

CAPÍTULO VI

LA ORGANIZACIÓN DE LOS FERROVIARIOS

Acerca del origen de la organización de los trabajadores ferroviarios, sus dirigentes proporcionan la siguiente información:

"La organización sindical ferroviaria nace el 3 de marzo de 1912, en la estación de Mollini del ramal Oruro-Cochabamba, en ese mismo año los ferroviarios de Uyuni organizaron una sociedad mutualista con proyecciones de reivindicación social.

"En 1918, los trabajadores ferroviarios en muchas localidades y centros de trabajo, se organizan con carácter nacional en las líneas del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, llegando a culminar esta organización con los planteamientos de reivindicaciones sociales en el año 1922".

Los dirigentes ferroviarios de la actualidad nada dicen de la Liga de Obreros y Empleados de Ferrocarril, pese a su enorme importancia tanto por haber impulsado la organización de los trabajadores del riel como por sus postulados francamente izquierdistas. Algo más, las actuales Federaciones nacen del seno de la Liga; su estudio resulta, pues, obligado.

1 LA "LIGA DE EMPLEADOS Y OBREROS DE FERROCARRILES"

a) Organización

En la ciudad de La Paz, el día 3 de agosto de 1919, se reunieron en una asamblea 182 empleados y obreros de la Bolivian Railway Co., Ferrocarril Guaqui-La Paz, para constituir la "Liga de Empleados y Obreros de Ferrocarriles". La reunión estuvo presidida por Héctor Borda (Bolivian Railway) e hicieron de secretarios Ildefonso Araya (Bolivian Railway) y Carlos Alipaz (Ferrocarril Guaqui) ³⁴.

Sus organizadores y dirigentes sostienen, apartándose de la verdad, que la "Liga de Empleados de Ferrocarriles" ha sido el primer sindicato obrero que se ha organizado en Bolivia" ³⁵.

La Liga fue formada como entidad nacional y constituye el antecedente inmediato de la Federación Ferroviaria. Se fijó como objetivo la ayuda mutua, el mejoramiento de las condiciones de trabajo y la lucha por la dictación de leyes de protección al obrero:

"Quedó organizada (la Liga) con objeto de conseguir la más amplia protección mutua entre sus asociados, el mejoramiento de las condiciones de trabajo, procurando la promulgación de algunas leyes, tales como la de "accidentes del trabajo", "protección legal al trabajador", "jubilaciones", etc., y la creación de secciones cooperativas dentro de la Liga, tales como "Cajas de ahorro", "Socorros mutuos" y "edificación de casas adecuadas para obreros y empleados que forman parte de la Liga".

La Liga no nació dentro de la línea del sindicalismo revolucionario, sino más bien del reformismo legalista y continuaba repitiendo la tradición contenida en los reglamentos de los gremios artesanales. Consideraba que muchas de las medidas de protección al trabajador debían ser de incumbencia del sindicato y su objetivo más ambicioso era lograr que el gobierno dictase algunas leyes sociales. En esta materia ha sido una verdadera pionera. Sin embargo, el impulso mismo de la lucha diaria obligó a los dirigentes

34.- "Acta fundamental número uno de la primera asamblea para formar la Liga de Empleados y Obreros de Ferrocarriles", La Paz, 3 de agosto de 1919.

35.- "Memoria del señor presidente del Directorio Central de la Liga de Empleados y Obreros de Ferrocarriles", La Paz, 1920.

de la Liga a rebasar los primeros planes y la organización no tuvo más remedio que adoptar posiciones revolucionarias.

La mentalidad de los dirigentes de la Liga no correspondía a las verdaderas causales que motivaron su nacimiento. Fue la consecuencia del choque obrero patronal generado por la explotación capitalista:

"A raíz de haber renunciado colectivamente más de veinte empleados de las oficinas principales de la "Bolivian Railway Co." por las hostilidades sistemáticas y arbitrariedades cometidas durante la administración interina del señor R. W. Martín, mientras duraba la ausencia del señor J. Backus -renuncia, que por la gravedad de los resultados que podía provocar, no fue aceptada-, los empleados de la indicada empresa reuniéndose en número de más de sesenta el primero de agosto de 1919, se comprometieron firmemente, mediante un acta suscrita, a formar una asociación que protegiera los derechos de los proletarios, invitando ese mismo día a sus compañeros de las demás empresas ferrocarrileras y tranviarias para su realización".

La primera asamblea designó un Directorio Central, formado de la siguiente manera:

Presidente, Héctor Borda; Vice-presidente, Oscar Nuñez del Prado (F. C. Yungas) ; Secretarios, Domingo Capriles (F. C. Yungas) y Carlos Alipaz; Tesorero, Gerardo Zalles (Railway); Vocales, Alberto Mariaca Pando (Yungas), Domingo Nava (Railway), Manuel Castaños (Yungas), Elías Villazón (Guaqui) y José Urquidi Achá (Guaqui).

Se invitó a todo "el elemento extranjero de ferrocarriles para que se adhiriera a la Liga".

Posteriormente se incorporó a la directiva a otros elementos en calidad de vocales.

El Directorio Central invitó a los ferroviarios del interior del país a sumarse a la Liga, así lo hicieron los trabajadores de los ferrocarriles Potosí-Sucre y Machacamarca-Uncía, de la Empresa "Luz y Fuerza Eléctrica de Cochabamba" y de la "Bolivian General Enterprise Ltda.", constituyéndose comités en Oruro, Uyuni, Viacha, Machacamarca, Cochabamba y Potosí, dependientes del Directorio que funcionaba en La Paz.

Algunos dirigentes del interior:

Comité de Oruro: Presidente, Felipe Dick; Vice-presidente, José Manrique; Secretario, José Ocampo.

Comité de Uyuni: Presidente, Héctor Zuazo; Vice-presidente, Lifardo Solórzano; Secretario, Angel M. León.

Comité de Viacha: Presidente, Enrique Vargas; Vice-presidente, Simón E. Ramos, Secretario, Alexis Rubín de Celis.

Comité de Machacamarca: Presidente, Adolfo Aguirre; Vice-presidente, David Estívarez; Tesorero, Guillermo, Aspiazu.

Comité de Cochabamba: Presidente, Huáscar Velarde; Vice-presidente, José Parrado y Saavedra; Tesorero, Félix Capriles Gumucio.

Comité de Potosí: Presidente, Zacarías Bravo; Vicepresidente, Segundo Gamarra; Secretario, Heriberto Miranda.

Los estatutos de la Liga fueron aprobados el 7 de septiembre de 1919, documento en el que vuelve a repetirse que la finalidad buscada es la dictación de la legislación del trabajo.

El apogeo de la Liga se registró de octubre de 1919 a enero de 1920, al decir de sus dirigentes, período en el que logró reunir a más de mil afiliados.

Seguramente uno de los aspectos más notables de la actividad de la Liga consistió en la formación de un "fondo de resistencia", destinado a sostener los movimientos huelguísticos. En la "Memoria del

Presidente del Directorio Central" (1920) se dice que con motivo de la huelga de los empleados del Ferrocarril Guaqui se recolectaron 1.089.-Bs., suma no despreciable para su época. No solamente esto, sino que la nueva organización creía de su deber cooperar a otros gremios en caso de conflicto: "De esta suma hemos tenido que dar a la Liga de empleados de telégrafos Bs. 300.- que son los que aparecen debitados, con motivo de la huelga pasada".

La "Memoria" pone de relieve que los resultados de la campaña económica emprendida por la Liga dejaban mucho que desear. Debe remarcarse que los obreros entendían mejor que los empleados el problema de las cotizaciones: "Conviene hacer notar sin embargo una particularidad que se ha observado: los obreros se muestran siempre más dispuestos a pagar sus cuotas que los empleados".

Los ferroviarios de esta primera época nos han dejado una valiosa lección que debe ser debidamente aprovechada: la acción directa, para poder concluir en victoria, precisa de una fuerte caja de resistencia: "En estos últimos casos, lo único que cabía a un sindicato obrero como el nuestro era exigir mediante la acción directa, pero esto no era posible, porque la Liga estaba recién en su período de formación y no contaba con una caja de resistencia que pudiera ser suficiente para un caso dado".

La coalición de los ferroviarios tuvo inmediatas y benéficas consecuencias: en varias empresas hubo aumento de remuneraciones y mejoraron las condiciones de trabajo.

El primer conflicto que afrontó la Liga fue la huelga de los trabajadores del Ferrocarril Guaqui (7 de octubre de 1919), consecuencia del conflicto suscitado por la negativa de la administración de los ferrocarriles del Sur del Perú a responder a las demandas formuladas por su personal. El Directorio Central ayudó a los huelguistas recolectando un fondo económico especial.

Héctor Borda -cerebro y voluntad de la Liga- esboza en el año 1.920 planteamientos típicamente socialistas:

"... con motivo de la guerra mundial se siente temblar en otras partes (no en Bolivia) los fundamentos del actual sistema capitalista, cuyo poder económico se ha reconcentrado en unos pocos que manejan a su antojo los destinos de las naciones. Tan íntimamente están ligados los intereses de la burguesía con los gobiernos actuales que bien se ha dicho que éstos últimos no son sino simples administradores de los intereses de aquellos. Mientras no se socialice siquiera parte de la gran industria en su producción, la situación del proletariado será siempre crítica. En vez de que grandes fortunas se concentren en poder de algunos privilegiados..., esas riquezas que las socialice el Estado, como un primer paso a la socialización de la producción. Parece verdaderamente un absurdo el hecho de que el Estado viva de los más pobres, pues el pueblo se compone en su generalidad de familias proletarias que contribuyen, en forma de impuestos..., mermando considerablemente sus escasos salarios; mientras que los grandes industriales apenas si aportan con una mínima parte en relación a las inmensas fortunas que poseen".

Cuando el informante habla de lo que es el Estado burgués está demostrando que conoce el "Manifiesto Comunista". Esta profesión de Fe socialista está bien, solamente que el dirigente de la Liga creía que dicha doctrina debía ser aplicada a los países altamente industrializados únicamente y no a Bolivia, extremo sostenido por casi todos los políticos de izquierda.

La revolución timoneada el caudillo Bautista Saavedra acababa de operarse y la "Memoria" abre sorpresivamente la esperanza de que el nuevo gobierno de respuesta favorable a las demandas obreras:

"Como un acto de equidad hacia el proletariado debería promulgar la Legislación del Trabajo, con leyes y reglamentos ampliamente protectores para los empleados y obreros; y tender a la socialización de la gran industria paulatinamente, o siquiera parte de ella, haciendo reservas fiscales de la riqueza natural, o por lo menos hacer que el Estado sea partícipe de la producción de la riqueza en las grandes industrias".

El Directorio de la Liga consideraba que todavía no deberían promoverse grandes conflictos, pues era el momento de consolidar la organización y poner en pie sindicatos en otras ramas de la producción, particularmente en la minería. Este llamado a la cautela y a la espera fue desoído. Los ferroviarios se sintieron alentados por la fácil victoria obtenida en el Ferrocarril Guaqui. Los obreros de la Bolivian Railway presentaron un memorable pliego de peticiones, que en sus 79 cláusulas y 31 incisos planteaba la

necesidad de que se ponga en vigencia una verdadera legislación social y que más adelante analizaremos. En el pliego de conclusiones se eliminaron todos los aspectos relacionados con la adopción de nuevas leyes. La Liga tenía ante sí la tarea de presionar al gobierno para lograr la adopción de una adecuada legislación social.

El personal del Ferrocarril Machacamarca-Uncía pidió, el 7 de noviembre de 1919, un aumento general de salarios y mejoramiento de las condiciones de trabajo. El acuerdo de 11 de noviembre dio satisfacción a tales demandas y fue firmado por Arturo Loayza, Pablo Pacheco y Axel Valle, representando a la empresa Patiño, y por Adolfo Aguirre, Ramón Mangudo, E. Fernández y T. Miranda, como personeros de la organización obrera.

El 22 de noviembre de 1919 se envió, por parte del Directorio, una circular a los Comités del interior para que procediesen de inmediato a formar núcleos en las minas, como paso preliminar para la organización de una poderosa "Liga de empleados y obreros de Minas". Se tenía planeado actuar en igual sentido entre los trabajadores de fábricas y de telégrafos. Se imprimieron trece mil ejemplares de la mencionada circular para que fuesen distribuidos entre los mineros. Por su importancia copiamos algunos párrafos de dicho documento:

"El movimiento que ha tenido lugar en esta ciudad el primero de agosto del presente año con la formación de la Liga que presidimos y que significa la implantación en Bolivia de los sindicatos obreros, siguiendo posteriormente la "Federación de Empleados de Bancos" y la "Liga Nacional de Empleados de Comercio" quedara incompleto si los empleados y obreros de todas las minas no se constituyen en una asociación poderosa, regida por un Directorio Central que residiría en Potosí u Oruro y con comités en todos los centros mineros de la República a semejanza de la nuestra.

"Un sentimiento de humanitarismo y justicia hacia el trabajador minero impone la organización pronta de una sólida Liga.

"Es necesario preparar el camino con la formación de esta Liga y más después con las de los empleados y obreros de fábricas, telégrafos, etc., para que el hombre que contribuye con su trabajo en la formación de la riqueza, se coloque en el verdadero lugar que le corresponde..."

Una nota al pie de la circular decía: "La organización de la Liga de Mineros debe hacerse dentro del más completo orden, sin incurrir en actos violentos y subversivos". Los miembros del Directorio no ignoraban seguramente el carácter volcánico de los trabajadores mineros.

A fines de 1919 se produce un grave impase entre el Directorio Central y los Comités de Uyuni y Oruro, que concluyó, en los primeros meses de 1920, con una mortal escisión de la Liga.

En diciembre de 1919 y mediante comunicación telegráfica, los mencionados Comités solicitaron al Directorio de La Paz se ayude a los obreros de la sección chilena del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, que a la sazón se encontraban en huelga. Pidieron, concretamente, que a ese fin se destinen los fondos de la caja de resistencia. El Directorio respondió que lamentablemente la difícil situación de la Liga no permitía prestar al apoyo económico deseado a los compañeros de Chile.

Los disidentes propusieron que cada empresa formase su propio Directorio Central y sobre la base de ellos se constituiría un Directorio General. Proposición que fue rechazada por la Liga.

El cisma se produjo el 6 de marzo de 1920, pues en esa fecha se organizó en Oruro la Federación Ferroviaria, compuesta exclusivamente por trabajadores del Ferrocarril de Antofagasta y de la Bolivian Railway, "desligándose de nuestra asociación -dice la "Memoria"- y dislocándola consiguientemente".

La Liga, vivamente interesada en poner a salvo su propia existencia, pensaba que podía trabajar en armonía con la Federación de Oruro y así lo expresó en la circular de mayo de 1920, que no mereció respuesta alguna por parte de esta última.

El Directorio envió un otro oficio a todos los Comités, el 22 de junio de 1920, indicando que había resuelto apoyar a los telegrafistas en huelga (18 de junio). La respuesta de Uyuni era por demás sugerente: "En respuesta a los oficios que han llegado dirigidos al Presidente del Comité de la "Liga de Empleados y

Obreros de Ferrocarriles" de esta localidad, me cumple comunicar que no existe esa asociación desde la organización de la Federación Ferroviaria, donde, por acuerdo unánime de los ligados, acordaron extinguir la Liga y formar la nueva asociación, bajo nuevos estatutos y diferente constitución, sin relación de dependencia de ningún otro cuerpo, con exclusividad de socios sólo empleados y obreros carrilanos de esta Empresa... Si Ud. desea alguna relación con la Federación Ferroviaria, sírvase dirigirse a su Secretario General, Prudencio Calvimontes. Firmado L. Solórzano".

El último documento de la Liga lleva como fecha el 28 de junio de 1920 y tiene la finalidad de averiguar si realmente existe o no la Liga, que había sido sigilosamente fracturada en Oruro. Borda predice que la atomización de las fuerzas ferroviarias sólo acarrearía perjuicios.

Como quiera que no hubo respuesta ni siquiera a esta última comunicación la "Memoria" concluye: "la Liga no existe ya en ninguno de los centros, con excepción de unos pocos socios en La Paz y tal vez en Cochabamba... me permitiría indicar al nuevo directorio la conveniencia de que el personal de las demás empresas ferroviarias formaran también sus asociaciones a semejanza más o menos de la Federación Ferroviaria, ya que este sería el único remedio para que el proletariado quede garantizado en algo en sus derechos".

Así dejó de existir la Liga, una de las grandes creaciones de Héctor Borda, hermano de Arturo, otro obrerista que jugará un papel preeminente en la Federación Obrera del Trabajo paceña.

Tiene interés citar las opiniones de Héctor Borda sobre la relación de los partidos políticos con los sindicatos y también de la huelga de los obreros sindicalizados como método de lucha del proletariado:

Sostenía que las funciones de los sindicatos debían ser exclusivamente económicas, correspondiendo la política a las organizaciones partidistas.

El lector del "Manifiesto Comunista" concluyó convirtiéndose en tradeunionista. Adoptó esa actitud seguramente porque sospechaba que elementos políticos habían Fracturado a la Liga y abrigaba el temor de que la Federación Ferroviaria sería arrastrada detrás de los caudillos criollos: "Deseo prevenir a los sindicatos que cualquier alianza con los partidos políticos constituiría un grave error y peligro para sus intereses. Deben mantenerse siempre lejos de ellos y no aceptar dentro de su seno a ningún político..."

Partiendo del axioma de que la huelga es el único recurso de que dispone el proletariado para hacer respetar sus derechos, llegó a advertir que era también un arma de dos filos, podía ser perjudicial a los sindicatos si la manejaban manos inexpertas.

b) Pliego de peticiones de los obreros de "The Bolivian Railway Co." ³⁶

El 23 de diciembre de 1919 y con la firma de los delegados de La Paz (Héctor Borda, Domingo Nava, J. M. Velasco, Luis Antonio Saa, E. Jordán, J. L. de la Vía), de Oruro (L. Herrero. E. Long, E. B. Villarreal, M. Moncada), de Uyuni (Angel M. León, P. Calvimontes, P. J. González, Pío Heredia), de Cochabamba (Tomás D. Montoya), de Potosí (J. Delgado) y de Viacha (P. Calvimontes) los obreros del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia y "The Bolivian Railway Co." presentaron un amplísimo pliego petitorio y que constituye valioso antecedente de nuestra legislación social. Está redactado en forma de código o reglamento y también tiene esas características el acta de acuerdo firmada el 9 de febrero de 1920 (era administrador General J. Backus). Los sindicalizados lograron arrancar muchas y valiosas concesiones.

El capítulo primero se refiere a que los empleados y obreros ya sean nacionales o extranjeros deben ser tratados siempre en igualdad de condiciones. (Aprobado en las discusiones).

II. La Empresa no admitirá menores de 12 años en Uyuni y de 15 en las demás dependencias, menos niños analfabetos. (La Empresa expresó que, a pesar de que no dice eso la legislación boliviana, procurará acceder en lo posible el planteamiento obrero).

36.- "Pliego de peticiones del personal de empleados y obreros de la sección boliviana del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia y de "The Bolivian Railway Compañía". Seguimiento de la "Respuesta de la Administración y acta de acuerdos", La Paz, 1920.

III. Se pidió sueldo mínimo, que fluctuaba de Bs. 60 a 120 por mes, y salario de Bs. 3 a 6 por día. (La respuesta fue una simple promesa para el futuro, la patronal argüía tener dificultades económicas).

A los obreros que no trabajasen por razones ajenas a su voluntad debía pagárseles su salario. (Hubo promesa patronal de proporcionarles alimentos).

IV. Establecimiento de un escalafón para empleados y obreros, que sirva de base para ascensos y aumento de remuneraciones (concedido).

V. Vacaciones anuales pagadas de 15 días y concesión de pasajes (concedido).

VI. Mejoramiento del servicio sanitario. (La empresa mejorará dicho servicio y para ello se acuerda el descuento del 1 y 2% de los sueldos y salarios).

VII. Abolición de multas y suspensiones temporales (rechazado). Reglamentación del Libro Negro (Correrá a cargo del Administrador General).

VIII. Acerca del trabajo extraordinario. (Se acordó otorgar jornada de 7 horas a los empleados de oficina, salvo casos excepcionales y que serán recompensados por su trabajo extraordinario. Para los maquinistas doce horas; para obreros 18 horas semanales).

IX. Ahorro obligatorio (exceptuando a peones) sobre la base del descuento del 10% de las remuneraciones, que ganará un interés del 5% anual. (La empresa aceptó apoyar esa idea siempre que el ahorro sea voluntario y no obligatorio).

X. La empresa destinará un porcentaje de sus utilidades para atender los servicios de jubilaciones y accidentes de trabajo. (Hubo promesa de estudiar el problema y establecer un régimen similar al que rige en otros países. La patronal voluntariamente ofreció dar una prima a todo elemento que se retire según su comportamiento).

XI. Pensión vitalicia en las siguientes proporciones: 12 años de servicios 1/4 del sueldo más alto; 15 años 3/8; 20 años 9/16..., 30 años sueldo íntegro. (El Administrador dijo que la idea era buena, pero que tenía que consultar al directorio de Londres. En el acta de acuerdos simplemente se ignora este punto).

XII. "La Empresa será responsable, por los accidentes ocurridos a sus empleados, obreros o peones durante el tiempo que estén al servicio de ella..."

Renta por incapacidad "absoluta y permanente" o muerte: medio sueldo vitalicio en favor del interesado, "o en caso de fallecimiento a sus herederos"; o en su defecto, "la Empresa entregará a la víctima o sus herederos la suma correspondiente a cuatro años de su sueldo más alto".

Renta por incapacidad parcial y permanente: la mitad de la anterior suma.

Gastos de entierro de 100 a 300 Bs. según la categoría del fallecido.

Por pérdida de un brazo se entregará, además de la indemnización, un miembro ortopédico. (Se respondió: es materia que debe estar comprendida en una ley estatal. "Nunca se ha visto que este asunto sea el resultado de un acuerdo entre el personal de las empresas". En el acta de acuerdos se eliminó este punto).

XIII. Se logró un aumento de remuneraciones (exceptuando a peones, capataces y camineros de vía y obras) del 10 al 15%, este último para los sueldos y salarios más bajos.

2

DISPUTA CON LA "FEDERACIÓN FERROVIARIA" (ORURO)

Está ya indicado que la Federación Ferroviaria, que englobaba al personal del Ferrocarril Antofagasta Bolivia y Bolivian Railway Co., fue constituida en Oruro, el 6 de marzo de 1920. Formó su Consejo

Central y fue inmediatamente reconocida por el Administrador General Jacobo Backus.

Su primer directorio: Presidente, Luis Herrero; Secretario, Angel M. León; Tesorero, Morales; Directores, Manuel Moncada, Emilio León y Luis Smith.

El Consejo Central volcó sus primeros esfuerzos hacia la organización de Consejos Federales en "las distintas estaciones del FCAB & B.R.C. Co."

El programa que enarbó la Federación no difería casi en nada del que había propuesto la Liga y se descubre que tuvo mucha influencia el resultado del pliego de peticiones presentado por los obreros ferroviarios de La Paz, conforme se demuestra por el contenido del "Boletín N° 1" de la Federación y del que tomamos los párrafos más interesantes:

El Consejo Central dice que se dirige a todo el personal de la Empresa para que comprenda "que ha llegado el momento de federarse uniéndose a sus compañeros para trabajar por el mejoramiento moral, intelectual y económico de todos ellos, implantando escuelas y bibliotecas, estableciendo cooperativas de consumo y seguros sobre la vida, fomentando y facilitando el ahorro... Procurando también que todo el personal, especialmente el elemento obrero, conozca las condiciones bajo las cuales trabaja para cumplir debidamente con sus obligaciones y poder así exigir también los derechos que la Empresa le otorga".

Existía mucho temor a federarse y las organizaciones de la Federación tuvieron que vencer ese obstáculo: "El temor de pronunciarse francamente en favor de la Federación por no atraerse la mala voluntad de los jefes o superiores, debe desaparecer ya que pues el señor Backus, que representa a la Empresa, en conferencia que tuvo con todos los miembros de este Directorio, ha manifestado su complacencia al ver organizarse esta institución..."

El animador más entusiasta de la Federación Ferroviaria, el que realizó los trabajos preliminares para su formación fue Luis Herrero, como se demuestra por la correspondencia que cambió con Héctor Borda.

El Presidente de la Liga objetó el nacimiento de la Federación por prematuro (carta de 15 de marzo de 1920) y porque, al dividir a la Liga, debilitaría a los ferroviarios. Borda creía que se había perdido la oportunidad de conseguir que el parlamento sancionase una legislación social.

De la respuesta de Herrero (Oruro, 23 de marzo de 1920) se desprende que la causal inmediata para la formación de la Federación Ferroviaria fue el pliego presentado por los obreros. La empresa argumentó que no entraría en tratativas con la Liga porque no representaba exclusivamente a su personal. El Presidente de la nueva entidad consideraba que la Federación era el camino para lograr una fuerte y vital Liga, por esto proponía entrar en un entendimiento entre las dos organizaciones.

En 1920 actúa ya febrilmente la Federación Ferroviaria de Oruro, que resultó siendo algo así como la pionera en el terreno sindical, siendo su Presidente Angel M. León y su Secretario el empleado Moncada.

El 11 de octubre de dicho año la Federación lanza un manifiesto a la opinión pública denunciando a la empresa por no cumplir los compromisos contraídos con sus obreros. El conflicto se motivó por la destitución del secretario del Ferrocarril Belisario La Tapia. La huelga estalló el 18 de octubre y llegó a soluciones satisfactorias el 26.

Que los ferroviarios estaban colocados a la vanguardia se comprueba porque en este medio tenía el recientemente formado Partido Socialista a uno de sus firmes puntales. Sin embargo, era preciso que la nueva organización librara una enconada campaña contra los partidos tradicionales, porque éstos todavía englobaban en sus filas a gran número de trabajadores.

Es en este mismo año de 1920 (15 de diciembre) que se efectúa la primera Convención Ferroviaria, habiendo concurrido 80 delegados de los consejos federales y de varias sociedades obreras. Fue designado como Presidente José La Serna.

Concurre a la Convención el diputado doctor Ricardo Soruco Ipiña, que había llegado al parlamento como representante ferroviario, aunque oficialmente figuraba en las filas del Partido Republicano

(salamanquista). Sus palabras fueron las siguientes:

"Si el Partido Republicano quisiese estrellarse contra los derechos de la clase obrera con su actitud hostil, prefiero dejar mis compromisos con el Partido Republicano, para no ser más que representante ferroviario, tomando mi asiento en las bancas de la extrema izquierda". Asistieron también delegados de la Liga Ferroviaria.

El año 1921, la Federación Ferroviaria organiza el congreso nacional de trabajadores, que se realizó en la ciudad de Oruro. Waldo Alvarez dice que se tomaron importantes acuerdos relacionados con los intereses comunes de las clases trabajadoras, particularmente de ferroviarios, mineros, etc.³⁷.

Mientras tanto la lucha de clases se había recrudecido planteando la necesidad de que las diferentes organizaciones coordinen sus esfuerzos para poner atajo a la extrema explotación. Ya el 11 de noviembre de 1919 la Federación Ferroviaria de Oruro firma un pacto defensivo con la Federación de Telegrafistas, cuyo presidente era Julio Loría C. y su Secretario General Manuel Guzmán.

La Federación Ferroviaria de Oruro inmediatamente ocupó un primerísimo lugar en la agitación social, que los partidarios de Salamanca muy hábilmente volcaron contra el gobierno de Saavedra. Luis Herrero no era marxista y mantenía relaciones con los republicanos. Posteriormente ocupó cargos de importancia bajo los gobiernos militares que aparecieron después de la guerra del Chaco: Ministro de Busch, Presidente del Banco Minero, etc. Murió en Cochabamba el 14 de julio de 1965 completamente retirado de la actividad sindical y política y olvidado por propios y extraños.

Oruro se convirtió en el centro de la huelga ferroviaria motivada por la torpe actuación parlamentaria de Abel Iturralde. Los salamanquistas, que habían convertido a "La Patria" en su tribuna, se esmeraron en sacar ventaja política de esos acontecimientos. Por momentos parecían identificarse plenamente con los obreros en huelga y desarrollaban la tesis de que lo que dijo e hizo Iturralde era nada menos que una parte de la conducta gubernamental. Trascibimos la crónica periodística que relata la iniciación del paro:

"A raíz de la incalificable conducta del convencional clerical Abel Iturralde, que tuvo la sandez de insultar al representante de los ferroviarios, H. Ricardo Soruco, en plena sesión camaral; los miembros de la Federación Ferroviaria, solicitaron que el ofensor Iturralde diera una satisfacción al H. Soruco. Sin embargo del tiempo transcurrido de cerca de seis días, el señor Iturralde ha diferido la satisfacción, y más bien, las autoridades de La Paz empezaron a ejercer hostilidades contra el secretario general del Consejo Central Ferroviaria de Chijini, señor Jorge La Serna, amén, de que el notable intendente de esta ciudad, se tomó la libertad de amenazar con el destierro al Presidente y Secretario de la Federación, si acaso continuaban ejercitando su sagrado derecho de protesta y amparo a su representante.

"En vista de tales intimidaciones y la burla que se pretendía hacer a la clase obrera en general y a la Federación Ferroviaria, ésta ha decretado ayer, a horas 5 y 20 p.m., el paro general, quedando paralizado el movimiento de trenes de la noche y de hoy día.

"El señor Prefecto, general Fariñas Tejada, ofreció a los huelguistas sus buenos oficios ante el nuevo gobierno, desautorizando las amenazas del intendente respecto al destierro de los directores de la Federación, así como haciendo constar que los insultos de H. Iturralde no deberían tomarse tan a pecho, ya que este señor constituye en el seno de la Convención el personaje más intransigente y disociados, precariamente colocado por desgracia en la condición de líder de la mayoría.

"He ahí los primeros frutos del saavedrismo; a las conculcaciones constitucionales; a la violación de derechos y libertades; a la negación de todo honor y dignidad, se aumentó el desprecio y el insulto a la honrada clase obrera. Parece que el saavedrismo, pisoteando todo, avanzó a pasos gigantescos, camino a la dictadura, al despotismo de Melgarejo, o a la trágica dominación de Daza.

"Entre tanto, vaya nuestro aplauso a la valiente agrupación de los ferroviarios, que con toda altivez y hombría resguarda sus fueros, torpemente desconocidos por el conservadorismo imperante, personificado en el convencional clerical Iturralde". Joaquín Espada, que en cierto momento llegó hasta la dirección del

37.- Artículo publicado por la Confederación de Ferroviarios en el número tres de "Rebelión" de la COB, La Paz, 31 de octubre de 1954.

matutino orureño "La Patria", decía a los obreros que para lograr sus objetivos debían primero derribar a la tiranía "saavedrista clerical":

"Las clases obreras de Bolivia se han colocado resueltamente en la arena de las reivindicaciones sociales. Por más esfuerzo que haga el nuevo conservadorismo en el poder, con sus jefes don Bautista Saavedra y don Luis Paz, no podrá jamás ahogar la voz de justicia de los obreros nacionales; ellos que en las épocas pasadas no servían sí no para encumbrar a politiqueros hipócritas, hoy desprecian a los burladores de la voluntad nacional y defienden a los verdaderos apóstoles de su causa.

"Pero es sensible decir, que mientras el saavedrismo esté en el poder, nada o casi nada podrán conseguir a su favor los proletarios, pues la administración estará a cargo del partido conservador, enemigo encarnizado de las nuevas doctrinas socialistas, que importan la muerte del conservadorismo con sus dogmas y prejuicios.

"Las primeras manifestaciones de ese espíritu intolerante e inquisidor, son las afirmaciones temerarias del líder del clericalismo, don Abel Iturralde y del tráfuga liberal montista, José R. Estensoro, quienes han amenazado nada menos que con hacer fusilar al convencional ferroviario y proletario H. Ricardo Soruco por sus ideas socialistas.

"Cualquiera sabe que los líderes de una mayoría que forma gobierno exponen la política del régimen que sirven; de aquí que las afirmaciones de los H.H. Iturralde y Estensoro, políticos directores del saavedrismo, importan el pensamiento mismo del flamante régimen extralegal y dictatorial del señor Bautista Saavedra. Y con tal régimen y con tales hombres, es seguro que las aspiraciones de los obreros no pasarán de una bella ilusión.

"Se nos dirá que el Presidente dictador, elegido por los suyos, ha desautorizado a sus dos mejores sostenedores, dando así satisfacción a las clases obreras y por consiguiente no debe tenerse mucho pesimismo. La respuesta es muy sencilla, esta clase de desautorizaciones políticas tienen de antemano un valor entendido, son simples medios políticos destinados a salvar una situación, a ocultar una intención, tanto más, si como en el caso presente, la huelga general decretada ha presionado de tal manera al Gobierno, que el dilema era fatal: o tenía que dar una satisfacción a las clases ofendidas, desautorizando a sus servidores, o tenía que apoyar a los insultadores, poniéndose sin cobardías frente al pueblo, frente a los huelguistas. Y como el nuevo régimen está completamente huérfano del apoyo de la opinión nacional y de toda la nación boliviana, es claro que no le quedaba otro recurso que desautorizar a sus capitanes Iturralde y Estensoro, a quienes probablemente les ha debido consultar y entrar en algún acuerdo político. En suma, es una estratagema que ha solucionado tardíamente el conflicto subsistiendo el fondo, el pensamiento el propósito de no reconocer la personería de las clases proletarias, menos sus derechos, porque el gobierno netamente clerical es el peor enemigo del socialismo.

"Queda pues planteado el problema social y mientras no se cambie el nuevo estado de cosas, o mejor, mientras dure la dominación saavedrista clerical, deben convencerse los obreros de Bolivia, que no conseguirán recoger sino tempestades y desengaños"³⁸.

3 LA FEDERACIÓN FERROVIARIA

En 1921, el 15 de enero, los ferroviarios decretan la huelga general en toda la República para protestar porque el Diputado R. Soruco I. fue insultado, durante los debates parlamentarios, por el reaccionario y clerical Abel Iturralde. Este incidente provocó en La Paz una manifestación de 10.000 obreros. En Uyuni el partido Socialista se plegó al movimiento. Se dijo enfáticamente que Soruco fue enviado por los explotados para intervenir en la estructuración de la legislación del trabajo.

38.- "Gesto Obrero" (editorial), publicado en "La Patria" de Oruro, 30 de enero de 1921.

En las reuniones camarales, más llenas de colorido criollo que de dramaticidad, Iturralde y José R. Estensoro³⁹ amenazaron al H. Soruco hacerlo fusilar por sus ideas socialistas. Bautista Saavedra, que políticamente estaba cien codos por encima de todos los parlamentarios, desautorizó a los atacantes.

El reaccionario Iturralde cometió el peor de los errores al atacar a la clase obrera desde su periódico "La Verdad". Los republicanos genuinos y los socialistas de la época dijeron al unísono que Soruco hablaba "en nombre del socialismo boliviano"⁴⁰.

Saavedra reprime violentamente con fuerzas armadas la acción de los trabajadores, apresando a sus dirigentes y destituyéndolos de sus labores, como consecuencia de una huelga decretada". Se trataba del movimiento huelguístico en apoyo al parlamentario Soruco. La Federación había pedido explicaciones por el ultraje del reaccionario Iturralde al socialista Soruco. En vista de no haberse dado las explicaciones pedidas por los obreros se paralizaron las labores, se logró el apoyo de las otras organizaciones y se evitó que los krumiros destrozaran el movimiento. El hecho más notable de esta huelga radica en que los ferroviarios se dirigieron a los soldados incitándoles a no ir contra sus hermanos de clase. Las autoridades hicieron en La Paz un aparatoso despliegue de tropas, con el pretexto de resguardar las instalaciones ferroviarias y apresaron a varios dirigentes obreros (Augusto Vareta del Partido Socialista, al dirigente de tranviarios, al presidente. de la Federación Obrera del Trabajo, J. Ordoñez, etc.) El 21 de enero concluyó la huelga a raíz de un acuerdo firmado entre los ferroviarios y el Presidente Saavedra.

Continúa el documento que venimos glosando: "Sin embargo, a raíz de ese movimiento de los trabajadores ferroviarios el gobierno de ese entonces dictó el Decreto Supremo de 24 de noviembre de 1924, creando beneficios sociales para los trabajadores, en el que se hace distinción entre obreros y empleados".

Ricardo Soruco Ipiña nació en la ciudad de Sucre el 14 de diciembre de 1879. Realizó sus estudios en Cochabamba, habiéndose recibido de abogado a los veintitrés años. Participó en política desde muy joven, principalmente como periodista. También ejerció la cátedra en la Universidad de San Simón (Derechos administrativo, internacional y constitucional).

"En 1919, en lucha intensa frente al Partido Liberal, entonces gobernante, triunfó por aplastante mayoría en las elecciones municipales de ese año y fue elegido presidente del Concejo Municipal de Cochabamba" ("El Diario", La Paz, 9 de abril de 1968).

A partir de 1920 y durante ocho años, fue diputado por Arque y Capinota. Postulado por el Partido Republicano triunfó gracias al decidido apoyo de los obreros ferroviarios, consecuencia de su prédica de algunos tópicos socialistas. Los trabajadores del riel lo consideraban su representante. Desde ese

39.- "Abel Iturralde (abogado, periodista, hombre público) ha nacido en la ciudad de La Paz el año 1869 y recibió su educación en el colegio San Calixto de dicha ciudad. En 1897 fue elegido diputado por Yungas y en el año siguiente fue designado vice-presidente de la Cámara baja. En las elecciones del año 1905 fue derrotado en los escrutinios y hoy nuevamente ocupa un puesto en la mencionada Cámara por el período de 1918-1922. Desempeñó varios puestos en los Ministerios de Finanzas e Industrias y varias veces ha servido a la Comuna Municipal.

Por un tiempo dirigió el periódico "La Defensa" y hoy es editor. de "La Verdad". El doctor Iturralde es autor de "Cuestión de límites entre Bolivia y el Perú", etc. (Boliviana of to-day", G. P. Putnam's sons. New York and London, 1920).

40.- En "Claridad" de Cochabamba (1921), encontramos un largo comentario sobre estos incidentes camarales. Sin embargo, los representantes "obreros" de este período -cierto que no los primeros en nuestra historia- no pudieron ser totalmente asimilados por los obreros organizados en el Partido Socialista. En 1931 los obreros manifestaban su desconfianza acerca de la conducta de quienes llegaban a puestos públicos espectables: "El P. S. compuesto por la juventud obrera y estudiantil se halla orientado hacia la íntegra renovación de todos los vicios, inmoralidades e infamias de los partidos de la burguesía, por lo tanto, no ha correspondido a la iniciativa que se presentó en el Comité Pro-Cochabamba en el cual se pretendía auspiciar la lista única en la que figuraban los nombres de Aguirre Gainsborg y Valdivia Rolón para que representen a los elementos de izquierda. Con este motivo los socialistas se preguntan si no constituiría un peligro para la lucha por la doctrina la influencia perniciosa de los elementos conservadores y arribistas; y si no sería mejor apartar íntegramente todo contacto con los hombre de la política imperante para que no se devien del camino de la horaden los personeros del nuevo ideal. También surge el recuerdo de los sucedido con Soruco Ipiña y Juan José Quezada, quienes al contagiarse de la podredumbre burguesa se anularon como elementos revolucionarios y claudicaron dejándose influenciar por los odiosos, partidos conservadores" ("Residencia", Cochabamba, noviembre de 1931).

momento Soruco se creyó personalmente comprometido a defender y apoyar a la clase obrera.

Es memorable su intervención parlamentaria en defensa de los mineros masacrados en Uncía (1923) y de los campesinos en Jesús de Machaca.

A pesar de que no ocultó sus inclinaciones izquierdistas, fue, más tarde, elegido diputado por Sucre.

Estaba seguro que la sociedad sería finalmente transformada como consecuencia de las buenas leyes aprobadas por el parlamento, por esto volcó todo su entusiasmo en la tarea de lograr una avanzada legislación social. Es autor de la ley de jubilación en favor de los empleados de banco.

Ocupó también importantes cargos en la judicatura (ministro de la Corte Suprema y Presidente de la Corte Superior de Justicia de Cochabamba).

Finalmente, el 6 de agosto de 1954 fue condecorado con el Cóndor de los Andes, condecoración que con tanta prodigalidad distribuyen las autoridades gubernamentales. Pudo pasar los últimos años de su vida en la placidez del retiro hogareño.

Murió en la ciudad de Cochabamba el 29 de marzo de 1968, desgracia que apenas si mereció una breve noticia periodística.

En el primer Centenario de la Independencia de la República, nuevamente los ferroviarios organizaron una Federación, para seguir planteando conquistas sociales, que también fue reprimida por el Gobierno de Siles en 1930. La Guerra del Chaco sorprendió a los trabajadores ferroviarios en pleno período de reorganización. Concluida la guerra y como consecuencia del Decreto-Ley de 19 de agosto de 1936 sobre sindicalización obligatoria dictado por el gobierno del Cnl. Toro, los ferroviarios y tranviarios, en fecha 29 de noviembre del mismo año, se reúnen "en un gran Comité con concurrencia de delegados de las siguientes empresas: Ferrocarril Argentina-Bolivia, Ferrocarril Viacha-Arica, Ferrocarril Potosí-Sucre, Ferrocarril La Paz-Guaqui, Ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz, Tranviarios, Luz y Fuerza y Ramas Anexas".

"El entonces Ministro de Trabajo, compañero gráfico Waldo Alvarez, preside la reunión preliminar y se resuelve fundar, el 29 de noviembre de 1936, la gloriosa Confederación Sindical de Ferroviarios y Trabajadores Tranviarios y de Ramas Anexas de Bolivia".

"Posteriormente, en la primera quincena de mayo y luego, el 6 de junio de 1937, se reúne el primer congreso Nacional de ferroviarios, sesionando en la Casa del Pueblo de la ciudad de Oruro, habiendo sido elegido como Secretario General el c. Jorge Medina Valdez y como Secretario de Relaciones el c. Carlos Machicao. El congreso aprobó varias resoluciones que alarmó a toda la prensa reaccionaria y advirtieron a los delegados que se concretasen a sus funciones netamente ferroviarias. La nacionalización del petróleo provocó un desborde de entusiasmo entre los congresales..." ("Rebelión", N° 3, 31 de octubre de 1954).

4 FEDERACIÓN OBRERA (SECCION BOLIVIANA)

Bajo la directa influencia de la Federación Obrera Chilena (las líneas férreas juegan en nuestra historia social el papel de verdaderos canales revolucionarios), Manuel Arraya V. organizó en 1920 la llamada Federación Obrera (Sección Boliviana), con asiento en Viacha y que, en realidad, solamente comprendía a los trabajadores del Ferrocarril Arica La Paz (Sección Boliviana). No olvidemos que en 1919 Ricardo Perales desde la "Semana Obrera" ("La Patria") de Oruro propugnaba la formación de la Federación Obrera Regional Boliviana, vale decir, una versión criolla de la Federación Obrera Regional Argentina.

La cooperación de ambas secciones (chilena y boliviana) del Ferrocarril Arica-La Paz era por demás evidente. A fines de 1920 realizose una huelga en el tramo chileno que contó con la valiosa ayuda de la sección boliviana. El movimiento finalizó el 8 de diciembre, después de haberse firmado un compromiso entre los obreros y la empresa y por el que se dada satisfacción al pliego de peticiones presentado por las organizaciones obreras. El pliego comprendía reivindicaciones que tendían a mejorar las lamentables

condiciones de vida de los ferroviarios. El no cumplimiento, por parte de la empresa, de dicho documento acarreó en 1922 una nueva huelga.

En junio de 1922 los obreros ferroviarios de Viacha comunicaron a la Federación Obrera del Trabajo paceña que habían ingresado a la huelga para lograr el cumplimiento del compromiso de 8 de diciembre de 1920, el retorno de Giraldo Moreno presidente de los ferroviarios injustamente despedido y el retiro de Ricardo Brothers, Leopoldo Mansilla y José Zúñiga, considerados como elementos ingratos a los trabajadores.

Arturo Borda -Presidente de la Federación Obrera del Trabajo- acompañado de los dirigentes Juan C. Tórres, Luis Abaroa y Prudencio Tovar, se constituyeron en Viacha para tomar en sus manos la solución del conflicto. Los comisionados comenzaron por lograr un compromiso con el Comandante del Regimiento 5º y con el Intendente de la policía que aseguraba la neutralidad de las fuerzas represivas.

Los empresarios, en su afán de hacer fracasar el movimiento, sustituyeron a los huelguistas con elementos chilenos "no federados" (Ver "Aurora Roja", 5 de junio de 1922). Pero este recurso no pudo romper la solidaridad y disciplina de huelguistas. Se tuvo que lamentar la defección completa de Manuel Arraya, el fundador de la "Federación Obrera": "Sirve incondicionalmente al amo que paga, declarándose en verdugo de sus hermanos a los que ayer fraternalmente les estrechaba la mano" ("Aurora Roja").

El movimiento concluyó en una significativa victoria, registrada en el compromiso del 1º de junio de 1922. Se logró el retorno al trabajo de Moreno; el retiro de los funcionarios declarados enemigos de los trabajadores; el cumplimiento por parte de la empresa del compromiso de 8 de diciembre de 1920, excepción hecha de la obligación de construir viviendas; el compromiso de que los huelguistas no serían hostigados por la empresa, etc.