

PLIEGO DE PETICIONES QUE  
PRESENTO EL SINDICATO  
OBRERO DEL DEPARTAMENTO  
DE NAVEGACION DEL GRAN  
FERROCARRIL DEL TACHIRA  
A LA COMPAÑIA DEL GRAN  
FERROCARRIL DEL TACHIRA,  
EN 1936

MARÍA EUGENIA BARALT H. DE FALCÓN

CONTEXTO

El año 1936 tuvo tal importancia en la historia de Venezuela que Mariano Picón Salas señaló que representaba “en lo político, en lo ideológico, en lo social y en lo económico el comienzo del siglo xx venezolano”.

*Presidencia del General Eleazar López Contreras*

Este importante momento histórico está marcado por la muerte del Presidente General Juan Vicente Gómez, quien gobernó el país por 27 años, y por la elevación al Poder Ejecutivo del General López Contreras, por decisión del Congreso Nacional en las sesiones del mes de diciembre de 1935.

Desde esas fechas hasta el 19 de abril de 1936, en que asumió oficialmente el cargo, el General Eleazar López Contreras gobernó el país como Encargado de la Presidencia de la República.

*La Ley del Trabajo y el derecho a sindicalizarse y negociar colectivamente*

Una de las decisiones más importantes, en materia laboral, del período gubernamental del General López Contreras fue la promulgación de la Ley del Trabajo, como parte de su famoso y discutido Programa de Febrero. La opinión pública consideraba que estaban dadas las con-

diciones históricas para llenar el vacío legal que gravitaba sobre los hombros de los trabajadores asalariados, conforme la industrialización petrolera avanzaba. La Ley del Trabajo de 1928, además de haber sido deficiente en su contenido social, no tuvo nunca la debida aplicación, quedándose a nivel de letra muerta.

López Contreras se decide a cumplir su deuda y encomienda la preparación del proyecto de la nueva Ley a la recién creada Oficina Nacional del Trabajo. En la elaboración del proyecto participaron: el Director de la Oficina, Alonso Calatrava; el Subdirector, Rafael Caldera R.; el Asesor Técnico Accidental de la Oficina, Sr. David H. Blelloch; el Inspector del Trabajo de la Jurisdicción de Caracas, Dr. Germán Herrera Umérez; y el médico legista de la Oficina, Dr. Felipe López Sierra.

El día 28 de abril de 1936 la Comisión envió el Proyecto de Ley del Trabajo al Ministerio de Relaciones Interiores, siendo introducido ese mismo día en la Cámara del Senado. Reformado el proyecto por la Cámara del Senado en su segunda discusión, en la tercera se resolvió pasarlo nuevamente a otra comisión, siendo en la tercera discusión cuando fue aprobado el Informe presentado por la Comisión y el 16 de julio de 1936 fue definitivamente sancionada la nueva ley del trabajo y el mismo día puesto el Ejecútese por el Presidente General López Contreras, publicándose en la *Gaceta Oficial* de los Estados Unidos de Venezuela en número extraordinario de esa misma fecha.

La Ley se dio a conocer mediante una profusa distribución de ejemplares de la *Gaceta Oficial* y una edición de la misma, en forma de folleto, que se pretendía llegase a todos los gremios y asociaciones obreras existentes en el país.

De esta manera, por primera vez en la historia venezolana, el obrero venezolano conoció conquistas fundamentales como el preaviso, la cesantía, la antigüedad, el reparto de utilidades, la jornada de cuarenta y ocho horas semanales, etc. Y, sobre todo, que había quedado establecido *el derecho de los trabajadores a organizarse sindicalmente y a negociar colectivamente* con los patronos.

### *El Gran Ferrocarril del Táchira.*<sup>1</sup>

El Gran Ferrocarril del Táchira se construyó a finales del siglo XX, en momentos de la gran euforia producida por las exitosas experiencias

1. Cfr. José I. Urquijo, *Los Caminos de Hierro y la Clase Obrera Venezolana*. Trabajo Mimeografiado, UCAB, Caracas 1989. Este punto ha sido desarrollado utilizando este estudio y las fuentes que en él se citan.

del Ferrocarril de Tucacas, del Ferrocarril de Caracas a La Guaira, del Ferrocarril Central y del Gran Ferrocarril de Venezuela.

El contrato para su realización, se firmó el 31 de diciembre de 1892, en la ciudad de Caracas entre el Gobierno, y la familia Roncajolo, (Benito Roncajolo y su hijo Juan Roncajolo, por sí, y Andrés Roncajolo, su segundo hijo, por el Credit Mobilier de París). El compromiso consistía en la construcción, en cuatro años, de un ferrocarril entre Encontrados y La Fría, aparte de los ramales que fueron necesarios, y en estudiar, además, las posibilidades de extender la línea hasta San Cristóbal<sup>2</sup>.

El primer tramo del ferrocarril estuvo listo para diciembre de 1895, fecha en que se inauguró, con una longitud de 105 kilómetros de Encontrados a La Fría. "El costo de la vía se elevó a 6.000.000 de bolívares, que fueron ofrecidos al público en 12.000 acciones de 500 bolívares cada una. . . El trazado y los estudios técnicos fueron hechos por una misión técnica dirigida por el ingeniero Francisco Andrade. . . El material rodante lo constituían 4 locomotoras, 24 vagones de carga, con capacidad de 10 toneladas, 4 coches de pasajeros, 10 plataformas, además giratorias de vía, troillies y velocípedos de vía. . ." <sup>3</sup>.

El ferrocarril combinaba sus actividades con los vaporcitos del lago de Maracaibo, proporcionando a la región andino-marabina una excelente comunicación interna. El historiador Marco-Aurelio Vila comenta a este respecto: "El puerto fluvial de Encontrados era tan sólo un depósito en 1884. Doce años más tarde, el ferrocarril que lo unía con La Fría, se abrió al tráfico. Desde ese momento, Encontrados cobra importancia como centro de trasbordo fluvial-ferrocarrilero" <sup>4</sup>.

Para 1919, el Gran Ferrocarril del Táchira había alcanzado una extensión de 114,50 kilómetros y contaba con cinco estaciones principales desde Encontrados, en el río Catatumbo, hasta la Estación Táchira <sup>5</sup>.

2. Cfr. Eduardo Arcila Farías, *Historia de la Ingeniería en Venezuela. 1861-1961*, T. II., Publicaciones del Colegio de Ingenieros de Venezuela, Caracas, p. 252. "Benito Roncajolo" señala el historiador Arcila Farías, "y sus dos hijos Andrés y Juan, eran de nacionalidad francesa y actuaron en representación de empresas de ese mismo origen. . ." (p. 253).
3. Eduardo Arcila Farías, *Historia de la Ingeniería en Venezuela*, T. II. *Ob. cit.*; p. 253.
4. Cfr. Marco-Aurelio Vila. *Aspectos Geográficos del Zulia*, Imprenta Nacional, Caracas, 1952; p. 269.
5. Cfr. Magaly Salas Avendaño, *Gran Ferrocarril del Táchira*, UCAT, San Cristóbal, enero de 1982; Anexos, (con un Mapa) p. 81. Ver también: Ministerio de Obras Públicas, *Los Ferrocarriles de Venezuela*, Publicación Oficial, Litografía del Comercio, Caracas, 1920; p. 7.

Estaciones	Longitud	Altura
Encontrados	0,00	10,00
Calvario	2,00	
Chao	8,00	
Valderramas	19,00	
Buena Esperanza	30,00	
Laureles	36,00	
Sol de Reyes	45,00	
La Perra	50,00	
El Guayabo	56,40	
Las Cabuyas	61,00	
San José de Las Palmas	71,00	
La Fría	105,05	
La Uracá	115,00	224,00
Estac. Táchira	120,50	370,60

El ancho de vía de este ferrocarril era de 1,07 metros, con una pendiente máxima de 3,5% y un radio mínimo de las curvas de 75,0 metros. En el trayecto se construyeron 24 puentes y viaductos y un túnel. Contaba con un taller mecánico, bien equipado, para reparaciones de las máquinas y vagones.

En ese mismo año de 1919, según informes del Ministerio de Obras Públicas, el Gran Ferrocarril del Táchira era el ferrocarril más rentable del país. Su capital era de siete millones de bolívares (7.000.000) y el porcentaje de las utilidades con respecto a los capitales de las empresas del 13,51 por ciento, cuando los ferrocarriles de Caracas-La Guaira y Caracas-Valencia acusaban sólo un 7 por ciento de utilidades; y el ferrocarril de Puerto Cabello, 4 por ciento<sup>6</sup>.

En 1925 la Compañía del Gran Ferrocarril del Táchira inició las obras para establecer un ramal, desde Orope, en el kilómetro 87 de la línea, en una extensión de 11 kilómetros y medio hasta la boca del Río Grita, con el propósito de empalmar con el ferrocarril colombiano de Cúcuta, lo que se logró en un par de años.

6. Ministerio de Obras Públicas, *Los Ferrocarriles de Venezuela*, Publicación Oficial, Litografía del Comercio, Caracas, 1920; p. 19.

Para 1930, el transporte de mercancías y de frutos se incrementó notablemente, marcando una época de prosperidad. El año 1935, la Compañía compró la Flota del Lago y el Varadero de Maracaibo a la Compañía Venezolana de Navegación; compra que fue considerada un desacierto por los accionistas, pero que se ven obligados a aprobar por presiones externas, ya que la quinta parte de las acciones pertenecía a Juan Vicente Gómez. El tiempo, no obstante, les dará la razón <sup>7</sup>.

Efectivamente, a partir de 1935, debido también al desarrollo del transporte carretero, se empiezan a sentir los primeros signos de crisis en la empresa. Se experimenta un descenso del 48,5% de la movilización de frutos y mercancías, que representa un monto de casi dos millones de bolívars (2.000.000). La estabilidad de la empresa ferrocarrillera y de navegación se tambalea <sup>8</sup>. A pesar de que trató de realizar mejoras en las instalaciones de la línea férrea con importantes inversiones, incluyendo un servicio más rápido de pasajeros mediante el uso de dos autovías, con capacidad para 32 pasajeros cada una, que correrían a 40 Kms. por hora, utilizando como combustible el petróleo. Pero la empresa no logró superar su estancamiento y decadencia <sup>9</sup>.

Al parecer, concretamente, el Departamento de Navegación de la Compañía, creado para administrar la flota comprada y el Varadero de Maracaibo, se caracterizó por presentar pérdidas durante años en todos los balances, a diferencia de los demás departamentos <sup>10</sup>.

### *Los trabajadores del Gran Ferrocarril del Táchira*

En un principio, durante la construcción del ferrocarril se necesitó contratar a centenares de obreros, peones en su mayoría, al igual que en los otros ferrocarriles del país. Finalizada la obra, la empresa requería únicamente de un cierto número de obreros para la conservación de la línea, que a principios de siglo la componían once cuadrillas de cinco hombres cada una, con sus respectivos caporales, bajo la responsabilidad de un Inspector. A éstos, se añadía un buen número de trabajadores especializados, fundamentalmente carpinteros, herreros y me-

7. Cfr. Magaly Salas Avendaño, *Gran Ferrocarril del Táchira*, Ob. cit.; pp. 19-20.

8. Cfr. Gloria Colman y Betty González. *Impacto Económico del Gran Ferrocarril del Táchira*. Tesis de Grado para optar al título de Licenciadas en Relaciones Industriales, UCAB, Caracas, 1982; p. 62.

9. Cfr. Gloria Colman y Betty González. *Impacto Económico del Gran Ferrocarril del Táchira*, Ob. cit.; pp. 112-113.

10. Cfr. Magaly Salas Avendaño, *Gran Ferrocarril del Táchira*, Ob. cit. p. 81.

cánicos, que trabajaban en los talleres para el mantenimiento de las locomotoras y vagones. Finalmente, con la adquisición de la flota de vapores de El Lago, la empresa contó en su departamento de navegación con jornaleros que trabajaban en el Varadero de Maracaibo y otros puertos, incrementándose así el número total de trabajadores y empleados a su servicio<sup>11</sup>.

### *Huelga de los Trabajadores del Gran Ferrocarril del Táchira*

El día 5 de mayo de 1936, el Sindicato Obrero del Departamento de Navegación del Gran Ferrocarril del Táchira se declaró en huelga, paralizando todas las actividades. La razón que llevó a los trabajadores a tomar esta decisión fue el incumplimiento del sector patronal de dar respuesta en la fecha acordada (5 de mayo) al pliego de peticiones introducido por el sindicato el 29 de abril de 1936, según informaba el diario *El Panorama* de Maracaibo, del 6 de mayo de 1936.

### *El Pliego de Peticiones*

Unos días antes, el mismo diario *El Panorama*, en su edición del 2 de mayo de 1936, había publicado el texto completo del pliego de peticiones presentado por el Sindicato Obrero del Departamento de Navegación, integrado por diecinueve puntos. Documento que reproducimos en estas páginas, por su especial interés histórico, ya que todavía no había sido aprobada la nueva Ley del Trabajo, si bien el Proyecto de la misma se hallaba ya en discusión en las Cámaras del Congreso.

11. Cfr. José I. Urquijo, *Los Caminos de Hierro y la Clase Trabajadora en Venezuela*, *Ob. cit.*, p. 113.

DOCUMENTO

PLIEGO DE PETICIONES QUE PRESENTO EL SINDICATO OBRERO DEL DEPARTAMENTO DE NAVEGACION DEL GRAN FERROCARRIL DEL TACHIRA A LA COMPAÑIA DEL GRAN FERROCARRIL DEL TACHIRA, EL AÑO 1936

1º “Reconocimiento por parte de la Compañía del “Sindicato Obrero del Departamento de Navegación, del Gran Ferrocarril del Táchira” como el único representante de los obreros que trabajan en dicho departamento”.

2º “Reintegro inmediato i sin condiciones del obrero Ramón Inciarte injustamente despedido por la Compañía de su puesto en el Varadero”.

3º “Reintegro del obrero Julio Chacín quien había sido despedido del vapor *Progreso* a causa de haberse agremiado a nuestro sindicato”.

4º “Reintegro de los obreros Francisco Azuaje i José Rodríguez del vapor *Villamizar* despedidos también injustamente a causa de haberse agremiado según propia declaración del capitán de dicho buque quien ha amenazado con despedir uno a uno a todos los obreros agremiados”.

5º “Aumento de los salarios en la forma siguiente: En el Varadero, peones que actualmente ganan Bs. 5,00 que se paguen a Bs. 8,00 aguantadores, a Bs. 10,00 diarios, oficiales a Bs. 12,00, oficiales de primera como Ramiro Romero, a Bs. 15,00, remachadores a Bs. 12,00, calentadores de remaches que actualmente sólo Bs. 10,00 semanales a Bs. 5,00 diarios, torneros a Bs. 450,00 i forjador a Bs. 400,00 mensuales, depositario, a Bs. 300,00 mensuales, caporal de varaes a Bs. 15,00 diarios”.

“En el vapor *Progreso* aumento de salarios así: Marineros que en la actualidad sólo gana Bs. 70,00 a Bs. 100,00 mensuales, fogoneros que actualmente ganan Bs. 150,00 a Bs. 180,00 mensuales, aceiteros que sólo ganan Bs. 70,00 a Bs. 100,00 mensuales, Primer Oficial a Bs. 300,00 mensuales i Segundo Oficial a Bs. 200,00 mensuales, mesoneros a Bs. 80,00 mensuales, cocineros que actualmente sólo ganan Bs. 80,00 a Bs. 100,00 mensuales, timoneles a quien sólo les pagan Bs. 160,00 a Bs. 200,00 mensuales, penche de cocina que hoi sólo devengan Bs. 30,00 a Bs. 50,00 también mensuales”.

“Para los vapores *Villamizar* i *24 de Julio*, iguales aumentos a los del *Progreso* aun cuando los sueldos que allí se devengan actualmente no sean iguales a los que se devengan actualmente en el *Progreso*”.

"Aumento del sueldo del ingeniero del vapor *Santander*, Clainco Vilchez a Bs. 400,00 mensuales".

6º "Aumento de un aceitero más en el *Progreso*, y de un aceitero i un fogonero más en los vapores *Villamizar* i *24 de Julio*".

7º "Suspensión de la guardia de plancha para el cuerpo de máquinas".

8º "Dotación de camas portátiles para los trabajadores del cuerpo de máquinas que no tienen donde dormir, con excepción de los dos ingenieros que disponen de camarotes".

9º "Entrega de los Bs. 2,50 correspondientes al pago de la alimentación de cada uno de los trabajadores de los buques, para ser administrados por ellos mismos, pero con el derecho de usar del personal de cocina del buque i de todos los útiles i elementos indispensables para ello".

10. "Jornada de ocho horas en los buques".

11. "Construcción de excusados sanitarios por cuenta de la compañía, en los talleres del Varadero".

12. "Instalación por cuenta de la compañía de un departamento médico especial para accidentes de trabajo, con toda la dotación necesaria para intervenciones quirúrgicas de emergencia inclusive, en los talleres del Varadero".

13. "Jornada de ocho horas para los guachimanes que actualmente rinden una jornada de doce horas diarias, i aumento del salario de estos a Bs. 10".

14. "Limpieza e higienización por cuenta de la compañía de los tanques de agua potable en los talleres del Varadero i que sean colocados a la semana para mantenerla fresca".

15. "La compañía se obliga a no enganchar trabajadores bien sea para el varadero o para los buques, sino a obreros pertenecientes a este sindicato, bajo ningún pretexto".

16. "La compañía se obliga a eliminar los malos tratamientos para con los obreros por parte de los jefes i capataces i que tomará medidas contra quienes infrinjan este punto".

17. "Que no se cobre a los mesoneros el valor de objetos tales como vasos, platos, etc. que se rompen durante el servicio".

18. "Vacaciones remuneradas por adelantados, de un mes todos los años, para todos los trabajadores.

19. "Aumento del salario para el velero del varadero a 250,00 bolívares mensales" \*.

\* Diario *Panorama*: Maracaibo, 2 de mayo de 1936. Pág. 6.

## FUENTE

El Documento *Pliego de Peticiones del Sindicato Obrero del Departamento de Navegación del Gran Ferrocarril del Táchira a la Compañía del Gran Ferrocarril del Táchira*, fue publicado por el diario *El Panorama*, del 6 de mayo de 1936; p. 6.

Los incidentes de la huelga, fueron publicados en *El Panorama*, del 6 de mayo de 1936, pp. 1 y 2; en *El Panorama*, del 8 de mayo de 1936, pp. 1 y 3; en *El Panorama* de 9 de mayo de 1936, p. 1; y en *El Panorama* de 11 de mayo de 1936, p. 1.

Posteriormente, este Documento y la huelga que suscitó fueron incluidos por la propia María Eugenia Baralt en su obra *El Movimiento Obrero Zuliano en 1936*, editado por Maraven, Caracas, 1988. Ver pp. 90 a 92. La actual presentación (contexto y comentarios) incluye algunas referencias sobre el Gran Ferrocarril del Táchira y sus trabajadores tomadas del estudio del Profesor José I. Urquijo S.J., sobre "Los Caminos de Hierro y la Clase Trabajadora de Venezuela".

## COMENTARIOS

Ante la huelga, los representantes de la empresa propusieron a los huelguistas el reintegro de los trabajadores despedidos, el pago completo de los días no trabajados a causa de la huelga, aumento de salario a los jornaleros del Varadero de Bs. 1 diario a cada uno, a condición de que tanto el sindicato como la compañía se sometiesen a la decisión que sobre los restantes puntos del pliego llegasen los presidentes de las seis organizaciones (presidente del Gremio de Carpinteros del Estado Zulia, presidente de la Asociación de Herreros y Mecánicos, presidente de la ANDE, presidente del Gremio de Cortadores y Operarios, presidente del Sindicato de Obreros y Petroleros y presidente de la Cámara de Comercio) y el inspector del trabajo. Esta proposición no fue aceptada por los trabajadores, por lo que la huelga se mantuvo en pie, y para el día 8 de mayo se habían solidarizado con los huelguistas la casi totalidad de los gremios existentes en la ciudad, entre ellos la Asociación de Navegantes del Zulia, la Unión de Marineros Petroleros y Mercantes de Venezuela, la Asociación de Trabajadores de Café, etc., quedando casi mil obreros inactivos en espera de la satisfacción cabal de las aspiraciones plasmadas en el pliego de peticiones.

Fue sólo hasta que se dio la intervención del Inspector de la Oficina del Trabajo del Zulia el día 9 de mayo, actuando como intermediario

entre las partes, cuando quedó solucionado el conflicto después de cinco días, mediante un arreglo entre los huelguistas y la empresa ferroviaria, aceptando ésta con ciertas modificaciones el pliego de peticiones de los obreros, resaltando los puntos de memorias salariales, un horario de trabajo limitado para las labores de los braceros y la reincorporación de los trabajadores despedidos, por lo que media hora después ya se procedía en los muelles a las labores ordinarias de descarga, y una vez finalizadas, ejecutaron un desfile por las calles como muestra de la alegría del triunfo del gremio.