

RELACIONES LABORALES

PRIMER CONTRATO COLECTIVO DE VENEZUELA

JOSÉ I. URQUIJO, S.J.
M.S. en RR.II.

CONVENIO COLECTIVO DEL GRAN FERROCARRIL ALEMÁN CON SUS TRABAJADORES

Caracas ,18 de Julio de 1919

CONTEXTO: Para ayudar a ubicar este documento en su contexto histórico, vamos a considerar los siguientes puntos, referentes al desarrollo del Ferrocarril en Venezuela.

1. *Los Caminos de Hierro en la Venezuela Gomecista*

La preocupación por el ferrocarril está presente en Venezuela desde los primeros años de la independencia. En 1835, se inicia la construcción del primer tramo ferrocarrilero del país, para unir el puerto de Tucacas con las Minas de Aroa, abandonándose poco después el proyecto que acabó por realizarse en 1877. En 1860, fracasa otro intento de establecer una línea en el valle de Caracas, aun cuando se adquieren las locomotoras para el mismo. Y, finalmente, por esos mismos años se llegó a construir un pequeño tramo desde Puerto Cabello a El Palito.

No existía, por aquel entonces, mejor alternativa para el desarrollo de las vías de comunicación que el ferrocarril y todas las naciones en proceso de industrialización se habían decidido por esta inversión, sin vacilaciones. Consciente de ello, el General Guzmán Blanco, conocido

por sus contemporáneos como el Ilustre Americano, incluyó entre los planes de su gobierno para la modernización del país la construcción de una vasta red ferrocarrilera, con gran aceptación por parte de la ciudadanía.

Este magnífico proyecto nació viciado en su raíz, por la falta de planificación técnica y las excesivas facilidades financieras otorgadas a las compañías extranjeras que concurrieron a la licitación. Las consecuencias económicas fueron catastróficas, quedando el país profundamente endeudado y en tensa relación con los países acreedores, que llegaron a agredir las costas venezolanas reclamando sus intereses.

Todas las líneas férreas de mayor importancia se construyeron en el último tercio del siglo pasado, entre los años 1877, fecha de la inauguración del Ferrocarril Tucacas-Minas de Aroa, y 1896, cuando se concluye en el Estado Trujillo el Ferrocarril de La Ceiba a Sabana de Mendoza.

Durante el régimen gomecista, el país contemplará estoicamente el triple proceso de auge, estancamiento y decadencia de la industria ferrocarrilera, sin que apenas se oigan voces de alarma o preocupación. Quienes vivieron aquellos acontecimientos y cuantos los historiaron relacionan el fenómeno con el desarrollo paralelo de los caminos de asfalto y la aparición del automóvil, amparados ambos por la industria petrolera, sin profundizar en otras causas y factores no menos determinantes.

El General Juan Vicente Gómez heredó, con grandes recelos, una inconclusa y no bien planificada red ferrocarrilera, que había logrado, no sin altibajos, sanear su economía con balances anuales favorables; hasta el punto de que, durante la segunda década del siglo, en los años en que el Presidente fija su residencia en Maracay, esta industria atravesaba por una de las etapas más prósperas y florecientes.

Según datos del Ministerio de Obras Públicas, en el año 1914, existían en Venezuela diez líneas de ferrocarriles comerciales, con un total de 831,37 kilómetros de longitud, sin contar dos líneas de trenes-tranvía que operaban en Caracas y el litoral. La mayoría de estas líneas pertenecían y eran administradas por Compañías extranjeras. Cuatro eran inglesas, dos francesas, una alemana, otra norteamericana y las dos restantes venezolanas. El ancho de las vías, por falta de previsión en el plan general, no se ajustaba a una medida única, sino que comprendía cuatro medidas diferentes. Ninguna de las líneas superaba los 180 kilómetros de longitud, siendo la más corta de unos 13 kilómetros. Todos estos datos pueden verse, comparativamente relacionados, en el siguiente cuadro:

Nombre del Ferrocarril	Inauguración	Para 1914 Longitud KMS.	Anchura	Nacionalidad
F. Bolívar (Minas de Aroa)	Año 1877	176,84	0,610	INGLES
F. La Guaira-Caracas	Año 1883	36,65	0,915	INGLES
G. F. de Venezuela	Año 1894	178,90	1,067	ALEMAN
F. Pto. Cabello-Valencia	Año 1888	54,75	1,067	INGLES
F. Central de Venezuela	Año 1887	60,60	1,067	INGLES
G. F. del Táchira	Año 1895	114,50	1,000	VENEZOLANO
G. F. La Ceiba	Año 1896	81,36	0,915	VENEZOLANO
F. de Carenero	Año 1885	54,40	0,915	FRANCES
F. de Santa Bárbara	Año	60,00	1,000	FRAN.-VENZ.
F. de. Coro a La Vela	Año 1896	13,37	0,610	AMERICANO
Total: 10 Líneas		831,37	4 med.	

Existían, además, cinco ferrocarriles industriales, sin contar el tramo del Ferrocarril Bolívar, del Hacha a las Minas de Aroa. Estas líneas reflejan el carácter minero del país y el avance de la industria petrolera, ya que tres de ellas pertenecían a compañías privadas dedicadas a la explotación del asfalto. El Ferrocarril de Guanta había sido adquirido por el Estado para la explotación de las Minas de carbón de Naricual. Sobre el Ferrocarril de Los Castillitos al Río Limón no nos ha sido posible hallar más que vagas referencias.

Nombre del Ferrocarril	Long. Kms.	Estado	Tipo de Explotación	Propiedad (nacionalidad)
F. Bolívar (Minas Aroa)	13,59	Yaracuy	Cobre	Inglés
F. de Guanta	36,41	Anzoátegui	Carbón	Venezolano
F. Inciarte	44,00	Zulia	Asfalto	Am.-Venezolano
F. de Guanoco	15,00	Sucre	Asfalto	Americano
F. de Guanipa	3,00	Monagas	Asfalto	Inglés
F. Los Castillitos	—	—	—	—
Total: 98,40 Kms. (Sin considerar el tramo de Minas Aroa)				

Teniendo en cuenta ambos tipos de ferrocarril, Venezuela contaba para la segunda década del siglo, según datos de 1911 y 1914, con 930 kilómetros de vía férrea, mientras que otros países de la región andina habían superado ya esas cifras: Colombia con 1.004 Kms., Perú con 1.667 Kms., Chile con 5.750 Kms. y Bolivia con 1.005 Kms. en tanto que Brasil contaba con 21.320 Kms. y Argentina con 28.636 Kms., casi igual al Canadá, con sus 30.696 Kms. Como dato de referencia, señalamos que los Estados Unidos de América habían alcanzado para entonces 334.634 Kms. de líneas férreas.

La inversión de capitales en el desarrollo ferrocarrilero del país, de acuerdo a informaciones de 1914, superaba los 172 millones de bolívares, en tanto que la inversión del capital nacional se acercaba a los 25 millones, distribuidos en 15 millones, por parte del sector privado, y cerca de 10 millones, por parte del sector público. El cuadro completo revela las siguientes cifras:

Inversores	Redes	(nº)	Capitales invertidos	
Nacionales (Sector Estatal)	3		9.261.625	
Nacionales (Sector Privado)	2		15.000.000	
Total nacionales:		5		24.261.625
Extranjeros (Inglés)	5		89.486.500	
Extranjeros (Aleman)	1		79.000.000	
Extranjeros (Francés)	1		4.000.000	
Total extranjeros		7		172.486.500
TOTAL GLOBAL				196.748.125

El resultado económico del ejercicio anual de los ferrocarriles de Venezuela presenta, para estos mismos años, un cuadro sumamente dispar y relativamente pobre. Algunos ferrocarriles, como el del Estado Táchira, perteneciente al sector privado nacional, alcanzaba un 10,88% de utilidades sobre el capital invertido. En segundo lugar, por orden de beneficios, se encontraba el Ferrocarril de Caracas-La Guaira, con un 8% de utilidades, siguiéndole, con notable diferencia, el Ferrocarril Bolívar, con un 4,70% y el Ferrocarril Santa Bárbara del Zulia, con un 4,91% de utilidades. El Ferrocarril Central y el Gran Ferrocarril Alemán, a pesar de su excelente administración, no llegaban a producir ni el 2% de utilidades, quedándose en 1,39% y 1,60%, respectivamente. Para una visión comparativa ofrecemos el siguiente cuadro, resumido de un Estudio de Ferrocarriles de la época:

Ejercicio Anual	Nombre del Ferrocarril	Monto de las Utilidades (%)
1913-1914	Ferrocarril Bolívar	4,70 %
	Ferrocarril La Guaira-Caracas	8,00 %
	Gran Ferrocarril de Venezuela	1,60 %
	Ferrocarril PuertoCabello-Valencia	2,78 %
	Ferrocarril Central de Venezuela	1,39 %
	Gran Ferrocarril del Táchira	10,88 %
	Gran Ferrocarril de la Ceiba	3,64 %
	Ferrocarril de Carenero	—
	Ferrocarril de Santa Bárbara	4,91 %
	Ferrocarril de Coro a La Vela	0,06 %

2. El Gran Ferrocarril Alemán

El Gran Ferrocarril de Venezuela, conocido también como el Ferrocarril Alemán, por haber sido construido y estar en manos de una compañía alemana, era considerado como una de las mejores líneas férreas del país y una empresa modelo. El Estado venezolano contaba con unas pocas acciones en esta Compañía, lo que representaba una exigua participación en sus beneficios. La administración de la Compañía se llevaba a doble nivel: en Venezuela, desde las oficinas de Valencia, e internacionalmente, desde Berlín, donde operaba la Oficina Principal, que hoy llamaríamos casa matriz.

En el proyecto inicial de este ferrocarril, la línea se extendía desde Caracas a la población de San Carlos, en el Estado Cojedes. El contrato firmado por el Gobierno Venezolano con la Casa Krupp de Alemania, en el año 1887, especificaba tres etapas consecutivas para la construcción total de la obra. La primera comprendía el tramo Caracas-Cagua, la segunda uniría Cagua con Tocuyito y, la tercera, Tocuyito con San Carlos. Pero, en la práctica, sólo se llegó a finalizar parte de la primera etapa.

Por su longitud, de 178,90 kilómetros, el Ferrocarril Alemán fue durante mucho tiempo el mayor de Venezuela, siendo de los pocos que no se orientaban en dirección a la costa, cruzando de este a oeste la rica y próspera región de los valles de Aragua.

Partiendo de Caño Amarillo, Caracas, el ferrocarril cruzaba veinticinco estaciones, pulcramente edificadas en los puntos estratégicos del recorrido hasta Valencia. En este trayecto, pasaba a través de doscientos doce puentes y viaductos, con una longitud total de cinco mil doscientos metros, y atravesaba ochenta y seis túneles, con una longitud de cuatro mil cuatrocientos setenta y ocho metros. El recorrido total, de ciento sesenta kilómetros, se cumplía en, aproximadamente, siete horas, lo que suponía un promedio de veinte kilómetros por hora; una velocidad considerable para la época, que originaba temores y comentarios sobre el "mal del ferrocarril" (¿mareos?), previniéndose a los pasajeros de no asomarse a las ventanas.

A mediados de la segunda década del presente siglo, entre 1913 y 1914, el Gran Ferrocarril de Venezuela contaba con una inversión de 79 millones de bolívares; cifra muy importante si se compara con los 196 millones que suponía el resto de las inversiones ferrocarrileras y, sobre todo, con los 55 millones de las inversiones totales de la industria manufacturera nacional, en las mismas fechas, según datos recientemente publicados en un estudio sobre la industrialización de Venezuela.

A pesar de la excelente administración del Ferrocarril Alemán, la rentabilidad del capital invertido en la construcción y mantenimiento de esta línea férrea, calculada, en base al 1.264.340 Bs. de utilidades líquidas del ejercicio anual de 1913, en un 1,60%, no resultaba muy satisfactoria, siendo así que el Gran Ferrocarril del Táchira, en ese mismo ejercicio anual, alcanzaba una rentabilidad del 10,88%. Una de las razones que se suele alegar para explicar este hecho es el escaso desarrollo de la región central por donde discurría el ferrocarril, y, en cuyos extremos, se hallaban dos ciudades de fuerte economía que contaban, a su vez, con puerto de mar y sus respectivos enlaces ferrocarrileros con ellos.

Con todo, la Compañía mantenía siempre la calidad y confort de sus equipos y de su material rodante, contando con 18 locomotoras, con un peso total de 720 toneladas, 30 coches lujosos para pasajeros, 68 plataformas, 60 vagones cerrados de carga, y 19 jaulas para transporte de ganado.

Al igual que otros ferrocarriles, poseía también un importante servicio auxiliar de talleres, en Valencia y Caracas, donde se llevaba a cabo el mantenimiento y reparación de los vagones y locomotoras, y se construían eventualmente nuevas unidades.

3. *Los Trabajadores del Ferrocarril Alemán*

La industria ferrocarrilera representaba una de las fuentes de trabajo más importantes en las dos primeras décadas del presente siglo, no sólo por ocupar a varios miles de personas, sino también por la diversidad y número de puestos cualificados que ofrecía.

Con respecto al Ferrocarril Alemán, ya quedaban atrás los años que su nómina pasaba del millar de obreros, cuando se contrataban brigadas de peones camineros, con la única cualificación de saber usar el pico y la pala o manejar las carretillas, tendiendo la línea a lo largo de los valles de Aragua. El año 1911, la Compañía empleaba de manera estable a cuatrocientos veintitrés personas. De ellas, más de dos centenares se ocupaban del cuidado y mantenimiento de las vías y el telégrafo, ciento treinta y tres formaban el personal encargado del servicio en los trenes, cincuenta y dos trabajaban como oficiales y aprendices en los talleres y, un grupo selecto de veinticinco personas, llevaba la dirección técnica y administrativa. El total de sueldos pagados, ese año, a los 423 empleados ascendió a 1.103.859 bolívares.

A nivel directivo, los puestos más importantes y mejor remunerados se agrupaban en la siguiente forma: directivos, administradores, conta-

bles, ingenieros, inspectores, y Jefes de Taller o de Estación. Le seguían en importancia, los puestos de nivel operativo, ubicados: en el mismo tren (conductores, maquinistas, fogoneros, freneros e inspectores); en las estaciones (telegrafistas, cajeros, guardabarreras y vigilantes); y en los talleres (carpinteros, herreros y aprendices). Finalmente, para construcción y mantenimiento de vías, los caporales, peones y muchachos.

Las condiciones de trabajo, si bien sujetas a severa reglamentación, eran consideradas como agradables, fáciles y llevaderas, aun cuando dependía del nivel y ubicación del puesto de trabajo. El más deseado, por su complementariedad rural, era el de Jefe de Estación, ya que además de vivienda propia, en el campo, contaba con sus posibilidades de huerta y comercialización. Por similares razones, se apreciaban también los puestos de guarda-pasos, telegrafista, inspector, etc. La labor de maquinista y conductor tenía gran prestigio y estaba bien remunerada, no revistiendo especial dificultad, pues se permitía turnarse en el manejo de la locomotora. Por el contrario, el trabajo de los peones, al aire libre, soportando el duro sol tropical, la sed y la plaga, resultaba infernal, quedando las brigadas de trabajo, con frecuencia, diezmadas por la malaria y la fiebre tifoidea. En los talleres, las labores a realizar tenían un carácter típicamente artesanal, rigiéndose por la clásica relación gremial de maestros-oficiales-y-aprendices.

En términos contables, la Dirección del Gran Ferrocarril Alemán distinguía dos grandes clases de trabajadores: los jornaleros y los empleados. Los primeros, llamados así por recibir diariamente la paga de su jornada, representaban la escala más baja de la nómina; mientras que los empleados conformaban el personal a sueldo, cobrando mensualmente. Estos últimos se subdividían todavía en razón de su antigüedad.

Los empleados de todos los ferrocarriles mostraron muy pronto su sentido gremialista agrupándose en corporaciones para expresar su solidaridad mutua y defender sus intereses. Para 1919, como consta en las páginas de "El Obrero", un periódico de la clase obrera, de la época, existían en Caracas al menos tres gremios de los empleados ferroviarios: la Corporación Obrera del Ferrocarril Caracas-La Guaira, la Corporación Obrera del Ferrocarril Cental de Venezuela y la Coporación Obrera del Gran Ferrocarril de Venezuela (Ferrocarril Alemán). Una prueba del dinamismo de estos gremios la hallamos en su respuesta entusiasta al llamado que hiciera el periódico "El Obrero", en septiembre de 1919, a unificar todos los gremios de la capital, y otra, nos la da el Convenio Colectivo que vamos a considerar más adelante y que fue firmado en julio de 1919.

4. *El Convenio entre la Compañía del Ferrocarril Alemán y sus trabajadores*

Señalábamos antes que la Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela se acreditó de tal manera en Venezuela, por su experiencia técnica y la seriedad de su administración, que llegó a ser considerada por el mismo gobierno como una Empresa Modelo. Fue la perfección de su estructura organizativa, el esmerado mantenimiento de sus equipos y unidades, del material rodante, de las estaciones y aun del contorno ecológico, así como la consideración con sus empleados, el conjunto de razones que le valieron ese título. Su política de relaciones laborales le llevó a la realización de planes novedosos para la época, tales como la construcción de hospitales y sanatorios propios, para sus obreros, y el otorgamiento de premios y condecoraciones, por reconocimiento al mérito, así como el cuidado continuo por mejorar las condiciones de trabajo.

Por tanto, no es de extrañar que, ya en 1919, accediese a negociar con sus empleados los términos de un acuerdo sobre el incremento de salarios y algunas mejoras concretas de sus condiciones de trabajo; todo ello dentro del espíritu de la mejor tradición anglosajona y europea. Y, así, en fecha histórica para el país, se firmó el 18 de julio de 1919, un verdadero Contrato Colectivo entre la Compañía del Gran Ferrocarril de Venezuela y sus trabajadores, como consta por el contenido, los términos y la forma del acuerdo.

La firma de contratos colectivos no constituía una novedad en otros países del mundo industrializado. Por vía de hecho, y con bastante anterioridad a su transformación en una institución consagrada por la legislación laboral, la negociación colectiva se practicaba en Inglaterra y en otros países europeos desde fines del siglo XIX, existiendo paralelamente una corriente ultraliberal que la consideraba atentadora de los derechos de la libre empresa. En no pocas ocasiones, las diferencias sobre la introducción de esta nueva práctica de relación obrero-patronal se resolvían en los tribunales de justicia, que se inclinaban generalmente a favor de los patronos.

En Venezuela, la Ley del Trabajo de 1936, consagró la negociación colectiva como un derecho de los trabajadores, bajo ciertas condiciones, y desde esta fecha muchos sindicatos hicieron valer sus derechos, aun cuando, en la principal industria del país, la industria petrolera, no se firma el primer acuerdo petrolero hasta 1945 o, más formalmente, hasta 1946.

Los trabajadores y directivos del Gran Ferrocarril de Venezuela se anticiparon, en 1919, por vía de hecho, a la legislación laboral venezolana y a todos los sectores industriales, en varias décadas, estableciendo, firmando y publicando las bases formales de un acuerdo colectivo.

FUENTE PRINCIPAL:

Este Documento fue publicado, en forma de remitido y con carácter oficial en el periódico *El Universal*, del 18 de julio de 1919, pg. 8, con el título: *En el Ferrocarril Alemán: Bases del Acuerdo entre la Dirección y los Empleados y Jornaleros*.

FUENTES SECUNDARIAS:

En la obra "Antecedentes de la Ley del Trabajo de 1928"¹, publicada en 1975, el Dr. Fernando Parra Aranguren, dedica un capítulo entero a los preludios del movimiento obrero venezolano, destacando, entre otros rasgos y episodios que lo caracterizaron, la influencia socialista del periodismo obrero de la época: el Congreso Obrero de 1896, los primeros movimientos huelguistas y otras luchas obreras. Brevemente, y casi a título de mera curiosidad, se menciona como un logro de la lucha obrera de los primeros tiempos del Gomecismo, la Contratación Colectiva celebrada entre la Dirección del Gran Ferrocarril de Venezuela y sus empleados y jornaleros. El autor señala como fuente de esta información el diario "El Universal", de Caracas, en su edición correspondiente el 18 de julio de 1919, ficha 3-13-2 de la Biblioteca Nacional.

Pero ya, en 1967, el Dr. Jesús Montes de Oca, en su ensayo sobre el "Contrato Colectivo"², publicado en un número doble de la Revista del Trabajo, hace mención de este Contrato, como un dato de gran valor histórico y reproduce los once artículos que conforman su contenido, haciendo muy ligeras omisiones respecto al documento original y señalando como su fuente un artículo publicado por el Diario "El Nacional", el día 20 de agosto de 1957.

1. Parra Aranguren, Fernando, *Antecedentes de la Ley del Trabajo de 1928*, Universidad del Zulia, Maracaibo, 1975; pg. 58.
2. Montes de Oca, Jesús, "Contrato Colectivo", en *Revista del Trabajo*, Nos. 45 y 46, Ministerio del Trabajo, Caracas, 1967; págs. 92 a 94. Véase su fuente en la nota 1.

TEXTO ORIGINAL

EN EL FERROCARRIL ALEMÁN

Bases del Acuerdo entre la Dirección y los Empleados y Jornaleros.

La Dirección del Gran Ferrocarril de Venezuela ha accedido a petición de sus empleados en mejorar las condiciones de trabajo en la forma siguiente:

1º *Aumento de sueldos y jornales en un 25% siendo el minimum B. 40 y el maximum de Bs. 50.*

2º *Todo empleado de oficina con más de 5 años de servicio tendrá sueldo mensual.*

3º *Todos los jornaleros de más de 2 años de servicio recibirán el pago de sus jornales completos durante un mes en caso de enfermedad comprobada y los de menos tiempo medio jornal por un mes.*

4º *A todos los jornaleros se les fija el día de 8 horas y media, exceso de trabajo se pagará como sobretiempo en proporción al jornal que devengan. Los días feriados debe pagarse el doble del jornal.*

5º *Se aumentan los emolumentos en los kilómetros recorridos en 10%.*

6º *En caso de accidente se asegurará una remuneración de B. 2.500 á 5.000, tomando en consideración las condiciones de tiempo y sueldo del empleado. A tales empleados que fueren víctimas de accidentes que los imposibiliten de seguir en el desempeño de sus deberes, y en caso de muerte se le entregará la misma suma á su viuda, hijos ó herederos.*

7º *Todo jornalero deberá trabajar su semana completa.*

8º *Se dará un descanso obligatorio de 15 días cada año a todo empleado a sueldo.*

9º *A los empleados de más de veinticinco años de servicio se les dará un puesto de más descanso, siempre que así lo exija el interesado y esto mientras se estudia la fundación de una caja de pensión. En caso de muerte se le dará á su familia por una sola vez la cantidad de B. 2.500 para los empleados hasta de 5 años y de ahí en adelante B. 5.000 (cinco mil bolívares).*

10º *La Empresa contribuirá con B. 300 para los gastos de entierro de sus empleados o jornaleros.*

11º *Los empleados mensuales en caso de enfermedad, recibirán el sueldo de 4 (cuatro) meses, siempre que la enfermedad fuere comprobada.*

Caracas: 18 de Julio de 1919.

Hechos dos á un mismo tenor, fecha ut supra.

ANÁLISIS CRÍTICO

Consideramos que este Documento es un verdadero Contrato Colectivo, no únicamente basados en la autoridad de prestigiosas figuras del campo del derecho que así lo han estimado, sino también por las características tipificadoras que se desprenden de un análisis del mismo. *En primer lugar*, vemos que son los trabajadores quienes han hecho la solicitud en forma colectiva; *en segundo lugar*, la Dirección del Gran Ferrocarril accede a tratar con ellos; *tercero*, el contenido de los asuntos negociados se atiene a los que han tipificado desde sus inicios una negociación colectiva: sueldos y salarios, horarios y condiciones de trabajo; *cuarto*, su forma jurídica se ajusta al estilo marcado por el derecho en estos casos: copias del documento ("hechos dos a un mismo tenor"), fecha y publicación del documento en la prensa local para darle carácter público.

La figura formal (no decimos jurídica, pues el derecho venezolano no se había pronunciado todavía por estos acuerdos colectivos laborales) tiene cierta ambigüedad, pues deja en claro que hubo *petición*, por parte de los trabajadores, y, sin explicitar si existió un proceso de negociación, se dice que la Dirección ha accedido a esa petición; lo cual pudiera interpretarse demasiado forzosamente como una *concesión*. No se habla de negociación, porque el documento es el resultado de la misma y, aun en los contratos actuales, esto se presupone; pero sí están claros los extremos de la misma: la petición de los trabajadores y la aceptación de la Dirección de la Empresa.

Respecto a la ausencia del Gobierno, no sólo no debe causar extrañeza sino que representa un indicio de la autenticidad del estilo negociador propio de una época, dominada por el liberalismo económico a ultranza, en la que el Estado todavía no había asumido las funciones intervencionistas que hoy tiene y ejerce.

En cuanto a su contenido, no deja de ser notorio que, ya para esa época, se privilegie la antigüedad (arts. 2, 3, 6, 9), se dé carácter obligatorio al descanso vacacional anual (art. 8) y se establezca un mecanismo sui generis de pre-jubilación o cuasi-jubilación, entendiéndose que no se conocían estos conceptos por entonces, al contemplar (en el art. 9) el derecho a puestos y tareas de más descanso para los empleados de más de veinticinco años de servicio en la empresa, mientras se estudia la fundación de una Caja de Pensión. Otro aspecto importante del documento es la distinción que establece entre jornaleros y empleados, para introducir el sistema salarial de "double pay". La jornada de tra-

bajo comprende ocho horas y media diarias, y la semana completa, pagándose doble los días feriados. Y, finalmente conviene destacar el hecho de que se contemplen el pago de salarios por un mes o medio mes, según antigüedad, en caso de enfermedad y bonos de 2.500 bolívares y 5.000 en caso de accidente.