

# CUADERNOS DE HISTORIA 59

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS HISTÓRICAS  
UNIVERSIDAD DE CHILE - DICIEMBRE 2023: 305-330

---



## “¡POR QUÉ SOMOS ANTICOMUNISTAS!”<sup>1</sup>. LA GÉNESIS Y EL COMPORTAMIENTO POLÍTICO PARTIDISTA DEL SINDICALISMO FERROVIARIO EN CHILE (1922-1948)\*

*Felipe Delgado Valdivia\*\**

**RESUMEN:** la presencia hegemónica de los partidos de izquierda, y en particular del comunismo, sobre la organización sindical del proletariado chileno ha sido un hecho indelible en el desarrollo de este sector social a lo largo del siglo XX. A contracorriente de esta tendencia, los trabajadores del riel en Chile expresaron una posición distinta respecto a la penetración del comunismo en sus filas, la cual se tradujo en rechazo y reticencia a la injerencia de esta ideología en su base sindical. Este artículo propone que dada la capacidad negociadora que los ferroviarios lograron articular con las autoridades de su empresa y las del país, se permitieron prescindir del apoyo partidista ofrecido por las agrupaciones de izquierda para zanjar los conflictos suscitados entre el capital y la clase trabajadora, atenuando con esto la influencia de los comunistas dentro de su gremio.

**PALABRAS CLAVE:** trabajadores ferroviarios, sindicalismo, anticomunismo, siglo XX, Chile.

<sup>1</sup> Frase que se ocupó para encabezar un artículo de prensa en donde se denunció los negativos efectos que la penetración del comunismo tuvo sobre el gremio de los ferroviarios, *El Ferroviario. Semáforo de los trabajadores del riel*, Santiago, 24 de marzo de 1946, p. 3.

\* Este artículo es producto del proyecto de posdoctorado financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID) folio número 74200058, bajo el título: “El mundo laboral de los ferrocarriles en América Latina. Los casos de Chile y México, 1880-1930”. El autor agradece los comentarios y observaciones realizadas por el doctor Benjamin Bryce, profesor del Departamento de Historia de la University British Columbia de Vancouver, Canadá.

\*\* Doctor en Historia. Investigador posdoctoral en University British Columbia. Santiago, Chile. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9150-0275>. Correo electrónico: [fvaldivi@mail.ubc.ca](mailto:fvaldivi@mail.ubc.ca).

*“¡POR QUÉ SOMOS ANTICOMUNISTAS!”*. THE GENESIS AND THE PARTIDIST POLITICAL BEHAVIOR OF THE RAILWAY UNIONS IN CHILE (1922-1948)

*ABSTRACT: the dominant presence of the leftist parties, and in particular of communism, over the Chilean trade unions organization has been an undeniable fact in the development of this social sector throughout the 20th century. Contrary to this trend, rail workers in Chile expressed a different position regarding the presence of communism in their ranks, which translated into rejection and reluctance toward this ideology. This article proposes that given the negotiating capacity that the railway workers were able to articulate with the authorities of their company and those of the country, they allowed themselves to dispense with the partisan support offered by the leftist groups to settle the conflicts that arose between capital and the working class, attenuating with this the influence of the communists within their guild.*

*KEYWORDS: Railway workers, trade unionism, anti-communism, 20<sup>th</sup> century, Chile.*

Recibido: 30 de abril de 2022

Aceptado: 17 de agosto de 2022

## *Introducción*

En 1946, una vez concluido un evento ferroviario en la ciudad de Talca, parte de los obreros y empleados de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) presentes en él, declararon la “desviación sindical” a la que el gremio fue conducido por elementos comunistas durante más de seis años, denunciando el obstruccionismo y freno con que la política actuaba sobre los intereses de los trabajadores, poniendo con fuerza en el debate la posición apolítica y anticomunista presente en varios sectores del gremio de los trabajadores ferroviarios por esa época<sup>2</sup>.

Esta posición de los ferroviarios contravendría la deriva histórica de la inapelable presencia e injerencia del Partido Comunista en la organización del movimiento obrero<sup>3</sup>. Siguiendo las claves de análisis que ha aportado la historia del movimiento obrero en Chile, especialmente en su etapa de organización política y sindical, y en las cuales se inscribe este trabajo, es que numerosas investigaciones han dado cuenta de la acción del Partido Comunista chileno

<sup>2</sup> *El Ferroviario. Semáforo de los trabajadores del riel*, Santiago, 24 de marzo de 1946, p. 3.

<sup>3</sup> Durgan, 2016.

(PCCh) al interior del movimiento obrero. Desde investigaciones centradas en la posición de vanguardia asumida por el PCCh dentro de la clase trabajadora<sup>4</sup>, y los inicios de su estrecha relación con el mundo obrero a través del liderazgo de Luis Emilio Recabarren<sup>5</sup>, hasta aquellas enfocadas en la construcción de la plataforma social y política sobre la cual se erigió el comunismo chileno a lo largo del siglo XX<sup>6</sup>, conjuntamente con la época en donde el PCCh logró infiltrarse decisivamente en las bases obreras en las décadas de 1930 y 1940<sup>7</sup>, todas ellas han apuntado a reconocer la fuerte presencia del comunismo en el movimiento sindical chileno.

No solo el comunismo mostró interés por cooptar las bases del movimiento obrero; el resto de las fuerzas políticas de izquierda también mantuvieron una notable hegemonía dentro del mundo de los trabajadores. Incontables trabajos han dado detalle de la fuerte presencia de distintos sectores de la izquierda internacional en las organizaciones sindicales. A nivel global, estudios como los Hobsbawm, Stedman, Zapata y el de Hernán Camarero junto con Martín Mangiatini, aportan en dilucidar el nexo entre los partidos de izquierda y la clase trabajadora, el cual rebasa la representación y orgánica de esta para situarse también en la perspectiva de las prácticas sociales y culturales que han permeado a la clase trabajadora desde las estructuras partidistas de izquierda y que han determinado, por ende, el *modus vivendi* de este sector social<sup>8</sup>.

Chile no escapó a esta realidad, en donde las estructuras partidistas articuladas desde la izquierda lograron permear también la organización sindical de los trabajadores chilenos. Ya desde comienzos del siglo XX, trabajadores urbanos e industriales expresaron su inquietud frente a las condiciones de explotación que padecieron, organizando sociedades y agrupaciones que enfrentaron al capital, en donde aún los partidos políticos no mostraban mayor injerencia<sup>9</sup>. Ya para la década de 1920, coincidiendo con la irrupción del comunismo en Chile, las estructuras políticas de izquierda tuvieron que pugnar igualmente con otras fuerzas que buscaban incidir en el sector obrero. De este modo, las figuras caudillistas de Arturo Alessandri y Carlos Ibáñez desplegaron también su accionar sobre el elemento obrero en los años veinte, que vio en ambos fuertes liderazgos que ganaron adhesión dentro de las incipientes posiciones políticas

<sup>4</sup> Ramírez, 2007.

<sup>5</sup> Grez, 2011.

<sup>6</sup> Ulianova, Loyola y Álvarez, 2012; Álvarez, 2020.

<sup>7</sup> Barnard, 2017.

<sup>8</sup> Hobsbawm, 1979; Zapata, 1993; Stedman, 2014, pp. 99-271; Camarero y Mangiatini, 2018.

<sup>9</sup> DeShazo, 2007.

de la clase obrera<sup>10</sup>, a tal punto que bajo la dictadura de Ibáñez se implementó una fuerte legislación obrera que incluyó la formación de sindicatos controlados desde el Estado. Estas asociaciones, conocidas como “sindicatos blancos”, y de inspiración católica y corporativista, expresaron una postura claramente más conciliadora para resolver el conflicto entre el capital y el trabajo<sup>11</sup>.

Ya para 1930, distintos sectores de la izquierda chilena bregaron por el predominio sobre las organizaciones sindicales, lo cual quedó demostrado con la presencia de tres grandes corrientes sindicalistas, de distinta inspiración política. Por un lado, la Confederación Nacional de Sindicatos (CNS), de tendencia socialista; la Confederación General de Trabajadores (CGT), de un carácter anarcosindicalista y la Federación Obrera de Chile (FOCH), liderada por los comunistas, expresaron distintas sensibilidades y demandas en el mundo obrero, las cuales finalmente terminaron por confluir en la Confederación de Trabajadores de Chile (CTCh), primera multisindical del país, formada en 1936, y la que terminó aglutinando a las anteriores<sup>12</sup>.

Para la historiografía especializada, la conformación de la CTCh resume la activa participación política lograda por el movimiento obrero en los años treinta, período en donde junto a la unidad sindical lograda, la actividad política en el mundo del trabajo aumentó notablemente, siendo uno de los factores para la llegada del Frente Popular al gobierno<sup>13</sup>. En este contexto, los partidos políticos de izquierda fueron rápidamente captando el interés de las organizaciones obreras, impulsando fuertemente las políticas pro clase trabajadora que surgieron desde el programa de gobierno del Frente Popular<sup>14</sup>, coalición que en ese momento logró conciliar en algo los intereses de la clase trabajadora con los del Estado<sup>15</sup>.

A este contexto se sumó igualmente la virulencia con que distintos sectores de la sociedad reaccionaron a la irrupción del comunismo tanto a nivel local como global. El discurso clasista y transformador contenido en las filas del comunismo dispuso a que las fuerzas políticas tradicionales detentadoras del poder contrarrestaran fuertemente y de diversos modos el avance de esta ideología. De esta manera fue como el comunismo encaró las invectivas, tanto del fascismo en el período entreguerras como de la persecución y proscripción a

<sup>10</sup> Pinto y Valdivia, 2017.

<sup>11</sup> Rojas, 1993, p. 82.

<sup>12</sup> Garcés, 2018, pp. 96-99.

<sup>13</sup> Garcés y Milos, 1988; Milos, 2008; Garcés, 2018, *op. cit.*

<sup>14</sup> Drake, 1992; Henríquez, 2014, capítulo 5.

<sup>15</sup> Angell, 1974.

la que fue sujeto en el marco de la Guerra Fría<sup>16</sup>. Estas reacciones se reprodujeron en Chile a través de una cruenta represión y fuerte contrapropaganda contra el PCCh, lanzada por distintos círculos de gobierno entre los años veinte y cuarenta, teniendo como corolario la dictación de la Ley Maldita en 1948<sup>17</sup>. Como se comprueba en este artículo, esta situación permeó también hacia ciertos sectores del proletariado, como los ferroviarios, que, entreverados dentro de la competencia gestada por distintas agrupaciones políticas para liderar el rumbo del movimiento obrero, asumieron definidas posturas contra la línea estratégica del PCCh<sup>18</sup>.

Según algunos estudios, este período en particular encontró a los trabajadores ferroviarios dispuestos dentro de una fuerte “tradicción organizativa” que se remontaba ya hacia fines del siglo XIX, y en donde las experiencias de lucha y organización gremial estaban bastante arraigadas dentro de este sector laboral<sup>19</sup>. Han sido varias las investigaciones también que han dado cuenta de la potencia sindical del gremio ferroviario, de su capacidad de movilización y condición de vanguardia dentro del proletariado nacional, especialmente para el ciclo de los gobiernos del Frente Popular<sup>20</sup>. Esto igualmente develó el carácter más moderado del sindicalismo ferroviario en sus propuestas, acciones y demandas, partiendo desde ahí su reticencia, si no su rechazo, hacia las tendencias ideológicas que dominaron en el movimiento sindical chileno, en especial hacia el comunismo. Este trabajo propone como hipótesis que la capacidad de organización y negociación de la cual gozó el movimiento ferroviario por sí solo permitió que prescindiera del aparato partidista, hecho para representar los intereses y demandas de la clase trabajadora frente a las autoridades, en donde la moderación, pragmatismo político y posturas más antirrevolucionarias predominaron en el elemento ferroviario por sobre los discursos maximalistas del comunismo chileno.

La capacidad organizativa y negociadora que de modo autónomo los ferroviarios articularon a nivel sindical permite establecer los objetivos de este trabajo, cuales son los de explicar la reticencia de una parte de estos trabajadores a la penetración de las ideas del comunismo en su orgánica sindical y, a la vez, a analizar cómo este sector laboral se comportó al momento de militar o expresar

<sup>16</sup> Casals, 2016, pp. 25-54.

<sup>17</sup> Valdivia, 2021.

<sup>18</sup> Drake, 1992, *op. cit.*, pp. 115-142.

<sup>19</sup> Brito, 1988, p. 96; Garcés, 2018, *op. cit.*, p. 60; Delgado, 2020, pp. 214-221.

<sup>20</sup> Vásquez, 1950, pp. 473-477; Sepúlveda, 1959; Botey, 1986; Botey, 2003; Matus y Garrido, 2009, pp. 13-45; Jara, 2009, pp. 127-180; Delgado, 2017, pp. 214-221; Delgado, 2019.

simpatía por alguna de las agrupaciones políticas existentes en la izquierda chilena. La nutrida prensa obrera ferroviaria, que representó las inquietudes e intereses de los distintos grupos de trabajadores que constituyeron EFE, sirve para apreciar el clima de opinión política generado entre profesionales, administrativos y operarios de Ferrocarriles al momento de expresar sus posturas frente a la representatividad sindical que aspiraban. El carácter estatal de EFE permite acceder a información gubernamental, contenida en decretos, oficios e informes, en donde sale a relucir la posición de autoridades de Estado y de la empresa en relación con el movimiento y orgánica de este sector laboral.

El marco temporal abarcado, se establece de acuerdo con los años de gestación y mayor predominancia del PCCh en las estructuras sindicales del movimiento obrero, marcado por la fundación de este partido político en 1922 hasta la dictación de la Ley de Defensa Permanente de la Democracia, en 1948, que sentenció la proscripción de PCCh y sus militantes durante una década.

### *1922-1935. Unidad, fraternidad y los inicios del sindicalismo ferroviario*

Hacia la década de 1920, el gremio de los ferroviarios ya acumulaba una experiencia de organización, la cual se remontaba desde finales del siglo XIX, cuando surgen las primeras agrupaciones de trabajadores del riel, en especial la Sociedad Mutua de Maquinistas y Fogoneros –fundada en 1889– que dio paso luego a la Sociedad Santiago Watt (1893), entidad que representó preferentemente los intereses y demandas del estamento de conductores y fogoneros de trenes<sup>21</sup>. Posteriormente, comenzando el siglo XX, esta sociedad gremial cambia su rumbo mutualista para asumir una postura más confrontacional, rearticulándose como una sociedad de resistencia para enfrentar las turbulencias de la década de 1900, marcada por el fuerte conflicto que dejó la cuestión social en Chile<sup>22</sup>. En el marco de la huelga general de 1907 iniciada en el norte salitrero, el gremio ferroviario se organizó, y junto con la postura más confrontacional de la Sociedad Santiago Watt, se forman en distintos puntos del país federaciones de trabajadores ferroviarios, en respuesta a la difícil situación económica y al elevado costo de vida por el que pasó el país y que no dejó ajeno a este sector laboral. De la lucha que los trabajadores ferroviarios encabezaron en 1907 por el cálculo de los sueldos de los trabajadores a razón de 18 peniques por peso

<sup>21</sup> Vásquez, 1950, *op. cit.*, pp. 476-477.

<sup>22</sup> *Ibid.*, pp. 473-474.

surgió la FOCH, agrupación que convocó a las diversas organizaciones obreras existentes en ese tiempo<sup>23</sup>.

El protagonismo que, a partir de ese momento, alcanzó el gremio ferroviario en el mundo de la clase trabajadora se amplió con la constitución de la Unión de Obreros Ferroviarios en 1909 y la Asociación de Empleados de Ferrocarriles en 1916, que, junto con la Sociedad Santiago Watt pasaron a formar parte del potente sector laboral de ferrocarriles, que luego se aglutinaría en la Federación Industrial Ferroviaria de Chile (FIFCh), órgano que a partir de 1938 le daría representatividad sindical a todo los trabajadores de ferrocarriles<sup>24</sup>.

Imagen 1. Presidente Arturo Alessandri con el Consejo Administrativo de La Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado durante la inauguración de su edificio en 1922



Fuente: *Boletín Mensual de la Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado*, Santiago, n.º 2, 1922, p. 242.

Para el surgimiento de los primeros sindicatos en la década de 1920, los ferroviarios ya contaban con cierta trayectoria de participación ligada al mundo de los funcionarios públicos, por su pertenencia a la empresa estatal Ferrocarriles del Estado, que contaba con un número altísimo de trabajadores<sup>25</sup>. Los “sindicatos

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 474.

<sup>24</sup> *Ibid.*, pp. 473-477.

<sup>25</sup> En promedio, se calcula que ya a inicios del siglo XX el número de empleados pertenecientes a EFE se contabilizaba en 20 000, Matus y Garrido, 2009, *op. cit.*, p. 15.

blancos”, de raigambre católica e inclinaciones corporativistas, surgidos en la década de 1920 al alero del gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, estuvieron constituidos por varios ferroviarios que, dada su moderación política y posiciones antirrevolucionarias optaron por la vía de la conciliación para resolver el conflicto entre capital y trabajo<sup>26</sup>, evitando de este modo el contexto altamente represivo que implementó este gobierno contra toda acción huelguística o de descontento obrero, especialmente en el sector ferroviario, en donde las autoridades de la Empresa de Ferrocarriles catalogaron de injustificada cualquier paralización, por considerar al elemento ferroviario de los mejores remunerados a nivel nacional<sup>27</sup>.

Asimismo, por estas mismas fechas, la Sociedad Santiago Watt ya mostraba su línea independiente y autonomista, la cual expresó en la organización de una entidad federativa que, a partir de 1924, eligió una directiva nacional de entre todos quienes trabajaran en alguna sección de la línea ferroviaria a lo largo del país. De este modo, la ahora llamada “Federación Santiago Watt” alcanzó presencia nacional con alrededor de 1500 socios, los cuales reconocieron en ella una de las primeras organizaciones de carácter eminentemente sindical del país<sup>28</sup>.

La moderación política y el temor al caos y la revolución antes citados fueron elementos presentes en el mundo del trabajo ferroviario ya desde 1920 cuando se asumía, por parte de la prensa ferroviaria, que la

[...] miseria material engendra miserias del alma. Ahí nacen los rebeldes; ahí está la semilla del descontento social, y entre tanta porquería se ahoga el sentimiento patrio y fermenta el germen de la anarquía; nace el revolucionario, el amargado, el eterno descontento [...], aquel que tiene el corazón rebalsando de odio para con sus semejantes y siente ansias de venganza y de sangre<sup>29</sup>.

Recalcando en este artículo de prensa, que más allá de la búsqueda de justicia social, era necesario una mejora salarial entre los obreros ferroviarios para morigerar todo intento de revuelta y exaltación entre ellos, mostrando una actitud bastante obsecuente frente a lo que era la explotación laboral, y que hizo, por ejemplo, al sindicalismo ferroviario de los años 1920 proclive a las políticas de Estado adoptadas por la dictadura de Carlos Ibáñez, y a incubar un cierto resquemor hacia la “intoxicación” comunista que se venía apoderando del sector ferroviario<sup>30</sup>.

<sup>26</sup> Rojas, 1993, *op. cit.*, p. 140.

<sup>27</sup> *Norte y Sur*, Santiago, 28 de febrero de 1927, s/p.

<sup>28</sup> Vásquez, 1950, *op. cit.*, pp. 476-477.

<sup>29</sup> *El Ferroviario*, Santiago, marzo de 1926, p. 7.

<sup>30</sup> *Norte y Sur*, Santiago, febrero de 1927.



La temprana organización gremial y sindical adoptada por los trabajadores ferroviarios se tradujo en que el mismo año en que se fundó el PCCh (1922), meses más tarde, un congreso ferroviario organizado por su personal en la ciudad de San Fernando creó una nueva entidad gremial, la Federación Obrera Ferroviaria (FOF), que encabezada principalmente por personal de la sección Tracción y Maestranzas de EFE se entregó a la labor de reformar una serie de servicios relacionados con el bienestar y las normativas de la empresa y sus trabajadores<sup>31</sup>. Con la formación de la FOF se completó el arco de representación sindical para gran parte del vasto universo laboral ferroviario compuesto por maquinistas, fogoneros, administrativos, profesionales, obreros de la vía y trabajadores de talleres y maestranzas, que se verían luego representados en el amplio paraguas de la FIFCh.

Ya antes de ver institucionalizado por la vía sindical el conflicto entre el capital y el trabajo, los ferroviarios recurrieron a la solidaridad gremial buscando zanjar ciertos asuntos atinentes a lo salarial y al bienestar obrero. Antes que los sindicatos adquirieran plena participación en la resolución de los conflictos laborales, los trabajadores del riel ya abogaban por la unión interna como elemento de lucha esencial frente a la explotación, pues, de acuerdo con ellos, “[...] allí, se sellará perpetuamente el lazo de fraternidad dentro de todas las corporaciones ferroviarias para marchar unidas por el camino del progreso y la felicidad”<sup>32</sup>.

Pareciera que estas premisas dieron sus resultados en el contexto de la severa crisis financiera post Primera Guerra Mundial que aquejó a EFE, en donde la empresa optó por acabar con cinco mil puestos de trabajo, decisión que afectaba principalmente a los obreros a jornal pertenecientes a ella. Frente a esta situación, el resto del personal ferroviario habría ofrecido parte de su salario para financiar los jornales de sus compañeros en riesgo de ser desvinculados<sup>33</sup>, demostrando por una parte el asentado sentir gremial existente en el universo laboral de los ferroviarios y, por otra, la falta aún de mecanismos formales que comprometieran en este caso a EFE a conceder ciertas garantías en el trato y en las condiciones laborales de su personal, sin recurrir a la solidaridad y compañerismo expresado por este para ceder parte de sus salarios a compañeros suyos que corrieron riesgo de perder sus empleos. Aun así, la solidaridad y compañerismo demostrada por parte del personal ferroviario surtió sus efectos pues rápidamente para el año 1921 los jornales nominales de los operarios de la sección Maestranzas

<sup>31</sup> *El Mercurio*, Santiago, 24 de agosto de 1922, p. 20.

<sup>32</sup> *El Asistente Ferroviario*, Santiago, 28 de marzo de 1926, p. 1.

<sup>33</sup> Vásquez, 1950, *op. cit.*, p. 475.

de Ferrocarriles experimentaron un significativo repunte<sup>34</sup>, en el que se puede suponer algo tuvo que ver la fraternidad expresada por el gremio ferroviario.

Preocupación existió también respecto a las numerosas familias de ferroviarios que, una vez fallecidos estos, quedaban en la indefensión, sin el sostén que proveía este trabajador. Por ello la lucha por un montepío para las viudas y familiares deudos de estos trabajadores también se tomó la agenda de este sector laboral.

Es, por lo tanto, de imperiosa necesidad –señalaba un artículo de prensa– y no admite postergación que las organizaciones gremiales ferroviarias levanten su voz y agiten un gran movimiento pro salvación de las esposas e hijos de sus asociados, haciendo llegar al Supremo Gobierno, a la Dirección General de la Empresa, y a la Caja de Retiros los anhelos de 25 mil hombres que anhelan el bienestar de sus mujeres e hijos después de su muerte<sup>35</sup>.

Pareció ser que todas estas arengas y llamados lanzados por el gremio de los ferrocarriles posibilitó que entidades como la Protección Mutua de Empleados Ferroviarios y la misma Federación Santiago Watt se hicieran cargo de algunos beneficios sociales (protección frente a enfermedades, cesantía, cuotas mortuorias) de los numerosísimos socios inscritos en sus registros, conservando un espíritu mutualista que databa de ya hace largos años<sup>36</sup>.

A pesar de todo esto, el sector no estuvo ajeno a las divisiones y desavenencias propias del mundo del trabajo. Así lo consignó el congreso de trabajadores ferroviarios de 1925, que hizo ver la falta de unidad apreciada en el sector por la existencia de “...elementos contrarios a [las] verdaderas aspiraciones...” del gremio, que socavaban “...la unión indestructible del elemento ferroviario...”<sup>37</sup>.

Las divisiones internas apreciadas dentro del gremio de ferrocarriles se pueden explicar por la heterogeneidad de base existente en su composición. Social y laboralmente el sector ferroviario se compuso de una planta de empleados diversa, tanto en lo referido a su extracción social como a su calificación laboral. Es un hecho que al interior del universo laboral ferroviario convivieron desde ingenieros hasta fuerza de trabajo peonal, pasando por administrativos y obreros industriales, todos los cuales representaron diferentes intereses dentro de EFE<sup>38</sup>, y que se tradujeron también en diferentes posiciones políticas que explicarían las divisiones y probable fragmentación que afectó al movimiento

<sup>34</sup> Matus, 2012, p. 330.

<sup>35</sup> *El Ferroviario*, Santiago, octubre de 1926, p. 4.

<sup>36</sup> *Norte y Sur*, Santiago, diciembre de 1929, p. 40.

<sup>37</sup> *El Ferroviario*, Santiago, febrero de 1925, p. 24.

<sup>38</sup> *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, Santiago, julio de 1926.

sindical ferroviario. La diversidad de origen y de especialización, sumado a la pertenencia a una empresa estatal como EFE, que acercó al mundo ferroviario a las autoridades y a las decisiones gubernativas, pudo haber atenuado también el impacto del comunismo en sus filas, al encontrar en los ferroviarios una base gremial heterogénea en demandas y aspiraciones, además de su inclusión como funcionarios públicos, parte del aparato estatal, que les dio conexión directa con las autoridades del país para resolver conflictos y responder a sus demandas.

Aun así, el mundo del trabajo ferroviario fue particularmente atractivo para la política partidista que vio en este un potencial apoyo a sus lineamientos doctrinarios. La cantidad de trabajadores y la estratégica posición que ocupó en la estructura productiva nacional empujó sobre los ferrocarriles una reñida cooptación política, no solo de parte de los sectores de izquierda más revolucionarios. Por su supuesto que los comunistas, los socialistas, pero también los radicales y a quienes siguieron la figura del general Ibáñez en su momento<sup>39</sup>, todos ellos compitieron por representar políticamente al sector ferroviario, a pesar de la distancia y hasta cierto rechazo que este gremio manifestó con el partidismo, situando a él y a quienes lo promovieron como “...elementos extraños a la Empresa, [...] que desean empujar a los ferroviarios a los campos políticos para llevarlos a luchas estériles y sin consecuencias de mejoramiento económico alguno...”<sup>40</sup>.

Es que por más que irrumpiera fuertemente el sindicalismo y sus nexos con la política a partir de los años veinte, los ferroviarios siguieron confiando en las capacidades y métodos de su propia orgánica para resolver los conflictos suscitados a partir de la explotación laboral. El constante llamado a organizarse y a ser solidarios constituyó la principal forma del sindicalismo ferroviario en los primeros años para responder a las dificultades surgidas desde las condiciones de trabajo, dejando de lado liderazgos estériles y “...caudillos [...] que caen con la misma rapidez que se alcan...”<sup>41</sup>.

En consonancia con la alta politización apreciada sobre todo en las capas populares, los trabajadores ferroviarios, hacia la década de 1930, entraron en una nueva fase de organización sindical. Producto del deterioro en las condiciones de vida y trabajo de un alto porcentaje de la población chilena como consecuencia de la crisis económica de 1929, las agrupaciones de izquierda terminaron por penetrar definitivamente en el movimiento sindical chileno,

<sup>39</sup> Aylwin, 2003, p. 21.

<sup>40</sup> *Norte y Sur*, Santiago, agosto de 1934, p. 11.

<sup>41</sup> *Inquietud*, San Bernardo, octubre de 1926, p. 4.

construyendo una política de base que pavimentó el camino para los futuros logros y reivindicaciones del proletariado nacional<sup>42</sup>.

### *1935-1940. La “amenaza comunista” acecha a los ferrocarriles*

La moderación y las inclinaciones antihuelguísticas presentes en ciertos sectores del gremio ferroviario se pusieron a prueba en enero de 1935, cuando al interior de EFE un paro generalizado de sus trabajadores, motivado tanto por una política masiva de despidos como por el descuento que percibieron en sus remuneraciones durante los años 1931 y 1933<sup>43</sup>, generó una paralización de las faenas ferroviarias entre las estaciones de Coquimbo y Temuco durante los días 16 y 17 de enero, provocando trastornos sobre todo en talleres y maestranzas de Ferrocarriles. Si bien la huelga se extendió solo por un par de días, generó un alto revuelo al interior de EFE y un cruce de declaraciones que fueron definiendo el futuro político y sindical de los ferroviarios.

En el contexto de esta huelga, surgieron voces que llamaron a deshacerse del “desviacionismo político” presente en el movimiento sindical. “...Nada queremos con los otros gremios, ni con los partidos políticos, ya sea de izquierda o de derecha [...] solo vamos luchando por la justicia de la causa ferroviaria”, fue lo que declaró un dirigente ferroviario con ocasión de este paro, y que reveló el fuerte sentido gremial, por sobre el de clase, que venía incubándose dentro de los trabajadores del riel<sup>44</sup>.

Esta huelga también es el primer registro de la participación efectiva de elementos comunistas al interior del movimiento ferroviario. En correspondencia a su línea doctrinaria y programática, el PCCh trató de intervenir en esta huelga sin mayores resultados. Al contrario, a la escasa injerencia que tuvo para maniobrar en el movimiento, se sumó también el repudio que las autoridades de gobierno le expresaron por este intento de intervención. La brevedad del paro –solo dos días– causó cierta exasperación en sectores del PCCh, ante la poca perseverancia de los trabajadores de ferrocarriles frente a sus reivindicaciones. Andrés Escobar, diputado comunista y extrabajador ferroviario, se impuso de la situación de la huelga apersonándose en las instalaciones de la Maestranza San Eugenio de Santiago, fustigando a los operarios de ella por la temprana decisión de deponer el paro, lo que le valió el rechazo de estos y un fuerte altercado con

<sup>42</sup> Garcés, 2018, *op. cit.*, capítulo I.

<sup>43</sup> *Actas Sesiones Parlamentarias*, 16 de enero de 1935, p. 2280.

<sup>44</sup> *El Diario Ilustrado*, Santiago, miércoles 16 de enero de 1935, citado en Botey, 2003, *op. cit.*, p. 107.

el ingeniero jefe del taller<sup>45</sup>. Además, en el contexto altamente represivo que caracterizó a la segunda presidencia de la república de Arturo Alessandri (1932-1938), con medidas impopulares y un fuerte carácter anticomunista, la huelga del año treinta y cinco se utilizó para perseguir y censurar toda expresión de este partido, al punto de allanar un local donde, en momentos de la huelga, se reunieron varios trabajadores ferroviarios que, según la autoridad, pertenecían al PCCh, procediendo a la detención de cincuenta de ellos<sup>46</sup>. Aún más, llegó a tal el sentimiento anticomunista de este gobierno que acusó al “comunismo internacional”, específicamente al líder comunista brasileño Carlos Prestes, de estar tras esta huelga de ferroviario, y de orquestarla desde el extranjero<sup>47</sup>, lo que habla de la compulsiva persecución que el gobierno de Arturo Alessandri ejecutó contra toda expresión de este partido.

El de 1935-1940 fue un período de ambivalencia ideológica dentro del sindicalismo ferroviario respecto al comunismo. El ascenso de este partido en los años treinta, impulsado por la alta politización del sector obrero y popular, lo llevó a tener real injerencia en los asuntos del movimiento sindical ferroviario. La presencia de la FOCH garantizó cierta participación del PCCh en el mundo de los trabajadores, siendo un agente relevante tanto la formación de la CTCh en 1936<sup>48</sup>, como lo que fue el Frente Popular, bloque político que a partir del año 1938 se convirtió en gobierno<sup>49</sup>.

En efecto, para algunos, la conjunción PCCh y movimiento ferroviario resultó una fórmula exitosa para el triunfo del Frente Popular en las elecciones de 1938. A decir por militantes comunistas presentes en el gremio ferroviario “...a raíz de la huelga del año 1936 empezó a jestarse el movimiento del F. [sic.] Popular y la unidad sindical”<sup>50</sup>.

La huelga ferroviaria del año 1936 fue más prolongada y masiva que la del año anterior, que se inició precisamente alegando por los despidos y relegaciones que generó la de 1935 en el personal ferroviario, particularmente la de un grupo de dirigentes acusados de instigadores de actos subversivos al interior de la empresa<sup>51</sup>. Entre los días 3 y 13 de febrero, los trabajadores de las zonas 2, 3 y 4 de Ferrocarriles, es decir, desde Aconcagua hacia el sur, protestaron por la

<sup>45</sup> *El Mercurio*, Santiago, 18 de enero de 1935, p. 13.

<sup>46</sup> *El Mercurio*, Santiago, 16 de enero de 1935, p. 1.

<sup>47</sup> *Ibid.*

<sup>48</sup> Garcés y Milos, 1988, *op. cit.*

<sup>49</sup> Milos, 2008, *op. cit.*

<sup>50</sup> *Estrella Roja*, San Bernardo, 2 de diciembre de 1939, p. 4.

<sup>51</sup> Lafferte, 1957, p. 275.

decisión de EFE, a la que se plegaron luego trabajadores industriales, portuarios, papeleros, empleados públicos, del rubro de la construcción y los de la Vega Central de Santiago, adquiriendo esta un nivel de huelga general tanto por los actores involucrados como por la vasta zona del país que cubrió<sup>52</sup>.

Se ha planteado que este paro ferroviario pavimentó el camino para la realización de dos hitos significativos dentro del desarrollo del movimiento obrero en Chile. El primero de ellos fue la formación de la CTCh, en diciembre de 1936, la primera multigremial del país, y, el segundo, la constitución y posterior ascenso al poder del Frente Popular, que en 1938 triunfa en las elecciones presidenciales, apoyado por sectores de centro izquierda<sup>53</sup>.

Como fuese, la alta capacidad de convocatoria y movilización que demostraron los ferroviarios en esta huelga los posicionó como una base de apoyo de la cual era difícil desentenderse. Su respaldo podía significar importantes avances para las fuerzas políticas que pretendieron sumarlo a ellas.

Pareció ser que la estrategia del PCCh al interior del gremio ferroviario fue la de incubar, en este sector laboral, una posición colaboracionista y de amplio apoyo hacia los gobiernos del Frente Popular y su programa<sup>54</sup>, asunto que tuvo efecto, pues los ferroviarios siempre mostraron lealtad a estos gobiernos<sup>55</sup>, inclusive coincidiendo con los postulados fundamentales que dieron vida a esta coalición no solo en Chile, y que dijeron relación con su configuración como un bloque antifascista en el mundo, ante la sombría irrupción de la Alemania nazi en Europa, a la que los ferroviarios también declararon su rechazo<sup>56</sup>.

A pesar de los eventuales avances que el PCCh y sus militantes lograron dentro del mundo de los ferroviarios, este se vio, finalmente, frenado ante el rechazo aún existente en parte del personal de EFE, que todavía seguía considerando al comunismo como un elemento “desquiciador” dentro de la empresa<sup>57</sup>. Así pues, maquinistas, fogoneros y aspirantes expresaron su animadversión a las ideas comunistas que proliferaron en la Federación Santiago Watt, que, para 1938, y a pocos meses del triunfo electoral del Frente Popular en las elecciones presidenciales de ese año, se había transformado en un “foco del comunismo”, que causaba fuerte rechazo en las cúpulas dirigentes de esta federación y en las de la Empresa de Ferrocarriles, ya que

<sup>52</sup> Garcés, 2018, *op. cit.*, pp. 96-97.

<sup>53</sup> Milos y Garcés, 1988, *op. cit.*

<sup>54</sup> *Estrella Roja*, San Bernardo, 12 de enero de 1940, p. 1.

<sup>55</sup> Delgado, 2019, *op. cit.*, pp. 147-170.

<sup>56</sup> *Herramienta*, San Bernardo, 1 de marzo de 1939, p. 1.

<sup>57</sup> *El Ferroviario. Semáforo de los trabajadores del riel*, Santiago, 6 de enero de 1942, p. 1.

[...] han recibido amenazas de los malos elementos y para defender a su personal y sus vidas la Empresa está empeñada en sacarles permiso para cargar armas, habiendo hablado personalmente con el señor Intendente [que] insinuó la idea de pedir [...] por medios administrativos los antecedentes colectivos de las personas a quienes le vamos a conceder este favor<sup>58</sup>.

Los permisos que autoridades de EFE tramitaron para que algunos de sus operarios portasen armas para defenderse de supuestas agresiones de elementos comunistas enquistados en la Federación Santiago Watt, describe el nivel que adquirieron las tensiones entre los ferroviarios y el comunismo. Alentados desde la plana directiva de EFE y del mismo gobierno, los ferroviarios de la Santiago Watt estuvieron dispuestos a zanjar el conflicto ocupando las armas si era necesario, demostrando la beligerancia que asumieron las diferencias entre comunistas y parte del gremio del riel, que superó el plano discursivo e ideológico para ceder terreno a la acción violenta como recurso válido para resolver este incordio<sup>59</sup>.

La situación descrita sirve para explicar el aún latente espíritu anticomunista presente todavía en los últimos días del gobierno de Arturo Alessandri, y en la fuerte represión que este ejecutó sobre toda expresión de comunismo, represión que, por lo demás, atravesó gran parte de su período de gobierno, recordando la formación de las milicias republicanas a partir del año 1932, agrupaciones de civiles armados apoyados abiertamente por el gobierno, y que surgieron en defensa de la patria ante lo que ellos consideraron el desquiciamiento del sistema político partidista chileno luego de la experiencia de la “República Socialista” en junio de 1932<sup>60</sup>. A partir de este hecho, el gobierno autorizó la posesión de armas entre ciertos sectores de la población, entre ellos, los trabajadores ferroviarios que tuvieron el respaldo suficiente tanto de la autoridad del intendente de Santiago como de las fuerzas policiales en su momento, para portar armamento con el fin de repeler el avance comunista al interior de su gremio. Con esto, el gobierno insistió en disuadir, si no reprimir, la presencia del comunismo en el escenario sindical del país, ocupando efectivamente a un sector de la clase trabajadora para lograr su cometido e impedir hasta último momento la penetración de estas ideas en el movimiento obrero nacional<sup>61</sup>.

<sup>58</sup> Intendencia de Santiago, vol. 989, 23 de agosto de 1938.

<sup>59</sup> Intendencia de Santiago, vol. 989, oficio n.º 2883, 9 de septiembre de 1938.

<sup>60</sup> Valdivia, 2016, pp. 75-97.

<sup>61</sup> Botey, 1986, *op. cit.*, pp. 82-93.

¿Será que esta fue una de las últimas intentonas del gobierno de Alessandri para socavar el inminente triunfo de la izquierda y del Frente Popular en las elecciones presidenciales prontamente a celebrarse? Recordemos que mientras el gobierno terminó avalando la entrega de armas de fuego a cierto grupo de trabajadores ferroviarios, días después, el cinco de septiembre de 1938, una decena de obreros resultó ultimada por fuerzas de seguridad tras parapetarse en el edificio del Seguro Obrero, hecho que determinó el repudio de la ciudadanía, la cual se inclinó en favor de la opción presidencial del Frente Popular en las elecciones de dicho año. Aun así, y luego de la masacre, autoridades siguieron insistiendo en lo perentorio que era autorizar a ciertos elementos ferroviarios a portar armas<sup>62</sup>.

### *1940-1948. Anticomunistas y radicales*

Pareciera que el mensaje del saliente gobierno tuvo efecto al interior del mundo del trabajo ferroviario, dado que entrada la siguiente década y bajo los gobiernos ya del Frente Popular (1938-1952), el anticomunismo larvado en ciertos sectores de los trabajadores del riel fue acrecentándose más, toda vez que su lealtad era casi exclusiva e incondicional con los gobiernos de sello radical, impulsores de políticas pro clase trabajadora y de industrialización para el país, en donde a los ferroviarios les cupo activa participación en ellas<sup>63</sup>.

Es que la década de 1940 fue del todo próspera para el gremio de los ferroviarios que, junto con ver un incremento salarial, reforzaron su posición estratégica dentro de la estructura productiva nacional, lo que les valió gozar de un poder de negociación fuerte y directo tanto con las autoridades de EFE como con las del país<sup>64</sup>.

Su poder negociador podía deponer un paro a través de un rápido acuerdo entre las partes involucradas, léase ferroviarios, EFE y gobierno, y que evitaba cualquier tipo de conflictos y trastornos al interior de Ferrocarriles<sup>65</sup>, o bien, este se transformaba en poder de presión hasta, sin más, desencadenar el paro ferroviario al no encontrar puntos de encuentro con la contraparte<sup>66</sup>.

<sup>62</sup> Intendencia de Santiago, vol. 989, 6 de diciembre de 1938.

<sup>63</sup> Botey, 1986, *op. cit.*, pp. 161-184.

<sup>64</sup> Delgado, 2019, *op. cit.*, pp. 160-163.

<sup>65</sup> *El Debate*, San Bernardo, 24 de noviembre de 1945, p. 8.

<sup>66</sup> *El Ferroviario. Semáforo de los trabajadores del riel*, Santiago, 19 de enero de 1945, p. 5.



También ocurrieron situaciones en que para destrabar un conflicto y resolver una situación puntual, el gobierno debía

[...] recurrir a procedimientos persuasivos enderezados [sic.] a evitar dificultades y conflictos. Para ello [se] debe recurrir a personas que, siendo de su amplia confianza, por sus condiciones personales y por sus vinculaciones con el gremio [ferroviario], estén en situación de cumplir con éxito las misiones que se les encomienden<sup>67</sup>.

Lo descrito hace alusión a la decisión tomada por el propio ministro de Fomento en 1940 en relación con trasladar a dos operarios de EFE hacia su ministerio, en virtud de “...los variados asuntos relacionados con el personal ferroviario, tanto en servicio como jubilado, [que hace] necesario ocupar personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado como auxiliar de la labor ministerial”<sup>68</sup>. Decisión que claramente muestra la colaboración que los gobiernos de esta época encontraron en los trabajadores ferroviarios que, en este caso, actuaron como nexo entre las autoridades de gobierno y las aspiraciones demandadas por el gremio, buscando gestionar una solución fluida a las problemáticas que encararon los trabajadores del riel, mitigando una eventual crisis a nivel gubernativo producto de las demandas de este gremio.

Igualmente, los ferroviarios no se desentendieron del resto de las demandas del movimiento obrero, siguieron estando conectadas con ellas. Esto queda demostrado en el repudio y la solidaridad que los ferrocarrileros expresaron hacia la muerte de seis trabajadores que, en enero de 1946, concurren a las manifestaciones de Plaza Bulnes en Santiago, que fueron reprimidas ferozmente por la fuerza pública<sup>69</sup>. El posterior llamado a paro por parte de la CTCh, como reacción a esta condenable acción, también encontró apoyo en los trabajadores del riel que se plegaron rápidamente a él<sup>70</sup>.

El holgado margen de maniobra con que el sindicalismo ferroviario se movió en los años cuarenta reflejó el sitio ocupado tanto por la clase trabajadora y, en especial, por este sector laboral en esos años de gobiernos de centro izquierda<sup>71</sup>. Se agrega, además, un elemento relevante en todo este poder negociador y de presión del que gozó el personal ferroviario por esos años, cual es el derecho a huelga y a sindicalizarse. Recordemos que, bajo la dictadura de Ibáñez, el

<sup>67</sup> Ministerio de Ferrocarriles, 6 de octubre de 1940, vol. 1748, oficio n.º 958.

<sup>68</sup> *Ibid.*

<sup>69</sup> *La Idea*, San Bernardo, 2 de marzo de 1946, p. 1.

<sup>70</sup> *El Debate*, San Bernardo, 9 de febrero de 1946, p. 5.

<sup>71</sup> Sepúlveda, 1959, *op. cit.*

sindicalismo se entendió como una actividad regulada desde el Estado sin un accionar determinante entre el conflicto capital y trabajo<sup>72</sup>. Este control pasó hacia los años treinta con la prohibición expresa a todo funcionario público a sindicalizarse, dejando al sindicalismo ferroviario en muy mal pie, considerando que gran parte del universo laboral de los trabajadores del riel en Chile respondió al estatus de empleado público, al ser trabajadores de una empresa estatal como EFE<sup>73</sup>.

De esta forma fue como en los años treinta se quiso neutralizar la protesta y organización de los ferroviarios, las que, llegada la década siguiente, se pudieron desplegar en todas sus formas y variantes en favor de sus demandas, pero con el inconveniente generado ahora por las fracturas y divisiones al interior de este sector sindical, que fueron prolongación también de las querellas y desavenencias detectadas entre los partidos de izquierda chilenos, todo en un delicado contexto a propósito de la Segunda Guerra Mundial que agudizó las diferencias ideológicas entre las distintas fuerzas políticas, incluso al interior de la misma izquierda<sup>74</sup>.

Este fue el escenario para que nuevamente el diputado comunista Andrés Escobar acusara a parte del socialismo de dividir al movimiento ferroviario en el último congreso de estos trabajadores en Concepción, efectuado en diciembre de 1944, facilitando las cosas para que —según este parlamentario— la prensa “pronazi” y los elementos más reaccionarios de la oligarquía nacional se complotaran para intentar desestabilizar al Frente Popular y confundir al movimiento obrero<sup>75</sup>.

A pesar del llamado de unidad hecho por ciertos sectores del sindicalismo ferroviario para apoyar y respetar la labor de sus dirigentes<sup>76</sup>, existieron “... desplazados elementos [dispuestos a] lanzarse en forma poco digna al ataque de una Directiva que ha luchado sin descanso por el bienestar ferroviario en momentos tan difíciles para el país”<sup>77</sup>. Es que en un momento hubo denuncias respecto a la existencia de grupos dentro del gremio ferroviario que intentaron socavar la labor y legitimidad de los órganos representativos de los trabajadores de EFE, trabando importantes negociaciones con la empresa como lo eran las

<sup>72</sup> Rojas, 1993, *op. cit.*

<sup>73</sup> *Actas Sesiones Parlamentarias*, 16 de enero de 1935, p. 2281.

<sup>74</sup> Drake, 1992, *op. cit.*, pp. 217-219.

<sup>75</sup> *Actas Sesiones Parlamentarias*, 26 de diciembre de 1944, p. 1053.

<sup>76</sup> *El Ferroviario. Semáforo de los trabajadores del riel*, Santiago, 11 de julio de 1942, p. 9.

<sup>77</sup> *El Ferroviario. Semáforo de los trabajadores del riel*, Santiago, 6 de enero de 1942, p. 1.

de las mejoras en el salario ferroviario en momentos complejos para el país, acosado por los efectos sociales y económicos de la guerra en Europa<sup>78</sup>.

Suponemos que estas situaciones, sumadas al hecho de su poder negociador, hicieron a los ferroviarios en la década de 1940 adoptar una posición apolítica y de prescindencia de los partidos, en vista a “...que en nuestras labores sindicales [...] la política, [es] obstruccionista y retardataria de los problemas que interesan a las masas explotadas...”, según una publicación ferroviaria, retomando también posturas anticomunistas alojadas ya desde hacía un tiempo en el gremio de los trabajadores del riel, como se consigna en el mismo artículo de prensa<sup>79</sup>.

Tanto el discurso apolítico como el anticomunista tuvieron una presencia latente entre los ferroviarios, sobre todo a partir de la década de 1940, muy en sintonía con el giro político tomado por los gobiernos radicales, especialmente durante la presidencia de Gabriel González Videla, a través de la dictación de la Ley de Defensa Permanente de la Democracia en 1948, que proscribió al comunismo del orden legal y político. La fuerte campaña de desprestigio cernida sobre el PCCh en ciertos sectores de la opinión pública se había alojado también en el movimiento ferrocarrilero.

Muy similar a los casos de las huelgas de 1935 y 1936, cierto sector de la prensa y del gobierno, acusaron intervención comunista en el paro de trabajadores ferroviarios organizado el día 4 de diciembre de 1947, en donde se denunció la “prepotencia sindical” de los comunistas ante una huelga que se catalogó de “injusta, arbitraria e ilegal”<sup>80</sup>. Lo especial de este paro ferroviario es que se interpretó como una acción de fuerza por parte de los comunistas para socavar el poder del gobierno, ocupando un servicio tan vital para el país como los ferrocarriles para ejercer presión sobre él<sup>81</sup>, demostrando ya el nivel de deterioro presente en las relaciones entre el PCCh y los gobiernos radicales, que terminó detonando en la dictación de la “Ley Maldita” en 1948<sup>82</sup>.

Igualmente, al interior del gremio de ferrocarriles, siguió anidado un fuerte anticomunismo, exacerbado en algunas ocasiones por acciones reprochables de parte de simpatizantes comunistas que dentro de EFE, y con ocasión de un paro en marzo de 1946, tuvieron un comportamiento que para sus compañeros revistió de “...una gravedad suma, ya que ha sido este elemento el que más se

<sup>78</sup> *Ibid.*

<sup>79</sup> *El Ferroviario. Semáforo de los trabajadores del riel*, Santiago, 24 de marzo de 1946, p. 3.

<sup>80</sup> *El Mercurio*, Santiago, 4 de diciembre de 1947, p. 25.

<sup>81</sup> *El Mercurio*, Santiago, 5 de diciembre de 1947, p. 2.

<sup>82</sup> Barnard, 2017, *op. cit.*, pp. 217-249.

ha destacado en la instigación al paro...”, indicando que, dirigentes comunistas al interior de Ferrocarriles, en momentos de declararse la huelga, se encontraban bajo licencia médica, con lo cual los “...cabecillas e incitadores a la huelga indefinida, se encontraban a cubierto de toda pérdida de sus jornales por el tiempo que estimaron pudo durar la huelga”<sup>83</sup>.

Algunos de los comportamientos y el discurso maximalista tomado por parte de elementos comunistas al interior de los ferroviarios, llevó a que sus ideas no calaran hondo en las aspiraciones y demandas de este sector, que hacia la década de 1940 reforzó su lealtad con los gobiernos del Frente Popular, especialmente a través del Partido Radical.

En estos años, el radicalismo fue muy potente al interior de los ferroviarios, restándole injerencia y mayor capacidad de maniobra a los partidos de izquierda dentro de este sector laboral. El radicalismo ofreció un margen de interlocución directa a los ferroviarios con el gobierno central. De este tipo de instancias existieron varias, en donde ferroviarios tenían diálogo directo y fluido con autoridades del país para expresarles sus demandas, reivindicaciones e intereses. Una de estas fue a fines de octubre del año 1944, cuando el mismísimo vicepresidente de la república recibió en audiencia especial a un grupo de dirigentes de la Organización Ferroviaria Radical (ORFERA), quienes concurrieron a exponerle las aspiraciones del gremio en orden a la promulgación de una ley a favor de los trabajadores jubilados de EFE<sup>84</sup>. Más adelante, los gobiernos radicales reconocieron, en palabras de uno de sus presidentes, Gabriel González Videla, el esfuerzo, la colaboración y lealtad que encontraron en el gremio del riel para con la gestión gubernamental que ellos encabezaron<sup>85</sup>.

El apoyo que parte de los ferroviarios brindó al proyecto del Frente Popular y a los gobiernos radicales que lo encabezaron, se correspondió con una fuerte presencia del Partido Radical en las filas del mundo del trabajo ferroviario, prestándose también para ciertas prácticas malsanas denunciadas por los propios trabajadores, en donde lo político se inmiscuyó claramente en los asuntos laborales. Fue de esta manera como, en su momento, trabajadores de la Maestranza Central de Ferrocarriles denunciaron la predilección existente hacia militantes del Partido Radical para ocupar las plazas de trabajo de este taller, cuestionando el proceso de selección de personal, que, de acuerdo con ellos, se encontraba viciado por la preferencia de la plana directiva de EFE a

<sup>83</sup> *El Ferroviario. Semáforo de los trabajadores del riel*, Santiago, 24 de marzo de 1946, p. 4.

<sup>84</sup> *El Mercurio*, Santiago, 28 de octubre de 1944, p. 13.

<sup>85</sup> *Vías, Revista Mensual para los Ferroviarios*, Santiago, octubre de 1950, p. 20.

escoger el personal debido a motivos políticos y no laborales<sup>86</sup>. Más allá de esto, y a lo menos en este recinto ferroviario, la injerencia del Partido Radical fue importante teniendo una capacidad de movilización sobre la fuerza de trabajo ferroviaria indesmentible que lo hacía ser una corriente política de peso dentro de este taller<sup>87</sup>.

A poco tiempo de cumplirse un siglo de existencia del ferrocarril en Chile, los trabajadores del riel mostraron unidad y orgullo de representar a este servicio de vital importancia para el desenvolvimiento nacional, y expresaron su compromiso con la empresa para celebrar los cien años del transporte ferroviario en el país<sup>88</sup>, insistiendo, además, con que la política era “lo más indeseable” que ocurría al interior de Ferrocarriles, dando a entender que solo el trabajo y el compañerismo eran fecundos al interior de esta empresa<sup>89</sup>. Esta fue la forma como una vez proscrito el comunismo y finalizado el período de gobierno del Frente Popular y de los radicales, los ferroviarios seguían insistiendo con un discurso apolítico y proclive a la unidad gremial dentro de su sector.

### *Conclusión*

¿Cómo se puede explicar el anticomunismo que se instaló al interior del mundo ferroviario? Para el período descrito, la actividad sindical en Chile pasó desde una etapa de bastante agitación política, marcada por la fuerte represión y control que el Estado ejerció sobre la clase trabajadora, hacia otra caracterizada por la implementación de políticas pro-movimiento obrero que aquietaron un poco la agitada vida sindical en el país. En esto, el sindicalismo de los ferroviarios trazó una senda muy similar a lo expuesto; primeramente, con un anticomunismo muy agresivo, emanado primero desde las autoridades de gobierno, y que luego fue incubándose bajo condiciones en donde los trabajadores del riel manifestaron mayor cercanía con las formas de participación política implementadas desde el Estado y sus autoridades, más que hacia una corriente ideológica en particular, sobre todo si esta provenía desde la izquierda más radicalizada. En este caso, el anticomunismo ferroviario envolvió más bien un discurso apolítico, que expresó cierto desprecio a las prácticas de los partidos, encarnadas en la presencia del PCCh en las filas de su gremio.

<sup>86</sup> *La Opinión*, San Bernardo, 14 de agosto de 1943, pp. 1 y 4.

<sup>87</sup> *La Idea*, San Bernardo, 2 de marzo de 1946, p. 1.

<sup>88</sup> Ministerio de Obras Públicas, vol. 4.904, oficio n.º 237, 7 de julio de 1950.

<sup>89</sup> *Engranaje*, Santiago, 1 de agosto de 1948, p. 1.

Al ser una fuerza política potente dentro del movimiento sindical, el comunismo fue el blanco preferido para algunos sectores que buscaron frenar la penetración de sus ideas dentro de la clase trabajadora, temiendo que su discurso revolucionario y de clase fuera un elemento desestabilizador dentro del orden vigente, incluso al interior de la orgánica sindical de los mismos trabajadores ferroviarios, que apelaron a soluciones más moderadas y consensuadas para resolver conflictos.

La suficiencia sindical con que actuó el gremio de los ferrocarriles permitió la mayor notoriedad del sentimiento anticomunista alojado en él. Al contar por sí solo con una capacidad negociadora y de presión incontenible, a veces, para el Estado y sus autoridades, debido a su estratégica posición dentro de la estructura productiva nacional, los ferroviarios pudieron prescindir de todo aparato político, y no solo del que ofrecieron los comunistas, para abrir instancias de intermediación entre ellos y las autoridades.

En esto mostraron cierto pragmatismo para instalar su discurso más gremial que clasista, estrechando lazos con diversos sectores del espectro político chileno, pero conservando la autonomía e independencia en su actuar sindical<sup>90</sup>. Esto explicaría su acercamiento hacia el Partido Radical, que en este caso fue un partido instrumental para las aspiraciones del sector ferroviario, con el que lograron cercanía con los gobiernos radicales y ciertas ventajas, que bajo otra forma de representación política hubiera sido más complejo lograrlas.

Otro hecho que ayuda explicar el anticomunismo de los ferroviarios, es su fuerte identificación con la Empresa de Ferrocarriles. En general, la explotación laboral y el conflicto capital trabajo se vio atenuado por el alto grado de pertenencia que los ferroviarios mostraron hacia EFE, con un nivel de compromiso y orgullo sobresaliente por trabajar en ella; asunto que finalmente redujo el malestar y las tensiones generadas dentro de este grupo de trabajadores y que morigeraron el discurso de lucha de clases levantado históricamente por el comunismo, y que los trabajadores del riel no lo tuvieron suficientemente claro trabajando para los ferrocarriles del país.

Ayudaba también la condición de empleados públicos de los ferroviarios, que les permitió mayor aproximación con las autoridades de Estado, en especial bajo

<sup>90</sup> Pasada cerca de una década de la entrada en vigor de la “Ley Maldita”, que proscribió de toda actividad al PCCh, los ferroviarios mediante una huelga solicitaron la derogación de esta norma, mostrando el grado de pragmatismo político con que actuaron miembros de este gremio, que, dejando atrás las diferencias con este partido, demandaron mayor apertura democrática, a través de la reincorporación del PCCh a la institucionalidad política vigente, *Actas Sesiones Parlamentarias*, sesión 20°, 5 de julio de 1957.

el período de los gobiernos del Frente Popular, en donde podríamos decir que el trato entre Estado y ferroviarios fue más llano que con otros sectores laborales.

De esta forma, los ferroviarios pudieron prescindir del aparato político que, en particular los comunistas, les ofrecieron para abrir instancias de negociación con las autoridades, levantando un discurso bastante escéptico de las fórmulas que los partidos políticos brindaron para resolver el conflicto entre capital y trabajo.

Lo de los ferroviarios fue, además, una postura más gremial que de clase. Desde temprano este sector laboral, muy acorde a su pragmatismo político y al nivel de exigencias que demandaron de parte de la autoridad, tendió a resolver sus problemas en el marco de sus propios requerimientos como sector laboral, adoptando posiciones autonomistas dentro del sindicalismo chileno, impregnado por los lineamientos emanados desde los partidos y agrupaciones de izquierda, que buscaron, con un discurso clasista, intervenir en la resolución del conflicto capital-trabajo a favor de los trabajadores.

También la heterogeneidad del universo laboral de los ferrocarriles fue factor para que se depositara en él un cierto sentimiento anticomunista. La abultada planta de trabajadores que a lo largo del siglo XX permitió el funcionamiento de EFE, generó una gran masa laboral que en términos sociales y políticos se presentó diversa y heterogénea. Desde destacados profesionales hasta sacrificados obreros de la vía conformaron el vasto universo laboral de los ferrocarriles. A nivel sindical, esto se tradujo en una diversidad de intereses y aspiraciones, para los cuales existieron diferentes propuestas políticas, cada una atendiendo las necesidades expresadas por cada grupo, lo que terminó atenuando los efectos del comunismo y de cualquier otra corriente ideológica dentro del sindicalismo ferroviario, en el cual resultaba difícil un accionar político monolítico y uniforme, y en donde las diferentes posturas que atravesaron el mundo sindical ferroviario terminaron por mitigar o, de plano, rechazar la penetración de cualquier idea, doctrina o partido al interior de este gremio.

Las condiciones de vida y trabajo superiores al del resto del proletariado chileno recrearon también un escenario laboral diferente para los ferroviarios, que en ocasiones hubo de determinar su posición moderada, hasta conservadora, dentro del movimiento sindical chileno y, de paso, su renuencia a posturas más revolucionarias como las del PCCh. Superadas o morigeradas las formas de explotación más acuciantes dentro del mundo del trabajo ferroviario, sus trabajadores se inclinaron por posiciones más cautas desde el punto de vista sindical, buscando vías de negociación más conciliadoras con las autoridades. El mejor salario y trato laboral, representado en un sistema de bienestar y seguridad social para el obrero ferroviario, hizo que estos atenuaran sus aspiraciones, las cuales no tuvieron mucho que ver con las extenuantes y, a veces, oprobiosas formas de

explotación laboral que padeció un sector importante del proletariado chileno en la época. Más bien, la buena paga, la cobertura social, la estabilidad laboral y su capacidad negociadora frente a las autoridades, hizo de los ferroviarios un sector moderado dentro del sindicalismo chileno, reacio a toda expresión de maximalismo político, de ahí su anticomunismo, y que los podía llevar al retroceso frente a lo ya avanzado en materia laboral. Es de este modo como podríamos comprender, entonces, el “anticomunismo” y “apoliticismo” de los ferroviarios chilenos que, determinados por sus condiciones de trabajo y explotación, se condujeron de un modo pragmático y ciertamente moderado dentro del efervescente mundo del sindicalismo chileno en la primera mitad del siglo XX.

### *Bibliografía y fuentes*

#### FUENTES

- Actas Sesiones Parlamentarias*, Santiago, años 1935, 1936, 1944, 1952-1955-1957.
- Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, Santiago, 1913-1956.
- Boletín Mensual de la Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado*, Santiago, 1922-1937.
- El Asistente Ferroviario*, Santiago, 1926.
- El Debate*, San Bernardo, 1944-1946.
- El Ferroviario*, Santiago, 1924-1927.
- El Ferroviario. Semáforo de los trabajadores del riel*, Santiago, 1942-1948.
- El Mercurio*, Santiago, 1920-1955.
- Engranaje*, Santiago, 1948.
- Estrella Roja*, San Bernardo, 1939-1940.
- Fondo Intendencia de Santiago, Archivo Nacional de Chile, vols. 639, 707, 916, 952, 975, 978, 989, 1014, 1006, 1017, 1020.
- Fondo Ministerio de Ferrocarriles, Archivo Nacional de Chile, vols. 25, 135, 140, 164.
- Herramienta*, San Bernardo, 1937-1940.
- Inquietud*, Santiago, 1926.
- La Idea*, San Bernardo, 1944-1946.
- La Opinión*, San Bernardo, 1913-1955.
- Norte y Sur*, Santiago, 1927-1943.
- Vías. Revista Mensual para los Ferroviarios*, Santiago, 1950-1952.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ, ROLANDO, *Forjando la vía chilena al socialismo. El Partido Comunista de Chile en la disputa por la democracia y los movimientos sociales (1931-1970)*, Valparaíso, América en Movimiento Ediciones, 2020.



- ANGELL, ALAN, *Partidos políticos y movimiento obrero en Chile*, Ciudad de México, Ediciones ERA, 1974.
- AYLWIN, ANDRÉS, *Simplemente lo que vi (1973-1990). Y los imperativos que surgen del dolor*, Santiago, Lom Ediciones, 2003.
- BARNARD, ANDREW, *El Partido Comunista de Chile, 1922-1947*, Santiago, Ariadna Ediciones, 2017.
- BOTEY, ANA MARÍA, “El universo ocupacional de los ferroviarios chilenos en el contexto de la depresión de la década de 1930”, *Revista de Historia de América*, Ciudad de México, 2003, pp. 137-171.
- BOTEY, ANA MARÍA, *La proyección social y laboral de la Empresa de Ferrocarriles del Estado: 1932-1941*, tesis para optar al grado de Magíster en Historia de América, Santiago, Universidad de Chile, 1986.
- BRITO, ALEJANDRA, *Condiciones laborales y sociales de un grupo laboral chileno: Los trabajadores ferroviarios de la Tercera Zona (1925-1936)*, seminario de tesis para optar al grado de Licenciado en Humanidades con mención en Historia, Santiago, Universidad de Chile, 1988.
- CAMARERO, HERNÁN Y MARTIN MANGIANTINI, *El movimiento obrero y las izquierdas en América Latina*, Charlotte, University of North Caroline Press, 2018.
- CASALS, MARCELO, *La creación de la amenaza roja. Del surgimiento del anticomunismo en Chile a la “campaña del terror” de 1964*, Santiago, Lom Ediciones, 2016.
- DELGADO, FELIPE, “¿Cómo se ha contado la historia de los ferroviarios en Chile? Entre el relato evocador y la tradición organizativa de los trabajadores del riel”, *Revista Notas Históricas y Geográficas*, n.º 24, Valparaíso, enero-junio de 2020, pp. 98-131.
- DELGADO, FELIPE, “Tres presidentes en la Maestranza de San Bernardo. Visitas presidenciales y de Estado a la Maestranza Central de Ferrocarriles durante los gobiernos radicales, (1936-1953)”, *Universum*, n.º 35, vol. 2, Talca, 2019, pp. 147-170.
- DELGADO, FELIPE, *Entre la aristocracia obrera y la vanguardia proletaria. Los ferroviarios de la Maestranza Central de San Bernardo. Acción y discurso en el gremio de los trabajadores del riel. (1913-1958)*, tesis para optar al grado de Doctor en Historia, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2017.
- DESHAZO, PETER, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*, Santiago, DIBAM, 2007.
- DRAKE, PAUL, *Socialismo y populismo. Chile 1936-1973*, Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 1992.
- DURGAN, ANDY, *Comunismo, revolución y movimiento obrero en Cataluña 1920-1936*, Barcelona, Laertes Editorial, 2016.
- GARCÉS, MARIO Y PEDRO MILOS, *FOCH, CTCh y CUT. Las centrales unitarias en la historia del sindicalismo chileno*, Santiago, ECO, 1988.
- GARCÉS, MARIO, *El movimiento obrero y el Frente Popular (1936-1939)*, Santiago, Lom Ediciones, 2018.
- GREZ, SERGIO, *Historia del comunismo en Chile. La era de Recabarren (1912-1924)*, Santiago, Lom Ediciones, 2011.

- HENRÍQUEZ, RODRIGO, “*En estado sólido*”: políticas y politización en la construcción estatal. Chile: 1920-1950, Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 2014.
- HOBBSAWM, ERIC, *Trabajadores. Estudios de la historia de la clase obrera*, Barcelona, Editorial Crítica, 1979.
- JARA, ISABEL, “Discurso sindical y representaciones públicas de los ferroviarios chilenos, 1900-1930”, Mario Matus (ed.), *Hombres del metal. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos chilenos en el Ciclo Salitrero, 1880-1930*, Santiago, Ediciones Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad de Chile, 2009, pp. 127-180.
- LAFFERTE, ELÍAS, *Vida de un comunista. Páginas autobiográficas*, Santiago, Imprenta Lautaro, 1957.
- MATUS, MARIO Y SERGIO GARRIDO, “Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos al despuntar el siglo XX en Chile”, Mario Matus (ed.), *Hombres del metal. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos chilenos en el Ciclo Salitrero, 1880-1930*, Santiago, Ediciones Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad de Chile, 2009, pp. 13-45.
- MATUS, MARIO, *Crecimiento sin desarrollo. Precios y salarios reales durante el ciclo salitrero en Chile*, Santiago, Editorial Universitaria, 2012.
- MILOS, PEDRO, *Frente Popular en Chile. Su configuración: 1935-1938*, Santiago, Lom Ediciones, 2008.
- PINTO, JULIO Y VERONICA VALDIVIA, *¿Revolución proletaria o chusma querida? Socialismo y alessandrismo en la pugna por la politización pampina (1911-1973)*, Santiago, Lom Ediciones, 2017.
- RAMÍREZ, HERNÁN, “Origen y formación del Partido Comunista de Chile”, en Hernán Ramírez Necochea, *Obras escogidas, Volumen II*, Santiago, Lom Ediciones, 2007, pp. 151-467.
- ROJAS, JORGE, *La dictadura de Ibañez y los sindicatos (1927-1931)*, Santiago, DIBAM, 1993.
- SEPÚLVEDA, LUIS, *Historia social de los ferroviarios*, Santiago, Imprenta Siglo XX, 1959.
- STEDMAN, GARETH, *Lenguajes de clase. Estudios sobre la historia de la clase obrera inglesa (1832-1982)*, Madrid, Siglo XXI Editores, 2014.
- ULIANOVA, OLGA; MANUEL LOYOLA Y ROLANDO ÁLVAREZ (dir.), *El siglo de los comunista chilenos 1912-2012*, Santiago, Ariadna Ediciones, 2012.
- VALDIVIA, VERÓNICA, *La milicia republicana. Los civiles en armas 1932-1936*, Valparaíso, Editorial América en Movimiento, 2016.
- VALDIVIA, VERÓNICA, *Pisagua, 1948. Anticomunismo y militarización política en Chile*, Santiago, Lom Ediciones, 2021.
- VÁSQUEZ, RAÚL, *Situación económico social del personal ferroviario*, memoria de prueba para optar al grado de Licenciado, Santiago, Universidad de Chile, 1950.
- ZAPATA, FRANCISCO, *Autonomía y subordinación en el sindicalismo latinoamericano*, Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica, 1993.