización industrial” (*El Colombiano*, 28 de mayo de 1934), que subvertía el orden, la disciplina y la autoridad. Todos sus ataques tienen como blanco al gobernador a quien tratan de inepto, irresponsable y toda suerte de calificativos. En esta edición, en particular, lo acusan de estimular indirectamente las

pretensiones del sindicato y aseguran que dentro de los empleados departamentales se suscribe una cuota para dar apoyo material a los obreros huelguistas (*El Colombiano*, 28 de mayo de 1934).

Agudización del conflicto: una maniobra conservadora

Se hace necesario mirar detenidamente el hecho de que los conservadores estuvieron particularmente interesados en agudizar el conflicto con fines políticos no muy claros, pero que perseguían como propósito inmediato crear una situación insostenible para el gobernador, capitán Julián Uribe Gaviria, buscando probablemente el nombramiento de un gobernador conservador para Antioquia. Esta maniobra estuvo coordinada por los altos jefes del conservatismo, en particular por el general Pedro J. Berrío quien viajó a Medellín el primero de junio.

El 29 de mayo aparece publicada en *El Colombiano*, bajo el título “Ayer quedo solucionado el problema del Ferrocarril”, una proposición sustitutiva al numeral 1, aprobada unánimemente por la Junta Administradora del Ferrocarril. La proposición aprobada estaba redactada en los siguientes términos:

Por regla general los obreros del Ferrocarril de Antioquia han de conservarse en sus puestos y tienen derecho al ascenso salvo en los casos de:

a) Mala conducta; b) Incompetencia; c) Necesidad de la empresa de disminuir su personal por reducción o terminación de trabajo. Todas estas causales serán determinadas de manera precisa en los reglamentos de trabajo que la empresa dictará y hará conocer profusamente a los obreros. La empresa reconoce a los obreros del Ferrocarril de Antioquia el derecho de sindicalizarse. Por lo tanto, prohíbe a sus directores o empleados: *intervenir en contra* de los sindicalizados en forma directa o indirecta. Los obreros sólo podrán ser castigados con el reglamento de trabajo que se dicte. La Junta reconoce al Sindicato el derecho de in-

tervenir a favor de sus socios cuando éstos lo soliciten y la empresa dará las explicaciones correspondientes (*El Colombiano*, 29 de mayo, primera página).

El sindicato se muestra favorable a esta propuesta sustitutiva. Sin embargo, el 31 de mayo de 1934 *El Espectador*, bajo el título “Es posible que vuelva el conflicto al Ferrocarril”, dice:

Los jefes conservadores se han extrañado de la fórmula aceptada por la Junta Directiva de la Empresa. Berrío se ha extrañado de la fórmula propuesta por la Junta, porque con ella se concede a los ferrocarrileros un derecho autoritario que no tenían.

El periódico *El Colombiano*, seguramente después de recibir instrucciones de los jefes conservadores, publica en grandes titulares: “Definitivamente arreglado el conflicto del Ferrocarril”, y transcribe los nueve puntos sobre los cuales se había llegado a un acuerdo desde el 26 de mayo, suprime la propuesta sustitutiva que había aparecido en la publicación del 29 de mayo y guarda un absoluto silencio sobre el numeral 1 (*El Colombiano*, 31 de mayo de 1934).

Obviamente, este despliegue a los aparentes arreglos buscaba salvar responsabilidades conservadoras en la agudización del conflicto y confundir la opinión pública presentando un sindicato intransigente y obcecado.

Parece ser que el partido conservador no renunciaba al método de reprimir las huelgas obreras a sangre y fuego como lo hizo en 1928 contra los obreros de las bananeras; durante toda la huelga, propugna por la mano dura y la represión a la “turba sediciosa” (*El Colombiano*, 5 de junio de 1934). El general Berrío declaró: “Sólo el ejército nos salvará de mayores desastres” (Declaraciones de Gaitán, *El Unirismo*, 26 de julio). No es casual que *El Colombiano*, el primero de junio en primera página, al lado de las noticias sobre el conflicto ferroviario, coloque la siguiente nota: “Severas medidas contra la huelga en España [...]. Los promotores de huelgas serán castigados como responsables del delito de sedición y atentado” (*El Colombiano*, 1 de junio de 1934).

Mientras la prensa conservadora propugna por los métodos duros y la represión en aras a defender el principio de autoridad en la empresa del Ferrocarril, la prensa liberal responsabiliza a los conservadores de la Junta Directiva del Ferrocarril por su intransigencia y soberbia en el manejo del conflicto; aseguran los liberales que si el Estado actuara como patrón en este conflicto ya se habría llegado a una rápida y justa solución, como en el caso del Ferrocarril del Pacífico. Sin embargo, la posición de los liberales en Antioquia es ambigua; ante las proporciones del movimiento y la solidaridad general que despierta, hacen fijar carteles en los que piden a los obreros que no intervengan porque dado el cariz que habían tomado los acontecimientos, aquello le creaba conflictos al Gobierno (*El Unirismo*, 26 de julio de 1934 y *Organización Liberal*, 1 de junio de 1934).

Intervención de Gaitán

El primero de junio los ferroviarios declaran la huelga y amenazan con una huelga general en Medellín. Ese mismo día dirigen un telegrama a Gaitán solicitándole su presencia; el texto del telegrama es el siguiente:

Ante burlas sangrientas de la Junta del Ferrocarril que violan el pacto dentro del periodo de conciliación, el Sindicato Ferroviario decretó el paro definitivo para esta noche. Nos acompañan en la cesación de trabajo las empresas de acueducto, luz, energía, teléfono, tranvía, leche, aseo y todos los automóviles de servicio público de la ciudad. También nos acompaña la Federación Nacional de Transportadores; nunca se había visto un movimiento de proporciones tan gigantescas que coloca al obrerismo del país en pie. Lo necesitamos. Corremos gastos, ¿puede venir? (*El Espectador*, 1 de junio de 1934).

La solidaridad obrera con el conflicto fue impresionante. Todos los días, tanto sindicatos locales como nacionales se adherían al movimiento. Pero la solidaridad más efectiva fue la de las pasteurizadoras, las Empresas Públicas y las municipales; las dos últimas

jugaron un gran papel para presionar por una solución. En todos estos sindicatos predominaba la política liberal. Además del sector de servicios se vincularon los choferes, los braceros, los zapateros y otros artesanos de la ciudad.

La solidaridad era muy importante en la medida en que la empresa lograba mantener por medio de rompehuelgas el funcionamiento del tren; de ahí que la solidaridad jugara un papel determinante en mantener vivo el conflicto y la agitación en torno a él.

El 2 de junio arribó Gaitán a Medellín; impresionado por la magnitud del movimiento, lo describe como el mayor movimiento proletario de los últimos tiempos. Arenga a la multitud que lo recibe, con las siguientes palabras: “La huelga ha de triunfar cueste lo que cueste, no podemos permitir que los obreros sean burlados y vilipendiados por los perennes explotadores de las masas” (*El Colombiano*, 3 de junio de 1934).

A pesar de la gran movilización obrera y la presencia de Gaitán en la negociación, la Junta Directiva de la empresa continúa con su posición intransigente; al decir de Gaitán, “la junta repite el mismo disco: que el principio de autoridad no se puede someter a conciliación, que la Junta no puede abdicar en sus funciones” (*El Diario*, 3 de junio de 1934).

Los hechos de violencia

El 4 de junio se realiza una movilización obrera muy nutrida que recorre las calles de la ciudad gritando vivas al sindicato, a la huelga y a Gaitán. En esta manifestación toman parte los comunistas, siguiendo la consigna que se habían trazado para la huelga: “Organizar el combate y luchar por la dirección” (Torres, 1976, p. 39). Según *El Colombiano*, tomó la palabra Ángel María Carrascal quien ataca fuertemente a la dirección del sindicato y a Gaitán por traidores a la clase obrera (*El Colombiano*, 5 de junio de 1934).

La manifestación se dirige a la Estación del Ferrocarril donde son recibidos a bala por los guardias de la Estación; los obreros se defienden con piedras y palos; el resultado del combate es de quince heridos. Las masas se dispersan. Posteriormente ponen en marcha, sin conductor, la locomotora N.º 32, que después de rodar un buen trayecto va a estrellarse contra un taller.

Al día siguiente la ciudad amaneció completamente paralizada: se cerró el comercio, los servicios públicos se suspendieron, las fábricas estaban paralizadas. El pueblo recorre las calles en manifestación. Para ese día habían declarado paro de solidaridad veintitrés industrias en Medellín, de las cuales sobresalen Noel, Coltejer, Fabricato, Tejidos Unión, Rosellón y la Colombiana de Tabaco (*Organización Liberal*, 5 de junio de 1934).

El Colombiano informa los incidentes del 4 de junio bajo el titular “Escenas de salvajismo realizadas por la turba”. Pide que los huelguistas sean declarados fuera de la ley; acusa a la policía de condescendencia con los huelguistas y pide la presencia del Ejército para proteger a la ciudadanía. Acusa al gobernador de injusticia y parcialidad política por haber destituido a los guardias que dispararon contra los huelguistas (*El Colombiano*, 5 de junio de 1934).

La prensa liberal, por su parte, denuncia la presencia de elementos comunistas en los actos de violencia y rechaza sus métodos. Responsabiliza como única culpable de los hechos la intransigencia política del conservatismo (“Editorial”, *El Herald de Antioquia*, 5 de junio de 1934).

El Directorio Liberal de Antioquia hace la siguiente declaración con respecto a los hechos ocurridos y acerca de la presencia del general Berrío, jefe único del conservatismo antioqueño:

y dada la posibilidad de que la mayoría de la Junta, instigada por el jefe único del conservatismo de Antioquia, tenga como mira sólo el fomentar la oposición al gobierno liberal, aconseja a sus amigos políticos abstenerse de tomar parte activa en cualquier

suceso que pueda ocasionar desórdenes o producir trastornos a los gobiernos nacional, departamental o municipal, manteniendo sus puntos de vista sin apelar a la violencia (*El Colombiano*, 5 de junio de 1934).

Para el liberalismo antioqueño la situación no era fácil; por un lado se encontraba cercado y amenazado por un conservatismo agresivo que buscaba la caída del gobernador y que no pensaba ceder en sus posiciones, y por el otro lado las masas presionaban por la rápida resolución de sus reivindicaciones.

El sindicato fija carteles rechazando los actos de violencia y la intervención del comunismo, al tiempo que pide a los obreros cordura y serenidad. Como lo manifiesta Gaitán en el recuento que hace de los hechos huelguísticos, después de ella, los obreros se dejaron engañar con subterfugios “durante el tiempo de la huelga [...] declararon públicamente que no permitirían la intromisión de la política electoral en el movimiento que había sido realizado en demanda de justicia” (*El Unirismo*, 26 de julio de 1934).

Los comunistas

Durante los acontecimientos de la huelga, los comunistas muestran una incapacidad para ligarse con las masas; en su afán por conquistar el movimiento para una dirección “auténticamente proletaria”, caen en el más exagerado sectarismo con las directivas del sindicato y con Gaitán, a quien tildan con todos los epítetos posibles. Además, entusiasmados por la movilización, cometen errores de apreciación en cuanto a las posibilidades reales de las acciones “revolucionarias”, llevando a cabo acciones arriesgadas y de poca efectividad, siendo sus propuestas rechazadas por la mayoría de las masas. Los errores de apreciación acerca de los intereses de las masas son a veces significativos, como el incidente en que unos camaradas, en el transcurso de una movilización de los obreros, logran ganar un auditorio y se dan a cantar *La internacional* y otros cantos revolucionarios, consiguiendo como resultado la dispersión de los obreros (Torres, 1976, p. 61).

El desenlace del conflicto

El 6 de junio una manifestación obrera es atacada por el Ejército. Acerca del hecho existen dos versiones. La primera, algunos huelguistas trataron de atravesar el cordón formado por el Ejército y fueron rechazados a bala; la segunda, los soldados empezaron a disparar sin ninguna provocación.

El resultado del enfrentamiento fue de tres obreros muertos y un soldado herido. Dos obreros pertenecían al Sindicato Ferroviario. El otro al Sindicato de Carreros.

Las masas obreras enardecidas se tomaron la calle al grito de “asesinos” y “abajo el Ejército”. La situación en la ciudad era de completa confusión. Ese día detuvieron a María Cano y a otros manifestantes que fueron privados de la libertad durante veinticuatro horas (cfr. *El Colombiano*, *El Heraldo de Antioquia* y *El Espectador*, 7 de junio de 1934).

A las 9:15 de la noche el Gobierno nacional declaró el estado de sitio para Medellín y la zona del Ferrocarril. Además del decreto 1186 por medio del cual declaraba el estado de sitio y daba poder al gobernador para solucionar los conflictos obreros y sociales que se han planteado, expidió el decreto 116 por medio del cual el gobernador asumió la dirección del Ferrocarril y nombró como gerente a Juan J. Ángel, el miembro liberal de la junta.

Dos horas después de haberse declarado el estado de sitio se había firmado el acuerdo laboral entre el gobernador y Jorge Eliecer Gaitán. Este acuerdo incluía la propuesta sustitutiva presentada el 29 de mayo, además de una cláusula en que se decía que no se tomarían represalias por la participación en el conflicto. A las cinco de la mañana del día siguiente los obreros entraron a laborar normalmente.

Frente a la declaración del estado de sitio se generaron múltiples polémicas. Los conservadores aseguraron en el editorial de *El Colombiano* del 7 de junio,

titulado “Ha terminado la comedia”, que el gobierno de Antioquia fue el responsable de crear una situación de orden público anormal y que todos los recientes acontecimientos no obedecían sino al interés de tumbar la Junta Administradora del Ferrocarril y poner en vigencia el decreto 604 (*El Colombiano*, 6 y 7 de junio de 1934).

El Espectador y la prensa liberal plantearon la importancia histórica de haber declarado el estado de sitio ante un conflicto laboral para reconocer los derechos de la clase trabajadora y no para abalearla (“Editorial”, *El Espectador*, 7 de junio de 1934).

Para Gaitán, la declaratoria del estado de sitio tenía la siguiente significación:

El estado de sitio no por el estado de sitio mismo, ni el estado de sitio porque la Junta fuera conservadora y los liberales fueran a quedar con unos renglones más en la burocracia. Todo aquello no existía en la mente del pueblo. Existía en la recortada visión de los políticos, para quienes era el único problema. El estado de sitio para poder firmar el pacto con los trabajadores, ese era el único problema (*El Unirismo*, 26 de junio de 1934).

La huelga del Ferrocarril de Antioquia evidenció para esta época dos formas de tratamiento a las huelgas por parte de conservadores y liberales. Los conservadores buscaban el camino de la represión, del aplastamiento del movimiento popular y la consecución de sus intereses políticos, partidistas ante todo.

Los liberales buscaban soluciones a los problemas laborales en el marco de las leyes y tratando de canalizar el movimiento de masas para sus intereses políticos momentáneos. En esta coyuntura consiguieron al menos mantener su poder político en Antioquia, aunque perdieron prestigio ante la clase obrera.

En el lado de la izquierda, el comunismo, fuerza joven e inexperta, restringida por esquemas que no encajaban en la realidad obrera ni nacional, era incapaz de

establecer políticas de acuerdo o unidad, quedando así aislado, rechazado por las masas y reprimido por las fuerzas del orden.

Por otro lado, el gaitanismo, fuerza que contaba con una profunda simpatía entre los obreros ferroviarios, supo anteponer los intereses obreros a otras consideraciones y sin temerle a la movilización de masas las dirigió hacia el logro de sus aspiraciones, aprovechando hábilmente las contradicciones entre liberales y conservadores para salir fortificada como fuerza política.

Referencias

Torres, I. (1976). *Huelga general de Medellín*. Ediciones Viento del Este.

Documentos oficiales

Actas de la Junta Directiva del Ferrocarril de Antioquia, Fondo del Ferrocarril de Antioquia, Archivo Histórico de Antioquia.

Anales de la Asamblea Departamental de Antioquia.

Publicaciones periódicas

El Bolchevique, Bogotá.

El Colombiano, Medellín.

El Diario, Bogotá.

El Espectador, Bogotá.

El Heraldo de Antioquia, Medellín.

El Unirismo, Bogotá.

La Defensa, Medellín.

Organización Liberal, Bogotá.

Unión y Trabajo, Bogotá.