

## **CONFLICTOS LABORALES DURANTE EL REGIMEN GOMECISTA (1908 - 1935)**

*Rosalba Moret*

Durante el gobierno de Juan Vicente Gómez nuestro país vivió uno de los períodos de mayor restricción en cuanto al ejercicio de las libertades públicas. Sin embargo, los trabajadores llevaron a cabo acciones conflictivas en búsqueda de mejores condiciones de vida. A continuación se analizarán los principales conflictos que ocurrieron en las empresas que no pertenecían al sector petrolero, representadas principalmente por los centros de tipo artesanal y las empresas de servicios que atendían a las necesidades del sector exportador (ferrocarrileros y portuarios) y a los servicios públicos (teléfono, tranvías, electricidad).

Según pudo apreciarse en las fuentes consultadas en los diez primeros años del régimen gomecista (1908-1918), se presentaron muy pocos conflictos laborales. Naturalmente que ello fue posible no por haber implantado una política de protección y desarrollo de las masas trabajadoras, sino gracias a la férrea acción represiva, sustentada en una amplia red de espionaje puesta en práctica en todo el país. Sólo dos conflictos de envergadura, en cuanto al tiempo de duración y número de trabajadores involucrados, se presentaron para ese entonces: la huelga de telegrafistas (1914) y la de los obreros de las minas de Aroa (1918).

La huelga de telegrafistas significó un desafío al poder gubernamental. Se trataba de trabajadores públicos que desempeñaban una labor muy importante, ya que el telégrafo era el medio de comunicación oficial. A través de él, se recibía toda la información sobre el acontecer nacional, en especial la referida a la actuación de los opositores y sus planes conspirativos.

Dada la importancia estratégica del servicio telegráfico para la estabilidad del gobierno, todos sus empleados eran considerados personas de

confianza. No obstante, las medidas restrictivas ordenadas por la Dirección General de Telégrafos en 1914, los llevaron a paralizar sus actividades. Aunque la rebaja de salarios y la eliminación de las partidas destinadas a conservar los equipos fueron las causas principales del conflicto, en el fondo subyacía el descontento general por la excesiva carga de trabajo y las arbitrariedades de los jefes de estación.

El conflicto lo iniciaron los operarios de la Estación General de Caracas, quienes demandaron la solidaridad de sus compañeros del resto del país. La Estación de Oriente fue la primera en responder. Jacinto López y Carlos Savellí (Irapa), Felipe S. Rivas (Macuro), J. Fernández Ortiz (Río Grande), F. Croes (Guiría), Claudio Díaz (Yaguaraparo), se dirigieron al Director General de Telégrafos planteándole sus aspiraciones de aumento de sueldo además de mejor trato<sup>1</sup>.

La respuesta del gobierno fue dada el 28 de febrero a través de una Resolución en la cual se asignaba un aumento de 10 bolívares quincenales. Esta decisión causa la oposición y renuncia de los trabajadores ante lo que consideraron una burla. La posición de los telegrafistas de la Estación de Oriente es conocida a través de la comunicación que envían al Director General, en la cual expresa:

...dicho aumento aparece prescrito en Ley Presupuesto 1913 a 1914, y es el 2 de marzo cuando se nos aumenta y participa, llenos de indignación, con el deseo que le es peculiar a todo venezolano que se dé una alta idea de sí mismo, protestamos enérgicamente y nos adherimos a nuestros compañeros de la República para renunciar los cargos que desempeñamos, si no se nos aumenta el sueldo...<sup>2</sup>.

Es digno de elogio la gallarda actitud asumida por los telegrafistas, pues pese a que las condiciones políticas reinantes les eran completamente adversas mantuvieron una posición firme en contra de las disposiciones gubernamentales. A partir del 3 de marzo aparecen manifestaciones de solidaridad de otros lugares del país: Río Chico<sup>3</sup>, Trujillo, Valencia, Bar-

1 Telegrama enviado por los operarios de la Estación de Oriente al Director General de Telégrafos. *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores* N° 28-29. Caracas, enero-abril 1964, p. 240. En posteriores citas este Boletín se identificará con las siglas BAHM.

2 Telegrama enviado por los operarios de la Estación de Oriente al Director General de Telégrafos. *Boletín cit.*, pp. 240-241.

3 Los firmantes de la comunicación enviada desde Río Chico al Director General de Telégrafos eran: Nemecio Parada, Abraham Carillo, J. Romero, V. Carrillo, M<sup>o</sup> Rivas, P. J. Gherzi, Fernando Azpúrua, Domingo Russián. *BAHM cit.*, p. 243.

quisimeto y Maracaibo. San Cristóbal no se adhiere a esta solidaridad por la "diligente" labor desplegada por Eustoquio Gómez.

La estación telegráfica de la zona oriental, Sección de la Costa, envía diversas comunicaciones, una de las cuales, fechada el 3 de marzo de 1914, es dirigida al General Juan Vicente Gómez. En ella, después de expresarle lealtad, le plantean que la renuncia de sus cargos es "única y exclusivamente por falta de sueldo", pues el percibido apenas es suficiente para cubrir los gastos indispensables. En otras cartas los telegrafistas de Cumaná se dirigen al resto del Oriente para solicitar apoyo en la petición de destitución del Director del Telégrafo J. Eloy Anzola, a quien consideran como obstáculo a sus propósitos y principal causante de su situación. Esta solicitud agrava aún más el problema.

El gobierno implementó una serie de medidas represivas contra los huelguistas, las cuales se iniciaron con amenazas y culminaron con la destitución de los Jefes de estación de Cumaná y Carúpano. Las manifestaciones de solidaridad ante los compañeros detenidos se hicieron presentes a través de las comunicaciones dirigidas a diversos personeros del régimen. Muestra de ellas es la enviada por los Operarios de Oriente al Doctor Gil Fortoul, encargado de la Presidencia de la República en esos momentos. En ella planteaban:

...El gremio entero establece, por creerlo decoroso para sus intereses el dilema de Eloy Anzola o el Gremio, uno de los dos está de más en el Gobierno del General Gómez.

Esperamos seremos atendidos y suspendida la orden de prisión contra el jefe de Estación del Circuito, Cumaná, y el de esta oficina o marcharemos con ellos por el mismo sendero y abandonaremos nuestros puestos<sup>4</sup>.

Aunque no se localizó información sobre el fin de conflicto, los últimos documentos conocidos y las características represivas del régimen permiten inferir que las aspiraciones de los telegrafistas no fueron satisfechas. Hecho que se evidencia al conocer que las condiciones de vida de estos trabajadores no mejoraron con el transcurrir del tiempo, antes bien, se hicieron cada vez más críticas dando origen a un nuevo conflicto en 1930, como se verá más adelante.

4 Telegrama enviado por los operarios de Oriente al Dr. José Gil Fortoul, *BAHM. Cit.*, p. 257.

La huelga ferroviaria<sup>5</sup> de los obreros de las Minas de Aroa fue el otro conflicto importante de la etapa inicial del gobierno de Juan Vicente Gómez. Constituyó uno de los primeros enfrentamientos de los trabajadores venezolanos con una empresa extranjera.

En junio de 1918, los trabajadores del ferrocarril Tucacas-Aroa dieron muestra de descontento por los bajos salarios devengados. Ante esto, la Compañía "Bolívar Railway Company Limited" nombró una comisión para resolver el conflicto planteado. La respuesta no satisfactoria a las aspiraciones laborales, determinó la paralización de actividades por parte de los ferroviarios.

El conflicto fue dirigido por Simón Aular Torres, Juan Lazo, Manuel Segovia, J. E. Ponce, Andrés Eduardo, Domingo Sánchez, P. Izquierdo León, Etilio Bonaguro, Ramón Aular, José Bavaresco, "Cheito" La Rosa, Gonzalo Arias y Alberto Ramírez Urquiola<sup>6</sup>. Además de estos dirigentes se destacan la actuación de un italiano Vicenzo Cusati, anarquista, organizador de un grupo de represión contra los rompehuelgas<sup>7</sup>.

La huelga logró paralizar las actividades en las estaciones ferroviarias de Aroa, Tucacas y Duaca y repercutió también en el tráfico de goletas entre Tucacas y las Antillas Holandesas, pues para el transporte de los productos agrícolas que surtían a Curazao, Bonaire y Aruba se utilizaba la vía férrea.

Un Comisionado del Ministerio de Obras Públicas fue enviado desde Caracas para poner fin al conflicto. Pero ni la presencia de éste y las

5 Las fuentes bibliográficas consultadas sólo hacen referencia a la huelga ferroviaria de julio de 1918. No obstante la *Memoria del Ministerio de Relaciones Interiores* presentada en 1918 (pp. 96-97), inserta dos comunicaciones relativas a una huelga en las Minas de Aroa ocurrida en 1917. La primera de ellas es dirigida por el Ministerio de Relaciones Interiores, Pedro Manuel Arcaya al Presidente del Estado Yaracuy (el 2 de julio de 1917) en la cual le recomienda, por disposición del Presidente Provisional de la República, "la mayor vigilancia a efecto de que las autoridades hagan respetar las propiedades de la Empresa y se ciñan a la más estricta neutralidad". La segunda es la respuesta de J. Victoriano Jiménez al Ministerio de Relaciones Interiores (6 de julio de 1917) informándole el cese de la huelga por cuanto los trabajadores se han entendido bien con la Empresa y han reanudado los trabajos"

6 E. FEBRES. "La huelga ferroviaria de junio de 1918", en *El Nacional* Caracas, mayo 11 de 1980, p. A-5.

7 J. GODIO. *El Movimiento Obrero Venezolano*. Ateneo de Caracas, Caracas, 1980, p. 46.

fuerzas policiales al mando del jefe civil Cornelio Pérez detuvieron a los huelguistas, quienes mantuvieron firme su posición de no ceder hasta tanto fueran satisfechas sus demandas.

La actitud de los ferroviarios dio su resultado pues obligó a la empresa y al Comisionado a solucionar el conflicto aumentando los salarios de la siguiente forma: Bs. 0.50 para los obreros especializados y Bs. 0.25, para los aprendices y obreros no especializados. Sin embargo, el aumento no satisfizo a todos los huelguistas, originándose discrepancias entre ellos, situación aprovechada por el Jefe Civil para enviar a prisión al Castillo Libertador, a los dirigentes en desacuerdo (Simón Aular, Juan Lazo y Manuel Segovia) y poner fin al conflicto<sup>8</sup>. Esta práctica de enviar a prisión a los huelguistas fue común durante este período.

La huelga ferroviaria de 1918 fue el preámbulo de una serie de conflictos en cadena que se produjeron en el país el año siguiente (ver cuadro 1). La explicación a este hecho es coincidente en todas las fuentes informativas de la época. Se trataba de la grave situación económica por la que atravesaba el país a raíz de la primera Guerra Mundial y ante la cual los trabajadores fueron los más perjudicados debido al alza exorbitante de los artículos de primera necesidad. En tal sentido, es elocuente la comunicación enviada por el Administrador de la Aduana de Ciudad Bolívar al Ministro de Hacienda (2-10-1919) explicando que la paralización de actividades en ese puerto se debía al aumento de salarios solicitados por los trabajadores para "poder subvenir a las necesidades ingentes de la vida en la actual época de extrema carestía porque se atraviesa que es consecuencia de la reciente desastrosa guerra mundial<sup>9</sup>.

Para combatir la especulación de los artículos básicos en la capital de la República, el periódico *El Obrero* recomendaba "declarar la huelga del comprador". Por su parte la municipalidad caraqueña, después de "estudiar el problema" ordenó medidas de vigilancia en los centros de abastecimiento para garantizar el cumplimiento de los precios establecidos.

La gravedad de la situación económica era tal, que hasta el mismo Juan Vicente Gómez, lo reconoció en comunicación enviada a Márquez Bustillos, donde expresaba:

8 *Ob. cit.*, p. 45.

9 Comunicación enviada por el Administrador de la Aduana de Ciudad Bolívar al Ministerio de Hacienda, octubre 2 de 1919. Archivo Histórico de Miraflores. En sucesivas notas este Archivo se identificará así: AHM.

CUADRO 1

Venezuela. Principales Huelgas en 1919

Empresa	Mes	Lugar
Caleta Puerto de La Guaira	Julio	Caracas
Fábrica Jabones Perret	Julio	Caracas
Ferrocarril Caracas La Guaira	Julio	Caracas
Cervecería de Maiquetía	Julio	Caracas
Tranvías Eléctricos	Julio	Caracas
Litografía del Comercio	Julio	Caracas
Alpargatería	Julio	Barquisimeto
Fábrica Nacional de Fósforos	Julio	Caracas
Empleados de Farmacia	Julio	Caracas
Ferrocarril Central	Julio	Caracas
Jornaleros	Julio	Caracas
Lavanderías Chinas (Blanqueadoras)	Julio	Guarenas
Tabaquerías	Julio	Caracas
The Venezuela Electric Light	Julio	Caracas
Obreros, Artesanos y Jornaleros	Agosto	Caracas
Caleta del Puerto y Obreros de Fabr. Tipógrafos	Agosto	S. Fernando
	Octubre	Edo. Bolívar
	Octubre	Zulia
Zapatería Casa de Boccardo	Noviembre	Caracas
Sastrería (Operarios)	Noviembre	Caracas

Nota: Cuadro elaborado con datos aportados por el *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores* Nº 120, enero-junio 1985 y prensa de la época.

He venido siguiendo con atención e interés el curso de las huelgas y creo que en parte tienen razón los trabajadores para exigir aumento de jornal, *debido al alza de todos los artículos que les hace más cara la vida...* (Subrayado del autor) <sup>10</sup>.

En la misma comunicación el mandatario señaló la actitud que debía asumir el gobierno ante los conflictos:

<sup>10</sup> Comunicación enviada a Márquez Bustillos por Juan Vicente Gómez. Julio 18 de 1919. AHM.

... juzgo que es llegado el momento para que el gobierno intervenga en forma discreta, prudente y eficaz en el sentido de que se solucionen cuanto antes posibles diferencias y dificultades surgidas entre los capitales y los obreros, en una forma justa y razonable, de modo que ni el obrero quede esclavo, ni éste quede a se solucionen cuanto antes posibles diferencias y dificultades surmerced de tiránicas y caprichosas imposiciones del otro, para que la vida pública siga desenvolviéndose en una atmósfera serena de orden, regularidad y justicia

El Distrito Federal fue la entidad que registró el mayor número de huelgas. En el mes de julio declararon la paralización de actividades los trabajadores de la Caleta de la Corporación del Puerto de La Guaira, ferrocarril Caracas-La Guaira, fábrica de fósforos (ver cuadro 1). La coincidencia en la fecha de paralización de actividades (16 de julio) de la mayoría de éstos conflictos y la presencia de exilados, especialmente anarquistas españoles interesados en la organización laboral hace presumir la influencia de éstos en la lucha reivindicativa de dicho año.

La huelga en la Corporación del Puerto de La Guaira es reseñada por su Administrador en comunicación enviada a M. A. Falcón (16-7-1919): "la paralización del trabajo de carga y descarga de los vapores en el Puerto débese a una justa huelga de la Caleta de esta Corporación" <sup>11</sup>. Asimismo informa haber hecho lo posible por arreglar el conflicto al ofrecer un aumento en el "tipo de pago por tonelada" y el pago de "sueldo al día", pero se llegó a un acuerdo por el exagerado pago exigido.

Un acuerdo inicial sobre aumento salarial permitió reanudar las actividades el 18 de julio, pero ante el incumplimiento de la empresa nuevamente paralizan las labores. En esta oportunidad la situación se tornó tensa ante la presencia de un grupo de huelguistas en la Oficina Principal de la empresa en protesta por las intenciones de los directivos de contratar nuevo personal. La negativa de abandono del local de la compañía estuvo acompañada de la colocación de la bandera venezolana y obstaculización de la vía férrea de acceso a la compañía, manifestando "que cualquier tren que pretendiera entrar lo haría sobre sus cadáveres" <sup>12</sup>. La firme actitud de los trabajadores determinó finalmente el éxito de la jornada, al alcanzar un aumento de aproximadamente el 70%.

Los tranvianos caraqueños demostraron ser un combativo grupo de trabajadores protagonistas de varias situaciones conflictivas en la búsqueda

<sup>11</sup> Comunicación enviada por el administrador de la Corporación del Puerto de La Guaira a M. A. Falcón. Julio 16 de 1919. AHM.

<sup>12</sup> V. DONNELLY. *Juan Vicente Gómez and the Venezuelan Worker*. Inédito. Universidad de Maryland. Estados Unidos, 1975, p. 76.

queda no sólo de mejoras económicas; sino también de mejor trato de parte de los funcionarios de mayor jerarquía. Es importante destacar la simpatía de que gozaban los tranviarios dentro del pueblo caraqueño de allí que todas sus huelgas fueron apoyadas por éste.

El 16 de julio de 1919 los trabajadores de los tranvías eléctricos realizan sus actividades ante la negativa empresarial de conceder mejoras salariales. El apoyo popular y la firmeza de los tranviarios fue decisivo en el éxito de la huelga. El 20 de julio la empresa inglesa acepta conceder gran parte del aumento solicitado: los motoristas trabajarían a razón de 95 céntimos la hora y los colectores 70 céntimos. Sus peticiones iniciales eran 100 y 75 céntimos respectivamente<sup>13</sup>.

De los conflictos producidos en julio-agosto de 1919, tres de ellos presentan particular significación en cuanto a sus logros. Se trata de las huelgas de los trabajadores del Ferrocarril de Venezuela o Ferrocarril Alemán, Ferrocarril inglés Caracas-La Guaira y de la Electric Light Company L.T.D. Todas ellas concluyeron en la firma de convenios<sup>14</sup> que incluían reivindicaciones que iban más allá del simple aumento salarial.

Según informa Julio Godio<sup>15</sup>, el Ferrocarril Alemán era para ese entonces una importante empresa tanto por el elevado monto de su inversión (79 millones de bolívares en 1913-1914, en contraste con la industria manufacturera cuya inversión total era de 55 millones), como por el número de personas empleadas de manera estable (423 trabajadores, entre obreros y empleados).

La huelga se inició el 15 de julio de 1919 y culminó el 18 de julio con la firma de un importante Acuerdo. Entre los aspectos contemplados en él, figuraban: un aumento del 25% en los sueldos y jornales, el pago del salario en caso de enfermedad, indemnización por accidentes y muerte, jornada de trabajo de 8 1/2 horas, vacaciones anuales de 15 días. Es conveniente destacar que se toma en cuenta la antigüedad del trabajador para algunos de los beneficios concedidos en el contrato: pago de sueldo mensual a los empleados de oficina con más de 5 años de servicio (art. 2), pago de jornales completos en caso de enfermedad a los jornaleros con más de dos años de servicio (art. 3), cálculo del monto

13 Telegrama de Lorenzo Carvallo y Raúl Crespo Vivas al General Juan Vicente Gómez, julio 20 de 1919. BAHM. N° 120, enero-junio 1985.

14 Ninguna de las fuentes consultadas dan información sobre los convenios del Ferrocarril Caracas-La Guaira y el de la Electric Light. La autora obtuvo noticias de ellos a través de la prensa de la época, en la cual vinieron insertos.

15 J. GODIO. *Ob. cit.*, p. 46.

de la remuneración en caso de accidentes según tiempo y sueldo (art. 6), consideraciones especiales en el tipo de trabajo a realizar (art. 9). Los beneficios contemplados superan significativamente lo concedido hasta ese momento en materia de legislación laboral, como era lo pautado en la Ley de Talleres y Establecimientos Públicos.

Todos los autores que han estudiado dicho Acuerdo coinciden en considerarlo como el Primer contrato colectivo que se firmó en el país. En tal sentido comparten la opinión del Padre S. J. Urquijo quien expresa lo siguiente:

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 juzgado, sino también por las características tipificadoras que se desprenden del análisis del mismo:

En primer lugar vemos que son los trabajadores quienes han hecho la solicitud, en forma colectiva (Pliego de peticiones); en segundo lugar, la Dirección del Gran Ferrocarril de Venezuela accede a tratar con ellos (negociar); tercero, el contenido de los asuntos negociados se atiene a lo que han tipificado, desde sus inicios, la negociación colectiva: sueldos y salarios, horarios y condiciones de trabajo; cuarto, su forma jurídica se ajusta al estri- lo 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<sup>16</sup>.

La huelga de los jornaleros y empleados del ferrocarril Caracas-La Guaira también culminó en la firma de un Acuerdo<sup>17</sup>, aunque de menor alcance que el anterior. En éste se establecía un aumento del 20%, jornada de trabajo de 8 1/2 horas para los jornaleros y 9 horas para telegrafistas, maquinistas y fogoneros y solo dos meses de sueldo en caso de enfermedad para los empleados y jornaleros con más de dos años de servicios en la empresa, contemplaba el período vacacional de 15 días a los empleados con sueldos mensuales. Del resto de las reivindicaciones concedidas por el Ferrocarril Caracas-La Guaira solo supera a las ofrecidas por el Ferrocarril Central (Alemán) en cuanto al "derecho a mé- dico, botica en caso de enfermedad". A continuación se ofrece un cuadro sobre los sueldos que devengarían los trabajadores no contemplados en el aumento general del 20%.

16 J. URQUIJO. *El Primer Contrato Colectivo en Venezuela*. U.L.A.

17 "Bases del Acuerdo del Ferrocarril Caracas-La Guaira", en *Panorama*, N° 1570. Maracaibo, agosto 2 de 1919.

CUADRO 2

Venezuela. Sueldo de los Trabajadores del Ferrocarril  
Caracas-La Guaira

Trabajador	Sueldo (Bs.)
Frenero	200
Guardia de Teléfono	184
Cambiadores de La Guaira	300
Cambiadores de Caracas	240
Porteros	150
Cargadores (Caracas)	210
1 Chofer	150

Nota: Cuadro elaborado con datos tomados de Bases del Acuerdo del Ferrocarril Caracas-La Guaira. *Panorama*, Maracaibo, número 1.570, 2-8-1919.

El Acuerdo firmado entre la Electric Light y sus trabajadores, contempla en términos generales, las mismas reivindicaciones del primer contrato ferrocarrilero (ver cuadro 3). Sin embargo, presenta algunas variantes en cuanto al alcance de las mismas, tal es el caso del período vacacional de sólo 8 días al año la mayoría de los trabajadores, dos meses de sueldo al empleado en caso de enfermedad, el sobretiempos y días feriados se calculaba a la "rata de tiempo y medio", los gastos de enfermo quedaban a juicio de la compañía. En este contrato sólo se tomaba en cuenta la antigüedad para calcular el pago del jornalero enfermo. Lo novedoso del mismo estaba representado en el compromiso de la empresa de proporcionar un médico y las medicinas por él prescritas.

Si bien es cierto, este contrato representaba un avance dentro de las desiguales relaciones obrero-patronales que prevalecían durante el período, en él se contemplaban cláusulas que permitían al sector burlar las reivindicaciones concedidas. Ejemplo de ellas es la declaración de la mutua responsabilidad de la compañía y el trabajador "por cualquier daño o perjuicio que sufran en servicio" (Cláusula 4ª). Ello daba al

CUADRO 3  
Venezuela. Primeros contratos colectivos (1919)

Reivindicaciones	Ferrocarril Alemán	Electric Light	La Guaira
Aumento Sueldos y Jornales	25%	Según sueldo devengado	20%
Jornada Diaria	8 y 1/2 horas	8 y 1/2 horas	8 y 1/2 horas y 9 horas
Pago días feriados	Doble	1 1/2	Doble y 1 1/2
Sobretiempos	Proporcional al jornal	1 1/2	1 1/2 y doble
Enfermedad	4 meses de sueldo	2 meses de sueldo a empleados 1 mes a jornaleros	2 meses todos los trabajadores
Asistencia Médica	No hay	Dos años de sueldo	No se establece
Incapacidad Absoluta y Permanente	Bs. 2.500 a 5.000	3 a 9 meses de sueldo	No se establece
Incapacidad Absoluta y Temporal	Según tiempo y sueldo	6 meses	No se establece
Incapacidad Parcial y Temporal	Bs. 2.500 a 5.000	Máximo 6 meses	No se establece
Muerte (por accidente laboral)	Según tiempo y sueldo	2 años de sueldo	No se establece
Gastos de entierro	Bs. 300	A juicio de la Cia.	Bs. 300
Vacaciones (Trabajadores de sábados y domingos)	15 días todos los empleados	1 día mensual u ocho anuales	15 días para empleados
Vacaciones (Trabajadores de lunes a sábados)	18-7-1919	9-8-1919	25-7-1919
Firma de contrato			

Nota: Cuadro elaborado con datos tomados de *El Movimiento Obrero Venezolano*, por J. Godio, 1980, 46-47, "Electric Light Company LTD", en *El Universal*, 10-8-1919, s/p. "Bases del Acuerdo del Ferrocarril Caracas-La Guaira", en *Panorama*, 2-8-1919.

patrono la posibilidad de responsabilizar al trabajador por el accidente sufrido y en consecuencia eludir el pago de la respectiva indemnización. Igualmente en caso de enfermedad se estipulaba que el beneficio no se daría cuando ella "sea debida a culpa del trabajador o resultado de una vida desordenada" (Cláusula 3<sup>a</sup>).

El Acuerdo fue firmado el 9 de agosto de 1919<sup>18</sup> por el representante de la Compañía G.H.C. (Sic) y los representantes de los trabajadores: R. Aponte, Julián Rodríguez, Eladio Monasterios, Marcelino Blanco, Lorenzo Mosquera y Francisco Piñero.

Los contratos anteriores representaban un avance en las relaciones obrero-patronales de la época. En su firma fue indiscutible la influencia de los trabajadores extranjeros<sup>19</sup> cuya experiencia en las luchas reivindicativas en sus países de origen, los llevó a conducir a los trabajadores venezolanos hacia la conquista de sus derechos. Labor en la cual no pudieron seguir avanzando por la implacable persecución de que fueron objeto por el régimen gomecista. Muchos de ellos fueron expulsados del país.

Del resto de los conflictos que ocurrieron en el Distrito Federal durante el mes de julio, sólo se pudo conocer, por fuentes oficiales, que todos fueron resueltos "satisfactoriamente". En tal sentido el dictador Juan Vicente Gómez manifestó su complacencia por la solución favorable de las huelgas y sus deseos porque "quedara todo resuelto".

También se produjeron huelgas en Barquisimeto, San Fernando de Apure, Ciudad Bolívar y Maracaibo. Desde la primera ciudad, el 3 de agosto de 1919, David Gimón informó a Juan Vicente Gómez que se habían producido varias huelgas (sin precisarlas) todas por aumentos salariales "y el gobierno en virtud de que los reclamos eran justos por el carácter de los artículos de primera necesidad les ha prestado su apoyo moral"<sup>20</sup>.

De las huelgas ocurridas en Barquisimeto sólo se obtuvo información concreta de la protagonizada por los alpargateros en julio de 1919. La causa de ésta fue el alza de las materias primas y la rebaja del jornal de Bs. 2.50 a Bs. 2.00 y de Bs. 1.65 a Bs. 1.50. En apoyo a la protesta

18 "Electric Light Company LTD", en *El Universal*, N° 3637. Caracas, agosto 10 de 1919.

20 Telegrama enviado por David Gimón a Juan Vicente Gómez. Barquisimeto, agosto 2 de 1919. BAHM. N° 120. Caracas, enero-junio, p. 262.

por la disminución salarial y sus aspiraciones de mejoras económicas, los trabajadores esgrimieron que los dueños de fábricas estaban en capacidad de darles una mejor remuneración por cuanto fabricaban cinco clases de alpargatas (corriente, guarandinga,, Caracas, Caracas bordadas, y crochet bordado con puntera de cuero fina) por las cuales pagaban el mismo jornal, no obstante ser vendidas a precios diferentes. Culminaban argumentando que por cada docena de alpargatas ganaban los empresarios Bs. 16.75 con una producción de más de cien docenas diarias. El fin del conflicto no fue localizado, tan sólo se supo, por información oficial que en todas las huelgas producidas en la capital larense se llegó a un "arreglo equilibrado" entre patronos y obreros, gracias a la intervención del General Garbi, Comisionado del Ejecutivo Regional para mediar entre ellos.

En San Fernando de Apure se produjo la paralización de actividades de "todos los obreros, artesanos y jornaleros" en el mes de agosto. Curiamente en esta ciudad también contaron los huelguistas con el apoyo del Ejecutivo Regional. Así consta en comunicación enviada por el gobernador del Estado, Pérez Soto, al Presidente de la República en la cual manifestó que "respetó y garantizó las demandas de la clase trabajadora por creerlas en justicia". El conflicto fue resuelto después de una reunión sostenida con los representantes del alto comercio, de la liga del trabajo y dueños de fábricas, en la cual se llegó al siguiente acuerdo: aumento del 25% en el jornal, esto es: Bs. 5 diarios con comidas y Bs. 3 sin ella, medicinas en caso de enfermedad, médico pagado por el patrón en caso de muerte, Bs. 200 para el entierro, 8 1/2 horas de trabajo diario con pago de horas "extraordinarias proporcionalmamente"<sup>21</sup>.

En Ciudad Bolívar los trabajadores del Cuerpo de la Caleta declararon la huelga el 2 de octubre de 1919. A juzgar por la comunicación que el representante de los trabajadores, Florentino Montes, envió al Ministerio de Hacienda<sup>22</sup>, las causas de la paralización de actividades eran: el mal trato recibido del jefe de la Caleta, desigual pago de jornal, así como la sustitución del trabajo de los obreros por el uso de camiones en el traslado de mercancías. El conflicto fue resuelto una vez que el jefe de la caleta Pedro Vivas renunció a su cargo, siendo reemplazado por Juan Subero Escobar y se llegó a un "perfecto acuerdo entre la

22 Telegrama enviado por Florentino Montes al Ministerio de Hacienda, octubre 4 de 1919. AHM.

Caleta y el comercio, manteniéndose la tarifa anterior pero modificando varias disposiciones del régimen interno”.

Los últimos conflictos del año 1919 fueron localizados en el Distrito Federal y estuvieron dirigidos por los operarios de sastres, los Cortadores de la Casa J. Boccardo y Cía. y el Gremio de Profesionales de Artes Gráficas. El primero fue resuelto a comienzos del mes de diciembre cuando las “Corporaciones” de Maestros de Sastres de Caracas accedieron a conceder el aumento en el pago de la mano de obra de las piezas de vestir de los hombres con la exigencia a los operarios de “cumplir con la palabra empeñada y en caso de no poder debían avisar con tiempo y devolver el trabajo”<sup>23</sup>. Del segundo conflicto solo se supo que se produjo por la oposición de los cortadores de zapatos de aceptar como jefe de sección al designado por la empresa<sup>24</sup>.

El conflicto del Gremio de Profesionales de Artes Gráficas con la Unión de Dueños de Talleres de Artes Gráficas presentó un aspecto singular dentro de los conflictos acontecidos ese año al ser dirigido por una de las pocas agrupaciones propiamente laborales existentes para ese momento y revestir características especiales en cuanto al no cumplimiento de lo pautado por parte de los empresarios.

En reunión celebrada el 28 de noviembre de 1919, la asamblea de los Profesionales de Artes Gráficas aprobó las nuevas tarifas que regirían su trabajo a partir de enero de 1920. Tal decisión unilateral originó el impase con los patronos, quienes consideraron inaceptables ese procedimiento. Después de agrias discusiones, el 31 de diciembre, Leopoldo Mattey Coronado<sup>25</sup> y P. Valery Rísquez presidentes de las organizaciones obrera y patronal, respectivamente, anuncian en aviso de prensa que las tarifas deberán quedar definitivamente establecidas desde el 17 de enero de 1920, “previa las modificaciones y supresión que les hará la Unión de Dueños de Talleres de Artes Gráficas”.

El Acuerdo al cual llegaron los gráficos con los empresarios no ha sido localizado. Sin embargo, éste no debió satisfacer a los patronos ya que se mostraron reacios a su aplicación, como lo demuestra la información de prensa sobre ciertos conatos de paralización de actividades en algunas empresas ante la negativa patronal de cumplir las tarifas

<sup>23</sup> *El Obrero*, p. 91. Caracas, diciembre 3 de 1919.

<sup>24</sup> *El Obrero*, N° 85, Caracas, noviembre 11 de 1919, p. 1.

<sup>25</sup> Pérez Salinas señala que durante las conversaciones entre patronos y trabajadores gráficos fue hecho preso Leopoldo Mattey Coronado. Bernardo PEREZ SALINAS. *Retrospección Laboral*.

aprobadas. Así mismo, se tuvo conocimiento de las artimañas utilizadas para eludir su cumplimiento, creando métodos de hostigamiento a través del despido de los trabajadores como en el caso de la Litografía y Tipografía del Comercio, (en éste despidieron a los empleados pertenecientes al Gremio de Artes Gráficas), El Universal y Cultura Venezolana, o celebrando contratos individuales al margen de las tarifas establecidas<sup>26</sup>.

Sobre la mayoría de los conflictos laborales presentados anteriormente es importante destacar la actitud conciliadora de los personeros del gobierno, evidentemente contrastante con la política represiva propia del régimen. La explicación de tal actitud debe buscarse en la situación que vive el país durante 1919. Por una parte, la crisis económica había generado un descontento general con mayor incidencia en los sectores populares ante el deterioro del nivel de vida. Por otra parte, ese año fue de gran actividad opositora al régimen iniciada con el frustrado alzamiento militar en Caracas (enero 1919) que llevó a la cárcel a muchos jóvenes pertenecientes a las promociones de egresados de la Escuela Militar y en la cárcel de La Rotunda, continuos rumores acerca de la inminencia de grandes acontecimientos que significarían el retorno de un régimen de libertades<sup>27</sup>. Ante tal clima de descontento y tensión el gobierno, autodenominado “benefactor de las clases trabajadoras”, no podía responder represivamente a las justas peticiones de aumentos salariales, pues ello significaría abrir un flanco opositor, en un sector hasta entonces fiel a su mandato. Esto quedó demostrado una vez eliminado el ambiente conspirativo, cuando restablece sus tradicionales métodos coercitivos contra todo movimiento que atentara a la tan defendida “paz”.

El cambio de política del régimen en relación a las protestas laborales hizo que éstas variaran no sólo en cuanto a su menor recurrencia sino también al móvil generador de ellas. Así pudo observarse que junto al aumento salarial, los trabajadores lucharon por la defensa de los compañeros sometidos a la represión conjunta de patrono y gobierno. El primer caso que ejemplifica esta situación lo constituye el conflicto planteado entre la Asociación de Obreros del Puerto de La Guaira y la compañía inglesa, en marzo de 1920. En esta oportunidad los despidos del Presidente, Tesorero y Secretario de dicha Asociación, provocaron la suspensión de actividades. Inmediatamente intervino el Prefecto del Departamento Vargas quien ordenó la detención de toda la Directiva de

<sup>26</sup> *El Obrero*, N° 115. Caracas, enero 1 de 1920, p. 1.

<sup>27</sup> J. POCATERRA. *Memoria de un venezolano de la Decadencia*. BAHM, N° 120, enero-julio, 1985, p. 223.

la organización laboral<sup>28</sup>, poniendo así de manifiesto la nueva posición del régimen ante las protestas de los trabajadores. La firme posición de los huelguistas debió influir en las autoridades para poner en libertad a los trabajadores, no obstante los patronos iniciaron la represión contra los operarios pertenecientes al gremio, los cuales fueron despedidos y sus miembros incluidos en listas enviadas a otras empresas argumentando su condición de agitadores<sup>29</sup>.

El lapso 1920-1927 se caracterizó por una relativa paz laboral. En él jugó papel importante las medidas que implementó el gobierno contra los trabajadores más combativos, a los cuales encarceló y en casos extremos expulsó del territorio nacional, tal como ocurrió con el dirigente Domingo Ramos Castillo, presidente del gremio de los trabajadores del Ferrocarril Caracas-La Guaira, expulsado el 1 de enero de 1922, bajo la acusación de promover actividades subversivas<sup>30</sup>.

Las fuentes consultadas sólo reseñan durante ese lapso huelgas de tranviarios y las huelgas de los obreros petroleros. Estas últimas no serán objeto de estudio en este trabajo.

En 1921 y 1925 los tranviarios van a protagonizar enfrentamiento con sus patronos. Sobre el primero de ellos, ocurrido en abril de 1921, no existen mayores detalles, no así del segundo, reseñado con cierta amplitud por la prensa de la época. La protesta no sólo conllevó la petición de aumento salarial sino también el rechazo al trato despótico del recibidor de la empresa. Su descontento en este sentido, fue expuesto por los tranviarios en comunicación dirigida a Nicomedes Zuloaga, presidente de la compañía. En ella expresaban:

Desde algún tiempo, el señor R. Blanco L., actual recibidor de la empresa, viene usando un trato nada aceptable con los servidores que nos mpeñamos en cumplir a cabalidad el deber de subalternos, pues ya en ocasiones distintas ha tratado de vejar al que se sacrifica en ejercicio de sus funciones y todo por su carácter violento y despótico, que en nada realza a la empresa donde desempeña puesto de confianza<sup>31</sup>.

28 "Salarios y Tarifas", en *El Obrero*, N° 115. Caracas, marzo 3 de 1920, p. 1.

29 "La Corporación del Puerto y la Asociación de Obreros", en *El Obrero*, N° 158, Caracas, marzo 15 de 1920, p. 1.

30 DONNELLY. *Ob. cit.*, p. 77.

31 Comunicación enviada por los tranviarios a Nicomedes Zuloaga. *El Herald*, N° 941. Caracas, junio 23 de 1925.

La importancia del tranvía eléctrico y las consecuencias negativas de la huelga para los habitantes caraqueños y en especial para los pobladores de El Valle, que debían movilizarse hasta Caracas, fue puesta de manifiesto, jocosamente, por el singular Job-Pim a través de sus versos. En ellos expresaba lo siguiente:

¡Buena suerte la mía!  
Estoy débil "pa'lante"  
y limpio como el sol del mediodía,  
y ahora con la huelga del tranvía  
tengo que andar más que el judío errante.

Si al menos en Caracas estuviera  
distinto el caso fuera  
aún teniendo mi hogar en La Pastora:  
a la hora del frito  
cogía el coche de San Francisquito  
o el cachachá, como se dice ahora,  
y cantando bajito  
me ponía en mi casa en media hora.

Pero Dios ha querido que no halle  
ninguna forma de salida de El Valle,  
y es empresa romana  
hoy trasladarse a la gentil sultana.

Me diréis que hay camiones: ya lo creo  
y hasta un auto "por puesto"  
pero para subirse a un carro de éstos  
hay que ser una estrella del boxeo.

Lector ¡quién me diría  
que iba a llegar el día  
de tener que llorar por el tranvía!<sup>32</sup>.

Después de diversas conversaciones entre los representantes obreros y patronales, los primeros tuvieron que ceder ante la intransigencia de la empresa de mantener al empleado protestado por considerarlo un funcionario competente. Sin embargo, alcanzaron un aumento salarial de 20 céntimos por hora para los motoristas y 15 céntimos para los colectores sobre los 95 y 70 céntimos devengados por cada uno de ellos respectivamente. (Es interesante observar que en 1925 estos trabajadores tenían los mismos salarios obtenidos a raíz de la huelga de 1919).

32 "Sal de Pim en huelga", en *El Herald*, N° 941. Caracas, junio 23.

En 1928, las manifestaciones estudiantiles impulsaron un breve resurgimiento del movimiento laboral. Muchos trabajadores apoyaron la protesta juvenil y promovieron movilizaciones en contra de las medidas coercitivas aplicadas a los estudiantes. Las fuentes indican que los tranviarios, panaderos, empleados de las casas de comercio caraqueñas, junto a los portuarios de La Guaira, apoyaron el movimiento y paralizaron sus actividades.

En el Puerto de La Guaira, los acontecimientos se produjeron cuando los trabajadores suspendieron sus labores (febrero 1928) en protesta por el encarcelamiento de los estudiantes. Según Martín J. Ramírez a las 4 pm. los trabajadores detuvieron sus labores y se dedicaron a recorrer los muelles, terrenos de la antigua Corporación del Puerto, saliendo luego a terminar con una concentración en la cual habló el escritor y periodista Elías Pére Sosa<sup>33</sup>. La protesta fue reprimida por los funcionarios gubernamentales y apresados muchos de sus participantes<sup>33</sup>.

En 1930 comenzó la acción clandestina de los comunistas en los centros de trabajo. Aunque su labor estuvo acompañada por la resistencia de muchos trabajadores y extrema vigilancia gubernamental para evitar su propagación, ellos lograron relativa influencia en algunos trabajadores. A partir de entonces con razón o sin ella las protestas obreras fueron atribuidas a la acción comunista, tal es el caso de la huelga de tranviarios que se inició el 4 de abril de dicho año.

Las causas del conflicto tranviario fueron expuestas en una comunicación que dirigieron al gobernador del Distrito Federal el 28 de marzo de 1930, en la cual señalaban "las injusticias y atropellos de que somos víctimas en la empresa que nos explota". Estos eran: exiguos salarios que no les servían "para llenar ni aún miserablemente nuestras humildes y sencillas necesidades", la exigencia de la compañía de formar parte de una "pseudosociedad" y contribuir en Bs. 8 mensuales para crear un fondo común del cual se extraería el dinero para la compra de uniformes, la negativa del patrón de suministrar médico y medicinas en caso de enfermedad profesional o accidente de trabajo, además el descuento respectivo ante la inasistencia justificada, despido inmediato de los trabajadores que se atrevían a solicitar aumentos salariales o hacer cualquier reclamo, en los casos de accidente de tránsito en los cuales la compañía debía pagar indemnización, estos pagos les eran descontados al

<sup>33</sup> En entrevista hecha por la autora a Martín J. Ramírez (15-11-1991): éste informó que su padre, trabajador de una empresa periodística, y otros más fueron hechos presos después de haber participado en dicha manifestación. Todos permanecieron en el castillo de Puerto Cabello durante varios años.

trabajador. Finalmente expresaban que ante tales atropellos y en vista de no haber obtenido respuesta a la solicitud de aumento salarial ellos realizarán sus actividades comprometiéndose a "guardar el mayor orden y circunspección durante los días que estemos sin trabajar". Así mismo solicitaban del gobernador "se sirva ampararlos y velar por nuestros intereses"<sup>34</sup>.

Tres días después de la anterior comunicación el gerente de la compañía, E. H. Ludford, se dirige al gobernador del Distrito Federal para refutar los planteamientos de los tranviarios. En ella además de rechazar las acusaciones de los trabajadores atribuyen a influencia foránea la posición adoptada por éstos. En tal sentido expresan:

Damos por cierto que ellos [firmantes de la comunicación] son desgraciadamente víctimas de la mala voluntad e interés personal de agentes provocadores y que por tanto ellos creyendo defender sus propios intereses, no son sino los instrumentos de los otros, evidentemente contrarios a los suyos. Es una campaña que desde hace algún tiempo se sigue contra los tranviarios en su seno y que se ha reflejado también interesadamente en algún periódico de la ciudad<sup>35</sup>.

La forma como concluye la comunicación del gerente de la empresa, no ofrece dudas del carácter antiobrero que lo anima al señalar que si los firmantes están en desacuerdo con la Compañía lo que debían hacer es buscar "otro empleo donde se encuentren más a satisfacción y mejor pagados, dejen a la compañía elegir empleados que la quieren, que se sientan solidarios con sus intereses".

En declaraciones de prensa los obreros niegan los señalamientos expuestos por el gerente, para lo cual presentan hechos concretos, especialmente en lo referido a la falta de protección en caso de enfermedad y accidentes. Con respecto al argumento de la empresa de no poder acceder al aumento salarial por atravesar una difícil situación ante la competencia de las empresas autobuseras, los trabajadores esgrimen que el pasaje en tranvía en vez de disminuir ha aumentado gracias al progreso de la población y la expansión urbana. Por otra parte, señalaban en beneficio de sus intereses, que los tranviarios eran más ventajosos que los autobuses en cuanto al consumo por usar energía eléctrica que es mucho más económica que la gasolina, además el autobús duraba menos que el

<sup>34</sup> "Continúa la huelga de los tranviarios", en *El Heraldado*, Nº 2321. Caracas, abril 4 de 1930, p. 1.

<sup>35</sup> Carta enviada por 29 trabajadores tranviarios al General José María García. Caracas, marzo 28 de 1930.

tranvía. Esto podía comprobarse al conocerse la antigüedad de los tranvías en uso, ya que muchos de ellos habían sido traídos al país después de ser usados en el extranjero.

Durante la mayor parte de las conversaciones la empresa inglesa se mostró inflexible en cuanto a conceder el aumento salarial y utilizó todas las medidas coercitivas a fin de quebrar el movimiento. Muestra de ello lo constituye la entrevista sostenida por el subgerente de la compañía, Eugenio Mendoza<sup>36</sup>, quien planteó a los trabajadores la disposición de la empresa de darles trabajo pero reservándose el derecho de despedir a los obreros que se opusieran a sus condiciones. Así mismo, el 10 de abril puso a circular los tranvías conducidos por empleados de los talleres. Esta maniobra fracasó, gracias al apoyo prestado por el público a los huelguistas, al negarse a abordar los carros conducidos por rompehuelgas e impedir su circulación<sup>37</sup>.

Ante la firme actitud de los huelguistas y el apoyo popular la empresa accedió, en el despacho del gobernador, a conceder aumento de 0,10 céntimos y 0,15 céntimos por hora a los colectivos y motoristas respectivamente (ver cuadro 4). El acuerdo fue firmado el 14 de abril, después de 12 días de huelga, la más larga de las producidas durante el período 1919-1935.

En este conflicto es importante destacar dos hechos. En primer lugar, que ya para 1930 el proceso de sustitución del tráfico de tranvías eléctricos por automotor era un hecho irreversible, muestra de ello era la inversión de la empresa inglesa en la línea autobusera "Líneas Unidas" en contraste con la nula inversión en unidades tranviarias, la apertura de nuevas rutas autobuseras y la eliminación de algunas rutas de tranvías. Este hecho también reflejaba otro fenómeno de importancia singular en el futuro del país, como lo es el repliegue de la tradicional inversión inglesa en tranvías y ferrocarriles para dar paso al inversionista norteamericano, impulsor del tráfico automotor y cuya incursión en el campo petrolero era cada vez más avasallante bajo la sin igual complacencia del régimen dictatorial. En segundo lugar el conflicto dejó entrever la presunción de los sectores patronales de la presencia comunista en el país. Esto se evidencia en la denuncia que hizo el gerente empresarial sobre la existencia de provocadores en el conflicto, así mismo en la respuesta dada, tanto por los trabajadores como por *El Heraldo*, a las acusa-

36 "Huelga del Gremio de Tranviarios", en *La Esfera*, N° 1105. Caracas, abril de 1930, p. 1.

37 "Sigue la huelga de los Tranviarios", en *Occidente* N° 564. Caracas, abril 11 de 1930.

## CUADRO 4

### Venezuela. Salario de los Trabajadores

#### Tranviarios (1919, 1925, 1930)

Año	Motoristas (Bs. p/h)	Colectores (Bs. p/h)
1919	0.95	0.70
1925	1.15	0.85
1930	1.30	0.95

Nota: Cuadro elaborado con información reseñada por la prensa de la época.

ciones que aquél les hizo. Los primeros se defendieron el 6 de abril argumentando: "somos ajenos a todo sectarismo y no profesamos principios doctrinarios completamente extraños a nuestra patria y al día siguiente lo ratifican al expresar:

Quiere el señor gerente hacer ver que nuestros actos son sugeridos por extrañas personas, pero nosotros rechazamos de la manera más absoluta esta especie<sup>38</sup>.

Por su parte el editorial de *El Heraldo* del 4 de abril manifestaban que el apoyo dado a los tranviarios sólo obedecía a sentimientos humanitarios, pero que:

...por ningún respecto, animó nuestra acción el propósito delirado, de atacar ajenos intereses, ni mucho menos seguir principios doctrinarios completamente extraños a nuestra patria y en los que no tenemos fe ninguna...<sup>39</sup>.

38 "Al margen de la huelga tranviaria", en *La Esfera*, N° 1108. Caracas, abril 7 de 1930, p. 4.

39 "Continúa la Huelga de los Tranviarios", en *El Heraldo*, N° 2321. Caracas, abril 4 de 1930, p. 1.

A pesar de no existir información expresa sobre la participación comunista en esta huelga, varios elementos permiten presumir que no era del todo infundadas las acusaciones que hiciera el sector patronal. Para 1930 existía un pequeño grupo de personas que, bajo la influencia de las ideas marxistas se dedicaban a organizar "el trabajo de agitación, propaganda y formación de grupos revolucionarios" especialmente en Caracas, además los tranviarios se destacaron por su combatividad demostrada en luchas anteriores y su apertura a las ideas anarquistas, bajo cuya influencia algunos dirigentes promovieron las acciones huelgarias. Todo ello unido a la pérdida de influencia del anarquismo y el surgimiento del grupo de orientación marxista permiten inferir que de alguna manera estas ideas debieron haber influido en la realización de la huelga, sin llegar a pensar que su acción fuese excluyente.

Los trabajadores del telégrafo también paralizan sus actividades en 1930. Las causas de la huelga se pueden conocer a través de la descripción de Luis Evaristo Ramírez sobre las condiciones en que se desenvolvían sus labores:

... [Se] trabaja no menos de 60 horas a la semana, sin contar guardias nocturnas (de 12 de la noche a 6 de la mañana) que se le imponen frecuentemente, no disfrute de vacaciones, ni de prestación alguna, quien enferma debe pagar su suplente, los operadores son despedidos en cualquier momento con causa o suspende a la menor falta...<sup>40</sup>.

En esas condiciones, no es de extrañar que una situación conflictiva pudiera presentarse en cualquier momento. Así, en agosto, por causas aparentemente intrascendentes, los trabajadores del telégrafo de Valencia paralizaron sus actividades. El origen del conflicto, "se halla en un error con que llega a su destino cierto telegrama de una agencia del Banco de Venezuela a su central de Caracas, imputable a los operarios del Circuito del Centro por cuyas manos pasó..."<sup>41</sup>.

Ante la queja del Banco afectado, el director general de los Telégrafos Federales, Alejandro López Ruiz, ordenó castigar a los responsables e insultó a todo el personal del telégrafo.

Las tensiones existentes entre los telegrafistas debieron aflorar en ese momento, a tal punto que reaccionaron indignados y elaboraron una

40 L. RAMIREZ. *Aquí se viene a Morir*. Ediciones Centauro. Caracas, 1977, p. 10.

41 *Ob. cit.*, p. 56.

comunicación a Juan Vicente Gómez donde le informaban del agravio de que fueron objeto así como su negativa a acudir al trabajo hasta tanto no se produjera la destitución del Director del Telégrafo.

Los huelguistas bajo la dirección de Benito Fernández Machado y Manuel Tinedo Moreán solicitaron el apoyo de los compañeros de otras regiones, pero la acción del gobierno impidió que la promesa de solidaridad se hiciera efectiva. Las gestiones de búsqueda de apoyo se hicieron el 18 y 19 de agosto y el día 20 amanecen presos en el Museo de La Paz cincuenta telegrafistas.

De Valencia fueron trasladados los trabajadores hasta el "campo de la muerte" de Palenque. En éste son sometidos a trabajos forzados, conjuntamente con los telegrafistas barquisimetanos que se habían solidarizado en el movimiento.

La muerte de muchos compañeros provocada por las condiciones insalubres del lugar, la pésima alimentación y los trabajos a que fueron sometidos, llevó a un grupo de telegrafistas a buscar su libertad. Para ello deciden enviar dos cartas: una al Presidente de la República, retractándose de sus acciones y anunciándole estar dispuestos a acatar las órdenes de López Ruiz, la otra, a este funcionario pidiéndole perdón y prometiéndole obediencia.

No todos los prisioneros compartieron la idea del envío de dichas cartas. Un grupo se oponía a firmarlas rechazando los términos en que habían sido redactadas, sin embargo, la presión de la mayoría se impuso. Con ello lograron su libertad e incorporación a su trabajo en el mes de octubre.

Después de 1930, salvo algunas tímidas protestas de desempleados severamente afectados por los efectos de paralización de actividades en algunas empresas, el panorama laboral se presentó exento de situaciones conflictivas. La explicación a esto debe buscarse en la intensa labor de espionaje y persecución desatada por el gobierno contra los líderes comunistas, quienes trataban de intensificar su acción en la búsqueda de adeptos a su doctrina, especialmente en las masas trabajadoras. El temor a quedar sin trabajo en tiempos de crisis económica y a ser objeto de represión por parte del gobierno debió influir en ellas para mantenerse en pasiva actitud. Fue necesario el fin del régimen en 1935, para que la organización laboral emergiera con un vigor inusitado con base en la semilla sembrada, en buena parte, por los comunistas en los últimos años del período gomecista.