

La huelga del tranvía de Bogotá de 1924: movilización y organización en los albores de la clase obrera

Resumen: El presente trabajo reconstruye la huelga del tranvía de Bogotá de 1924, buscando así comprender las formas organizativas y de movilización de un grupo de trabajadores en los albores de la clase obrera. Detallamos los antecedentes de la huelga, las razones de su estallido y la negociación que le puso fin, evidenciando así las formas de organización que los trabajadores construyeron para afrontar la lucha reivindicativa. También verificamos que el desarrollo del conflicto exponía aspectos de la cotidianidad laboral de los tranviarios.

Palabras clave: huelga, clase obrera, sindicato, tranvía

A greve dos bondes de Bogotá em 1924: mobilização e organização no começo da classe trabalhadora

Resumo: Este artigo reconstrói a greve dos bondes de Bogotá de 1924, buscando compreender as formas de organização e mobilização de um grupo de trabalhadores no alvorecer da classe operária. Detalhamos os antecedentes da greve, as razões de sua deflagração e a negociação que a encerrou, evidenciando as formas de organização que os trabalhadores construíram para enfrentar a luta por reivindicações. Também verificamos que o desenvolvimento do conflito expunha aspectos da vida cotidiana dos trabalhadores dos bondes.

Palavras-chave: greve, classe trabalhadora, sindicato, bondes

The 1924 Bogotá tram strike: mobilization and organization at the dawn of the working class

Abstract: This paper examines the Bogotá tramway strike of 1924, aiming to understand how early workers organized and mobilized. It discusses the background of the strike, its causes, and the negotiations that ended it, highlighting the strategies workers employed to push their demands. Additionally, the study shows that the conflict's progression uncovered important aspects of the tramway workers' daily work life.

Keywords: Strike, Working Class, Trade Union, Tramway

Cómo citar este artículo: José Alejandro Cifuentes Sarmiento, "La huelga del tranvía de Bogotá de 1924: movilización y organización en los albores de la clase obrera", *Trashumante. Revista Americana de Historia Social* 27 [2026]: 118-140.

DOI: 10.17533/udea.trahs.n27a06



Fecha de recepción: 22 de octubre de 2024

Fecha de aprobación: 10 de junio de 2025

José Alejandro Cifuentes Sarmiento: Historiador de la Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá. Magíster en Historia de la Universidad Nacional de Colombia. Estudiante de Doctorado en Historia en el Lateinamerika Institut, Freie Universität Berlin [Alemania].



<https://orcid.org/0000-0002-4645-1937>

Correo electrónico: jose.cifuentes@fu-berlin.de

La huelga del tranvía de Bogotá de 1924: movilización y organización en los albores de la clase obrera

José Alejandro Cifuentes Sarmiento

Introducción

La huelga del tranvía de Bogotá de abril de 1924 ha despertado poco interés en la historiografía y, a lo sumo, se la ha citado como un ejemplo de la violencia de los conflictos sociales de principios del siglo XX, ya que uno de sus detonantes fue el asesinato de un trabajador.

Pero esta fue mucho más que una simple reacción a un hecho de violencia. En ella confluyeron tensiones de la política bipartidista, transformaciones en el régimen laboral y en algunos procesos de operación de la Empresa, incluso la coyuntura que se vivía en el movimiento obrero colombiano. Igualmente, hemos podido observar que durante esta huelga los tranviarios adoptaron una dinámica organizativa que podría ser subestimada según los presupuestos de la historiografía sobre la movilización obrera durante las primeras décadas de la pasada centuria.

Los investigadores han priorizado hasta ahora el estudio cuantitativo de las huelgas, y han construido series anuales para identificar tendencias en la movilización para así caracterizar diversos momentos de las luchas obreras.¹ Sin embargo, creemos que al concentrar la observación en hechos concretos de la protesta obrera, aparecerán elementos que se diluyen en las cifras.

La idea de estudiar la historia obrera centrando la atención en las huelgas surgió en parte como respuesta al problema de las fuentes, una dificultad recurrente para la historia social que Gramsci sintetizó magistralmente. El autor señaló que el estudio de la historia de las clases subalternas enfrenta la carencia de fuentes porque su trayectoria es episódica y disgregada, ya que sus iniciativas de unificación son rotas continuamente por las clases dominantes en la pugna por la hegemonía.² En

1. Para los orígenes de este método, véase: Álvaro Delgado, *Doce años de luchas obreras. Separata de Estudios Marxistas* (Bogotá: Editorial Colombia Nueva, 1975).
2. Antonio Gramsci, *Cuadernos de la cárcel*, V. 6 (México D.F.: Ediciones Era/Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2000) 179-182.

otras palabras, en tanto grupos subordinados, sus iniciativas no logran constituirse en poder y no dejan la misma cantidad de registros que las clases dominantes.

Ante tal realidad, creemos que las huelgas son momentos privilegiados para observar aspectos de la vida obrera para los cuales no siempre hay fuentes disponibles, ya que durante los conflictos laborales las instituciones y la sociedad civil producen más información sobre el proletariado. Además, como las huelgas son un momento en el que los trabajadores adquieren una inusitada visibilidad, quedan registros de sus acciones y demandas, los cuales nos permiten acceder a la voz misma de la clase obrera.

Por ello, vamos a estudiar con detalle la huelga del tranvía ocurrida entre el 20 y el 22 de abril de 1924, para comprender mejor las formas de organización y movilización de este sector de la clase obrera capitalina y vislumbrar algunas de las condiciones laborales de los trabajadores a inicios del siglo XX.

1. Problemas de análisis preliminares

Sergio Solano, al hablar sobre el proceso de construcción de identidad social y laboral de los trabajadores del Caribe colombiano, afirmó que una parte de la historiografía ha soslayado “formas de cohesión laboral y social alcanzadas” antes de 1930, creyendo “que solo con la planificación de la protesta es que los trabajadores desplegaban unos dispositivos de organización para hacerla efectiva”.³ Si bien Solano no desarrolla esta idea ni demuestra de manera contundente aquellas “formas de cohesión” que iban más allá de las coyunturas de protesta, su observación propone una discusión necesaria con algunas explicaciones historiográficas sobre la movilización y organización obreras a principios del siglo XX. Esta discusión resulta relevante para el presente artículo.

Efectivamente, desde las primeras investigaciones académicas sobre la historia de la clase obrera colombiana, se ha insistido en el carácter espontáneo y desorganizado de sus protestas. Miguel Urrutia, por ejemplo, señaló el desarrollo violento de las huelgas de la década de 1920 y subrayó que las primeras acciones de este tipo en el país “no las llevaron a cabo organizaciones obreras permanentes. Las huelgas eran espontáneas y de corta duración”.⁴ Por su parte, para Daniel Pécaut los primeros movimientos obreros oscilaron “entre la revuelta y la simple insatisfacción, debido generalmente a la ausencia de una fuerte organización, a pesar de que se apoyan en una cierta solidaridad”. Este autor añade que, a partir de 1924, creció

3. Sergio Paolo Solano de las Aguas, *El mundo de Cosme. Historia social de los trabajadores urbanos en el Caribe Colombiano, 1850-1930* (Bogotá: Corporación Aury Sará Marrugo Unión Sindical Obrera, 2022) 328.

4. Miguel Urrutia Montoya, *Historia del sindicalismo en Colombia. Historia del sindicalismo en una sociedad con abundancia de mano de obra* (Medellín: La Carreta Editores, 1976) 79. Este trabajo se publicó originalmente en 1969 y fue reeditado en 2013. Aunque el conocimiento sobre la historia del proletariado avanzó ostensiblemente desde su publicación original, Urrutia no revisó afirmaciones tajantes como la que estamos citando.

la tendencia del movimiento obrero por confrontar las formas de dominación, lo que lo llevó a caracterizar el sindicalismo de esta época como un “sindicalismo de revuelta”, en el cual confluyeron “movimientos no propiamente obreros”, con mucha autonomía, lo cual dificultó su “propósito organizativo”.⁵

La idea de la desorganización como un atributo de las luchas obreras tempranas fue asumida por nuevos investigadores. Desde mediados de la década de 1980 aparecieron trabajos que, aunque renovaron nuestra comprensión sobre la formación del proletariado colombiano, reprodujeron de alguna forma viejas hipótesis sobre la espontaneidad. Por ejemplo, Mauricio Archila afirmaba que, en el periodo de gestación de la clase, “las huelgas estallaron sin mucha preparación, e incluso sin la existencia de formas organizativas que coordinaran la acción y canalizaran la solidaridad”.⁶ Por su parte, Renán Vega también insistió en la espontaneidad en su investigación sobre la protesta popular a principios del siglo XX. Aunque estudia con más detalle ciertas protestas y logra identificar formas particulares de organización popular, su análisis insiste en la espontaneidad de algunas luchas colectivas. Para Vega, la urgencia de los problemas sociales y la violencia oficial estimularon la espontaneidad; como ejemplo de ello cita precisamente la huelga del tranvía de abril de 1924. Sin embargo, su tratamiento de este caso es superficial, ya que no profundiza en los hechos y destaca como eje central del conflicto únicamente el asesinato del obrero.⁷

No vamos a negar que, a principios del siglo XX, cuando apenas comenzaban a conformarse las organizaciones sindicales y la huelga, como lo ha dicho Archila, irrumpía como una novedosa forma de lucha,⁸ la espontaneidad estaba presente en la movilización obrera. Sin embargo, consideramos que su peso ha sido sobrevalorado. Al respecto debemos traer a colación algunas observaciones de Ignacio Torres Giraldo.⁹ En *La cuestión sindical* y *Los inconformes*, donde aborda los problemas

5. Daniel Pécaut, *Política y sindicalismo en Colombia* (Bogotá: La Carreta, 1973) 93.

6. Mauricio Archila Neira, *Cultura e identidad obrera: Colombia 1910-1945* (Bogotá: CINEP, 1991) 229.

7. Renán Vega Cantor, *Gente muy rebelde. Protesta popular y modernización capitalista en Colombia (1909-1929) Enclaves transportes y protestas obreras*, Vol. 1 (Bogotá: Ediciones Pensamiento Crítico, 2002) 32, 345.

8. Archila Neira 221.

9. Acudimos a los trabajos de Torres Giraldo por su carácter testimonial y autobiográfico. Aunque sus observaciones son resultado de un ejercicio reflexivo posterior a los sucesos abordados, se pueden tomar como las de un protagonista de los hechos. Recientemente han aparecido varios trabajos que quieren atribuirle a Torres el carácter de historiador en un sentido disciplinar. Desde nuestra perspectiva, si lo que se quiere es dilucidar lo que la obra de Torres puede decirnos sobre el movimiento obrero colombiano, no hay que encasillarla sino tratar de identificar su hilo conductor, su *leitmotiv*, en palabras de Gramsci. Desde esta perspectiva, el trabajo más certero sobre la obra de Torres es un ensayo de Álvaro Oviedo, quien conecta la vida del veterano líder socialista, la época que vivió, sus ideas y su trabajo. De Oviedo tomamos la caracterización de la obra de Torres como testimonial y autobiográfica, “como quien pasa revista a su propia vida”. Véase: Álvaro Oviedo Hernández, “Ignacio Torres Giraldo”, *Pensamiento colombiano del siglo XX*,

centrales del movimiento obrero de la época, el líder plantea dos observaciones fundamentales sobre la espontaneidad y la organización.

Por un lado, Torres reconoce la espontaneidad de las primeras huelgas, afirmando que estas “no siempre expresaron con bastante claridad su objetivo concreto”, pues “las huelgas son batallas en las cuales se revela el grado de conciencia de los trabajadores”. Por otro lado, Torres sostiene que la clase obrera aprende de su propia experiencia y, conforme actúa, va ajustando sus formas de movilización. Así, para Torres las primeras organizaciones proletarias, que califica de obrero-artesanales, “llegan al plano de los conflictos de clase en la defensa de sus intereses”, reclamando una “remuneración menos vil del trabajo, y, ¡por ese camino se llega a la huelga!”.¹⁰ Así, la lucha reivindicativa debería considerarse como una expresión de conciencia.

La historiografía contemporánea presupone una pobre organización sindical a principios del siglo XX, entre otras cosas, por las pocas personerías jurídicas asignadas a organizaciones gremiales antes de 1930. En *La cuestión sindical*, Torres matizó el peso de la personería, la cual definía como una facultad legal indispensable para administrar bienes en una sociedad colectiva. Esta es importante para “representar los intereses de los asociados en los contratos con los patronos” y para “responder por las obligaciones contraídas por los sindicatos”. De este modo, si “las organizaciones de trabajadores establecen el sistema de cuotas regulares y por consiguiente se proponen crear un fondo común para determinados fines claramente determinados en sus estatutos, entonces es evidente que necesitan de personería”. Así, para Torres la personería es un derecho, no una obligación, por lo que las organizaciones sindicales “pueden existir sin personería jurídica”, algo que ocurrió “en el periodo de la democracia liberal, por lo menos con el mismo derecho que tuvieron en la época teocrática de la hegemonía conservadora”.¹¹

Ahora, la deriva autoritaria de los conservadores, que gobernaron hasta 1930, explica también que “las organizaciones de trabajadores orientadas en sentido revolucionario [que] se situaban, lógicamente, fuera del Gobierno y en lucha contra él” no tuvieran interés político en formalizar su existencia ante el Estado.¹²

ed. Guillermo Hoyos Vásquez (Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2007) 225-252. Para los trabajos que especulan sobre Torres y su obra, véase: Joan Manuel Largo Vargas, “Ignacio Torres Giraldo y los lenguajes políticos en Colombia, 1893-1968”, *Historia y Memoria* 18 (2019): 177-208; Juan Carlos Celis Ospina, “Ignacio Torres Giraldo como historiador del movimiento obrero colombiano”, *Cambios y Permanencias* 14.2 (2023): 7-23.

10. Ignacio Torres Giraldo, *Los inconformes. Historia de la rebeldía de las masas en Colombia*, V. 3 (Bogotá: Editorial Latina, 1973) 629, 631. Esta idea de Torres que las masas aprenden de su propia experiencia proviene de V. I. Lenin, para quien existía una relación dialéctica entre espontaneidad y conciencia. Véanse obras como *¿Qué hacer?*, *El Estado y la revolución* y *La enfermedad infantil del izquierdismo en el comunismo*.

11. Ignacio Torres Giraldo, *La cuestión sindical en Colombia*, s. f., 75-76.

12. Torres Giraldo, *Los inconformes*, 662.

2. Las razones de una huelga

Gabriel García Márquez, explicándole a Vargas Llosa la relación de la historia colombiana con *Cien años de soledad*, afirmaba que “eso que parece fantástico, está extraído de la más miserable realidad cotidiana”.¹³ Aunque Gabo se refería a la masacre de las bananeras, sus palabras bien podrían aplicarse a la huelga de tranviarios, que parece sacada de un guion dramático: terminaba la semana santa de 1924, pero en la tarde del domingo de resurrección la calma de Bogotá fue rota por los trágicos eventos de la estación del tranvía de Chapinero. Allí, un grupo de trabajadores de la Empresa Municipal impedía el tráfico de la línea que conectaba aquel suburbio con el centro de la ciudad, en protesta por su inminente despido. En la víspera de la pascua, estos obreros no encontraron sus nombres en la nómina y la Empresa ni los había notificado ni ofrecía explicaciones. Hacia las 3:30 p. m. del domingo, cuando prácticamente todos los tranvías de la línea habían quedado inmovilizados, arribó a Chapinero el superintendente de la Empresa, el español Emilio Castillo,¹⁴ quien pretendía reactivar el servicio por cualquier medio necesario. En su acometida, Castillo encaró al conductor Plinio Cárdenas, quien impedía la circulación de los tranvías, y sin mediar palabra, desenfundó un arma y disparó, hiriéndolo de muerte. Lo más trágico es que Cárdenas, creyéndose despedido, había decidido simplemente no volver al trabajo y el domingo se había ido al lago a descansar; pero al recibir noticias de la protesta, resolvió sumarse a sus compañeros.¹⁵

Sin embargo, el conflicto fue mucho más complejo. En primer lugar, hay que destacar que el asesinato de Plinio Cárdenas no causó la huelga. El cese de actividades comenzó al medio día del 20 de abril en protesta por el inminente despido de varios trabajadores; el asesinato del conductor catalizó el conflicto. A su vez, los despidos respondían a tensiones presentadas a comienzo del año entre los trabajadores y directivos de la empresa, recientemente contratados.

Según lo que sabemos, en la tarde del sábado 19 de abril los obreros concurren a las oficinas centrales de la Empresa porque era día de paga¹⁶ y para firmar un compromiso que el nuevo superintendente Castillo les había impuesto como condición para mantener sus puestos. En este se “enumeraban sus obligaciones, el estado del carro en que trabajaban y se acepta la condición de que cinco fallos leves o uno grave son causa suficiente de destitución”. Aunque los trabajadores consideraron que semejante imposición era muy gravosa, no quedando “nadie

13. Gabriel García Márquez y Mario Vargas Llosa, *Diálogo sobre la novela Latinoamericana* (Lima: Editorial Perú Andino, 1988) 32.

14. Señalamos la nacionalidad del superintendente porque hace parte de los hechos que rodean la huelga, pero descartamos que este elemento incidiera en el conflicto. La huelga no tuvo ningún dimensión nacionalista y no hay indicios sobre algún reclamo de los obreros frente a la presencia de un extranjero en la dirección de la empresa, y Castillo no representaba ningún interés foráneo en juego.

15. “La huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1.

16. “Paro del servicio de tranvías”, *Mundo al Día* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 8.

seguro en su puesto, pues no hay quien en un trabajo de esta naturaleza no caiga en faltas leves”,¹⁷ aceptaron sin resistencia el compromiso. Sin embargo, 45 trabajadores, entre inspectores, motoristas y conductores, no encontraron sus nombres en la nómina, lo que interpretaron inmediatamente como la noticia de su despido.¹⁸

Pero esta arbitrariedad era solo un nuevo acto de un conflicto iniciado en marzo, originado en las decisiones del superintendente Castillo, en las precarias condiciones laborales e incluso en denuncias sobre redes de clientelismo en la designación de cargos, comenzando por el gerente.

El problema del clientelismo radicaba en el poder que el Concejo Municipal tenía sobre la Empresa del Tranvía. Esta corporación controlaba aspectos fundamentales de la vida de la ciudad, y tenía potestad sobre el presupuesto, la tributación y la administración de ramos del servicio público. Estas facultades eran tanto más importantes si consideramos que la corporación era un reducto de autonomía local frente al centralismo de la constitución de 1886, pues mientras el presidente incidía directamente en el nombramiento del alcalde de Bogotá, los miembros del concejo eran electos por voto popular cada dos años.¹⁹

Uno de los servicios públicos cuya administración estaba a cargo del Concejo era el tranvía. Luego de la municipalización de la empresa estadounidense The Bogotá City Railway Company, en 1910, la corporación ganó importantes atribuciones sobre la nueva empresa municipal. Estas aumentaron en 1921, cuando se facultó al Concejo para nombrar a los cinco miembros de la junta directiva del tranvía. Tal cosa potenció las redes clientelares que se urdieron en torno a los empleos en el tranvía, y que eran mediadas por lealtades bipartidistas.

La dirección de la Empresa tenía dos niveles: el administrativo y el técnico. El último estaba a cargo de un ingeniero; el área administrativa, en la que incidía directamente el Concejo, era un bastión para el clientelismo, y su composición cambió varias veces durante los años diez y veinte, conforme cambiaban las relaciones de fuerza entre liberales y conservadores en la corporación.²⁰ Pero el clientelismo no se limitaba a los cargos de dirección. Se ha señalado que el sistema de contratación de la Empresa exigía a los aspirantes a un empleo en el tranvía un “recomendador” y un “fiador”, una especie de padrinazgo político y económico respectivamente. El “recomendador” era por lo general algún político o clérigo, por lo que el sistema de recomendación se “convirtió en un fortín burocrático”.²¹

17. “La huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1.

18. “La tragedia de Chapinero”, *El Espectador* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1, 5.

19. Fernando Mayorga García, *Historia institucional de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Tómo II. Bogotá, bajo la República Unitaria: 1886-2010* (Bogotá: Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, Universidad del Rosario, 2011) 77-84.

20. Juan Santiago Correa, *Transporte y desarrollo urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín* (Bogotá: CESA, 2017) 81-82.

21. Luz Mery Contreras López y María Gladys Vélez Restrepo, “Historia del tranvía en Bogotá” (Trabajo de grado para Licenciatura, Universidad Nacional de Colombia, 1985) 66.

El 1° de noviembre de 1923 se instaló un nuevo concejo con mayoría liberal.²² De esta manera, se inauguraba en la capital un gobierno liberal, mientras el país estaba bajo un régimen conservador que cumplía casi cuatro décadas. Aunque a principios del decenio de 1920 el socialismo irrumpió como tercera fuerza política, la disputa electoral seguía siendo dominada por los partidos tradicionales el Liberal y el Conservador, fundados a mediados del siglo XIX. Los conservadores tomaron el control del Estado en 1885 y al año siguiente crearon un nuevo orden constitucional centralista, confesional y autoritario. Los liberales fueron objeto de una dura exclusión y en respuesta se levantaron en armas dos veces, una de las cuales desató la confrontación civil más cruenta de aquella centuria: la Guerra de los Mil Días (1899-1902). Tras la guerra, el régimen de exclusión se suavizó; sin embargo, solo hasta 1922 los liberales volvieron a presentar un candidato presidencial, el general Benjamín Herrera, y su acción seguía limitada a las corporaciones locales y a un mermado papel de oposición en el Congreso.

El nuevo concejo de Bogotá hizo un polémico cambio en la dirección del Tranvía en diciembre de 1923. Importantes diarios afirmaron que la corporación designó a varios directivos, entre ellos el gerente, por su filiación partidista.²³ El nuevo gerente, Samuel Montaña, contrató como superintendente al ingeniero español Emilio Castillo y García, un conocido militante liberal veterano de la Guerra de los Mil Días,²⁴ quien inició un proceso de reorganización del personal que condujo al despido de varios obreros. Aunque Castillo aseguraba que estaba apartando a trabajadores ineficientes para mejorar la operación, esta medida fue percibida por una parte de los obreros como persecución política. Así lo declaró José C. García Uricoechea, un obrero despedido el 19 de febrero de 1924 por la nueva gerencia:

En el año de 1913 [...] entré al servicio [...] como Jefe de la Estación de Paiba, hasta que [...] este año [1924] el doctor Montaña me destituyó del empleo, sin alegar ningún motivo ni manifestar francamente que era por mi conservatismo; privadamente manifestó que la causa era porque yo no servía, lo que no advertieron en 11 años de servicio constante seis Gerentes, uno conservador y cinco liberales [...], y sí advirtió el actual Gerente en solo 49 días [...]. Con los anteriores Gerentes ni se supo siquiera la filiación política de los empleados [...]. No se puede

22. “El nuevo Concejo Municipal”, *El Tiempo* (Bogotá) 1 de noviembre de 1923: 1.

23. Llama la atención que la polémica la iniciaron *El Espectador* y *El Tiempo*, ambos voceros liberales, insistiendo en la necesidad de elegir para los cargos administrativos personas por su mérito y no por cercanías políticas. “El Consejo municipal y el Gerente del Tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 19 de diciembre de 1923: 5.

24. Durante la huelga, periódicos tanto liberales como conservadores se refirieron a la militancia liberal de Castillo. Véase “Paro del servicio de tranvías”, *Mundo al Día* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 13; “La huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1. Las lealtades políticas de Castillo fueron usadas por un periódico conservador para mostrar la huelga del tranvía como parte de una inverosímil conspiración masónica. Véase: “La huelga de los tranviarios”, *El Nuevo Tiempo* (Bogotá) 23 de abril de 1924: 3. “La política en el municipio”, *El Nuevo Tiempo* (Bogotá) 26 de abril de 1924: 3.

negar que la mejor administración que ha habido en el Tranvía ha sido la del doctor Nemesio Camacho,²⁵ y que con ser este un Jefe liberal prominente, expulsó la política de una Empresa que necesita del concurso de todos los buenos empleados.²⁶

Pero el conflicto que se estaba gestando a principios de 1924 no se reducía a una disputa partidista entre la dirección y los trabajadores. El gerente Montaña, quien en poco más de un mes causó tal malestar entre los trabajadores como para poner a la Empresa al borde de la huelga, quería reestructurar parte de la operación del tranvía.

3. El conflicto de marzo

Antes de la municipalización en 1910, el tranvía era criticado por el mal servicio y el atraso tecnológico de su infraestructura. La ciudad pagó 800.000 pesos (el doble de lo consignado en los libros contables de los norteamericanos) por una red pequeña y anticuada, con solo dos kilómetros electrificados de los 12 instalados, 33 carros de tracción animal y 180 mulas viejas y en malas condiciones. Las cuatro líneas existentes en 1910 iban del centro hacia el noroccidente, prolongándose hasta Chapinero, el Cementerio Central y la Estación de la Sabana; solo una línea se dirigía al sur y llegaba a la plazoleta del barrio Las Cruces.²⁷

Hacia mediados de los veinte, el municipio había expandido la red a 32 kilómetros, casi triplicando la existente en 1910. Esta iba desde la calle 72, en el norte, hasta San Cristóbal, en el suroriente, y la línea de occidente se prolongó hasta el barrio Ricaurte, comunicando así las nuevas zonas de urbanización. Además, se emprendió la modernización de los equipos y la infraestructura para electrificar el sistema. Desde 1915 se adquirieron tranvías eléctricos en el extranjero y para 1923 se habían reemplazado todos los carros de tracción animal. Para 1924, la Empresa Municipal del Tranvía se encontraba en un proceso de renovación: era superavitaria, había aumentado la oferta de carros por kilómetro y contaba con 45 tranvías eléctricos que movilizaban anualmente 13.000 pasajeros. No obstante, persistían

25. Nemesio Camacho fue un empresario cundinamarqués con una conocida trayectoria política dentro del Partido Liberal. Este hizo una fortuna especulando con tierras en medio de la expansión urbana de Bogotá a principios del siglo pasado, una actividad que potenció con los diversos cargos públicos que ejerció bajo administraciones conservadoras. Seguro la “expulsión de la política” que efectuó Camacho cuando se desempeñó como gerente del tranvía, y que el obrero García elogia, respondía a sus intereses económicos, pues al ser gerente manejaba información privilegiada que, por ejemplo, en 1922, le permitió hacer jugosos negocios con tierras en el suroccidente de la capital. Véase José Alejandro Cifuentes Sarmiento, “Barrios obreros en Bogotá: San Cristóbal y la vivienda obrera, 1910-1940” (Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2018) 170. Se puede consultar online en: <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/69238>.

26. “La política en el municipio”, *El Nuevo Tiempo* (Bogotá) 26 de abril de 1924: 3.

27. Samuel Jaramillo y Adriana Parías, “Vida, pasión y muerte del tranvía en Bogotá”, *Documentos CEDE* 3 (1995): 10-11.

problemas en la infraestructura por el deterioro de las vías y la obsolescencia del tendido eléctrico, que no proporcionaba la transmisión requerida.²⁸

La reorganización también se dio en algunos procesos operativos. Entre otras cosas, la Empresa buscaba un mayor control sobre los empleados que manejaban los carros y supervisaban las líneas. En los carros laboraban el motorista, el conductor —que cobraba los pasajes— y un inspector que llevaba registro de la unidad. En cada línea había un inspector general que contabilizaba el número de pasajeros de los carros que transitaban por su sector.²⁹ La intención de la nueva gerencia, en palabras de Montaña, era “organizar debidamente la empresa sin contemporizaciones o complacencias de ninguna clase”, con el fin de desterrar la práctica de los cobradores de manejar el dinero de los tiquetes “como cosa propia”.³⁰

A principios de marzo de 1924, el asunto de los tiquetes generó un choque entre la empresa y los obreros. Según el gerente Montaña, un inspector de línea “descubrió que un inspector parcial y un conductor se habían puesto de acuerdo con el objeto de no apuntar en el registro a los pasajeros que creyeran conveniente”. La irregularidad fue reportada al superintendente Castillo, quien suspendió por tres días a los implicados.³¹ Pero luego Castillo suspendió indefinidamente a uno de los obreros porque este, luego de su suspensión temporal, intentó organizar una protesta por los malos tratos del superintendente. Aunque el gerente justificó la medida como una amonestación por una supuesta agresión verbal hacia Castillo, reconoció el recelo que le causaba el empleado suspendido por sus “aficiones a jefe de movimientos obreros, y porque se “cree “leader” del obrerismo”.³²

El trabajador castigado era el inspector José Vicente Gaitán, quien logró movilizar a algunos de sus compañeros, captando la atención del Concejo Municipal y la prensa. El lunes 10 de marzo, los trabajadores liderados por Gaitán acudieron a las oficinas de *El Espectador* para expresar sus inconformidades con la dirección de la Empresa y, específicamente, con el superintendente Castillo, porque “no usan las consideraciones debidas para con los empleados, a quienes se trata con inusitado rigor”. Gaitán dio su versión del choque con Castillo: explicó que recibió una suspensión temporal por una falta de la que nunca se le informó y que, cuando terminaron los tres días de sanción, solicitó a Castillo una explicación que el superintendente negó agresivamente, para luego ser escoltado por la policía fuera de las oficinas. Gaitán, junto a otros obreros que pasaron por situaciones semejantes, presentaron a la gerencia y al Concejo un memorial denunciando los maltratos, pero no recibieron respuesta. Ante el silencio oficial, Gaitán aseguró que ahora

28. Jaramillo y Parías 12-18; Correa 73-78.

29. Los detalles sobre la operación de los tranvías los aportaba el gerente Samuel Montaña en una entrevista a *El Tiempo*, a propósito del conato de huelga en marzo de 1924. Véase: “Lo que ocurre en el Tranvía Municipal”, *El Tiempo* (Bogotá) 13 de marzo de 1924: 5.

30. “Empleados del Tranvía de Bogotá descontentos con sus superiores dicen que irían hasta la huelga”, *El Espectador* (Bogotá) 11 de marzo de 1924: 1.

31. “Lo que ocurre en el Tranvía Municipal”, *El Tiempo* (Bogotá) 13 de marzo de 1924: 5.

32. “Lo que ocurre en el Tranvía Municipal”, *El Tiempo* (Bogotá) 13 de marzo de 1924: 5.

“estamos resueltos a hacer prevalecer nuestros derechos, y decididos a decretar, como última medida, la huelga general”.³³ Efectivamente, el Concejo hizo poco ante las quejas de los obreros. En la sesión del 11 de marzo, leyeron el memorial de los tranviarios “en solicitud de disposiciones tendientes a mejorar su situación económica”, y acordaron enviarlo al gerente para que tomara las medidas adecuadas.³⁴

La noche del 11 de marzo entraron en escena las organizaciones obreras de la ciudad. Los tranviarios acudieron a la Casa del Pueblo, local ubicado en el popular barrio Las Cruces y coordinado por los socialistas, para asesorarse y prepararse para la movilización. Allí formaron un comité para negociar con la Empresa, apoyado por una delegación del Sindicato Central Obrero (SCO) y liderada por el publicista Jacinto Albarracín y Leopoldo Vela Solorzano, futuro líder del socialismo revolucionario. El comité acudió en la tarde del 12 marzo a las oficinas centrales de la Empresa del Tranvía para hablar con el gerente Montaña, pero los atendió el secretario Bernardo Plata. Jacinto Albarracín dejó constancia de las demandas: destitución del superintendente Castillo y otros funcionarios intermedios, y que la Empresa se comprometiera a terminar con el maltrato. Luego presentó las reivindicaciones formuladas a finales de 1923: aumento salarial, pago de salario doble en los días feriados, la creación de un sanatorio para obreros enfermos, pagos en caso de accidente laboral y enfermedad, la redacción de un reglamento de trabajo con la participación de los obreros, cumplimiento de la ley de seguro colectivo, el nombramiento de un abogado defensor para los obreros y el cumplimiento del acuerdo sobre el pago de bonificación por antigüedad.³⁵

Al final, la huelga se conjuró por la división de los trabajadores. La prensa liberal informó el fracaso de la huelga porque “el asunto no tuvo resonancia ni halló eco entre los interesados” ya que los voceros “estaban desautorizados para hacer amenazas en nombre de los tranviarios”.³⁶ En *El Tiempo* circuló una carta que avalaba esta versión, pues unos obreros le expresaban al gerente Montaña su deslinde del ultimátum de huelga, y desaprobaban a los líderes del movimiento porque eran empleados “deseosos de introducir el desorden”. El periódico aclaraba que los firmantes eran obreros de la línea central y algunos empleados retirados.³⁷

Ese último detalle sugiere que la dirección de la Empresa pudo haber influido en la división de los tranviarios, pero, al desatender el malestar surgido en marzo, solo consiguió posponer el conflicto. Además, Montaña asumió una posición desafiante, declarando a la presa: “No la temo. Que se venga [...]. Que hagan la huelga. Escudado en el cumplimiento de mi deber la espero. Ya veremos quién vence a quién”. Para Montaña, las denuncias de los trabajadores eran infundadas y busca-

33. “Empleados del Tranvía de Bogotá descontentos con sus superiores dicen que irían hasta la huelga”, *El Espectador* (Bogotá) 11 de marzo de 1924: 5.

34. *Registro Municipal* (Bogotá) 4 de abril de 1924: 5660.

35. “Una comisión de los tranviarios fue a la gerencia”, *El Espectador* (Bogotá) 12 de marzo de 1924: 1; “Reclamos de los empleados del tranvía”, *Mundo al Día* (Bogotá) 13 de marzo de 1924: 1.

36. “La huelga de los tranviarios”, *Gil Blas* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1.

37. “Hablan los empleados del Tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 16 de marzo de 1924: 6.

ban desmoralizar a la Empresa. El Concejo volvió a tratar el asunto el 21 de marzo, cuando algunos cabildantes pidieron a Montaña un informe sobre la situación. El gerente explicó que había recibido las quejas conocidas por el Concejo y solicitó a los empleados que “presentaran sus pruebas, las cuales no habían llegado”. No obstante, el Concejo evidenció irregularidades: la Empresa no contaba con un reglamento sobre amonestaciones laborales, y el gerente reveló un sistema de penalización arbitrario donde los trabajadores “prefieren pagar el castigo en multas a lo que se accede a su favor”.³⁸

4. La huelga de abril

La normalidad duró poco más de un mes. En la tarde del 19 de abril de 1924, un nutrido grupo de trabajadores se enteró de su despido inminente, hecho que detonó la huelga. Pasado el mediodía del domingo 20 de abril, la operación del tranvía se vio afectada cuando un carro que debía iniciar el recorrido en la estación de Chapinero no retomó el servicio. No sabemos quién o por qué decidió cesar actividades, pero cuando llegaron a la estación las unidades de José Peña y Miguel Posada, quienes se daban por despedidos, decidieron sumarse al paro. Para las 3:30 p. m., 15 de los 16 carros de la línea de Chapinero estaban fuera de servicio.³⁹ Así, de manera espontánea, se iniciaba una huelga que no fue fortuita⁴⁰ y que, conforme avanzaba, mejor se organizaba.

El carácter espontáneo del estallido queda corroborado por el hecho de que los operarios que llegaban a Chapinero desconocían la existencia del paro y, al encontrarse con el bloqueo se sumaron a la acción, fuera por solidaridad o por fuerza mayor. Por ello, la paralización de la línea fue gradual y tomó más de dos horas completarse. Solo después de las 3:00 p. m., cuando el paro era casi total, las directivas de la Empresa se enteraron de la protesta.

El disparo de Castillo cambió el curso de los acontecimientos, pues unió a los tranviarios contra los directivos de la Empresa y movilizó a una parte de la sociedad capitalina. Conmocionados por el crimen, más transeúntes se unieron a la protesta: gritaban muera a Castillo —a quien la policía salvó del linchamiento— y exigían a los obreros una acción más decidida contra la Empresa. Entre tanto, lle-

38. *Registro Municipal*, 11 de marzo de 1924: 5667.

39. “La huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1; “La tragedia de Chapinero”, *El Espectador* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1.

40. Aunque en general la prensa fue ecuaníme con la huelga, pues el asesinato de Cárdenas era injustificable, no abandonaron los prejuicios antipopulares. *Mundo al Día* describió el movimiento como “desordenado”, tanto que “ni los mismos iniciadores comprendieron el acto que ejecutaban”. Igual versión mantuvo *El Tiempo*, que afirmó que la huelga “fue un movimiento espontáneo desprovisto de toda organización”. Mientras que *El Nuevo Tiempo* calificó a quienes apoyaron a los tranviarios como “populacho” con “ademanes iracundos y descompuestos”. Véase: “Paro del servicio de tranvías”, *Mundo al Día* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 8; “La huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1; “Los graves sucesos ocurridos ayer en la ciudad”, *El Nuevo Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1 y 3.

garon el gerente y otros directivos que, junto con el director de *El Tiempo*, Eduardo Santos, intentaron controlar la situación y evitar el paro. Rápidamente propusieron un acuerdo verbal que consistía en despedir a Castillo y al director de tráfico, Ernesto Mejía, así como restituir a los trabajadores despedidos, a cambio de que los tranviarios retomaran el trabajo.⁴¹

En ese momento el asunto pareció solucionarse. Tres representantes obreros hicieron parte de esos diálogos improvisados y expresaron que se sentían satisfechos con la propuesta, así como estar dispuestos a retomar labores. Pero toda la prensa que cubrió el asunto coincidió en que la gente del común impidió el acuerdo y mantuvo la huelga. *El Espectador* dijo que el pueblo exigía el paro total del servicio, pues estaba “de por medio un muerto” y era necesario “decretar el paro general en todas las líneas en señal de duelo y protesta”. Ni policías ni militares (los cuales estaban desarmados) pudieron parar su “resolución inquebrantable de mantener la huelga”.⁴² *El Tiempo* recogió la misma información, agregando que el malestar popular aumentó cuando el ejército intentó romper el bloqueo para movilizar los tranvías.⁴³ Y *El Nuevo Tiempo* sugirió un enfrentamiento entre obreros y el pueblo, pues supuestamente algunos tranvías ya habían retomado sus labores —siendo el único rotativo que informó tal cosa—, cuando “el pueblo enardecido se opuso a que los motoristas conductores siguieran trabajando”.⁴⁴

Probablemente esta confusa situación se explica por la ausencia de una organización obrera que unificara los criterios de acción de los tranviarios. Aun así, no parece convincente que la sola presión popular empujara a todos los trabajadores a una huelga general. La versión que atribuye a la multitud la concreción del paro anula a los tranviarios, los directos implicados en el conflicto, y resulta incongruente que un grupo de trabajadores que tan solo un mes antes estuvo al borde de la huelga por los maltratos de Castillo, ahora, luego del asesinato de un compañero a manos del mismo funcionario, simplemente aceptara un acuerdo verbal con la gerencia. Por eso, aunque no sabemos exactamente cómo se extendió la huelga a todas las líneas, podemos suponer que, a medida que se conocía lo ocurrido en Chapinero, fueron los mismos obreros quienes decidieran paralizar la operación del tranvía.⁴⁵

Creemos que fueron los obreros quienes decidieron por su cuenta la huelga, pues era el mejor momento para elevar sus demandas, que trascendían la cuestión

41. “Los graves sucesos ocurridos ayer en la ciudad”, *El Nuevo Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 2024: 1 y 3; “La huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1; “La tragedia de Chapinero”, *El Espectador* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1.

42. “La tragedia de Chapinero”, *El Espectador* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1.

43. “La huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo*, (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1.

44. “Los graves sucesos ocurridos ayer en la ciudad”, *El Nuevo Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 2024: 3.

45. *El Tiempo* fue el único periódico en informar que los trabajadores declararon la huelga en las otras líneas como apoyo a sus compañeros de Chapinero, cuando se enteraron de los trágicos sucesos que allí tuvieron lugar. Véase: “La huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1;

del trato cordial y apuntaban a mejoras materiales y garantías laborales, las cuales ya habían presentado a finales de 1923. Esto se infiere del informe de *El Tiempo*, donde se precisaba que en la tarde del 20 de abril los obreros habían resuelto sobre la huelga “continuarla hasta llegar a un arreglo serio sobre todas las cuestiones pendientes”.⁴⁶ De este modo, la tragedia de Cárdenas posibilitó la unidad de acción de los trabajadores, quienes, pasadas las 6:00 p. m. apagaron las calderas de la planta generadora de energía de la Empresa, consumando el paro total del tranvía. Desde ese momento la acción proletaria se hizo más orgánica.

5. Una huelga por mejoras materiales

Finalizando la tarde del domingo, cerca de 190 obreros marcharon por la carrea séptima, desde la calle 26, pasando por la Plaza de Bolívar hasta la Casa del Pueblo, donde se prepararían para la negociación. Como en marzo, los tranviarios volvieron a buscar el apoyo de los socialistas.

Para comprender el rol de los socialistas en el conflicto, debemos saber que en 1924 estos pasaban por un momento determinante en su historia. Con la creación del Partido Socialista en 1919, se concretó la aspiración de autonomía frente al bipartidismo que el movimiento obrero venía reclamando. Luego de algunos éxitos en ciertos comicios locales de 1922, el socialismo se sumó a la candidatura presidencial del liberal Benjamín Herrera. Esta decisión fue considerada por un sector de los socialistas como una renuncia a la autonomía conquistada, y una crisis se precipitó entre sus filas.⁴⁷ En 1924, los socialistas se estaban reorganizando y se preparaban para el Primer Congreso Obrero y la Convención Socialista, eventos que sesionarían simultáneamente desde el primero de mayo, en los cuales se debatirían temas cruciales para el futuro inmediato del movimiento obrero.⁴⁸ En estos encuentros se perfilaban dos sectores: el moderado y el que defendía un proyecto revolucionario y clasista. El presidente conservador Pedro Nel Ospina y el clero católico apoyaron la convocatoria del Congreso Obrero, pues esperaban desplazar a los sectores radicales y ganar mayor influencia entre las organizaciones proletarias.⁴⁹

En el local hubo un acto protocolario encabezado por el experimentado líder obrero Juan de Dios Romero. Los tranviarios solicitaron formalmente al representante del SCO, Fideligno Cuéllar, que la organización se adhiera y apoyara la huelga. Primero se procedió a conformar la junta negociadora, con representación

46. “La huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1.

47. Archila Neira 220-221; Renán Vega Cantor, *Gente muy rebelde* 4, 115-116. Para Torres Giraldo, la crisis comenzó en 1921, pues desde ese momento los socialistas descuidaron el trabajo de masas y, así, el Partido acudió a las urnas sin capital electoral, como un simple sostén del liberalismo. Véase Torres Giraldo, *Los inconformes*, 707-711.

48. Vega Cantor, *Gente muy rebelde* 4, 120-122.

49. El Congreso fue instalado por el ministro de industrias en un acto “semioficial” que para Torres comprometió desde el primer momento la independencia del mismo. Torres Giraldo, *Los inconformes*, 735-736; Archila Neira 240-241.

de cada una de las secciones operativas de la Empresa: por la línea central, Patrocinio Rey, Eladio Cortés y Fabriciano Muñoz; por la de occidente, Hipólito Torres y Abraham Vanegas; por las restantes líneas, Agustín Vivas, Bernardo Díaz y Clímaco Rico; por los talleres, Florencio Torres y Pedro Andrade; por los empleados de tierra, Heliodoro Reyes; y por los empleados de la línea aérea, José del C. Ramírez. El grupo estaría apoyado por una delegación del SCO y de la Asociación de Obreros sin Trabajo, compuesta por Salomón E. García, Aquileo J. Romero, Campo Elías Ávila, Benjamín Alarcón y Salvador Murcia, teniendo como asesor a Francisco de Heredia y como abogado a Moisés Prieto,⁵⁰ ambos líderes del socialismo revolucionario en los años siguientes.⁵¹ De esta manera, el socialismo más radical se había unido al movimiento.

Aquella noche le dieron forma a una declaración y al pliego de peticiones de 22 puntos. En la declaración, los obreros pedían justicia por Cárdenas y exigían “la sanción correspondiente para el agresor y sus compañeros, quienes desde hace días venían premeditando la ofensiva y dictando medidas restrictivas y groseras contra los trabajadores de la empresa”.⁵² Los primeros seis puntos del pliego abordaban el conflicto inmediato, incluyendo la restitución de los obreros despedidos, la garantía de que no se tomarían represalias por la huelga, la destitución del gerente Montaña y otros directivos, y la justa indemnización para la familia de Cárdenas; los demás puntos fueron exigencias sobre las condiciones laborales.

Las demandas las podemos agrupar en tres áreas: disciplina laboral, régimen salarial, y garantías y protecciones laborales. En cuanto al orden disciplinario, los trabajadores solicitaban su participación en la redacción de un nuevo reglamento, suprimir las penalizaciones arbitrarias y un sistema de contratación y ascensos basado en la probidad y experiencia de los empleados. Sobre salarios, pedían aumentos entre el 40 % y el 50 % para empleados de diversas dependencias, la reducción de supernumerarios, el reconocimiento de salario en días feriados y pagar horas extras desde las 8:00 p. m. En cuanto a las garantías laborales, reclamaban cobertura salarial e indemnizaciones por accidentes de trabajo, pensiones de retiro, dotación de uniformes y el reconocimiento del sindicato como vocero de los trabajadores.

Ahora, si vemos algunos de los puntos en detalle, se pueden observar algunas de las condiciones laborales de los tranviarios. Estos trabajadores laboraban al menos 10 horas diarias, estaban sujetos a un régimen laboral flexible, sin garantías ante accidentes y sometidos a una relación arbitraria con los patronos. También podemos observar en las demandas que una parte de la planta laboral no tenía jornadas fijas

50. “La tragedia de Chapinero”, *El Espectador* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 5; “La huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 4.

51. Es importante recordar que el Partido Socialista Revolucionario, fundado en 1926, se relacionó con la Internacional Comunista. Aspirando a convertirse en la sección colombiana de dicha organización, intentó un fallido levantamiento revolucionario en 1929, y muchos de sus integrantes conformaron en 1930 el Partido Comunista.

52. La declaración y el pliego de 22 puntos fueron reproducidos en “La huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 4.

y recibía pago por hora, que no había claridad en los límites de la jornada laboral y que había formas de presión sobre los salarios como la contratación de una suerte de nómina paralela de supernumerarios. Por ejemplo, mientras se solicitaba que “se les dé trabajo en los días de fiesta a los empleados de las reparaciones”, se demanda también un alza de salarios en bloque para fogoneros y encargados de línea aérea; además, en el punto 9 se pedía fijar “el precio mínimo de los salarios de los empleados de talleres y de tierra y se pague a estos a razón de 20 centavos por hora”. Aunque en un principio los tranviarios no reivindicaron la jornada laboral de 8 horas —una demanda recurrente en las huelgas de la época—, en el punto 19 exigían que “las horas extraordinarias se cuenten desde las 8:00 p.m. en adelante”, mostrando así su intención de limitar de algún modo el tiempo de labores.

6. La negociación

Las acciones directas de la tarde del domingo dieron paso a un importante suceso orgánico: la creación del sindicato. Este se formó para presentar las demandas ante la Empresa y asumir, con la asesoría de Francisco de Heredia, la negociación del pliego.

Aunque no existe un registro formal del sindicato en ese momento —nada extraño si recordamos los argumentos de Torres Giraldo—, hay muchos indicios de su fundación.⁵³ Sabemos que este se constituyó entre el 20 y 21 de abril. La base fue el grupo de delegados elegidos la noche del domingo en la Casa del Pueblo para las negociaciones, quienes exigieron a la Empresa que el sindicato fuera reconocido como vocero de los empleados. El núcleo del sindicato tuvo su “bautismo de fuego” al día siguiente, durante las negociaciones con la gerencia, y oficializó su creación en la noche del lunes en la Casa del Pueblo. Allí los tranviarios eligieron a Campo Elías Ávila como presidente y, en asamblea, designaron una comisión para dialogar con el Concejo en la mañana del martes, integrada por obreros y algunos líderes socialistas, como Jacinto Albarraín y Erasmo Valencia. Juan de Dios Romero presentó públicamente el sindicato durante el sepelio de Plinio Cárdenas, en la mañana del martes 22.⁵⁴

El lunes 21, a las 9:00 a. m., comenzó la negociación. La primera victoria de los huelguistas fue que se aceptara la asesoría de Francisco de Heredia, pues la ge-

53. El sindicato de tranviarios solo tramitó su personería hasta septiembre de 1933. Entonces registró a 780 miembros, todos hombres. Pero ya en 1925 se pueden encontrar comunicaciones que demuestran interlocución entre este sindicato y la gerencia de la empresa, y además, las comunicaciones de la organización se hacían en papel membretado con un escudo y un lema, “Unidos seremos fuertes”, que iba seguido por la frase “fundado en 1924”. Véase: República de Colombia, Ministerio de Gobierno. *Departamento de Justicia. Reseña del Movimiento Sindical, 1909-1937* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1937) 20; Sindicato de Tranviarios, “Carta del Sindicato de Tranviarios al Jefe de Planta y Talleres del Tranvía Municipal”, Bogotá 3 de septiembre de 1925. AB, Colombia, Archivo de Bogotá, Fondo Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, Caja x100, Tomo VI, f. 325.

54. “Continúa la huelga de los tranviarios”, *El Tiempo* (Bogotá) 22 de abril de 1923: 6; “Esta tarde cesa el paro”, *Mundo al Día* (Bogotá) 22 de abril de 1924: 13.

rencia alegaba que la presencia de negociadores ajenos a la Empresa era contra la ley. Para de Heredia, la negativa de la Empresa de aceptar asesores buscaba “mantener al obrero en la condición de inferioridad que implican su ignorancia de las cuestiones jurídicas, entre otras cosas, sin permitirle que se asesore con personas de mayores conocimientos”.⁵⁵ Ciertamente, en el afán de la Empresa de imponer una solución rápida al conflicto con mínimas concesiones a los obreros, la asesoría de líderes y organizaciones experimentadas en la lucha reivindicativa no era deseable. Por otro lado, la Ley 21 de 1920 sobre huelgas establecía que solo los propios empleados con más de seis meses de antigüedad podían ser delegados en un proceso de negociación,⁵⁶ pero, como bien lo señaló de Heredia, a la luz de esta norma nadie objetó la actuación de Eduardo Santos, quien en la tarde del domingo intentó imponer a los trabajadores un rápido acuerdo.

La delegación obrera exigió que la negociación se hiciera públicamente y con la presencia de la prensa. Las partes discutieron cada uno de los 22 puntos del pliego.⁵⁷ Ante la demanda de restituir a los trabajadores despedidos desde que inició la administración de Montaña, la Empresa evitó cualquier compromiso incondicional y propuso crear un tribunal, con participación obrera, que decidiera caso por caso. Los trabajadores reconocieron que la propuesta sonaba coherente, pero la experiencia demostraba que los empleados estaban sujetos a las decisiones arbitrarias de la gerencia. La siguiente discusión se enfocó en la exigencia de destitución del gerente y directivos. La patronal equiparó esta demanda con los despidos de trabajadores, exigiendo que se aplicara el “mismo racero de justicia”, mientras que los trabajadores señalaron la responsabilidad de las directivas en el asesinato de Cárdenas, pues estaban sobre aviso de las conductas de Castillo. Por el disenso, el punto siguió abierto a discusión. Montaña aceptó la indemnización para la familia de Cárdenas. También estimó justos los reclamos sobre aumentos de salarios, horas extras, seguro de accidentes laborales y pensiones, pero evadió la discusión arguyendo que solo el Concejo podía decidir sobre estos temas.

Luego de varias horas de discusión, se convino un acuerdo en el que la Empresa aceptaba el reintegro de empleados y se indemnizaría a la familia de Cárdenas, así como los aumentos de salarios, reducción de supernumerarios, pago de horas extras, seguros de accidente, pensiones y trabajo en días feriados. Los obreros, en contrapartida, cedieron en su demanda de destitución del gerente y otros directivos, y en su pretensión de participar en la redacción del nuevo reglamento de trabajo. Pero en el curso de la negociación incluyeron la exigencia de la jornada de ocho horas. En este punto aparecieron las autoridades nacionales, pues el acuerdo

55. “Continúa la huelga de los tranviarios”, *El Tiempo* (Bogotá) 22 de abril de 1923: 6.

56. Ley 21, 4 de octubre de 1920, Sobre conciliación y arbitraje en los conflictos colectivos del trabajo. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1576657> (20/10/2024).

57. Los detalles de la discusión en “La Huelga de los tranviarios”, *El Nuevo Tiempo*, (Bogotá) 22 de abril de 1924: 3; “Continúa la huelga de los tranviarios”, *El Tiempo* (Bogotá) 22 de abril de 1923: 1; “La Junta directiva estuvo estudiando hoy el conflicto”, *El Espectador* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 1 y 3.

debía finiquitarse en discusión con el ministro de Industrias y pasarse al Concejo Municipal para su aprobación.

Pero la patronal no se resignó tan fácilmente y, en la tarde del lunes, con el apoyo del ministro de Industrias Diógenes A. Reyes, intentó imponer un acuerdo paralelo. Reyes evitó a la delegación negociadora y acudió directamente a las bases obreras. Les dijo que consideraba justas sus demandas sobre protección en caso de accidentes laborales, el aumento de salarios y la distribución equitativa de las horas de trabajo, y les recordó que, aunque el movimiento no tenía “carácter de huelga, dentro de la situación legal”,⁵⁸ el gobierno había atendido a los obreros para lograr una rápida solución. Tras esta amenazante declaración, Reyes se presentó como “el mejor abogado de los obreros”, con la “única preocupación [de] trabajar porque las leyes que los amparan sean practicadas de la manera más completa”, y a cambio de su reconocimiento de la justeza de las demandas, el ministro solicitó a los obreros retomar el servicio en ese mismo momento.⁵⁹

La coyuntura nacional era delicada para el gobierno. El injustificado asesinato de Cárdenas ocurrió pocos días antes del Congreso Obrero y la Conferencia Socialista. Resulta probable que el ministro Reyes interviniera para evitar cualquier sobresalto popular e impedir que el socialismo radical, que apoyaba y asesoraba a los tranviarios, fortaleciera su posición de cara a los encuentros obreros de mayo. Eso se aprecia en el llamado del ministro Reyes para que “en este movimiento no se mezclaran elementos ajenos a los obreros porque esto desfiguraría la situación y complicaría las cosas en perjuicio de los obreros”. Además, amonestó a los tranviarios sobre la implicación socialista en la huelga, advirtiéndoles que la legislación solo permitía a los empleados con más de seis meses de antigüedad ser delegados en una conciliación.⁶⁰

7. El arreglo

Cárdenas fue remitido a la Clínica de Marly con signos vitales débiles. Los médicos lo declararon muerto hacia la medianoche. El lunes, su cadáver fue velado en la Casa del Pueblo y el entierro quedó programado para el martes a las 11:00 a. m. Los estudiantes de derecho del Externado acordaron no asistir a clases para acudir al sepelio, al que concurrirían diversas organizaciones proletarias.⁶¹

58. Reyes se refería a que la huelga no habían cumplido la conciliación que la Ley 21 de 1920 exigía antes de la “suspensión colectiva del trabajo”.

59. “La Huelga de los tranviarios”, *El Nuevo Tiempo* (Bogotá) 22 de abril de 1924: 3; “Continúa la huelga de los tranviarios”, *El Tiempo* (Bogotá) 22 de abril de 1923: 1; “Ultima Hora. Declaraciones del Ministro de Industrias”, *Mundo al Día* (Bogotá) 21 de abril de 1924: 5.

60. “La huelga de los tranviarios”, *El Nuevo Tiempo* (Bogotá) 23 de abril de 1924: 3.

61. “Terminó ayer la huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 24 de abril de 1924: 1; “Continúa la huelga de los tranviarios”, *El Tiempo* (Bogotá) 22 de abril de 1923: 6; “Esta tarde cesa el paro”, *Mundo al Día* (Bogotá) 22 de abril de 1924: 8.

Finalmente, en una reunión que se inició a las 8:00 a. m. del martes en el Ministerio de Industrias, se logró un acuerdo que satisfizo a la delegación de trabajadores. Las reivindicaciones inmediatas de la huelga se lograron casi en su totalidad: todos los empleados mantendrían sus puestos “siempre que no hayan cometido falta comprobada” y se revisarían todos los despidos efectuados en 1924; no habría represalias por la huelga; se destituía a Castillo y al inspector general Mejía, y se reconocía la indemnización legal a la familia de Cárdenas.

En cuanto materia de disciplina laboral, los obreros consiguieron la creación de un sistema de asensos basado en el mérito, la reducción de suspensiones por retraso, el derecho de apelar las resoluciones de los superiores inmediatos y la modificación del reglamento de trabajo mediante acuerdos municipales, con la intermediación del ministro de Industrias y con la participación una comisión de los trabajadores.

En cuanto a salarios, los tranviarios consiguieron el compromiso de un aumento salarial (a ser aprobado por el Concejo), la reducción de supernumerarios y el pago de horas extras después de las 8:00 p. m. Sobre las garantías y protecciones laborales, lograron que la Empresa se comprometiera a emplear a los obreros afectados por accidentes de trabajo, consiguieron del ministro de Industrias la promesa de hacer cumplir la ley sobre seguros de trabajo y tramitar una ley de previsión pensional, y se aseguraron fondos para dotar uniformes nuevos.

Como contrapartida, los obreros se comprometieron a reiniciar labores a partir de las 3:00 p. m. del 22 de abril.⁶² Los tranviarios renunciaron a exigir la destitución de los directivos de la empresa, al reconocimiento de la jornada laboral de ocho horas y a una participación directa en la redacción del nuevo reglamento de trabajo, pero reversaron el despido de empleados y consiguieron justicia para Cárdenas, controlaron el maltrato y los castigos arbitrarios, y abrieron el camino para una mejora de las condiciones salariales.

El acuerdo se presentó a los trabajadores que estaban reunidos en la planta eléctrica, quienes inicialmente rechazaron el pacto argumentando que sus peticiones eran definitivas. Pero Francisco de Heredia los persuadió de la conveniencia del arreglo y, aunque faltaba la aprobación final del Concejo Municipal, a las 3:00 p. m. salieron los primeros tranvías de la calle 26 con dirección a la Plaza de Bolívar por la carrera séptima, donde fueron recibidos entre vítores por las gentes que se habían solidarizado con la huelga.⁶³

El martes a las 5:30 p. m. inició la sesión ordinaria del concejo municipal, donde se leyó el acta de arreglo firmada en el Ministerio de Industrias. La corporación aprobó el acuerdo sin discusión, aceptando la justeza de las demandas y el resultado de la negociación. Buscaban oficializar la rápida solución de la huelga, que, en de-

62. El acuerdo de 22 puntos quedó inscrito formalmente ante el concejo municipal y el ministerio de industrias. República de Colombia, Ministerio de Industrias. *Anexos a la memoria de 1924* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1924) 275-276.

63. “Se reanuda el servicio de los tranvías”, *Mundo al Día* (Bogotá) 23 de abril de 1924: 8; “Terminó ayer la huelga de los empleados del tranvía”, *El Tiempo* (Bogotá) 24 de abril de 1924: 5.

finitiva, favorecía a la empresa, ya que los puntos sobre aumentos salariales, seguros y pensiones serían discutidos en el futuro sin la presión de los trabajadores. Eso sí, los concejales aprovecharon para descalificar la movilización obrera. El cabildante Manotas Wilches desconoció la racionalidad de la protesta y, en una velada alusión a la participación socialista, afirmó que los obreros “habían sido engañados por ciertos personajes que buscan en momentos propicios popularidad y prestigio, sin medir las consecuencias fatales que se presentan en esta clase de conflictos”. Por su parte, el concejal Zea Uribe, quien acompañó las negociaciones, achacó la huelga al “populacho” que impidió “por medios violentos la libre circulación de los coches y automóviles”, y pidió preparar contingentes militares “para reemplazar a los huelguistas ferrocarrileros y de otros ramos del servicio público” en futuros conflictos.⁶⁴

Lo que sí discutió la corporación fue la intervención del ministro de Industrias, pues algunos concejales la vieron como una vulneración de la autonomía del cabildo que sentaba un mal precedente para Bogotá y para el resto de las corporaciones municipales del país. Por eso, el Concejo agregó una declaración a la proposición que aprobaba el acuerdo que ponía fin a la huelga, donde agradecía la intervención del ministro Reyes, pero aclaraba que esta “no tiene ningún carácter oficial”.⁶⁵

Conclusiones

La huelga del tranvía fue un hecho con importantes particularidades. El injustificable asesinato de Cárdenas ocurrió en un momento delicado para las autoridades nacionales, pues unos pocos días después iba a iniciarse el Congreso Obrero, durante el cual los conservadores buscarían ganar influencia en el movimiento obrero, a despecho de los socialistas.⁶⁶ Además, al presentarse en una empresa municipal, el conflicto se vio atravesado por aspectos como la política bipartidista, el clientelismo y las tensiones entre la nación y el municipio. A pesar del acto de violencia desmedida, la huelga se solucionó con un acuerdo, luego del diálogo entre las partes. Sin embargo, esto no significa que las acciones y las prácticas organizativas de la clase obrera que pudimos observar en este caso fueran excepcionales y no nos permitan comprender procesos generalizables para la historia temprana del proletariado. Aunque la conclusión rápida y relativamente tranquila del conflicto podría tener una explicación política, es la expresión de una realidad más compleja. Lo primero que podemos ver es que, antes de 1930, las luchas reivindicativas no siempre devenían en situaciones de orden público, y que existían herramientas legales que no eran ajenas a los trabajadores y que podían resultarles útiles en la protesta.

64. *Registro Municipal* (Bogotá) 9 de mayo de 1924: 5718.

65. “Huelga en el tranvía municipal”, *Registro Municipal* (Bogotá) 2 de mayo de 1924: 5712.

66. Ignacio Torres destaca la huelga de tranviarios porque aumentó la animosidad de cara al 1 de Mayo. Torres Giraldo, *Los inconformes*, 734-735.

Por otro lado, esta huelga nos muestra que las luchas reivindicativas podían ser más estructuradas de lo que la historiografía ha supuesto. Es comprensible que en un momento temprano de la historia del proletariado sus acciones y formas de asociación fueran incipientes, pero esto no significa que sus luchas colectivas carecieran de organicidad. En el caso estudiado hemos observado cómo, en un conflicto que se desarrolló durante tres meses, los trabajadores del tranvía pasaron de demandas aisladas a un paro total, crearon un sindicato que les permitió negociar con la empresa y las autoridades, obtuvieron justicia por su compañero asesinado y alcanzaron importantes reivindicaciones. Pero este resultado no era previsible y se construyó en la práctica. En marzo fracasó un conato de huelga por la división entre los trabajadores, e incluso después del asesinato de Cárdenas no todos los obreros parecían decididos a sumarse al paro. Es claro que este hecho súbito precipitó el conflicto, que se desató sin líderes ni planificación, pero los trabajadores lograron trascender de la acción directa hacia formas más organizadas, proceso en el cual la experiencia acumulada resultó fundamental. Esta fluyó a través de los socialistas, varios de cuyos líderes ya contaban con una trayectoria política y gremial que se expresó en las negociaciones con las directivas del tranvía; además, promovieron actos de solidaridad y proporcionaron a los huelguistas recursos que les permitieron acometer la protesta de manera más efectiva.

Además, sabemos que el sindicato no desapareció al terminar la huelga y se convirtió en el interlocutor entre los trabajadores y la dirección de la empresa. Esto demuestra la necesidad de realizar un estudio más cuidadoso de las expresiones organizativas de la clase obrera en periodos tempranos, pues, como señaló Ignacio Torres, no podemos deducir su existencia aplicando los parámetros legales y las condiciones creadas por el régimen liberal durante la década de 1930.

Por último, el estudio de esta huelga reveló detalles significativos sobre el mundo laboral. El conflicto estalló en un momento en que se atisbaban cambios administrativos para imponer un mayor control sobre ciertos procesos de la operación del tranvía, en los cuales, aparentemente, los trabajadores tenían cierta autonomía, como la recolección del dinero de los pasajes. Pero ello no implicaba la inexistencia de disciplina laboral; al contrario, vimos a unos trabajadores sometidos a un régimen sujeto a las arbitrariedades de la dirección técnica de la empresa, que imponía duros controles sobre el tiempo de trabajo. Las jornadas de los trabajadores de las líneas podían ascender a 10 horas, y es claro que no había un pago extra por trabajar en horario nocturno y días feriados. Además, en la práctica, estos estaban desprotegidos ante los accidentes de trabajo⁶⁷ y no contaban con plan de retiro. Además, se evidenció que existían algunos obreros que trabajaban por horas y que había un sistema de supernumerarios seguramente servía como presión sobre los salarios. En síntesis, la lucha reivindicativa de los tranviarios nos muestra una

67. Y esto aun cuando desde 1915 existía legislación que tipificaba los accidentes laborales y establecía un sistema de indemnización. Ley 57, 11 de noviembre de 1915, Sobre reparaciones por accidentes de trabajo. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=12998> (20/10/2024).

dinámica laboral muy propia del periodo, con pocas regulaciones y garantías para los obreros.

Fuentes

Manuscritas

Archivo de Bogotá (AB), Bogotá, Colombia
Fondo Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.

Periódicos y revistas

El Espectador (Colombia) 1924.
El Nuevo Tiempo (Colombia) 1924.
El Tiempo (Colombia) 1923-124.
Gil Blas (Colombia) 1924.
Mundo al Día (Colombia) 1924.
Registro Municipal (Colombia) 1924.

Internet

www.funcionpublica.gov.co (2024)
www.suin-juriscol.gov.co (2024)

Bibliografía

- Archila Neira, Mauricio. *Cultura e identidad obrera: Colombia 1910-1945*. Bogotá: CINEP, 1991.
- Celis Ospina, Juan Carlos. “Ignacio Torres Giraldo como historiador del movimiento obrero colombiano”. *Cambios y Permanencias* 14.2 (2023): 7-23.
- Cifuentes Sarmiento, José Alejandro. “Barrios obreros en Bogotá: San Cristóbal y la vivienda obrera, 1910-1940”. Tesis inédita de Maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2018. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/69238>.
- Colombia, Ministerio de Industrias. *Anexos a la memoria de 1924*. Bogotá: Imprenta Nacional. 1924.
- Colombia, Ministerio de Gobierno. *Departamento de Justicia. Reseña del Movimiento Sindical, 1909-1937*. Bogotá: Imprenta Nacional. 1937.
- Contreras López, Luz Mery y María Gladys Vélez Restrepo. “Historia del tranvía en Bogotá”. Trabajo de grado inédito en Licenciatura de Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Colombia, 1985.
- Correa, Juan Santiago. *Transporte y desarrollo urbano en Colombia: los tranvías de Bogotá y Medellín*. Bogotá: CESA, 2017.

- Delgado, Álvaro. *Doce años de luchas obreras. Separata de Estudios Marxistas*. Bogotá: Editorial Colombia Nueva, 1975.
- Mayorga García, Fernando. *Historia institucional de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Bogotá, bajo la República Unitaria: 1886-2010*. Tomo 2. Bogotá: Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, Universidad del Rosario, 2011.
- García Márquez, Gabriel y Mario Vargas Llosa. *Diálogo sobre la novela Latinoamericana*. Lima: Editorial Perú Andino, 1988.
- Gramsci, Antonio. *Cuadernos de la cárcel*. Volumen 6. México D.F: Ediciones Era, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2000.
- Jaramillo, Samuel y Adriana Parias. “Vida, pasión y muerte del tranvía en Bogotá”. *Documentos CEDE* 3 (1995): 4-11.
- Largo Vargas, Joan Manuel. “Ignacio Torres Giraldo y los lenguajes políticos en Colombia, 1893-1968”. *Historia y Memoria* 18 (2019): 177-208.
- Oviedo Hernández, Álvaro. “Ignacio Torres Giraldo”. *Pensamiento colombiano del siglo XX*. Ed. Guillermo Hoyos Vásquez. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2007.
- Pécaut, Daniel. *Política y sindicalismo en Colombia*. Bogotá: La Carreta, 1973.
- Solano de las Aguas, Sergio Paolo. *El mundo de Cosme. Historia social de los trabajadores urbanos en el Caribe Colombiano, 1850-1930*. Bogotá: Corporación Aury Sará Marrugo Unión Sindical Obrera, 2022.
- Torres Giraldo, Ignacio. *La cuestión sindical en Colombia*, s. f.
- Torres Giraldo, Ignacio. *Los inconformes. Historia de la rebeldía de las masas en Colombia*. Volumen 3. Bogotá: Editorial Latina, 1973.
- Urrutia Montoya, Miguel. *Historia del sindicalismo en Colombia. Historia del sindicalismo en una sociedad con abundancia de mano de obra*. Medellín: La Carreta Editores, 1976.
- Vega Cantor, Renán. *Gente muy rebelde. Protesta popular y modernización capitalista en Colombia (1909-1929). Enclaves transportes y protestas obreras*. Volumen 1. Bogotá: Ediciones Pensamiento Crítico, 2002.
- Vega Cantor, Renán. *Gente muy rebelde. Protesta popular y modernización capitalista en Colombia (1909-1929). Socialismo, cultura y protesta popular*. Vol. 4. Bogotá: Ediciones Pensamiento Crítico, 2002.