



UNIVERSIDAD  
DE LA REPUBLICA  
URUGUAY



Facultad de  
Humanidades y  
Ciencias  
de la Educación

**Maestría en Ciencias humanas. Opción Historia Rioplatense**  
**Tesis para defender el título de Maestría en Ciencias humanas. Opción Historia**  
**Rioplatense**

*Entre “moderados” y “radicales”*

*Aproximación a las respuestas colectivas de trabajadores ferroviarios (1967-1972)*

**Autora: Lic. Sabrina Alvarez**

**Director de tesis: Dr. Rodolfo Porrini**

**Co-directora de tesis: Dra. Silvia Simonassi**

**Montevideo, Setiembre de 2020**

Montevideo, 21 de setiembre de 2020

Estimades integrantes de la  
Comisión Académica de Posgrado  
de la Facultad de Humanidades y Ciencias  
de la Educación

De mi mayor consideración

Por la presente nota, como Director de Tesis, doy mi aval a la presentación de la Tesis de Maestría de Sabrina Alvarez, titulada "Entre 'moderados' y 'radicales'. Aproximación a las respuestas colectivas de trabajadores ferroviarios (1967-1972)", entendiendo que cumple cabalmente con el artículo 21 del Reglamento de posgrados de esta Facultad. La misma se realizó en el marco de la Maestría en Ciencias Humanas, Opción Historia Rioplatense.

Por otra parte, me permito sugerir una eventual integración del Tribunal de Tesis, a consideración: como titulares, la Dra. Vania Markarián, el Prof. Carlos Demasi, y la Dra. Magdalena Broquetas; como suplentes: Dr. Pablo Alvira, Dr. Alfredo Falero, Dr. Jaime Yaffé.

Saludos cordiales



Prof. Dr. Rodolfo Porrini Beracochea

Docente Libre del Instituto de Ciencias Históricas

de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación

## **DEDICATORIA**

A mis padres Susana y Esteban y mi hermana Silvina por su apoyo incondicional.

A mis tíos, Inés y Ricardo, por inspirarme la preocupación por conocer el mundo de las luchas sindicales.

A mis amigxs Ana, Caro, Debo y Freddy por siempre escucharme, motivarme y sacarme una sonrisa.

A mis compañeros de los Departamentos de Historiología e Historia Americana de la FHCE por el aliento constante para superarme.

A mis directores de Tesis, Rodolfo y Silvia, por compartir sus conocimientos, experiencia, tiempo y paciencia.

Muy en especial, a quienes destinaron un tiempo de sus vidas a compartir recuerdos para realizar esta tesis.

Por último, a quienes luchan por vivir en una sociedad justa.

## ÍNDICE

Página de aprobación con el aval del director de tesis.....	p. II
Dedicatoria.....	p. III
Índice.....	p. IV
Tabla de cuadros.....	p. VI
Lista de siglas.....	p. VII
Resumen.....	p. IX
Abstract.....	p. X
Introducción.....	p. 1
<i>Estado de la cuestión</i> .....	p. 3
<i>Preguntas, objetivos e hipótesis</i> .....	p. 14
<i>Marco conceptual</i> .....	p. 17
<i>Consideraciones metodológicas: abordaje del tema y fuentes</i> .....	p. 25
<i>Contenido de los capítulos</i> .....	p. 37
Capítulo I. Trabajadores y sindicalismo ante la respuesta autoritaria a la crisis económica.....	p. 39
1- Crisis económica y avance autoritario.....	p. 39
2- Impactos en la vida de los trabajadores.....	p. 53
3- El sindicalismo de la época: unificación, poder sindical y debates.....	p. 59
Capítulo II. La Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) y los trabajadores ferroviarios.....	p. 81
1- Caracterización de los ferroviarios.....	p. 81
2- AFE a fines de los sesenta y principios de los setenta: crisis y planes de reestructuración.....	p. 105
3- Impactos de la crisis para los ferroviarios.....	p. 110
Capítulo III. Formas “moderadas” y “radicalizadas” de respuestas colectivas entre los ferroviarios.....	p. 119
1-Paros por atraso en los pagos de remuneraciones.....	p. 120
2- Negociaciones con el Directorio de AFE y el Gobierno.....	p. 124
3- Movilizaciones y concentraciones.....	p. 132
4- Las luchas por sectores laborales al interior de AFE.....	p. 134
5- Generar una “corriente de opinión favorable” a los reclamos ferroviarios.....	p. 140

6- Medidas “radicalizadas”.....	p. 145
Capítulo IV. Las luchas del año 1972: entre la radicalización y la moderación.....	p. 150
1- Marzo de 1972: corrida de trenes “bajo control obrero”.....	p. 151
2- Abril de 1972. Paros y negativa a transportar cargas.....	p. 160
3- La huelga de setiembre-octubre de 1972.....	p. 162
4- Prácticas colectivas desarrolladas en el marco de la huelga.....	p. 179
5- Las elecciones gremiales de diciembre de 1972. Preferencia por los “moderados”.....	p. 190
Conclusiones.....	p. 194
Archivos, fuentes y bibliografía.....	p. 202
Anexos.....	p. 211

## TABLA DE CUADROS

- Cuadro n° 1. Población de Uruguay según censos de 1963 y 1975.
- Cuadro n° 2. Estimación de la PEA.
- Cuadro n° 3. Distribución porcentual de trabajadores en Montevideo (1967).
- Cuadro n° 4. Los funcionarios públicos.
- Cuadro n° 5. Salario real.
- Cuadro n° 6. Costo de la canasta básica
- Cuadro n° 7. Integración de la MR de la CNT según tendencias políticas (1969 y 1971).
- Cuadro n° 8. Funcionarios de AFE distribuidos por “programas” (Gerencias).
- Cuadro n° 9. Funcionarios de AFE distribuidos por escalafón.
- Cuadro n° 10. Programa 1. Explotación. Sub-programa 1. 1. Personal de tráfico.
- Cuadro n° 11. Resultados de elecciones para integrar el Consejo Directivo de la UF. 1968, 1970 y 1972.

### *Anexos:*

- 1- Organizaciones filiales y fraternales en los Congresos Ordinarios de la CNT (1969 y 1971)
  - Cuadro n° 12. Cantidad de delegados según Congreso por organización filial.
  - Cuadro n° 13. Organizaciones fraternales en el Congreso ordinario de la CNT de 1969
- 2- Cuadro n° 14. Organizaciones afiliadas a la CNT, CUT e independientes según Informe de la Oficina de asuntos laborales del gobierno de EE. UU (1970)
- 3- Distribución del personal por programas y subprogramas (1968 y 1969)
  - Cuadro n° 15. Programa 2. Sub-programa 2. 1. Material y tracción
  - Cuadro n° 16. Programa 3. Vía y obras
  - Cuadro n° 17. Programa 4. Señalización y comunicación
  - Cuadro n° 18. Programa 5 y 6. Gerencia de Hacienda y Administración General
  - Cuadro n° 19. Programa 6. Sub-programa 6.1 (Salud e higiene).
- 4- Evolución del salario básico y real de funcionarios de AFE de acuerdo a Presupuestos.
  - Cuadro n° 20. Salario básico (1966-1973)
  - Cuadro n° 21. Salario directo e indirecto de funcionarios de AFE (1968-1972)
  - Gráfico n° 1. Salario directo e indirecto de funcionarios de AFE (1968-1972)

## LISTA DE SIGLAS<sup>1</sup>

ADEOM. Asociación de Empleados y Obreros Municipales  
AEBU. Asociación de Bancarios del Uruguay  
AFE. Administración de Ferrocarriles del Estado  
ANCAP. Administración de Combustibles, Alcohol y Portland  
ANFP. Asociación Nacional de Funcionarios Públicos  
APU. Asociación de la Prensa Uruguaya  
AUTE. Asociación de la Administración General de las Usinas y Teléfonos del Estado  
BCU. Banco Central del Uruguay  
BROU. Banco de la República Oriental del Uruguay  
CNT. Convención Nacional de Trabajadores  
COFE. Confederación de Organizaciones de Funcionarios del Estado  
COPRIN. Comisión de Productividad, Precios e Ingresos  
COT. Congreso Obrero Textil  
CSU. Confederación Sindical del Uruguay  
CUT. Confederación Uruguaya de Trabajadores  
DTE-CNT. Departamento de Trabajadores del Estado de la CNT  
FF. AA. Fuerzas Armadas  
FA. Frente Amplio  
FAU. Federación Anarquista Uruguaya  
FANCAP. Federación ANCAP  
FF. Federación Ferroviaria  
FFOSE. Federación de Funcionarios de OSE  
Fidel. Frente Izquierda de Liberación  
FOT. Federación Obrera del Transporte  
FUECI. Federación Uruguaya de Empleados de Comercio e Industria  
FUM. Federación Uruguaya del Magisterio  
FUS. Federación Uruguaya de la Salud  
FMI. Fondo Monetario Internacional  
GAU. Grupos de Acción Unificadora  
INE. Instituto Nacional de Estadística  
IUES. Instituto Uruguayo de Educación Sindical  
MEF. Ministerio de Economía y Finanzas  
MLN-T. Movimiento de Liberación Nacional-Tupamaros  
MPS. Medidas Prontas de Seguridad  
MSCE. Mesa sindical Coordinadora de Entes y Servicios Descentralizados  
MTCyT. Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo  
OFU. Organización de Ferroviarios Unidos  
ONSC. Oficina Nacional de Servicio Civil  
OPP. Oficina de Planeamiento y Presupuesto  
OSE. Obras Sanitarias del Estado  
PC. Partido Colorado  
PCU. Partido Comunista del Uruguay

---

<sup>1</sup> Aquí se desarrollan las que se mencionan en el cuerpo del texto. En los Anexos se despliegan parcialmente otras.

PEA. Población Económicamente Activa  
PIT-CNT. Plenario Inter-sindical de Trabajadores-Convención Nacional de Trabajadores  
PN. Partido Nacional  
PS. Partido Socialista.  
R/D. Resolución de Directorio  
ROE. Resistencia Obrero-Estudiantil  
SAG. Sindicato de Artes Gráficas  
SUANP. Sindicato Único de la Administración Nacional de Puertos  
SUNCA. Sindicato Único Nacional de la Construcción y Anexos  
TC. Tendencia Combativa  
UF. Unión Ferroviaria  
UNTMRA. Unión Nacional de Trabajadores Metalúrgicos y Ramas Afines  
UTE. Administración General de las Usinas y Teléfonos del Estado  
UTAA. Unión de Trabajadores Azucareros de Artigas



## RESUMEN

Uruguay, la región y el mundo vivieron tiempos agitados entre fines de la década 1960 y principios de 1970. Uruguay enfrentaba las duras consecuencias de una crisis económica y social iniciada a mediados de la década de 1950. Las respuestas crecientemente autoritarias de parte de los gobiernos de la época, combinadas con la aplicación de medidas de ajuste económico, no hicieron más que intensificar estas consecuencias que tuvieron a la clase trabajadora como la principal afectada. Eran tiempos, también, de importantes transformaciones culturales y debates ideológicos en torno a las formas de lucha inspirados en distintas experiencias desplegadas a lo largo del globo.

Esta tesis tiene como principal objetivo describir y analizar las formas de respuestas colectivas que desarrollaron los trabajadores ferroviarios en el contexto indicado. Para ello se presenta una caracterización de la situación política, económica y social que atravesaba el país con especial énfasis en la clase trabajadora y el sindicalismo. En segundo lugar, se ensaya una descripción y análisis de los trabajadores ferroviarios y AFE, así como el impacto de la mencionada crisis en ese sector laboral. Tercero, a través de diversas fuentes, se describe y analiza variadas respuestas colectivas que desarrollaron trabajadores ferroviarios en el período 1967-1972. Por último, se abordan las luchas que estos llevaron adelante en 1972, con especial énfasis en la huelga de 30 días que tuvo lugar entre setiembre y octubre de ese año.

Los resultados de investigación que presenta esta tesis permiten profundizar en el conocimiento del sindicalismo uruguayo en el período abordado, a través de datos e interpretaciones que dialogan con textos pre-existentes. Asimismo, dan cuenta de aspectos, hasta el momento poco conocidos, de la larga crisis que atravesó Uruguay desde mediados de la década de 1950 así como de ciertas prácticas de gobierno que fueron lesionando los mecanismos de concertación y diálogo social. A su vez, lo más importante es que muestra el papel jugado por los trabajadores organizados en la lucha por una vida digna.

Palabras clave: ferroviarios, AFE, Uruguay, respuestas colectivas, sindicalismo

## ABSTRACT

Uruguay, the region and the world lived through turbulent times between the late 1960s and early 1970s. Uruguay faced the harsh consequences of an economic and social crisis that began in the mid-1950s. The fact that authoritarian responses of the governments of the time were increasing, combined with the implementation of economic adjustment measures, intensified these consequences, mainly in the working class, which was the most affected. These decades were also times of major cultural transformations and ideological debates about forms of struggle, inspired by different experiences around the globe.

The principal aim of this thesis is to describe and analyze the forms of collective responses that deployed the railway workers in the context indicated. In order to achieve that, it presents a characterization of the political, economic and social situation that the country was going through, with special emphasis on the working class and trade unionism. Secondly, it presents a description and analysis of the railroad workers and AFE, as well as the impact of the aforementioned crisis on that labor sector. Third, it describes and analyzes various collective responses that developed railway workers in the period 1967-1972, through several sources. Finally, it addresses the struggles that these workers carried out in 1972, with special emphasis on the 30-day strike that took place between September and October of that year.

The research results which are presented in this thesis, allow us to deepen our knowledge of Uruguayan trade unionism in the period in question, through data and interpretations that dialogue with pre-existing texts. Likewise, these results give an account of aspects, until now little known, of the long crisis that Uruguay went through since the mid-1950s, as well as of certain government practices that were damaging the mechanisms of agreement and social dialogue. In addition, the most important thing is that it shows the role played by organized workers in the struggle for a dignified life.

Keywords: railway workers, AFE, Uruguay, collective action, trade unionism.

## INTRODUCCIÓN

Esta tesis tiene como principal objetivo describir y analizar las respuestas colectivas que dieron trabajadores ferroviarios uruguayos entre 1967 y 1972 a algunos de los impactos de la crisis iniciada a mediados de la década del cincuenta. También ensayará una explicación de los cambios que se observan en las formas de las respuestas colectivas que desplegaron en aquel período. Esto se realiza tanto sobre la base de cómo fueron conceptualizadas por algunos de sus protagonistas (autoidentificados como “maduros”, unos, “combativos”, otros) así como partiendo de una mirada en perspectiva histórica que permite caracterizarlas como “moderadas” y “radicalizadas”.

Los gobiernos de la década de 1960 llevaron adelante distintas medidas para hacer frente a la creciente conflictividad producida por la combinación de los efectos de la crisis en la vida de la mayoría de la población (desempleo, deterioro del salario real, dificultades para el acceso a derechos básicos como vivienda, salud y educación) y cambios culturales procesados, en especial, en sectores juveniles.<sup>2</sup>

El gobierno dirigido por Jorge Pacheco Areco resolvió en junio de 1968, mediante el decreto de Congelación de precios y salarios, cancelar la convocatoria a Consejos de salarios (creados por ley en 1943). Este recurso de diálogo y mediación en el conflicto social fue sustituido con la creación por ley de la “Comisión de Productividad, Precios e Ingresos” (COPRIN) que, con integración tripartita (aunque disminuyendo el poder de los representantes obreros) comenzó a monopolizar las resoluciones en la materia. La mayoría del gobierno partía del supuesto de que la inflación aumentaba gracias a los altos costos salariales que crecían constantemente por la presión ejercida por los sindicatos a través de la movilización y la negociación colectiva. Suponían que congelando los salarios y los precios se detendría la inflación y el déficit fiscal que la acompañaba. Si bien se logró una mejora en términos macro-económicos, el salario real siguió cayendo producto del continuo aumento de los precios.

Desde fines de la década de 1950 distintas organizaciones sindicales coordinaron acciones con el objetivo de fortalecer su capacidad de respuesta a los principales problemas de la época. En el “Congreso de unificación sindical” de 1966 se acordó un Estatuto por el que la Convención Nacional de Trabajadores (CNT) formalizaba la “unión de los sindicatos en un solo

---

<sup>2</sup> MARKARIAN, Vania. (2012). *El 68 uruguayo entre molotovs y música beat*. Editorial Universidad Nacional de Quilmes. La Plata. pp. 15-27.

centro...”.<sup>3</sup>

Desde las primeras reuniones pro-unidad sindical (1956, 1959, 1964 y 1966) se expresaron concepciones de lucha distintas. Estas diferencias se fueron profundizando, lo que se hizo especialmente visible en el marco de las distintas instancias de reunión de la Convención que se sucedieron como Congresos (1969 y 1971) y Encuentro de comités de base (mayo de 1972). De todos modos, de Congreso a Congreso fue creciendo el número de sindicatos afiliados así como la coordinación con aquellas organizaciones que optaban por no integrarse.

Los aproximadamente 10.000 trabajadores ferroviarios de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) a fines de la década de 1960 no estuvieron ajenos a las consecuencias de la mencionada crisis. Esta les significó el recurrente atraso en los pagos de sueldos y haberes, el descenso del salario real y la disminución de los puestos de empleo (por cierre de ramales y recorte presupuestal) generando un clima de inestabilidad laboral acuciante y el deterioro de las condiciones de trabajo y vida.<sup>4</sup>

Desde 1967, la Federación Ferroviaria (FF) participaba de las convocatorias del Departamento de Trabajadores del Estado (DTE-CNT) y de la propia CNT. Sin embargo, recién se afilió a la Convención en el año 1972. En instancias anteriores participó con delegados como “organización fraternal”.<sup>5</sup> Estos y otros hechos de relevancia que se irán señalando, así como los extremos temporales del principal conjunto documental sobre el que se sustenta esta investigación (la documentación preservada por Raúl Olivera), explican la periodización 1967-1972 que plantea esta tesis.

Entre fines de los 60 y principios de los 70, convivían varias organizaciones de trabajadores ferroviarios, vinculadas con distintas tendencias político-ideológicas y de acuerdo al oficio (como la Sociedad de conductores de Coches motores). En la FF se congregaban “uniones” y agrupaciones.

La Unión Ferroviaria (UF), desde su fundación en 1941, expresó posturas discrepantes con la creciente presencia comunista dentro del movimiento sindical. Esto ha llevado a que se le catalogara como gremio “dependiente” de la patronal y hasta “cuasi amarillo”.<sup>6</sup> Hacia fines de la década de 1960 al deteriorarse el “Estado de bienestar” (imponiéndose un modelo que se

---

<sup>3</sup> Centro Uruguay Independiente. (1986). *CNT. Programa y Estatutos*. Serie “Documentos sindicales”. N° 2. CUI. Montevideo. P. 31.

<sup>4</sup> OLIVERA, Raúl. (2010-2012) *Una historia de los ferroviarios*. En <http://unahistoriadelosferroviarios.blogspot.com.uy/> s/p.

<sup>5</sup> Ver Anexo, cuadros n° 12 y 13. Organizaciones filiales y fraternales en los Congresos Ordinarios de la CNT (1969 y 1971). Pp.

<sup>6</sup> Ver PORRINI, Rodolfo. (2005). *La Nueva Clase Trabajadora (1940-1950)*. Serie Tesis de Posgrado de Humanidades. Depto. De Publicaciones FHCE. UdelaR. Montevideo. Pp. 218-221.

ha catalogado como “liberalismo conservador”)<sup>7</sup> algunos de los ferroviarios habrían comenzado a tomar posturas “radicales” alimentadas por la presencia de militantes vinculados con organizaciones de inspiración anarquista como la Resistencia Obrero Estudiantil (ROE) en la dirección del sindicato. Como se verá más adelante, un punto álgido se alcanzó en los meses de marzo y setiembre de 1972. En marzo pusieron los “trenes bajo control obrero” y en setiembre sostuvieron una huelga que duró 30 días.<sup>8</sup>

La hipótesis central de esta tesis es que al calor de la crisis económica, social y política y los cambios culturales de la época los ferroviarios respondieron colectivamente. La forma que tomaron estas respuestas decantó de dinámicas sindicales, de tradiciones político-ideológicas que habían cultivado y una cultura ferroviaria que se fue forjando en las relaciones obrero-patronales y las familias ferroviarias.

Por otra parte, se observan comportamientos que respondían al contexto de crisis general y otros a particularidades de la crisis que sufría AFE y que tenía raíces profundas.

Las respuestas crecientemente autoritarias que ofreció el Directorio de AFE y el Poder Ejecutivo liderado primero por Pacheco Areco y luego Juan María Bordaberry a las demandas ferroviarias (como por ejemplo que cumpliera acuerdos mínimos como el pago de los salarios) impulsaron a que los ferroviarios tomaran medidas cada vez más confrontativas con las autoridades. Esto respondía a los problemas que propiciaba el empeoramiento del clima de diálogo, de las condiciones de trabajo y de vida y del mayor peso en la directiva sindical de una corriente que reivindicaba este tipo de prácticas.

## ***1- Estado de la cuestión***

Para abordar el tema en el que se centra esta tesis se ha consultado bibliografía proveniente de distintas ramas del saber con el fin de manejar un mínimo de información de diversas aristas del asunto. Como se podrá observar, por el propio carácter del tema, predominan los textos historiográficos. A continuación se presenta una somera caracterización de la misma organizada a través de distintos núcleos temáticos que han resultado operativos

---

<sup>7</sup> Ver: RICO, Álvaro. (1989). *Del Liberalismo Democrático al Liberalismo Conservador (el discurso ideológico desde el Estado en la emergencia del 68)*. Centro de Estudios Uruguayos. EBO. FHC- UdelaR. Montevideo. P. 10.

<sup>8</sup> DEMASI, Carlos. (1996). *La caída de la democracia: cronología comparada de la historia reciente del Uruguay (1967-1973)*. FCU. FHCE. Montevideo. P. 215. CORES, Hugo. (1984). *Reflexiones sobre el Movimiento Obrero y la Crisis Política Uruguaya. 1968-1973*. “Edición provisoria”. Montevideo. P. 48.

para el cumplimiento de los objetivos de esta tesis. Asimismo, permite realizar una mirada del estado de la cuestión y del potencial aporte de esta investigación.

#### a- Sistema ferroviario, empresas públicas y AFE

Cabe aclarar que se parte del supuesto de que para estudiar la historia de los trabajadores se debe conocer el marco institucional en el que estos desarrollan su tarea. En este sentido ha sido necesario indagar en la realidad de AFE, empresa estatal monopólica de servicios de transporte ferroviarios en el período que se aborda.

El texto del arquitecto Hugo Baracchini describe la evolución del sistema de transportes en Uruguay desde sus orígenes hasta el “Plan vial de 1965”, dedicando unas páginas al transporte ferroviario. Realiza una crónica del proceso de estructuración del sistema de transportes en Uruguay desde el siglo XIX (graficado a través de mapas) y menciona distintos planes estatales y acciones de privados en la materia. Lo más destacable de esta obra es que permite ponderar el lugar del sistema ferroviario en el conjunto del sistema de transportes así como su evolución desde el punto de vista de las políticas institucionales. Cabe decir que los trabajadores y sus organizaciones no aparecen como actores en ese proceso que, desde la perspectiva del autor, fue lineal y armonioso y protagonizado por la iniciativa gubernamental.<sup>9</sup>

Para conocer la situación de las empresas públicas son de consideración algunos trabajos que se abocan a analizar su marco regulatorio y jurídico (en algunos casos, en relación con las de la región) y su evolución financiera. Dentro de estos aparecen menciones a AFE.<sup>10</sup> Estos textos se concentran en los procesos institucionales considerando distintas coyunturas, pero fundamentalmente dos: el de nacionalización (especialmente en la década de 1950) y los intentos privatizadores de las décadas de 1990 y 2000. En general, aportan al conocimiento de la evolución de las empresas de servicios públicos. Lamentablemente ofrecen escasos datos sobre los trabajadores y sus relaciones con las empresas, así como su contribución en el

---

<sup>9</sup> BARACCHINI, Hugo. (1981). *Historia de las comunicaciones en el Uruguay*. Segunda edición. Instituto de Historia de la Arquitectura, UdelaR, Dirección de Publicaciones y ediciones. Montevideo. Pp. 203-214.

<sup>10</sup> JACOB, Raúl. (2012). *Sobre la creación de empresas públicas. El camino lateral*. Transformación, Estado y Democracia, N° 50. ONSC. Montevideo. pp. 72-87. BERTINO, Magdalena. (2013). “La Reforma de las empresas públicas en Uruguay: una lectura desde la Historia Económica” en CHÁVEZ, D. y TORRES, S. (Eds.). *La reinención del Estado. Empresas públicas y desarrollo en Uruguay, América Latina y el mundo*. Transnational Institute, ANTEL y MIEM-DNI. Montevideo. pp. 151-162. BERTINO, Magdalena; MARIÑO, Natalia; QUEREJETA, Martina; TORRELLI, Milton; VÁZQUEZ, Daniela. (2013). *Cien años de empresas públicas en Uruguay: Evolución y desempeño*. Revista de Gestión Pública. Volumen II, Número 1. Enero-Junio 2013. pp. 25-66. LABAURE ALISERIS, Carlos. (2006). *Régimen jurídico del ferrocarril*. A & C. R. de Dir. Administrativo e Constitucional, año 6, n. 24. Belo Horizonte. p. 29-37.

desarrollo institucional. Tampoco sobre la normativa que organizara el trabajo al interior de las mismas y su evolución. Así, desde esta perspectiva, parece que los trabajadores y sus acciones colectivas no afectarían la vida de las empresas.

Como marco contextualizador e interpretativo global hay que mencionar el Capítulo 4 del libro de los historiadores económicos Luis Bértola y José Antonio Ocampo *Desarrollo, vaivenes y desigualdad. Una historia económica de América Latina desde la Independencia*. A través de la presentación y análisis de datos referidos al desarrollo económico de distintos países de América Latina permiten contextualizar el devenir de la realidad económica uruguaya. Asimismo enfatizan en la idea de que el Estado cumplió de forma permanente un papel central en la economía, incluso en aquellos períodos en los que se llevaron adelante medidas de liberalización. Sostienen, así, que

“desde mediados de la década de 1960 hubo un desplazamiento en los debates intelectuales hacia una concepción más liberal de las políticas económicas, en las que se daba un mayor peso al mercado en la asignación de recursos. Al igual que en el siglo XIX, la economía liberal no estuvo vinculada inicialmente con una orientación política liberal. En efecto, en los países del Cono Sur (Argentina, Chile y Uruguay), los pioneros de esta estrategia, las grandes reformas de mercado de la segunda mitad de la década de 1970 estuvieron impulsadas por dictaduras militares.”<sup>11</sup>

En este marco político y económico se inscribe el tema en el que se profundizará en esta tesis.

Por su parte, el historiador Benjamín Nahum en *Nacionalización de empresas británicas de servicios públicos 1947-1949* se detiene a estudiar el proceso de la nacionalización y estatización de un conjunto de empresas públicas. Analiza las rupturas y continuidades que marcaron esos procesos, así como las posiciones de los diferentes actores involucrados. Para el caso ferroviario menciona a la UF. Si bien se detiene en el inicio de la década de 1950, es un antecedente muy importante para indagar en procesos de largo aliento en la vida de AFE y de los ferroviarios.<sup>12</sup>

Asimismo, existen trabajos que tratan particularmente sobre AFE. Dentro de estos destacan los dirigidos por la especialista en Historia económica Magdalena Bertino. Estos trabajos no presentan datos pormenorizados para el período que abarca esta investigación por falta de fuentes pertinentes a su tratamiento, según arguyen los autores. Tampoco aparecen datos sobre la situación de los trabajadores como distribución por sectores al interior de la

---

<sup>11</sup> BÉRTOLA, Luis; OCAMPO, José Antonio. (2010). “Capítulo 4. Industrialización dirigida por el Estado.” En BÉRTOLA, Luis; OCAMPO, José Antonio. (2010). *Desarrollo, vaivenes y desigualdad. Una historia económica de América Latina desde la Independencia*. Sec. Gral. Iberoamericana. Madrid. p. 182.

<sup>12</sup> NAHUM, Benjamín. (2005). *Nacionalización de empresas británicas de servicios públicos 1947-1949*. Serie escritos de Historia Económica. VI. Depto. De Publicaciones FCEA-UdelaR. Montevideo. Pp. 225-304.

empresa, salarios, accidentalidad, entre otros. Se concentran en analizar datos financieros de la empresa. A pesar de ello resultan un aporte muy significativo a la hora de conocer la historia de AFE y su marco regulatorio.<sup>13</sup>

Hay que destacar la existencia de un conjunto de trabajos que realizan una valorización patrimonial del sistema ferroviario uruguayo como posible actividad económica turística. Se concentran, esencialmente, en describir la historia de los edificios, vagones, locomotoras y otros artefactos que constituyen el patrimonio industrial y arquitectónico ferroviario. En estos, las menciones a los trabajadores son escasas. De todos modos aportan datos, desde una mirada un tanto nostálgica e idealizada (en la que no se evidencia el conflicto social), que permiten imaginar lugares y relaciones de trabajo y dimensionar el rol social de los ferroviarios en el pasado. Especialmente aquellos referidos al barrio Peñarol, en el que se instaló uno de los principales polos del Ferrocarril Central del Uruguay (CUR por sus siglas en inglés) a fines del siglo XIX y en el que aún habitan familias de ferroviarios. Allí siguen funcionando parte de los viejos talleres y se preservan lo que fueron viviendas de trabajadores y autoridades de la empresa.<sup>14</sup>

Por otra parte, se entiende que para estudiar las formas de organización de los trabajadores una de las variables a considerar son las relaciones laborales establecidas al interior de la empresa. El trabajo de Verónica Camors y Ana Moyano informa sobre las relaciones laborales al interior de los Talleres de la empresa Ferrocarril Central del Uruguay (CUR), desde 1891 (cuando comenzaron a funcionar bajo control de capitales británicos) hasta que pasaron a manos estatales en 1949. En este caso, estas relaciones habrían sido configuradas por la dinámica entre las políticas de “disciplinamiento” propuestas por la patronal británica (con cambios y continuidades a partir de la nacionalización) y la respuesta de los operarios. En esta

---

<sup>13</sup> ARAYA, Federico; BERTINO, Magdalena; DÍAZ, Gastón; TORELLI, Milton. (2013). *Evolución histórica de la Administración General de Ferrocarriles del Estado (AFE) en Uruguay: factores determinantes de su desempeño*. IV Jornadas Académicas de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración. 27, 28 y 29 de agosto de 2013. Montevideo. BERTINO, Magdalena; DÍAZ STEINBERG, Gastón; MOREIRA, Cecilia. (2015). *Creación y trayectoria de una empresa pública uruguaya: La Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE)*. IECON. Serie Documentos de Trabajo. DT 13/2015. Montevideo. BERTINO, Magdalena; DÍAZ STEINBERG, Gastón; MOREIRA, Cecilia. (2019). “Creación y trayectoria de una empresa pública uruguaya: La Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) en Uruguay”. En Teresita Gómez y Javier Vidal Olivares (comps.). *Los ferrocarriles en América Latina. Historia y legado (siglos XIX y XX)*. EUDEBA. CABA. pp. 119-154.

<sup>14</sup> AROCENA, Felipe. (2004) *Patrimonio industrial, turismo cultural y desarrollo. El potencial del ferrocarril en el barrio Peñarol de Montevideo*. CUADERNOS DEL CLAEH n.º 88. 2º serie, año 29. ISSN 0797-6062. Montevideo. Pp. 65-71. ADINOLFI, Laura; ERCHINI, Carina (2012). *El Ferrocarril en la construcción del territorio costero*. Uruguay: Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay, Vol. 10. PRIMUCCI, Daniel; ROMAY, Carolina; ETCHEVARREN, Virginia; CHIRICO, Mercedes (2012). *Arquitectura ferroviaria en el Uruguay*. Disponible en [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI\\_coloquio\\_t6\\_arquitectura\\_feroviaria.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_arquitectura_feroviaria.pdf). RILLA, José. ESMORIS, Manuel. (coords.). (2012). *Barrio Peñarol. Patrimonio industrial*. Tercera edición. CLAEH-IMM. Imprenta Mastergraf. Montevideo.



tesis se podrá ponderar, al menos de modo exploratorio, cómo estas lógicas continuaron, se resignificaron y/o modificaron luego de la nacionalización y estatización.<sup>15</sup>

La tesis de Alejandro Raggio indaga sobre el proceso de construcción de un “barrio ferroviario” como Peñarol y los cambios que suscitó el cierre de los Talleres, centro del mismo. Esta tesis da interesantes pistas, junto con el trabajo de Alfredo Falero que se menciona a continuación, respecto de lo que se podría pensar como un evento traumático para los ferroviarios y la “familia ferroviaria”, que estaría ordenando la mirada respecto de lo pasado (con una tendencia a su idealización). Aporta fundamentalmente datos que permitirían trazar el mapa de relaciones sociales en la esfera de un barrio tradicionalmente ferroviario y su quiebre al cerrarse las fuentes de empleo. En una línea similar, el trabajo realizado por el Centro de Fotografía de Montevideo, se incorporan testimonios de habitantes del barrio que dan cuenta de las dinámicas vinculares constituidas en torno a la vida laboral ferroviaria.<sup>16</sup>

Alfredo Falero analiza las respuestas de los ferroviarios y de los usuarios ante la cancelación de los servicios de pasajeros en el año 1988. Si bien se concentra en el período de las privatizaciones generalizadas (década de 1990), sostiene que desde fines de la década de 1960 se estaba deteriorando significativamente el servicio por la falta de inversiones. Luego de la dictadura comenzó, según el autor, un proceso de “privatización indirecta”, profundizando el desfinanciamiento e impulsando la creación de “una subjetividad colectiva de decadencia” que justificara la suspensión de la mayor parte del servicio. Se podría pensar que, con el impasse de la dictadura, esta subjetividad se estaba intentando crear desde fines de la década de 1960 y terminó de cuajar en la de 1990.<sup>17</sup>

Estos trabajos contribuyen en afianzar la idea de que hubo un antes y un después marcado abruptamente por la cancelación del servicio de pasajeros en 1988. Aunque se reconoce el largo proceso de deterioro del patrimonio ferroviario, ese momento aparece como determinante.

La concentración de los enfoques en el episodio de 1988 dificulta la observación del largo proceso de deterioro del sistema ferroviario en Uruguay que algunos como Nahum y

---

<sup>15</sup> CAMORS, Verónica; MOYANO, Ana. (2005). “Disciplinamiento y paternalismo: las condiciones de trabajo en los talleres de ferrocarril en Peñarol”. En AA.VV. *Psicología y organización del trabajo VI*. Psicolibros. Montevideo. Pp. 277-296.

<sup>16</sup> RAGGIO, Alejandro. (2012). *Identidades en movimiento: el caso del barrio Peñarol*. Tesis de Maestría en Ciencias humanas. FHCE-UdelaR (inédita). Montevideo. Pp. 18-69. Centro de Fotografía de Montevideo. (2003). *Proyecto NosOtros. Peñarol. Los barrios de Montevideo en imágenes*. Arquitectura promocional. Intendencia de Montevideo. Montevideo. Disponible en: <https://cdf.montevideo.gub.uy/exposicion/proyecto-nosotros-penarol>

<sup>17</sup> FALERO, Alfredo. (2008). “La batalla del riel: privatización del transporte y producción del discurso (análisis de caso)”. En FALERO, Alfredo. *Las batallas por la subjetividad: luchas sociales y construcción de derechos en Uruguay. Una aproximación desde la teoría sociológica*. CSIC. Fanelcor. Montevideo. Pp. 131-148.

Bertino ya visualizan en la década de 1930. Como se dijo más arriba, esta tesis se concentra en los trabajadores ferroviarios y sus organizaciones pero inevitablemente también tratará sobre AFE. Es de resaltar que, en términos generales, se ha ignorado el período 1952-1988 en el que el Estado uruguayo intentó, con vaivenes, ser empresario del sector ferroviario y los trabajadores se debieron convertir en sus empleados.

### *b- Trabajadores y sindicalismo*

Uno de los focos principales de esta tesis está puesto en el análisis de las organizaciones de trabajadores. Como se podrá observar a continuación los trabajos que tratan específicamente sobre el período se concentran en describir a las organizaciones vinculadas con la izquierda –y algunos sobre su relación con movimientos sociales y sindicales-. En este sentido resta mucho camino por andar para conocer la diversidad de expresiones organizativas de los trabajadores, nucleados en torno a otras filiaciones como blancos, colorados, católicos o, incluso, sin filiación así como en clubes, reuniones y encuentros de sociabilidad, entre otros.

La bibliografía que analiza a la clase trabajadora y el sindicalismo del período que aborda esta tesis se podría organizar en tres grandes conjuntos: primero, aquella escrita por militantes sindicales y políticos; segundo, la desarrollada por militantes sindicales y políticos con formación académica y tercero, la producida por profesionales del ámbito académico que acuden a corpus documentales más amplios y diversos (deslizándose, también, convicciones políticas e ideológicas).

Los trabajos del primer conjunto fueron realizados, de acuerdo a lo que manifiestan los propios autores, desde una motivación esencialmente militante y, en algunos casos, vinculados con los debates internos del movimiento sindical y las organizaciones políticas de pertenencia. En general en sus relatos destacan algunos sectores de actividad por sobre otros, analizando en profundidad los debates político-ideológicos centrados en la CNT. Aportan escasos datos respecto de la situación de los trabajadores en general y de sindicatos con menor protagonismo (mucho menos los no pertenecientes a la CNT). Predominan relatos centrados en Montevideo, masculinos y relacionados con asuntos políticos.

Dentro de este conjunto se pueden identificar dos miradas contrapuestas que han hegemonizado los relatos referidos al período y que, a su vez, re-editan los debates de ese entonces: la de los comunistas y la de militantes vinculados con lo que se denominó “Tendencia

Combativa” (en adelante TC).<sup>18</sup> Cabe señalar que uno de los momentos centrales de formulación de ese debate se produjo en el marco del I Congreso Ordinario de la CNT en 1969. Estas miradas han ido mutando con el paso del tiempo, atravesadas, probablemente, por las distintas experiencias vividas por los individuos y grupos. De todos modos, se observan algunos elementos comunes que dan cuenta de la perdurabilidad y significado (¿identitario?) de aquellos debates. Al tiempo que evidencia la necesidad de incorporar otras miradas para ponderar la complejidad del mismo.

En síntesis se puede decir que los comunistas destacan las acciones sindicales que se orientaban a incidir en las políticas de gobierno, por lo que dan cuenta mayormente de movilizaciones hacia sedes del Estado (en especial el Parlamento), gestiones ante el mismo, y el papel de los diputados comunistas en ese contexto. También destacan la paulatina configuración de un “frente” que articulara a distintas expresiones sociales y partidarias tendiente a disputar el poder (mediante los mecanismos institucionales vigentes) a los sectores dominantes. En ese proceso el papel del movimiento sindical unificado sería central aunque subsidiario a la lucha política. Esa posición era muestra de la “madurez” de sus posiciones.<sup>19</sup>

En la versión que se puede identificar como “TC” se encuentran textos de viejos militantes que sostienen que el movimiento obrero a través de los sindicatos estaba en condiciones de cumplir un rol aún más protagónico en la lucha contra lo que catalogaban como “dictadura constitucional”. Así argüían que era necesario afianzar la coordinación de las organizaciones sindicales y sociales independientemente de las luchas electorales propias del sistema burgués. Esto era lo que, desde su perspectiva, los hacía verdaderamente

---

<sup>18</sup> Hugo Cores dice que en el desarrollo de la “Tendencia Combativa” confluyeron distintas “propuestas políticas de izquierda que actuaban en nuestro país buscando un camino revolucionario”. Entre estas se encontraban: la FAU -animadora de la Resistencia Obrero-Estudiantil-, el Movimiento de Liberación Nacional -MLN-, los Grupos de Acción Unificadora -GAU-, las Agrupaciones Rojas, el Movimiento Revolucionario Oriental -MRO- y otras fuerzas político-sindicales. Señala que la TC se “situó como un nivel específico de la lucha social, como una propuesta dentro del movimiento de masas (...). Apuntaba, por tanto, a definiciones de tipo político-sindical. Pero no pretendía substituir ni a los sindicatos ni a los partidos políticos.” CORES, Hugo. *Reflexiones sobre el Movimiento Obrero...* Op. Cit. p. XI. Ver también GONZÁLEZ SIERRA, Yamandú. (1998). *Un sindicato con Historia. Unión de obreros, empleados y supervisores de FUNSA*. Tomo III. AEBU. UOES de Funsu. Montevideo. pp. 11-12. José Bottaro dice que la “Tendencia” “no constituía explícitamente un acuerdo programático y no trasladaba mecánicamente al conjunto del movimiento sindical una línea uniforme, dada la complejidad de cada sindicato y los marcos variables de alianzas que en ellos se dan.” En algunos casos luego de “un proceso reiterado de coincidencias” culminó en la conformación espacios orgánicos como la lista 1955 en bancarios. En otros, la “Tendencia” “se dio como una situación coyuntural o como una respuesta frente a actividades o decisiones que eran rechazadas y estimulaban, justamente, una reacción común.” BOTTARO, José. (1985). *25 años del movimiento sindical uruguayo*. ASU. Montevideo. P. 54.

<sup>19</sup> Ver, por ejemplo: TURIANSKY, Wladimir. (1973). *El movimiento obrero uruguayo*. Pueblos Unidos. Montevideo. Pp. 122-123. TURIANSKY, Wladimir. (2007). *Una historia de vida. Fin de siglo*. Montevideo. pp. 120-124. RODRÍGUEZ, Enrique. (1980). *Uruguay: raíces de la madurez del movimiento obrero*. S/d., Montevideo. Pp. 130-136.

“combativos”.<sup>20</sup>

El resto de los trabajos plantean un intento de distanciamiento de ambas posturas (es de destacar que, en algunos casos, pertenecen a diferentes grupos políticos) aunque también tienden a reproducir los debates. Dentro de estos ha sido particularmente significativo el realizado por Carlos Bouzas enfocado en el estudio de las organizaciones sindicales buscando un distanciamiento de las posturas de las distintas tendencias políticas que convivían al interior y en el entorno de la CNT.<sup>21</sup>

En resumen, estos textos, tratados de modo complementario, permiten armar una cronología de acciones sindicales (en especial de la CNT) y acercarse a las posturas de distintas organizaciones sindicales y políticas y conglomerados de estas durante el período en cuestión.

Dentro del segundo conjunto se consideran trabajos que aportan información documentada y análisis en perspectiva respecto de los trabajadores y el movimiento sindical en general. Asimismo resultan de interés los datos que brindan sobre acciones de los ferroviarios. Son particularmente valiosos, a los fines de esta tesis, los trabajos de Hugo Cores (dirigente bancario y docente de Historia) en los que informa sobre la presencia de una agrupación vinculada con la ROE que tuvo mayor gravitación en la conducción del gremio ferroviario a partir de 1971. También da cuenta de acciones solidarias de este gremio con otros desde mediados de la década de 1960. Particularmente el texto inédito *Reflexiones sobre el Movimiento Obrero y la Crisis Política Uruguaya. 1968-1973* busca rescatar del olvido las experiencias que vivió su organización en aquel contexto así como hacer un balance de las mismas. Texto escrito por un militante dirigido a otros militantes, debe ser considerado con resguardos. De todos modos, ha resultado clave para esta tesis ya que, a diferencia de otros textos escritos por el mismo autor, se adentra en detalle en el estudio del accionar sindical aportando numerosos datos e interpretaciones sobre el período.

Por otra parte, merece especial mención la interpretación esbozada por Yamandú González Sierra quien caracteriza a las décadas de 1960-1970 como “período de ascenso de la lucha de clases”.<sup>22</sup> En el tomo III de *Un sindicato con historia* (sobre la Unión de obreros,

---

<sup>20</sup> MECHOSO, Juan C. (2011). *Acción directa anarquista. Una historia de FAU*. Vol. 1. Editorial Recortes. Montevideo. Pp. 137-138. OLIVERA, Raúl. (1998). *Algunas ideas sobre el 68 uruguayo*. En <https://raulolivera.blogspot.com.uy/> RODRÍGUEZ, Héctor. (1993). *30 años de militancia sindical*. Centro Uruguayo Independiente, Montevideo. Pp. 212-215. RODRÍGUEZ, Héctor. (1984). *Nuestros sindicatos*. Ediciones Uruguay. Montevideo. P. 81.

<sup>21</sup> BOUZAS, Carlos. (2009). *La generación Cuesta-Duarte*. AEBU-PIT-CNT. pp. 38-41. Cabe subrayar que en el libro del sindicalista cristiano José Bottaro. (1985). *25 años del movimiento sindical uruguayo* se combina una perspectiva que reconoce el valor del proceso unitario en el plano partidario, con las luchas sociales independientes del mismo. BOTTARO, José. (1985). *25 años del movimiento sindical uruguayo*. ASU. Montevideo. P. 63 y p. 70.

<sup>22</sup> GONZÁLEZ SIERRA, Yamandú. (1992). “Continuidad y cambio en la historia sindical del Uruguay. Un

empleados y supervisores de FUNSA) profundiza en el análisis de este fermental período de la historia del sindicalismo uruguayo. A través de fuentes de época ensaya una lectura (realizada con “el corazón y la razón” según explicita el autor) que permite observar desde una óptica crítica y problematizadora el proceso de unificación de la CNT y los debates tácticos y estratégicos del período. Como señala el propio González Sierra, constituye un trabajo que debe ser profundizado. Han sido especialmente esclarecedoras para esta tesis algunos ensayos de definición de las corrientes al interior de la CNT que realiza el autor.<sup>23</sup>

Asimismo cabe destacar el texto pionero del profesor Germán D’Elía que esbozó ya en 1970 algunas interpretaciones sobre el papel del movimiento sindical en el contexto del ‘68 que se analizarán en el capítulo I de esta tesis.<sup>24</sup>

Desde el campo de la Sociología se cuenta con el trabajo de Alfredo Errandonea y Daniel Costábile publicado en 1969, en el que ensayaron una caracterización del sindicalismo uruguayo. A su vez trazaron algunas líneas de análisis respecto del sindicalismo en el contexto del ‘68.<sup>25</sup>

Desde el ámbito académico, hay varios trabajos que aportan valiosa información sobre la situación económica y social de los trabajadores, los principales conflictos del período, la legislación vigente, las relaciones del movimiento sindical con el gobierno y los debates al interior de la CNT. Estos textos, diversos entre sí, se irán incorporando a lo largo de los capítulos.<sup>26</sup> En relación al movimiento sindical destacan el período 1964-1966 de fundación de la CNT como momento central. También subrayan las acciones sindicales emprendidas en años cruciales como 1965, 1968 y 1969. En este sentido pensar en clave de “68 largo” como “ciclo de protestas” y de “ascenso de la lucha de clases” puede contribuir a comprender la

---

enfoque desde la problemática actual.” Ponencia presentada al Taller “El Movimiento sindical en debate”. Organizado por el DATES-CIEDUR. Montevideo. p. 2.

<sup>23</sup> GONZÁLEZ SIERRA, Yamandú. (1998). *Un sindicato con Historia*. Op. Cit. Pp. 39-98.

<sup>24</sup> D’ELÍA, Germán. (1970). *El movimiento sindical*. Nuestra Tierra, Montevideo, 1970. p. 28, p. 52, p. 56, p. 58, p. 61 y p. 65.

<sup>25</sup> ERRANDONEA, Alfredo. COSTABILE, Daniel. (1969). *Sindicato y sociedad en el Uruguay*. FCU. Montevideo. Pp. 38-41.

<sup>26</sup> CANCELA, Walter. MELGAR, Alicia. (1985). *El desarrollo frustrado. 30 años de economía uruguaya 1955-1985*. CLAEH. EBO. Montevideo. Pp. 10-46. CASTRO, Diego. (2019). *Autodeterminación y composición política en Uruguay. Una mirada a contrapelo de dos luchas pasadas que produjeron mandatos*. Tesis para obtener el grado de Doctor en Sociología. Directora Dra. María Raquel Gutiérrez Aguilar. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Pp. 80-106. DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. (1969). *Uruguay hoy. Crónicas contemporáneas II*. Enciclopedia Uruguaya. Editores Unidos. Montevideo. Pp. 191-199. DOGLIO, Natalia. SENATORE, Luis. YAFFÉ, Jaime. (2004). “Izquierda política y sindicatos en Uruguay (1971-2003)” En LANZARO, Jorge (coord.). *La izquierda uruguaya entre la oposición y el gobierno*. ICP-FCS-UdelaR. FESUR. Editorial Fin de Siglo. Montevideo. pp. 251-296. GIRONA, Martín. SIOLA, Lucía. (2016) *Historia y memoria de COFE a 50 años de su fundación*. COFE. Tradinco. Montevideo. Pp. 25-78. LANZARO, Jorge Luis. (1986). *Sindicatos y sistema político. Relaciones corporativas en el Uruguay 1940-1985*. FCU. Montevideo. pp. 69-86. NAHUM, Benjamín; FREGA, Ana; MARONNA, Mónica; TROCHÓN, Ivette. (1998). *El fin del Uruguay liberal*. Ediciones de la Banda Oriental. Buenos Aires. Pp. 50-167.

particularidad del mismo más allá de lo acaecido en 1968. En este sentido pueden dialogar con el trabajo realizado por la historiadora Magdalena Broquetas que, enfocado en la descripción y análisis de las derechas, da cuenta de los reiterados intentos de reglamentación de la actividad sindical que se sucedieron a lo largo de la década.<sup>27</sup> Así se puede observar que lo que se fue tramando desde principios de la mencionada década en la materia terminó de concretarse institucionalmente a partir de 1968.

El capítulo de Rosario Radakovich en el libro “*15 días que estremecieron al Uruguay*” dirigido por Álvaro Rico es el único texto académico que se dedica específicamente a tratar el asunto en el mismo período en el que se adentra esta tesis. Da cuenta de la vida de diversas organizaciones sindicales y la CNT antes de la huelga general de 1973. Esto lo hace reuniendo información de fuentes secundarias como memorias sindicales y bibliografía, sin abordar un número significativo de fuentes primarias. Organiza esta información considerando los cambios políticos, económicos y sociales para presentar hacia el final una reseña cronológica de la “conflictividad y lucha social” entre 1968 y 1973. El mayor aporte de este trabajo es que jerarquiza la particularidad de las luchas sindicales de 1972.

Es de destacar el texto de Álvaro Rico (1989) *Del Liberalismo democrático al Liberalismo conservador* que ensaya una interpretación del 68’ local que, si bien se centra en el discurso político de los sectores dominantes del período, dejó planteadas una serie de interrogantes que obligan a conocer en más detalle el papel del sindicalismo y los trabajadores en ese contexto, superando las miradas sobre el “deterioro institucional”, la guerrilla y el movimiento estudiantil alimentadas por la “teoría de los dos demonios”. Asevera, por ejemplo, que “en junio-agosto de 1968, el discurso del Gobierno hará del movimiento obrero organizado en la Convención Nacional de Trabajadores (CNT), el centro principal de su razonamiento político del ‘orden’”.<sup>28</sup>

El historiador Carlos Demasi también ha hecho importantes contribuciones en el análisis de la década de 1960 hasta la última dictadura relativizando el significado del ’68. Señala, rebatiendo las versiones que sostienen que los acontecimientos de 1968 marcaron “un ‘antes’ y un ‘después’” en el camino del deterioro institucional del Uruguay, que “el estudio más

---

<sup>27</sup> BROQUETAS, Magdalena. (2014). *La trama autoritaria. Derechas y violencia en Uruguay (1958-1966)*. Ediciones de la Banda Oriental. Colección Pasado/Futuro dirigido por Gerardo Caetano. Montevideo.

<sup>28</sup> RICO, Álvaro. *Del Liberalismo Democrático al Liberalismo Conservador...* Op. Cit. P. 36. En la misma línea analítica se embarca el reciente libro del historiador Carlos Demasi (2019) *El 68 uruguayo...*, así como los de Gerardo Leibner (2012) y Vania Markarian (2012) que enfatizan en la necesidad de seguir trabajando en elaborar otra lectura del ’68 local. LEIBNER, Gerardo. (2012). *Camaradas y compañeros. Una historia política y social de los comunistas en el Uruguay*. Segunda edición. Ediciones Trilce. Montevideo. P. 519, p. 532, p. 534, p. 543, p. 561 y p. 589. MARKARIAN, Vania. (2012). *El 68 uruguayo entre molotovs y música beat*. Op. Cit. p. 20 y p. 41.

detenido ha reforzado la conclusión inversa: el proceso de caída de las instituciones fue excepcionalmente lento” aunque reconoce que, “sin duda los acontecimientos de 1968 tuvieron importancia decisiva...”<sup>29</sup>

Por último cabe señalar que esta serie de textos no llegan a contemplar detalles significativos para el estudio particular de los distintos colectivos y organizaciones de trabajadores. Para el caso de los ferroviarios aportan datos muy puntuales (que se mencionarán más adelante) que han resultado sustanciales para identificar distintos nodos de “entrada” al período. Asimismo, permiten ponerlos en relación con el conjunto y así pensar en particularidades y generalidades.

### *c- Trabajadores ferroviarios: organizaciones, luchas y tendencias*

En base a indagaciones realizadas por el ex-ferroviario Raúl Olivera y otras investigaciones, miembros de la UF escribieron una breve reseña histórica de las organizaciones de ferroviarios desde principios del siglo XX hasta mediados de 1950. Este relato informa sobre distintas huelgas a través de las que se muestra la relación con la patronal británica y el Estado, así como con distintos actores políticos y sociales.<sup>30</sup> Es una mirada a la historia de las organizaciones sindicales. No aporta caracterizaciones sobre los trabajadores ferroviarios. Tampoco da cuenta de posturas contrarias a la organización sindical. De todos modos representa un aporte valioso como síntesis general y de largo plazo.

El ex-ferroviario Raúl Olivera ha escrito, a partir de sus memorias, las de otros militantes ferroviarios y fuentes sindicales, textos sobre la historia de los ferroviarios, pero en especial, de las organizaciones y agrupaciones sindicales que convivían al interior del gremio. Estos relatos son una guía sustancial para el tema de esta tesis ya que identifica importantes acontecimientos, actores y debates de aquella época, permeados por las vivencias de un militante.<sup>31</sup>

Se deben considerar también las menciones que realiza Hugo Cores en su trabajo *La*

---

<sup>29</sup> DEMASI, Carlos. (2001). “1968: Del Neobatllismo al Autoritarismo” en *Revista Encuentros*. N° 7. Montevideo. Pp. 13-14. En 2019, siguiendo estos supuestos, apareció *El 68 uruguayo: el año que vivimos en peligro*. EBO. Montevideo.

<sup>30</sup> Unión Ferroviaria. (s/f). *Historia*. Ver: <http://www.unionferroviaria.uy/nosotros/> Con motivo del 75° aniversario de la Unión Ferroviaria se realizó una actividad en local del PIT-CNT en el que expusieron sobre la historia y memoria del gremio viejos militantes y Rodolfo Porrini. La misma fue filmada y se puede consultar en <https://www.youtube.com/channel/UCFmFqy0rXWdWmKopWzpQmTg>.

<sup>31</sup> OLIVERA, Raúl. *Una historia de los ferroviarios...* Op. Cit.

*lucha de los gremios solidarios* sobre el papel jugado por los ferroviarios en el marco de la serie de conflictos que se sucedieron en 1952. Asimismo, en *Reflexiones sobre el Movimiento Obrero y la Crisis Política Uruguaya* y *Memorias de la Resistencia*, aporta pistas sobre el accionar de algunos ferroviarios vinculados con la TC a principios de la década de 1970 y cómo impulsaron al sindicato de pertenencia a llevar adelante medidas más “combativas”. En su interpretación entrecruza variables como el deterioro generalizado de las condiciones de vida de los trabajadores, con la predisposición de los mismos a tomar posturas más confrontativas y el accionar de militantes revolucionarios vinculados con la ROE.

Por otra parte Universindo Rodríguez en su trabajo *Los sectores populares en el Uruguay del novecientos* informa sobre la vida de trabajadores y organizaciones sindicales a principios del siglo XX. En el mismo menciona a la primera organización de trabajadores ferroviarios de la que se tiene registro, la Unión Ferrocarrilera.<sup>32</sup>

El estudio de Rodolfo Porrini sobre “la nueva clase trabajadora” uruguaya instruye sobre conflictos, tendencias político-ideológicas, relaciones con la patronal y el Estado, formas de organización y lucha de varios colectivos de trabajadores (entre estos los ferroviarios) en las décadas de 1940 y 1950.<sup>33</sup>

El contenido presentado en este conjunto de textos permite trazar en primer lugar una lista de organizaciones de trabajadores ferroviarios y acciones llevadas adelante. En segundo lugar, ponderar su lugar dentro del conjunto de la clase trabajadora y sus diversas organizaciones. Asimismo, esbozar algunas hipótesis respecto de las identidades político-ideológicas de este conjunto de trabajadores, sus cambios y permanencias.

## ***2- Preguntas, objetivos e hipótesis***

Al iniciar la Maestría en Ciencias humanas-opción Historia rioplatense mi objetivo era estudiar comparativamente las respuestas del sindicalismo montevideano y rosarino (Provincia de Santa Fe-Argentina) al contexto del “68”.<sup>34</sup> Partiendo de esa base comencé a relevar

---

<sup>32</sup> RODRÍGUEZ DÍAZ, Universindo. (1989). *Los sectores populares en el Uruguay del novecientos*. Primera parte (1907-1911). Editorial Compañero. Montevideo. P. 13.

<sup>33</sup> PORRINI, Rodolfo. *La nueva clase trabajadora...* Op. Cit. Pp. 218-221.

<sup>34</sup> Las preguntas del anteproyecto de tesis eran las siguientes: ¿Cuál era la situación económica, social y política de los trabajadores ferroviarios en Rosario y Montevideo hacia fines de los 60s?; ¿fueron afectados por las políticas de ajuste y represión de los gobiernos liderados por Juan Carlos Onganía y Jorge Pacheco Areco?, en caso afirmativo, ¿cómo?, ¿de qué forma hicieron frente a esas consecuencias?; entendiendo a estos como conflictos sindicales, ¿cómo se organizaban para hacer frente a los mismos? Si existían, ¿cuáles eran sus redes de solidaridad?; ¿Cuáles eran las tendencias dentro de la/s organización/es sindical/es?, ¿cuál hegemonizaba en ese



bibliografía y fuentes que informaran sobre el tema. Mediante una pasantía de investigación en la Unidad ejecutora Investigaciones socio-históricas regionales (ISHIR/CONICET-Universidad Nacional de Rosario) trabajé durante tres meses en la ciudad de Rosario relevando bibliografía y fuentes sobre los “rosariazos” (episodios que se inscribirían dentro del “68 global”). Uno de los “rosariazos” decantó de una huelga de los trabajadores del Ferrocarril Mitre, que tenía uno de sus nodos principales en la ciudad de Rosario. A fin de ir acotando el objeto, opté en concentrarme en el estudio de los trabajadores ferroviarios. Para el caso argentino y rosarino había unas cuantas referencias bibliográficas que servían de antecedente, pero para el caso uruguayo y montevideano eran sumamente exiguas. Al acceder, además, a la documentación preservada por el ex- ferroviario Raúl Olivera se hizo evidente que había una cantidad de información que procesar que sería más que suficiente para cumplir con los requisitos de una tesis de Maestría. Además, se estaba tornando difícil justificar el grado de comparabilidad de los episodios acaecidos en Rosario y los de Montevideo mientras no se conociera mejor los del segundo.

Persiguiendo el objetivo de conocer las respuestas colectivas de los trabajadores en el contexto del '68, esta tesis se concentra en el caso de los ferroviarios uruguayos (aunque con mayor ahínco en los de Montevideo y el área metropolitana). En este sentido se pretende analizar las respuestas colectivas que dieron trabajadores ferroviarios uruguayos a las repercusiones de la crisis iniciada a mediados de la década de 1950 en distintos aspectos de su vida. Se concentra específicamente en el lapso 1967 a 1972 a fin de poder observar las transformaciones que se sucedieron en un período de profundización de la mencionada crisis.

En primer lugar se caracterizará a los trabajadores ferroviarios, la forma de organización del trabajo y la situación de AFE. Se identificarán las políticas tomadas por el gobierno uruguayo y el Directorio de AFE tendientes a la re-estructuración del sistema ferroviario. Todo enmarcado en la política general de los gobiernos de la época.

Por otra parte, se describirán y analizarán las distintas respuestas de trabajadores ferroviarios uruguayos (con distinto nivel de confrontación) a los problemas laborales y sindicales que los afectaban. Asimismo, se indagará en los móviles político-ideológicos y las dinámicas sectoriales (derivadas de la forma de organización del trabajo) que afectaron en las respuestas colectivas.

La hipótesis de esta tesis es que en el contexto de profundización de la crisis iniciada a

---

momento?; ¿cuántos trabajadores participaban de las convocatorias de las organizaciones?; ¿cuáles eran los mecanismos de participación? Respecto de estos asuntos, ¿qué diferencias y similitudes se encuentran entre Rosario y Montevideo?

mediados de la década de 1950, los trabajadores ferroviarios respondieron colectivamente de distinta forma a los impactos que esta tuvo en sus vidas. Estas respuestas variaron entre dos extremos que se podrían caracterizar, desde una mirada en perspectiva histórica, como: “moderadas” y “radicalizadas”. Dentro de las primeras se contemplan aquellas que privilegian la negociación y el diálogo con los antagonistas, aunque no descartan ciertos niveles de lucha, de acuerdo a la interpretación de las fuerzas disponibles y las condiciones políticas.<sup>35</sup> Dentro de las segundas, las que tienden, de acuerdo al análisis de la etapa, a la confrontación, aunque tampoco desconocen distintos niveles y formas de la negociación.<sup>36</sup>

Cabe señalar en relación con este aspecto nodal de la tesis que, los actores involucrados auto-percibieron sus prácticas y las nombraron de formas distintas así como las de aquellos con quienes discrepaban. Por ejemplo, se puede encontrar a los “moderados” caracterizando sus prácticas como “maduras” y “revolucionarias” y las de sus adversarios como “aventureras”. Por su parte, los “radicales” se percibían como “combativos” en contraposición a los “reformistas” y “dialoguistas”.<sup>37</sup> Este asunto se irá observando en el desarrollo de los capítulos.

Más allá de la forma en la que se percibieran, para el caso de los ferroviarios se ha hecho evidente que hubo una tendencia a la radicalización. Esta respondió a diversos factores como

---

<sup>35</sup> En la actualidad se emplea la categoría “moderados” para identificar a un sector del PIT-CNT, vinculado, especialmente, con la corriente “Articulación”, aunque, a veces también, con los comunistas. No se ha podido identificar cuando comenzó a emplearse esta caracterización, muchas veces desde los medios de comunicación, externos a la vida sindical, aunque adoptadas por algunos sindicalistas. De todos modos, se entiende que, para pensar los tipos de prácticas llevadas adelante, como se pretende en esta tesis, es una categoría operativa.

<sup>36</sup> Yamandú González Sierra en su libro sobre el sindicato de FUNSA ensaya una definición de la “vertiente radical” del sindicalismo uruguayo. Dice que esta “hunde sus raíces en el largo proceso histórico del movimiento sindical uruguayo”, pero, en lo referente a FUNSA “reconocía explícitamente antecedentes en la lucha de los gremios solidarios de 1951 y 1952 afirmándose como corriente que se autodefinió autonomista (enemiga declarada de Centrales que se expresaran sectariamente), “anti legalista” , (partidaria de la confrontación directa con la patronal, relegando a un segundo plano la tramitación legal) y “anti política” (contraria a la sujeción del movimiento sindical a partidos y a la preeminencia de los intereses político-electorales en el seno de los sindicatos).” GONZÁLEZ SIERRA, Yamandú. *Un sindicato con Historia*. Op. Cit. p. 10. En el contexto estudiado, si bien este sindicato hunde sus raíces en aquellas premisas definidas por el historiador, la caracterización, si bien correcta, debe entenderse aplicada a un contexto político-social bien distinto a 1951-1952. Asimismo, debe entenderse a los “radicales”, o la “Tendencia Combativa”, como un espacio novedoso que conjuntaba fuerzas sindicales variadas, que concordaban en la necesidad de una acción coordinada y potente del conjunto del sindicalismo, sosteniendo, incluso, la necesidad, y la posibilidad, de llegar a una huelga general. Esto fue así, según algunos historiadores sindicalistas como Héctor Rodríguez, en la coyuntura del bienio 1968-1969.

<sup>37</sup> Es de destacar que en Argentina entre fines de los '60 y principios de los '70 se desarrolló la experiencia de lucha que se ha denominado como “sindicalismo combativo”. Esta llegó a nuclear en el entorno de la “CGT de los Argentinos” a un conjunto de gremios (varios de ellos radicados fuera de Buenos Aires) que, en un contexto de crisis política, económica y social, pretendían luchar en la defensa de los intereses de la clase trabajadora. Se diferenciaban así de la tradicional CGT que, según entendían, había dejado de ser una herramienta de lucha para los trabajadores argentinos. Convocaban, además, a amplios sectores sociales a la lucha: profesionales, estudiantes, vecinos, pequeños comerciantes. Esta nueva experiencia organizativa de los trabajadores habría abierto la posibilidad de un mayor protagonismo de las “bases”, en contraposición a las direcciones “burocráticas”. En esta corriente confluyeron desde cristianos, pasando por comunistas hasta trotskistas. SAGEN GIL, Guillermo. *La CGT de los Argentinos en Rosario*. Disponible en [http://www.cgtargentinos.org/pdfs/cgta\\_rosario.pdf](http://www.cgtargentinos.org/pdfs/cgta_rosario.pdf)- Última revisión 6 de abril, 2016.

el empeoramiento del clima de diálogo con el estado-patrón, sus medidas crecientemente represivas hacia la oposición política y social, la agudización de la crisis económica y la presencia de militantes de grupos que reivindicaban que los trabajadores y sus organizaciones tomaran medidas confrontativas con las autoridades. De todos modos en el gremio ferroviario convivían distintas expresiones político-ideológicas. Algunas de estas, apoyadas por segmentos del funcionariado ferroviario, se pueden caracterizar como “moderadas”. Esta variación se vincula con los debates táctico-estratégicos que se dieron al interior del movimiento sindical de la época. El escenario de crecimiento de la conflictividad también se reflejó en la dinámica del sindicalismo ferroviario. Así, hubo momentos en los que algunas bases tomaron medidas por fuera de lo planificado por la dirección sindical. Esto respondía a dinámicas de poder emanadas del proceso de trabajo que hizo emerger sectores con mayor poder sobre otros. Este fue un tema que debió afrontar la dirección sindical y que logró sortear con relativo éxito. Asimismo, del conocimiento del funcionamiento de la empresa surgían respuestas colectivas tanto en términos prácticos como en cuanto a la elaboración programática de soluciones. De esto, a su vez, emanó una de las respuestas de mayor efectividad a lo largo del período: generar una “corriente de opinión favorable” a los reclamos ferroviarios que decantara en apoyos políticos y sociales para afrontar la lucha en mejores condiciones.

### 3- *Marco conceptual*

Los conceptos que han orientado esta investigación provienen de distintas ciencias sociales. En este apartado se los intentará presentar a la luz de las preguntas que han orientado la investigación. En el desarrollo de los capítulos se los incorporará en relación con la evidencia empírica.

#### *a- Clase trabajadora: entre lo estructural, lo socio-cultural y lo discursivo*

Se ha partido de la base de que los ferroviarios forman parte de un conjunto mayor: la clase trabajadora. Para pensar esta noción se han considerado las ideas propuestas por distintos autores marxistas desde la segunda mitad del siglo XX a la actualidad. Cabe decir que el tema ha sido objeto de acalorados debates que han abierto diversas posibilidades de abordaje.

El historiador británico E. P. Thompson definió a la “clase” observando el proceso de “formación” de la clase obrera en la Inglaterra de la Revolución industrial. Afirma que “la clase

es definida por los hombres al vivir su propia historia, y, al final, es la única definición”. Agrega que es una “categoría histórica” y

“está derivada de la observación del proceso social a lo largo del tiempo. Sabemos que hay clases porque las gentes se han comportado repetidamente de modo clasista; estos sucesos históricos descubren regularidades en las respuestas a situaciones similares, y en un momento dado (la formación 'madura' de la clase) observamos la creación de instituciones y de una cultura con notaciones de clase que admiten comparaciones transnacionales.”<sup>38</sup>

Desde esta perspectiva la identificación como clase se produciría en procesos históricos, en especial, de lucha a los que esta tesis presta especial atención.<sup>39</sup> La definición thompsoniana de clase tiene en lo relacional su clave analítica. Trata de relaciones de diverso tipo, principalmente de conflicto, producto de la explotación, la dominación, pero también de solidaridad entre semejantes. Discutiendo con los planteos estructuralistas dentro del pensamiento marxista que le antecedieron –y contemporáneos con los que debatía- decía que no entendía la “clase como una 'estructura', ni siquiera como una 'categoría', sino como algo que tiene lugar de hecho -y se puede demostrar que ha ocurrido- en las relaciones humanas.”, relaciones que son históricas, que suceden en tiempos y lugares precisos y está “siempre encarnada en gente real y en un contexto real”. Asimismo sostenía que “la clase cobra existencia cuando algunos hombres, de resultas de sus experiencias comunes -heredadas o compartidas-, sienten y articulan la identidad de sus intereses a la vez comunes a ellos mismos y frente a otros hombres cuyos intereses son distintos -y habitualmente opuestos- a los suyos.”<sup>40</sup> Aspectos que se observarán en el caso que se tratará.

Entiende Thompson que la experiencia de clase “está ampliamente determinada por las relaciones de producción en las que los hombres nacen o en las que entran de manera involuntaria.” y la consciencia de clase “es la forma en que se expresan estas experiencias en términos culturales: encarnadas en tradiciones, sistemas de valores, ideas y formas institucionales”; por lo tanto, si la experiencia aparece como algo determinado la consciencia no lo está.<sup>41</sup> Estas relaciones de producción no solo remiten al aspecto económico, sino que incluyen todo el entramado de relaciones sociales, económicas y culturales que se configuran

---

<sup>38</sup> THOMPSON, E. P. (1979). *Tradición, revuelta y consciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*. Editorial Crítica. Barcelona. pp. 33-34.

<sup>39</sup> *Ibidem*. pp. 34-35. y pp. 39-41.

<sup>40</sup> THOMPSON, E. P. (2012). *La formación de la clase obrera en Inglaterra*. Capitán Swing Libros. Madrid. p. 27.

<sup>41</sup> *Ibidem*. pp. 27-28.

entre los trabajadores y con otras clases.

Desde esta perspectiva, a la que se suscribe, la clase sólo puede ser abordada en la observación de los procesos históricos a través de los protagonistas de los hechos y los discursos que elaboran consecuencia de su consciencia en tanto tales. De todos modos, desde el momento en que se “entra” en una específica relación de producción (situada en un tiempo y en un espacio) se experimentaría la clase ya que allí también se contiene un entramado de relaciones sociales y culturales.

Los historiadores marxistas Geoff Eley y Keith Nield proponen una definición amplia de “clase” luego de hacer un repaso de distintos planteos del concepto pasando por Thompson y numerosos autores que criticaron sus supuestos. Sostienen que, si bien los supuestos thompsonianos presentan algunas debilidades en especial en materia epistemológica (especialmente por su imprecisión conceptual que dificulta la contrastación “empírica”) como programa de análisis es “recuperable”.<sup>42</sup> Así, plantean que la “clase” se constituye por elementos estructurales, relaciones, experiencias comunes y la consciencia de ello. Al mismo tiempo, dando un lugar especial al papel de la elaboración discursiva del acontecer, proponen pensar a la “clase” como enunciado que organiza las identidades y la acción colectiva. Proponen así una visión ecléctica inspirada en supuestos estructuralistas combinados con varias de las críticas “pos-estructuralistas”.<sup>43</sup>

Considerando los planteos de los autores referidos, se partirá en esta tesis de una visión amplia del concepto “clase trabajadora”. Se lo entenderá como conjunto de personas que comparten experiencias de explotación económica y de dominación política, social y cultural. En algunos momentos esta experiencia compartida les lleva a luchar colectivamente por la modificación (con diversa intencionalidad y sentido) de esta situación enfrentándose al otro antagónico (patronales y gobiernos, especialmente). Estas experiencias se observan en las prácticas desarrolladas de forma colectiva y a través de las elaboraciones discursivas que de estas se desprenden.

Hay que decir que la clase en tanto entramado histórico lejos de ser homogéneo, se caracteriza por la heterogeneidad. Así, por ejemplo, se encuentran diferenciaciones internas propiciadas por diversas variables (etarias, de género, por los ingresos, por sectores laborales) que deben ser estudiados en la particularidad de cada caso. De esto se dará cuenta reiteradamente a lo largo de esta tesis.

---

<sup>42</sup> ELEY, Geoff; NIELD, Keith. (2010). *El futuro de la clase en la Historia. ¿Qué queda de lo social?* Primera edición University of Michigan (2007). Mónica Burguera (trad). Universitat de Valencia. p. 116.

<sup>43</sup> *Ibíd.* pp. 41-42. pp. 191-192.

En este sentido, y para esta tesis, resulta valiosa una noción planteada por el historiador británico Eric Hobsbawm: “aristocracia obrera”. La misma es definida como los “estratos superiores de la clase”, los mejor pagados, mejor tratados y “en general considerados como” tales.<sup>44</sup> Caracteres de este tipo, a su vez, influyen en la dinámica sindical, generando que tengan mejores condiciones para imponer sus reclamos impulsando al resto de los sectores laborales a movilizarse, o no, pugnando por sus propios intereses y no por los del conjunto. Así, se pueden considerar mecanismos de sujeción al interior de la propia clase.<sup>45</sup> Ejemplos de esto se verán en los capítulos de esta tesis observando ciertas particularidades de esta “aristocracia obrera” en el medio ferroviario. Como referencia empírica han sido muy útiles investigaciones sobre ferroviarios argentinos.<sup>46</sup>

Por otra parte, de acuerdo a la noción “procesos de trabajo” planteada por el economista estadounidense Harry Braverman es posible describir y analizar las distintas formas que toma el trabajo en su ejecución concreta. Asimismo, observar las tensiones que se crean en torno a las representaciones derivadas de las diversas formas de trabajo. Así, por ejemplo, es posible encontrar una distinción en términos identitarios entre trabajadores de “cuello blanco” (administrativos y oficinistas por ejemplo) y obreros que, a la luz de la forma que toma el proceso laboral, no se sostiene.<sup>47</sup> Por ejemplo, en el caso que se aborda en esta tesis, se ha observado que una parte de los administrativos de AFE no se plegaban a las medidas gremiales por no sentirse identificados, como la mayoría de los ferroviarios, con lo “obrero”, a pesar de que su dinámica laboral se guiaba, también, por lógicas de trabajo “en serie”. Esta situación, como consecuencia del impacto de la crisis en su sector, fue cambiando en el período de referencia.

El análisis planteado por el economista francés Jean Paul De Gaudemar respecto de la

---

<sup>44</sup> HOBBSAWM, Eric. (1979) “La Aristocracia obrera en la Gran Bretaña del siglo XIX”. En HOBBSAWM, Eric. *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*. Primera edición en inglés: 1964. Editorial Crítica. Barcelona. p. 269.

<sup>45</sup> NIETO, Agustín. (2016). *Narrativas sobre la historia obrera en Argentina. Notas críticas y apostillas conceptuales*. Revista Herramienta. Buenos Aires. En <http://www.herramienta.com.ar/herramienta-web-18/narrativas-sobre-la-historia-obrera-en-argentina-notas-criticas-y-apostillas-conc>,

<sup>46</sup> GORDILLO, Mónica. (1988). *El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922)*. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires. HOROWITZ, Joel. (1985). *Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera*. WOLFSON, Leandro (trad.). En *Desarrollo Económico*, Vol. 25, No. 99 (Oct.-Dic., 1985), pp. 421-446. SURIANO, Juan. (1991). *Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912*. Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”. Tercera serie. N° 4. BADALONI, Laura. (2011). *La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino*. En DICÓSIMO, Daniel; SIMONASSI, Silvia. *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*. Rosario. Prohistoria.

<sup>47</sup> BRAVERMAN, Harry. (1984). *Trabajo y capital monopolista. La degradación del trabajo en el siglo XX*. Editorial Nuestro Tiempo. México. p. 95 y p. 99.

impronta disciplinaria del proceso productivo capitalista, también resulta valioso para observar cómo las distinciones procesadas en el mismo, generan divisiones (pero también acercamientos) entre los trabajadores, intencionadamente separados a través de las “técnicas” de producción.<sup>48</sup>

El sociólogo británico marxista Michael Burawoy realizó un acercamiento a distintas situaciones producidas consecuencia de las relaciones productivas al interior de una fábrica metalúrgica, observando mecanismos de “consentimiento”. Distinguió así jerarquías entre los trabajadores derivadas de la organización del proceso productivo, formas de valorización del trabajo como el trabajo “a destajo” y mecanismos de interdependencia suscitados como consecuencia de la forma de organización del trabajo. Llegó a definir al proceso productivo como un “juego” en el que los trabajadores ingresan individualmente, pero negocian colectivamente para mejorar su situación.<sup>49</sup> De esta obra la noción que ha resultado más operativa para esta tesis y que se ha podido constatar de acuerdo al material empírico disponible es la de la interdependencia entre los trabajadores como consecuencia de la forma de organización del trabajo impuesta por la patronal.

#### *b- Las “respuestas colectivas”*

Para comenzar cabe referir a las propuestas analíticas de los historiadores marxistas Eric Hobsbawm y E. P. Thompson sobre este asunto. El primero llegó a plantear que el carácter “espontáneo” de algunas expresiones populares retrasa “el proceso revolucionario”. Por su parte, E. P. Thompson sostenía que en esa espontaneidad se encuentran los elementos más genuinos de las demandas que, con la tendencia a la estructuración se pueden ir debilitando.<sup>50</sup> Esta última valoración se ha ajustado mejor al tema de esta tesis. Para el caso que aquí se tratará se podrán observar situaciones en las que la espontaneidad de ciertas respuestas colectivas, que emergían de demandas de las bases, terminó por desdibujarse por la acción de la dirección sindical (expresión del movimiento “estructurado”).

---

<sup>48</sup> Por ejemplo capítulo 2: “Figuras ejemplares”. DE GAUDEMAR, Jean-Paul. (1991). *El orden y la producción. Nacimiento y formas de la disciplina de fábrica*. María Tabuyo y Agustín López traductores. Edición original 1982. Editorial Trotta, Madrid. Pp. 68-104.

<sup>49</sup> Cabe resaltar el caso del trabajo en talleres, en los que, según Burawoy, habría una fuerte interdependencia de las funciones (desde la más básica hasta la más compleja), generando “tipos especiales de conflicto en el taller.” BURAWOY, M. (1989). *El consentimiento en la producción. Los cambios del proceso productivo en el capitalismo monopolista*. Primera edición en inglés 1979. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de España. Madrid. p. 91, p. 108 y p. 158.

<sup>50</sup> THOMPSON, E. P. (1995). *Costumbres en común*. Crítica. Barcelona; THOMPSON, E. P. (1979). Op. Cit. HOBBSAWM, Eric. (1983). *Rebeldes primitivos. Estudio sobre las formas arcaicas de los movimientos sociales en los siglos XIX y XX*. Ariel. Barcelona. Pp. 10-11, p. 21 y p. 23.

Para los sociólogos Doug Mc Adam, John Mc Carthy y Mayer Zald los movimientos sociales transitan una serie de momentos, hecho que permite comparar sus trayectorias. Identifican: las “oportunidades políticas” que darían cabida al accionar, las “estructuras de movilización” o “canales colectivos” formales o informales que viabilizan la acción colectiva y los “procesos enmarcadores” entendidos como aquellos elementos simbólicos y discursivos que permiten la concatenación de las demandas de distintos actores y la identificación colectiva.<sup>51</sup>

Partiendo del supuesto de que el conflicto es una constante en las sociedades capitalistas, se podría decir que la acción colectiva, elemento sustancialmente constitutivo de los movimientos sociales, también lo es. Pero hay momentos en los que coinciden, confluyen y se potencian las demandas de distintos grupos propiciando lo que Tarrow ha denominado “ciclos de protesta”. A estos los define como “fase de intensificación de los conflictos y la confrontación en el sistema social, que incluye una rápida difusión de la acción colectiva de los sectores más movilizados a los menos movilizados”, acelerando la innovación en las formas de la confrontación y en el que conviven expresiones más o menos organizadas, interactuando “disidentes y autoridades” lo que puede concluir en la reforma, la represión o la revolución.<sup>52</sup> En relación con el contexto específico que aborda esta investigación, también se debe pensar en la influencia del Estado y en las diversas organizaciones políticas, incluidos los sectores políticos más conservadores (como el pachequismo, como se verá más adelante) que lograron atraer a sectores populares y clases trabajadoras.

Por lo tanto, estos movimientos sociales serían uno de los canales privilegiados de las respuestas colectivas. Estas respuestas se expresan de diversas formas. Para el caso que trata esta tesis se ha considerado, tomando en cuenta las interpretaciones que dieron los actores en su contexto y relativizándolo a la luz de la literatura analizada, que tienden hacia dos extremos: “moderadas” y “radicalizadas” (hacia la izquierda). Dentro de las primeras se contemplan

---

<sup>51</sup> MCADAM, Doug; MCCARTHY; John D. y ZALD, Mayer N. (1999). «Introducción. Oportunidades, estructuras de movilización y procesos enmarcadores: hacia una perspectiva sintética y comparada de los movimientos sociales.» en MCADAM, Doug; MCCARTHY; John D. y ZALD, Mayer N. *Movimientos sociales, perspectivas comparadas: Oportunidades políticas, estructuras de movilización y marcos interpretativos culturales*. Ediciones Istmo. Barcelona. pp. 21-46.

<sup>52</sup> TARROW, Sidney. (1997). *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Herminia Bavia y Antonio Resines (versión española). Alianza Editorial. Madrid. pp. 263-264. El horizonte de transformaciones que puedan plantear los movimientos sociales o no han sido una preocupación para militantes y teóricos marxistas. Por ejemplo, Eric Hobsbawm distinguió entre movimientos sociales “revolucionarios” y “reformistas”. Sostiene que los “Los reformistas aceptan el marco general de una institución o de una realidad social, pero creen que es susceptible de mejora... (...) los revolucionarios insisten en la necesidad de transformarlo fundamentalmente o de sustituirlo. Los reformistas se proponen mejorar o modificar la monarquía, o reformar la Cámara de los Lores; los revolucionarios están convencidos de que no se puede hacer nada útil con ninguna de ambas instituciones como no sea abolirlas.” HOBBSAWM, Eric. *Rebeldes primitivos...* Op. Cit. p. 23.



aquellas que bregan por la negociación y el diálogo con los antagonistas.<sup>53</sup> Dentro de las segundas, las que tienden a la confrontación. Como se observará en el desarrollo de la tesis estas respuestas fueron utilizadas de modo complementario de acuerdo a distintas circunstancias para intentar resolver los conflictos que enfrentaban. De todos modos cabe decir que la interpretación y el impulso de estas prácticas está fuertemente teñida por las concepciones respecto de la lucha y el papel de la clase trabajadora y el sindicalismo que imprimieron actores políticos organizados (especialmente del arco de las izquierdas) con sus específicos intereses, interpretaciones y prácticas al interior del gremio. Así como las correlaciones de fuerza en distintos momentos del periodo estudiado.

Las causas de que los trabajadores se organicen para dar respuestas colectivas a distintos desafíos pueden ser de las más variadas: económicas, sociales, políticas y, se podría decir, son causantes de otros problemas (consecuencia de la confrontación que puede suscitar) que llevan a tomar otras medidas. En estos fenómenos inciden el proceso laboral, la interacción de los trabajadores y sus organizaciones con el Estado, gobernantes, organizaciones políticas, sindicales y religiosas, las patronales; y, también las relaciones al interior de la propia clase.<sup>54</sup>

El contexto que se aborda da muestras de un proceso de crisis y re-estructuración económica acompañada del creciente ejercicio autoritario del poder de parte, especialmente, del Poder Ejecutivo, y de los aparatos represivos del Estado, como la Policía, las Inteligencias y las Fuerzas Armadas. De Gaudemar, en su análisis de “ciclos disciplinarios” sostiene que hay una clara imbricación entre las crisis disciplinarias y las crisis económicas debiendo reconocer el papel clave que cumple el Estado como garante, en última instancia, de la autoridad patronal.<sup>55</sup> Cabe recordar que, en el caso que aquí se trabaja se trata de una empresa estatal.<sup>56</sup>

---

<sup>53</sup> Plantea Burawoy que “La negociación colectiva es una forma de lucha de clases, en la que los trabajadores están representados como clase en contraposición al capital. En esa forma concreta, la lucha de clases gira en torno a modificaciones marginales, que no afectan a la naturaleza esencial de la relación entre capital y trabajo. Por el contrario, a consecuencia de la negociación sobre cambios marginales, las relaciones capitalistas de propiedad y de control se convierten en objeto de adhesión. Dicho de otra forma, cabe considerar a la negociación colectiva como otro juego, un juego acerca de las reglas y resultados de otros juegos, como el de arreglárselas.” Así “crea por vía institucional un interés común de los representantes del capital y de los trabajadores, es decir, de la dirección y del sindicato, pero se apoya en un requisito previo material, el crecimiento de los beneficios.” BURAWOY, Michael. *El consentimiento...* Op. Cit. pp. 145-146.

<sup>54</sup> Sobre el “proceso laboral” son de consideración los planteos de Braverman que historiza las transformaciones que este ha sufrido. Así, observa cómo el control de la producción fue pasando de las manos de los trabajadores a las de la gerencia, haciendo cada vez más numerosa la “masa” de dependientes enajenados del control del proceso. Sostiene que para esto fue necesaria una “adaptación” (resistente) de parte de los trabajadores para que la misma se concretara. Esa resistencia se puede observar en expresiones de insatisfacción, ausentismo, abandono de trabajo. Entiende que la preocupación expresada por los empresarios respecto de estos fenómenos sería indicador de su existencia. Estos, en algunas situaciones, respondieron concediendo altos salarios a una parte de los obreros para asegurarse la producción. BRAVERMAN, Harry. *Trabajo y capital monopolista...* Op. Cit. p. 170, p. 174 y p. 180.

<sup>55</sup> DE GAUDEMAR, Jean Paul. Op. Cit. p. 23, p. 129 y p. 138.

<sup>56</sup> Se podría decir que AFE continuó con la política “paternalista” instalada por los ingleses (en especial en el

Desde el punto de vista gramsciano, se debería considerar, cómo en la lucha de clases se construye hegemonía por la represión, pero también por el consenso a través de los discursos, muchos de ellos diseminados por la prensa. Como se verá en los capítulos III y IV de esta tesis los ferroviarios bregaron por constituir una “corriente de opinión favorable” a sus reclamos a partir de la cual contrarrestar las ideas respecto de su accionar que producían medios de comunicación y autoridades. En este sentido se puede observar el intento de disputar hegemonía.<sup>57</sup>

El historiador estadounidense John Womack Jr. representaría un retorno al estructuralismo, aportando una perspectiva que John D. French y Daniel James catalogaron de “versión de la historia de un ingeniero”. De todos modos, su perspectiva de la historia y la historiografía obrera ayuda a pensar la acción colectiva de los trabajadores desde el lugar de trabajo y el proceso laboral, reconociendo el “poder estratégico” de la clase trabajadora en su conjunto y de algunos segmentos de la misma en específico.<sup>58</sup>

Esquemáticamente se podría decir que propone identificar las posiciones estratégicas que técnica e industrialmente ocupan los obreros y observar desde allí si estos perciben o no las oportunidades que se derivan de esto, para luego explicar por qué hacen uso o no de la misma.<sup>59</sup> Afirma categóricamente que “a menos que entendamos al trabajo industrial, siempre vamos a

---

Ferrocarril Central del Uruguay -CUR por su sigla en inglés-). Pero en el contexto que aquí se analiza, frente a una dura crisis económica que delineaba una re-estructuración, las posibilidades de sostener este paternalismo eran ínfimas. Esto se sumaba a la particular situación de “no autonomía” política, presupuestal ni financiera de los entes autónomos y servicios descentralizados, tal como lo define la Constitución de la República. Esto se expresa a través de mecanismos como: desfinanciamiento de la empresa (que llevaba a no poder sostener ni siquiera el pago de salarios) y la sanción a las medidas gremiales en defensa de la empresa. Ver sobre paternalismo industrial: SIMONASSI, Silvia, BADALONI, Laura. (2013). “Trabajadores, empresas y comunidades urbanas: reflexiones introductorias.” en Avances del CESOR. Año X. N° 10/2013. pp. 101-111.

<sup>57</sup> Se entiende hegemonía en tanto capacidad de conducir o guiar, en este caso, el tipo de sociedad. En el texto “La Cuestión meridional” el pensador marxista italiano Antonio Gramsci plantea que “El proletariado puede convertirse en clase dirigente y dominante en la medida en que consigue crear un sistema de alianzas de clase que le permita movilizar contra el capitalismo y el estado burgués a la mayoría de la población trabajadora”. En la “Intervención en la comisión política preparatoria del III Congreso del Partido Comunista D'Italia” decía que “en ningún país puede el proletariado conquistar y conservar el poder con sus solas fuerzas; por tanto, tiene que conseguir aliados, o sea, tiene que llevar a cabo una política que le permita ponerse en cabeza de las demás clases que tienen intereses anticapitalistas y guiarlas en la lucha por derribar la sociedad burguesa.” Textos descargados de <http://www.gramsci.org.ar>. 31-3-20.

<sup>58</sup> Luego de un extenso proceso analítico, buscando concentrarse específicamente en los aspectos técnicos del funcionamiento industrial (dejando de lado los aspectos más “sociales” que considera Hobsbawm) encontró a un historiador alemán de la industria siderúrgica alemana y norteamericana (J. Dunlop) que sostiene que “las ‘posiciones estratégicas’ son las que dan poder técnico, ‘poder de interrupción’ o ‘poder disruptivo’ la posibilidad de interrumpir la producción en toda la planta.” WOMACK, John Jr. (2007). *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. Florencia Orensanz Escofet (traducción). Primera edición, 2007. FCE. COLMEX. México. pp. 20-26. [cita de p. 26.] Como se decía, si bien se concentra en el poder técnico-industrial, reconoce que también hay posiciones estratégicas a nivel cultural, moral, social, comercial, político, legal y estrategias en virtud de estas. FRENCH, John. F., JAMES, Daniel. (2007). *The Travails of Doing Labor History: The Restless Wanderings of John Womack Jr.* En: Labor: Studies in Working-Class History of the Americas, Volume 4, Issue 2. Pp. 95-116.

<sup>59</sup> WOMACK, John. *Posición estratégica y fuerza obrera...* Op. Cit. p. 51.

malinterpretar las luchas de clase modernas, porque la estructura del trabajo industrial enmarca la organización de la clase trabajadora industrial, orienta sus movimientos y proporciona los vectores materiales de su estrategia.”<sup>60</sup> Si bien no se enfoca en ello, tampoco deja de reconocer el lugar de las “instituciones de control comunitarias y las ideas y creencias”, así como la legislación laboral y los mecanismos de representación sindical.<sup>61</sup> Cabe decir que estos planteos han sido esclarecedores para intentar comprender algunas dinámicas de los ferroviarios y han cruzado el análisis que se presenta en los capítulos.

Este poder sería el que permite a los trabajadores en distintas coyunturas poner bajo su control el funcionamiento de las empresas. El historiador estadounidense David Montgomery estudió distintas expresiones de “control obrero” desde el siglo XIX en los Estados Unidos muchas de las que se produjeron en respuesta a la imposición de cambios en las formas de producción que pretendían, a su vez, controlar su poder.<sup>62</sup> Montgomery sostiene que el contexto del ‘68 puso sobre la mesa, nuevamente, la posibilidad de la concreción de estas experiencias.<sup>63</sup> Se podría decir que las experiencias llevadas adelante por los ferroviarios que se analizarán en los capítulos III y IV de esta tesis así como otras que se sucedieron en el período en Montevideo (como los “hospitales populares” en 1970) fueron expresión de este ejercicio de poder y fueron objeto de represión y control por parte de las autoridades y patronales. Estas experiencias se pueden asociar, asimismo, con lo que se ha caracterizado como “autonomismo”. El sociólogo Massimo Modonesi, considera que estas experiencias, especialmente las desplegadas por corrientes “obreristas” fueron expresión de pretensiones “autonomistas” de, al menos, sectores de la clase trabajadora.<sup>64</sup>

#### ***4- Consideraciones metodológicas: abordaje del tema y fuentes***

Eric Hobsbawm planteó a inicios de la década de 1960 la necesidad de distinguir entre los estudios que refieren a la clase trabajadora de los que se dedican a organizaciones y movimientos sociales y políticos vinculados con esta. Sugería, así, hacer estudios específicos

---

<sup>60</sup> WOMACK, John. *Posición estratégica y fuerza obrera...* Op. Cit. p. 70.

<sup>61</sup> *Ibíd.* pp. 71-72.

<sup>62</sup> MONTGOMERY, David. (1992). *Workers' control in America. Studies in the history of work, technology, and labor struggles*. Primera impresión: 1979. Cambridge University Press. Cambridge. pp. 3-4.

<sup>63</sup> *Ibíd.* p. 6.

<sup>64</sup> MODONESI, Massimo. (2010). *Subalternidad, Antagonismo, Autonomía. Marxismos y subjetivación política*. CLACSO. Colección Perspectivas. Buenos Aires. <http://www.naya.org.ar/articulos/med01.htm>. pp. 134-144. MODONESI, Massimo. (2005). *Teoría y praxis. La experiencia del obrerismo italiano*. Bajo el Volcán, vol. 5, núm. 9. pp. 95-108. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28650906>.

sobre cada uno de ellos.<sup>65</sup> Teniendo presente esta advertencia, en este trabajo se combinan el estudio de ambos aspectos ya que el objeto son las formas de acción colectiva de trabajadores ferroviarios a través de algunas organizaciones.

En general son los dirigentes y las organizaciones las que dejan más huellas escritas. Desde estas huellas se intentará estudiar a la clase trabajadora, escudriñando y analizando dimensiones que no corresponden estrictamente a los procesos más organizados.

Según lo que se ha dicho en el apartado anterior, habría que considerar diversas variables para estudiar la historia de la clase trabajadora ferroviaria. Partiendo de una perspectiva “estructural” se ensaya en el capítulo II una descripción de la situación de la empresa en materia financiera y administrativa. También, y de acuerdo a lo que han permitido las fuentes, se describe la forma de organización del trabajo y se presentan datos en relación a salarios, condiciones de trabajo, acceso a la salud y a la canasta básica.<sup>66</sup> Cabe señalar que una parte significativa de las fuentes disponibles para este estudio provienen de organizaciones sindicales y políticas (mayoritariamente de izquierdas), cosa que se tendrá presente y se irá señalando a lo largo de la tesis.

Otro aspecto que se ha considerado es el de las identidades político-ideológicas en el entendido de que las mismas constituyen una variable de relevancia en las formas de las respuestas colectivas. También se han tenido presente las dinámicas relacionales. Así se han identificado distintos actores con los que interactuaban los ferroviarios como el Directorio de AFE, Ministerios, parlamentarios, organizaciones políticas, sindicales y sociales y usuarios del servicio.

En este sentido cabe mencionar una idea que aparece reiteradamente y que parece ser un elemento constitutivo de la identidad de los ferroviarios: la “familia” ferroviaria. Es plausible que esta idea haya sido construida en sus orígenes desde una perspectiva paternalista por la patronal inglesa; pero en esta tesis se evidencia que se produjo una re-significación y apropiación de, por lo menos, algunos aspectos de esta identidad, por parte de los trabajadores y las organizaciones sindicales. Se ha observado, a su vez, que se apelaba a un sentimiento de compromiso en el buen funcionamiento y la defensa de la empresa (pública en ese entonces). Esto, como se verá especialmente en el capítulo IV, contribuyó en la configuración de su identidad así como sus formas de acción colectiva.<sup>67</sup>

---

<sup>65</sup> HOBSBAWM, Eric. (1963). “Prefacio”. En HOBSBAWM, Eric. *Trabajadores...* Op. Cit. pp. 7-9.

<sup>66</sup> En este sentido Hobsbawm sostiene que hay una relación directa entre las condiciones de vida y las respuestas colectivas (rebeliones, levantamientos). HOBSBAWM, Eric. “La historia y las ‘sombrias fábricas infernales’”. En HOBSBAWM, Eric. *Trabajadores...* Op. Cit. p. 139.

<sup>67</sup> Para pensar este aspecto ha resultado ilustrativo el artículo de Mariel Payo Esper “Una huelga para defender la

El estudio de las respuestas colectivas de los ferroviarios, mayoritariamente (aunque no exclusivamente) conducidas por la dirección sindical, se ha realizado a través de una serie de supuestos que partieron del conocimiento genérico del período. Uno de estos era que hubo una creciente radicalización social consecuencia de la crisis, conjugada con transformaciones al interior de distintos grupos socio-políticos, especialmente, de izquierdas, aunque también de derechas. Al observar el material empírico emergieron otras categorías que han hecho relativizar estos pre-supuestos.

Se partió de la realización de una cronología de la actividad colectiva en sentido amplio (desde acciones sindicales como negociaciones, paros, asambleas hasta referencias de solicitudes de donaciones, condolencias ante fallecimiento de familiares) a través de fuentes producidas por ferroviarios organizados colectivamente en sindicatos (UF, FF y OFU - Organización de Ferroviarios Unidos-), agrupaciones y asambleas de sector. A partir de esto se identificaron las acciones reiteradas a lo largo del período como paros por cobro de salarios, diversas instancias de negociación y ciertas coyunturas específicas como la resistencia a la suspensión de servicios en mayo de 1967, la ocupación de los Talleres de Peñarol en setiembre de 1971, la corrida de trenes “bajo control obrero” en marzo de 1972 y la huelga de setiembre-octubre del mismo año que resultaron especialmente significativas.

Sobre esta base se buscaron referencias en boletines de las agrupaciones integrantes de la UF y FF y prensa de distintas orientaciones político-ideológicas a las que suscribían trabajadores ferroviarios. Asimismo, se observó el posicionamiento de la prensa “oficialista” como los diarios *El Día* y *El País* en el entendido de que daría cuenta de las versiones del principal actor antagonista y con el que, en especial en esas coyunturas interactuaron los ferroviarios: el Poder Ejecutivo.

Asimismo se trató de analizar estos comportamientos y las respuestas a la luz de las distintas identidades político-ideológicas de los ferroviarios. Para esto se recurrió, no sin dificultades, a la construcción de testimonios orales que se detallarán en el próximo apartado. También se consideraron las interpretaciones que dieron las corrientes políticas a las que adscribían ferroviarios a través de sus órganos de prensa. Esto, a sabiendas de las limitaciones al acceso de algo así como la totalidad del conjunto de la clase trabajadora producto de los diversos mecanismos de representación de las “voces” de los distintos actores sociales.

Para la construcción de los testimonios orales se tomaron en cuenta algunas

---

patria'. Reflexiones en torno a los trabajadores petroleros y la huelga de SUPE Ensenada de 1968.” en SCHNEIDER, Alejandro; GHIGLIANI, Pablo (comps.). (2015). *Clase obrera, sindicatos y Estado. Argentina (1955-2010)*. Imago Mundi. Buenos Aires. pp. 23-42.

herramientas que aporta la historia oral entendida como técnica que habilita un acercamiento a la historia “desde abajo”. Se diseñó un cuestionario-guía flexible que permitiera a los entrevistados manejarse con soltura procurando que se sintieran en un clima de confianza para poder dialogar y relatar sus experiencias. Se permitió que ellos eligieran el lugar en el que se realizara la entrevista. En algunos casos fueron sus hogares. En otros, lugares donde actualmente desarrollan actividades políticas y sociales. Se los invitó a acercar otras fuentes vinculadas con el asunto. Hay que reconocer que, como plantea el sociólogo Pierre Bourdieu, en el intercambio con el otro se entrecruzan expectativas y prejuicios. Esas variables se tuvieron en cuenta desde el inicio del contacto hasta la selección de los fragmentos de las entrevistas.<sup>68</sup>

Se trató también de ser lo más cuidadoso posible al preguntar a los entrevistados sobre algunos temas sensibles. Hay que pensar que los y la entrevistada son parte de una generación que sufrió las consecuencias de una crisis extensa y luego una dictadura civil-militar. En el caso de los ferroviarios, como ya se ha dicho, cabe agregar el “corte” (traumático) que significó la cancelación del servicio de pasajeros en 1988 lo que representó el inicio del fin de la AFE que habían conocido.<sup>69</sup> Estas variables se han tenido en cuenta como parte de la construcción discursiva que hacen respecto del período que interesa a esta tesis. Asimismo se consideró los lugares de enunciación como militantes político-sindicales, las tareas que desarrollaron en la empresa, la edad y el género, tomando testimonio de cinco varones y una mujer.

## ***5-Las fuentes***

Dada la amplia cantidad de fuentes documentales a las que se pudo acceder y las dificultades que se presentaron para ubicar a personas a entrevistar, este trabajo se ha concentrado especialmente en información extraída del primer tipo de fuentes mencionado, es decir, las escritas, éditas e inéditas.<sup>70</sup> En las próximas páginas se presenta una clasificación y

---

<sup>68</sup> BOURDIEU, Pierre. (2001) *¿Qué significa hablar?* Akal, Madrid. pp. 12-15 y p. 25. FRASER, Ronald. (1993). “La Historia Oral como historia desde abajo”. *Revista Ayer*. N° 12. Pp. 79-92. El libro de Daniel James plantea un modelo de abordaje de la construcción de relato histórico desde la oralidad con una trabajadora frigorífica. En este sentido, todo el libro es valioso como guía a seguir. JAMES, Daniel. (2004). *Doña María: historia de vida, memoria e identidad política*. Editorial Manantial. Buenos Aires.

<sup>69</sup> Elizabeth Jelin advierte la necesidad de hacer evidente los diversos factores que atraviesan el proceso de construcción de testimonios. En este sentido destaca el efecto de las vivencias traumáticas en el recuerdo así como el rol de los entrevistadores en el proceso de construcción de las memorias. JELIN, Elizabeth. (2002). «Trauma, testimonio y 'verdad'» en JELIN, Elizabeth. *Los trabajos de la memoria*. Siglo XXI editores. Buenos Aires. pp. 79-98. Maren y Marcelo Viñar partiendo de la perspectiva psicoanalítica, contribuyen a comprender y tratar con cuidado los procesos de construcción de memoria enfocados, especialmente, en experiencias enmarcadas en la última dictadura. VIÑAR, Maren. VIÑAR, Marcelo. (1993). *Fracturas de memoria. Crónicas para una memoria por venir*. Ediciones Trilce. Montevideo. pp. 24-51.

<sup>70</sup> Varios de los ferroviarios de aquella época han fallecido o tienen graves problemas de salud. En algún caso que

caracterización de las fuentes empleadas.

### ***5. 1- Documentos sindicales***

Como ya se ha mencionado, se accedió a la colección preservada por el ex-dirigente ferroviario Raúl Olivera. La misma consta de una serie de documentos encuadernados ordenados cronológicamente y otros sueltos. Olivera los cedió hace un tiempo a la actual directiva de la UF que los tiene guardados en un mueble de su local sindical.

Militantes del sindicato han estado digitalizando esta documentación con el objetivo de preservarla mejor y evitar que su preservación y acceso quede a la deriva de los cambios de dirección sindical. Los documentos de los años 1968, 1969 y 1973 están digitalizados. Por la propia encuadernación de los originales algunos de los documentos escaneados quedaron cortados. Los originales no están en las mejores condiciones de preservación. El manejo y acceso a los documentos depende del Secretario General del sindicato Mariano Pouso.<sup>71</sup>

#### ***a)- Hojas semanales informativas de la UF, volantes de la FF y boletines del Comité de acción gremial de la FF***

El primer número al que se tuvo acceso corresponde a fines de marzo de 1967. Es la n° 88 del segundo año de publicación. A lo largo del período que se aborda mantuvo una continuidad intermitente. Al parecer, el acrecentamiento de la persecución de parte del gobierno de Pacheco Areco a la oposición así como las dificultades económicas que afrontaron las organizaciones sindicales atentaron contra la continuidad de la publicación de este medio de comunicación de los ferroviarios.

En esta rica fuente se encuentran noticias gremiales, informaciones personales (pedidos de solidaridad, saludos a compañeros en situaciones particulares), informaciones sobre la

---

se logró establecer un contacto (luego de una búsqueda a través de la guía telefónica) fueron renuentes a ser entrevistados. A quienes se logró entrevistar se llegó finalmente a través del contacto de algún intermediario.

<sup>71</sup> Los años extremos son 1945 y 1992. Las referidas a las décadas de 1940 y 1950 (se las vio de modo muy primario) refieren más bien a la empresa. Hay importante concentración en el año 1952 (creación de AFE). Luego hay de modo bastante sistemático boletines de la UF y FF y de las distintas tendencias entre 1967 y 1973 (diciembre). Así como en el período de transición democrática. Informalmente mencionó el Secretario General que hay materiales de Paso de los Toros bajo su custodia, pero “hay que revisarlos”. No hay actas (salvo una muy informal en el marco de la huelga general de 1973). Tampoco hay Estatutos.

empresa y el gobierno (disposiciones de diversa índole).

La Secretaría de Prensa y Propaganda era la encargada de la redacción del contenido y, presumiblemente, de su distribución. Tenía el objetivo de llegar a los delegados y servirles de medio de información a sus representados en las bases. Se puede inferir de acuerdo a lo que se plantea en alguna *Hoja Semanal informativa* que no siempre se lograba.

Dentro de los materiales preservados por Raúl Olivera también se encontró una serie de boletines del “Comité de acción gremial de la FF”. Estos boletines están fechados en los meses junio, julio, agosto y octubre de 1968 y julio y setiembre de 1969. El primer número se publicó el 28 de junio informando sobre la intervención de AFE y anunciando una serie de medidas previendo la posibilidad de la militarización del servicio dados los anuncios del gobierno y la militarización de los funcionarios bancarios oficiales. Se desliza en algunos números del boletín que este Comité de acción de la FF tomó las riendas de la conducción de la vida gremial en momentos en que aumentó la represión y no podían funcionar con normalidad los organismos previstos estatutariamente.

También produjeron, especialmente para la circulación al interior del gremio, otra serie de documentos que se identificarán de modo genérico como “volantes”. De acuerdo a lo que se ha recogido en algunos testimonios orales, todos estos documentos eran el medio de comunicación fundamental al interior del gremio al punto de que legitimaba los rumores de paralización, por ejemplo. Así, se podría decir, eran un mecanismo de organización, homogeneización y “mando” (disciplina) en especial en momentos de conflicto.

De este modo estas publicaciones eran el medio de comunicación “oficial” de la organización, expresando el posicionamiento de la mayoría del Consejo Directivo de la UF o de la FF. Con el cambio en la conducción procesado en diciembre de 1970 esto se hace muy evidente. La fuente dialoga, a su vez, con otros registros escritos en prensa general, boletines, comunicados de la empresa y otras visiones de trabajadores organizados.

#### *b)- Publicaciones periódicas y volantes de agrupaciones*

Hay ejemplares de los años 1967 y 1968 de la agrupación “Vanguardia” vinculada con el “Movimiento de Unificación Socialista Proletaria” (MUSP) creado en 1965 luego de una escisión de militantes, especialmente de la juventud del Partido Socialista (PS).<sup>72</sup> Los

---

<sup>72</sup> Ver REY TRISTÁN, Eduardo (2006). *A la vuelta de la esquina: la izquierda revolucionaria uruguaya 1955-1973*. Fin de Siglo, Montevideo. P. 94.



ferroviarios comunistas, como se verá más adelante, tuvieron su propia organización hasta marzo de 1968. A lo largo del período que se estudia mantuvieron con relativa regularidad algún medio de comunicación primero con el nombre *OFU* y luego *El Riel*. Asimismo hay algún ejemplar del “Seccional ferroviario” del Partido Comunista del Uruguay (PCU). También el núcleo de ferroviarios vinculados con la Federación Anarquista Uruguaya (FAU) y la ROE sostenían su propio medio de comunicación en principio titulado *El Militante- lista 1* y, posteriormente, *Dignidad obrera*.<sup>73</sup>

Cabe destacar que no se encontró ninguno de la lista 5 (con mayoría de militantes del PS y que tuvo la mayoría en el Consejo Directivo de la UF durante la mayor parte del período que se aborda) y tampoco se encontró indicio de que haya habido. Se podría inferir que no lo necesitaban al tener los canales de comunicación “oficiales” o porque, fieles a la decisión política del PS de no expresar públicamente su pertenencia partidaria, optaban por mantenerla invisible.

En el caso de las agrupaciones o listas que sí tenían periódicos u otros medios de comunicación, estos permiten observar sus posturas. En los contextos electorales se observa una proliferación de este tipo de documentos. Expresaban así la voz “oficial” de estos grupos. No sólo pretendían ser un medio de comunicación sino también de generar opinión, influencia y, en última instancia, organización.

#### *c)- Listas de candidatos a elecciones de Comisión Asesora y al Consejo Directivo de la UF*

A partir de las mismas se ha confeccionado una lista de más de 600 nombres. Lo más interesante a los fines de esta investigación ha sido observar los cambios en el orden de los titulares, la muy escasa presencia femenina así como el “traspaso” de una lista a otra. Todo esto se tratará en detalle en los capítulos II y III. También sobre esta base se intentó rastrear a algunas de estas personas a fin de entrevistarlas. Lamentablemente la búsqueda ha sido infructuosa.

---

<sup>73</sup> La FAU es la organización política, del anarquismo especificista. La ROE es una organización que en sus inicios intentó abarcar amplios sectores de lo que se conoció como “Tendencia Combativa” y luego terminó siendo expresión social “de masas” de la FAU.

f)- Colección Héctor Rodríguez

Parte de la documentación preservada y producida por el ex-dirigente textil Héctor Rodríguez se encuentra en la Colección “Ponce De León-Vilaró” en el Archivo del Centro de Estudios Interdisciplinarios Uruguayos (CEIU-FHCE). Los documentos referidos a los Congresos ordinarios de la CNT de 1969 y 1971 han resultado especialmente útiles a fin de ensayar una caracterización general del sindicalismo de la época (en especial la CNT) y ponderar el lugar de los gremios ferroviarios en el mismo.<sup>74</sup>

**5. 2- Fuentes producidas por el Estado**

Como ya se ha señalado se parte del supuesto de que el papel del Estado es clave en los conflictos derivados de las relaciones de clase. En el caso que se trabaja en esta tesis, además, el Estado era el “patrón” de los ferroviarios a través del Directorio de AFE, el Poder Ejecutivo y, por momentos, el Parlamento. Por este motivo es central considerar la documentación producida por distintos organismos del Estado en el ejercicio de su rol como “patrón” así como “regulador” del conflicto. En este sentido se han seleccionado algunos “niveles” del mismo observando documentación de AFE, series estadísticas, leyes, decretos y las actas de la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Diputados (setiembre-octubre de 1972).

a)- Administración de ferrocarriles del Estado (AFE)

Resoluciones de Directorio (R/D) y Notas al Personal

Se encontraron algunos ejemplares entre la papelería guardada por Raúl Olivera. Otras dentro de la biblioteca de AFE.<sup>75</sup> Básicamente dan cuenta de resoluciones tomadas por el

---

<sup>74</sup> Estos datos se complementan con los emanados del informe del U. S. Department of labor. Bureau of Labor Statistics. (1971). *Labor Law and Practice in Uruguay*. BLS Report 392. Geoffrey H. Moore, Commissioner. Washington D. C.

<sup>75</sup> Se podría decir que en la Biblioteca de AFE hay una “mina de oro”: documentos que abarcan desde fines del siglo XIX hasta la década de 1990, referidos a temas variados vinculados con la administración de los ferrocarriles. Lamentablemente se encuentran en un estado que roza el abandono. De hecho, sobrevivieron a su eliminación total gracias a la buena voluntad (y la conciencia de su valor) de ex-ferroviarios que trabajan en la mencionada Biblioteca. Esta situación ameritaría un apoyo técnico para evitar que se siga deteriorando la documentación. Además para que su consulta (interesante para historiadores y científicos sociales, pero también para estudiosos de

Directorio de la empresa con alcance exclusivo a la misma. Muchas veces en las fuentes sindicales se hace referencia a estas dada la implicancia que tenían en la regulación del funcionamiento de la empresa y, por ende, de sus trabajadores. Otras eran reproducidas en la prensa. Las que han sido empleadas en esta tesis muestran que el Directorio de AFE, si bien en algunos momentos manifestó su discrepancia con la política llevada adelante desde el Poder Ejecutivo, estaba bastante alineado. Esto resulta lógico si se tiene presente que a partir del decreto de implantación de Medidas Prontas de Seguridad (MPS) del 13 de junio de 1968 el Directorio de AFE pasó a estar intervenido y sus miembros designados por el Presidente de la República.

### Memorias anuales. Proyectos de presupuesto y Presupuestos

Estos documentos fueron encontrados en la Biblioteca de AFE. Eran elaborados a pedido del Directorio con el objeto de presentarlas ante el Poder Legislativo o el Poder Ejecutivo (en especial la Oficina de Planeamiento y Presupuesto -OPP-, el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo -MTCyT- y el Ministerio de Hacienda, primero y el de Economía y Finanzas -MEF- después). Recogen información de las distintas gerencias que administraban el funcionamiento de la empresa. En el caso de los Proyectos de presupuesto registran las solicitudes presupuestales de AFE lo que informa de los problemas financieros que enfrentaba en aquel contexto. Si bien son la voz oficial del Directorio, resultan valiosas para esta investigación por la cuantiosa información que aportan.

Se podría presumir que en el caso de los Presupuestos la información fuera más hipotética y, en algunos casos, engañosa que en las Memorias o Balances, porque en los segundos se presentaban los datos de lo que realmente se había ejecutado.

En términos generales permiten observar la distribución del personal, sus salarios por grados y escalafones así como su evolución en el período abordado como se verá en el Capítulo II. Asimismo, posibilita mapear las distintas tareas previstas para el desarrollo del servicio que pretendía brindar AFE y la interconexión que había entre las mismas. Cruzando la información que proporciona este tipo de documentos con los Reglamentos es posible esbozar una descripción del “proceso de trabajo” en la industria ferroviaria de aquel período.

Si bien en muchos casos se trata de proyecciones en virtud de la solicitud de

---

Ingeniería y ciencias afines) sea más amigable.

Presupuesto, sirven como aproximación. Además, para algunos años se cuenta con el dato de lo proyectado y lo concretado lo que permite su comparación.

También informan sobre el deterioro de las condiciones de trabajo producto de los problemas financieros que enfrentaba la empresa.

### Carta Orgánica de AFE y Reglamentos general y específicos

La Carta Orgánica, promulgada en 1952 regía, en términos formales, las relaciones al interior de AFE. La misma se relacionaba, a su vez, con otros textos legales como la Constitución de la República y el Estatuto del Funcionario Público de 1943. En el año 1957 se terminó de confeccionar el “Reglamento General”.

Se encontraron también algunos reglamentos destinados a sectores específicos: “Reglamento de trabajo de personal de estaciones” y “Reglamento del telégrafo” (ambos de 1967) y un “Proyecto de modificación del Reglamento de guardas” de 1972.

En general, se podría decir que este tipo de documentos, además de mostrar las reglas de funcionamiento impuestas por la empresa a los trabajadores, aportan información sobre los distintos oficios que convivían en aquella vasta industria como mecánicos, carpinteros, peones de mantenimiento de vías, telegrafistas, administrativos, foguistas y choferes. Cabe resaltar que en el período que se aborda, a su vez, hubo cambios en alguno de estos reglamentos lo que podría ser indicio de una re-negociación de la disciplina laboral.<sup>76</sup>

### b)- Otros

### Series estadísticas: Censo Nacional de Funcionarios Públicos, Censos Nacionales de 1963 y 1975 y datos del Instituto Nacional de Estadística (INE)

El Censo Nacional de Funcionarios Públicos fue realizado en el año 1969 por la recién creada Oficina Nacional de Servicio Civil (ONSC). Este documento, publicado en 1970 con

---

<sup>76</sup> De Gaudemar define a los reglamentos internos como el “código industrial particular que fija las modalidades de ejercicio de la disciplina fabril” expresando la hegemonía empresarial. Evidenciarían las “obsesiones patronales” y las acciones obreras que deben ser controladas y/o erradicadas, mostrando así al “obrero rebelde” que es sujeto y resiste. Asevera el autor que “...importa poco que un reglamento sea o no aplicado. Su fuerza radica precisamente en que *podría* serlo.” (cursiva en el original). DE GAUDEMAR, Jean Paul. Op. Cit. pp. 15-16 y pp. 116-120.

datos “preliminares” del censo, permite contrastar la situación de los ferroviarios con la de otros funcionarios públicos. Reviste especial interés compararlos con los de otros entes industriales como la Administración de Combustibles, alcoholes y portland (ANCAP) y la Administración General de las Usinas y Teléfonos del Estado (UTE).

Por otra parte el Censo Nacional de 1963 es bastante exhaustivo, pero el siguiente (1975), aporta datos escasos sobre la población en general.

Del INE se han considerado las estimaciones referidas a la evolución de la población en el periodo estudiado y, especialmente, las salariales.

### Constitución de la República. leyes y decretos

La Constitución sufrió cambios a partir del Plebiscito que acompañó las elecciones nacionales de 1966. En primer lugar, el Poder Ejecutivo pasó de un régimen Colegiado (de 9 miembros) a un régimen en cuyo vértice estaba el Presidente de la República. Aparte de esto aparecieron nuevos interlocutores para los ferroviarios como el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) y la OPP. A su vez, el gobierno dirigido por Óscar Gestido creó el Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Turismo del que dependía jerárquicamente AFE.

Asimismo hay que tener presente que la Constitución define los períodos de solicitud presupuestal y sus mecanismos. En este sentido debe ser considerada a la hora de analizar los procesos de negociación y confrontación que enfrentan periódicamente los funcionarios públicos.

También hay que decir que en el contexto que se aborda el Poder Ejecutivo hizo un ejercicio crecientemente autoritario del poder apelando a la propia Constitución y gobernando a base de decretos. Esto también impactó en la interacción de los ferroviarios con el gobierno que, a fin de cuentas, era su patrón.

También el Poder Legislativo votó leyes de relevancia para el tema que se trata. En primer lugar la ley de creación de la “Comisión de Productividad, Precios e Ingresos” (COPRIN) para la actividad privada en diciembre de 1968.<sup>77</sup> En segundo lugar la declaración del “Estado de guerra interno” en abril de 1972 y la “Ley de Seguridad del Estado” de octubre del mismo año, como se verá en el capítulo 1.

---

<sup>77</sup> Cabe señalar que si bien no afectaba a los funcionarios públicos más que en algunos pasajes (particularmente la declaración de esencialidad de los servicios públicos) da cuenta de un nuevo escenario en materia de relaciones laborales que marcó el período y que se analizará en detalle.

### 5. 3- Prensa

La prensa es un medio de información, pero especialmente de formación de opinión pública. Partiendo de esa clave se hizo una selección de medios de prensa a fin de contemplar las posturas de distintos actores políticos vinculados con el ámbito ferroviario.

Se han consultado: diarios y publicaciones periódicas de organizaciones políticas de izquierda como el diario *Época* (empresa periodística de un conjunto de grupos de izquierda), *El Sol e Izquierda* del PS; el diario *El Popular* órgano oficial del PCU; *Cartas de FAU* (con una periodicidad casi semanal), periódico *Compañero* (desde 1971) y Revista *Rojo y negro* (dos números, en 1968) de la FAU; el semanario *Marcha* en el que se expresaban distintos actores de izquierda; y el diario *Ahora* vinculado con el FA.

También se tuvo en cuenta los vinculados con distintos sectores del Partido Colorado (PC) como el diario *Acción* de la Lista 15-PC y diario *El Día*, órgano de prensa histórico del batllismo, cada vez más cercano a posiciones “liberales” en lo económico-social en aquel entonces.

Por último de sectores del Partido Nacional (PN) como el diario *El País*, que de origen “blanco independiente”, terminó operando como principal medio oficialista en el período que aborda esta investigación.<sup>78</sup>

Sobre la base de la cronología confeccionada a partir de las fuentes producidas por la FF y UF se seleccionaron algunas coyunturas. En el marco de estas se buscó en la prensa tanto datos como opiniones de distintos actores. La aparición o no de registros de las coyunturas sirvió también para ponderar el impacto de las acciones de los ferroviarios en la “opinión pública” así como el uso político que pudieron haber hecho de ellos otros actores.

Hay que señalar que la construcción del relato respecto de la huelga que se presenta en el capítulo IV se ha debido hacer en base a los registros aparecidos en la prensa. No se ha tenido acceso a documentación sindical producida entre los últimos días de agosto y los primeros días de octubre. Por lo tanto se ha intentado distinguir entre la opinión del medio emisor de la noticia y lo que pudiera informar respecto de “los hechos”. Asimismo, se ha prestado especial atención al registro de las opiniones de los trabajadores y militantes ferroviarios en dichos medios de prensa.

---

<sup>78</sup> Todos eran publicados en Montevideo. En futuras investigaciones se podría analizar publicaciones locales a fin de cotejar otros registros de las experiencias.

#### ***5. 4- Testimonios orales***

En la construcción de los testimonios con los entrevistados se apuntó a que informaran respecto de sus experiencias en tanto trabajadores y militantes ferroviarios.

Se ha tenido presente la distinción entre Historia y memoria. Distinguir estas dos formas de elaboración discursiva de lo acaecido resulta clave a fin de lograr una aproximación un poco más certera al pretérito mediante la puesta en cuestión de aspectos subjetivos especialmente presentes en las memorias. Asimismo, poder ponderar estas distintas memorias reconociendo su diversidad.<sup>79</sup> Su análisis pormenorizado merecería un trabajo en sí mismo que excede los objetivos de esta tesis. De todos modos, a la hora de emplear las fuentes (orales y escritas) en las que se ven particularmente registradas las memorias de los actores, es menester tener en cuenta estas precauciones.

Así, sólo se construyeron algunos testimonios con el objeto de complementar las fuentes documentales y realizar un primer acercamiento que podría (y debería) ser complementado por un registro sistemático de memorias de trabajadores y militantes ferroviarios. Se realizaron siete entrevistas. De los entrevistados solo una es mujer. Se trató de abarcar a distintas tendencias político-ideológicas (no se pudo encontrar persona que se identificara como “batllista”, “pachequista” o militante de algún Partido “tradicional” que aceptara ser entrevistada), distintas edades, género y sectores laborales. Se espera que, a partir de esta investigación se pueda comenzar a rastrear a más ferroviarios y registrar su testimonio. Cabe destacar que todos los entrevistados viven actualmente en Montevideo aunque varios de ellos y ella vivieron en otras localidades de Uruguay.

#### ***6-Contenido de los capítulos***

El capítulo I presenta información relevante sobre el contexto en relación con el tema que aborda esta tesis. La misma se organiza con un criterio temático y cronológico. La primera parte, en la que se informa sobre la situación político-económica se realizó fundamentalmente en base a la bibliografía consultada. Pretende hacer un repaso de los cambios que se sucedieron en aquel contexto en materia político-institucional y económica de forma evidentemente

---

<sup>79</sup> Resulta particularmente desafiante trabajar en esta distinción cuando se trata con temas sensibles, que hacen a la identidad de los grupos y cuando hay actores de los hechos vivos y se los ha consultado a fin de recoger sus testimonios y apreciaciones respecto de los procesos y experiencias a indagar.

imbricada. La segunda se detiene a caracterizar, partiendo de bibliografía y fuentes, la situación de los trabajadores y del sindicalismo de la época. Esta caracterización ha resultado clave para intentar enmarcar a los sujetos y los hechos que se tratarán en profundidad en los restantes capítulos.

En el capítulo II se encuentra una descripción de los trabajadores ferroviarios, el funcionamiento de AFE, las relaciones al interior del “mundo ferroviario” y sus identidades político-ideológicas. Se podrá observar que algunos de los datos que se presentan exceden el período concreto que trata esta tesis, permitiendo pensar en procesos de mayor alcance.

El capítulo III se concentra en tratar de cumplir uno de los objetivos de esta tesis: describir y analizar las formas en las que respondieron colectivamente los trabajadores ferroviarios a la crisis que enfrentaba la población desde mediados de la década de 1950 combinada con diversas transformaciones que se procesaron en el período. En este capítulo se propone una clasificación del carácter de estas medidas en virtud de la forma en la que fueron caracterizadas en aquella época.

En el capítulo IV se analiza en profundidad el desarrollo de una serie de medidas que respondieron a los cambios generales y específicos suscitados en aquel contexto. Poner la “lupa” sobre una serie de medidas en concreto desarrolladas en un lapso de tiempo relativamente corto ha permitido observar las complejas relaciones que se desplegaron entre los actores afectados por los hechos. Interesará especialmente destacar las acciones llevadas adelante por los ferroviarios, aunque aparecerán en la escena otros actores.

Por último en las conclusiones se reflexionará sobre el proceso de investigación que culminó en esta tesis, se evaluará su alcance y el cumplimiento de los objetivos que se propuso. Asimismo, se dará cuenta de los potenciales aportes al conocimiento histórico-social del período y de posibles cauces de investigación que deje abierto.



## Capítulo I. Trabajadores y sindicalismo ante la respuesta autoritaria a la crisis

El objetivo de este capítulo es dar cuenta del contexto de crisis y transformaciones que vivió la sociedad uruguaya entre mediados de la década de 1960 hasta la antesala del Golpe de Estado de 1973.

La información que se presenta en el capítulo se organiza con un criterio temático y cronológico. El primer apartado trata el contexto económico y político considerando la fuerte interrelación entre las políticas económicas y de represión al descontento social. Estas políticas se habrían aplicado como presunta solución a la crisis iniciada a mediados de la década de 1950. En el segundo y tercer apartado del capítulo se hará un repaso general del impacto de la crisis en la clase trabajadora y el sindicalismo y sus potenciales soluciones. Respecto del movimiento sindical se ensaya una descripción de sus principales características y su papel en el período.

### *1- Crisis y avance autoritario*

#### *a)- Crisis económica y cambios políticos: el camino hacia la liberalización (1958-1966)*

A mediados de la década de 1950 se inició una crisis económica en la que se combinó el freno a la industrialización impulsada desde fines de la década de 1930 y el estancamiento en sectores rurales clave como la ganadería. El inicio de esta crisis también potenció problemas endémicos de algunos sectores de la economía en las que el Estado había profundizado su rol empresario. Esta crisis evidenciaba, a su vez, las debilidades estructurales de la economía uruguaya dependiente de los vaivenes del contexto internacional.<sup>80</sup>

Con el triunfo de la alianza del sector herrerista del PN y la “Liga Federal de Acción Ruralista” en las elecciones nacionales de 1958 se abrió una nueva etapa de la política económica uruguaya signada por la tendencia a la liberalización, la apertura económica, la pretensión de “achicar” el Estado y de apuntalar a los sectores agro-exportadores a través de la intervención de los distintos gobiernos.<sup>81</sup> Un signo claro de la nueva tendencia fue la firma de

---

<sup>80</sup> CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 10. DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 165. FINCH, Henry. (2005). Capítulo 7. “La crisis del modelo de sustitución de importaciones. 1955-1970” En FINCH, Henry. *La Economía política del Uruguay contemporáneo. 1870-2000*. 2° edición. EBO. Montevideo. pp. 243-254.

<sup>81</sup> La Constitución de 1951 estipuló un Poder Ejecutivo Colegiado integral (Consejo Nacional de Gobierno),

las primeras cartas de intención con el Fondo Monetario Internacional (FMI), así como las políticas que bregaban por fortalecer el sector financiero (a través, por ejemplo, de la “Reforma cambiaria y monetaria” de 1959) y la pretensión de atraer capitales extranjeros.<sup>82</sup>

El impacto de la crisis se hizo sentir en la vida de los trabajadores registrándose a lo largo de esos años numerosos conflictos en el mundo del trabajo. En algunos momentos la respuesta a los mismos fue de corte represivo, por ejemplo, a través de la aplicación de MPS ante situaciones conflictuales (expresiones de la crisis social) en 1959, 1963, 1965 y 1967.<sup>83</sup> Como se verá más adelante, la apelación a este recurso fue casi permanente desde junio de 1968. Por otra parte hay que señalar las reiteradas propuestas hechas por distintos actores del sistema político de “reglamentar” la actividad sindical, como pretensión de contener el poder de las dirigencias sindicales que, según argüían quienes pretendían la reglamentación, obligaban al conjunto de los trabajadores a tomar medidas que atentaban contra su “libertad de trabajo”.<sup>84</sup>

---

integrado por 6 miembros del lema mayoritario, y 3 del que le seguía en número de votos. Desde 1959, el lema PN tuvo la mayoría del Consejo Nacional de Gobierno, hasta 1967. Este sistema de gobierno fue duramente criticado por los presuntos escollos que generaba a la gobernabilidad y estabilidad, lo que, según algunos actores, era la causa de la crisis.

<sup>82</sup> CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 10. DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 165. Cabe considerar algunos datos ilustrativos: se alcanzó el máximo de expansión de la banca privada en 1964 con la existencia de 60 casas centrales y 505 sucursales. Además de 20 cajas populares. En enero de 1969 el número de casas centrales había descendido a 43 y de sucursales a 359. Entre 1962 y 1968, veinticinco empresas exportadoras de lana sucia (27% del total, que cubrían el 60% del mercado) eran extranjeras. En el mercado de carnes, catorce empresas eran extranjeras o financiadas desde el exterior. Exportaron el 73% del total de carne bovina chilled y congelada, habiendo una extranjerización mayor en los otros tipos de carne. El cuero, sin industrializar, era exportado en un 37% por empresas extranjeras. CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 10. p. 33-34.

<sup>83</sup> DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 167. Las Medidas Prontas de Seguridad están previstas en la Constitución de la República (art. 17 del Capítulo III de la Constitución de 1967) para enfrentar “casos graves e imprevistos de ataque exterior o conmoción interior”. Para ello le garantiza al Poder Ejecutivo “facultades” que le permitan mantener el orden institucional. Pero, desde el punto de vista constitucional “sólo pueden ser justificadas cuando ese fin no puede ser alcanzado por los medios ordinarios.” KIERSZENBAUM, Leandro. (2012) “Estado peligroso’ y Medidas Prontas de Seguridad: Violencia estatal bajo democracia (1945-1968)”. *Contemporánea. Historia y problemas del siglo XX* | Año 3, Volumen 3, ISSN: 1688-7638. pp. 100-101. Mariana Iglesias, en un artículo en el que estudia la aplicación de MPS en el período 1946-1963, plantea que estas “pueden ser pensadas como una estrategia política orientada al mantenimiento del orden socio-político y a la reproducción de los rasgos constitutivos del sistema político uruguayo, dominado por el Partido Colorado y el Partido Nacional”. Sostiene que ha habido una fuerte asociación a la aplicación de los mismos en relación con el período pre-dictatorial, olvidando la reiteración de la apelación al mecanismo en distintas coyunturas. Asimismo, en el relato asociado al tema se ha enfatizado su uso como forma de contener la movilización social, en especial de los asalariados. IGLESIAS, Mariana. (2011). “La excepción como práctica de gobierno en Uruguay, 1946-1963.” *Contemporánea. Historia y problemas del siglo XX*. Volumen 2, Año 2, p. 141 y pp. 147-148.

<sup>84</sup> Según lo registrado por varios autores, hubo intentos de reglamentación sindical en las décadas de 1920, 1930 y 1940. De hecho, la ley de creación de Consejos de Salarios votada en 1943 ha sido interpretada en ese sentido. Broquetas sostiene que en la década de 1960 se sucedieron sistemáticos intentos de reglamentación sindical. En 1967 el Ministro de Trabajo Guzmán Acosta y Lara hizo una propuesta de reglamentación que fue duramente cuestionada por la CNT. Finalmente se concretó el anhelo con la creación de la COPRIN en diciembre de 1968 meses después de que se dejó de convocar a los Consejos de Salarios por decreto del Poder Ejecutivo. En esto se profundizará más adelante. Pero, incluso con este mecanismo en marcha, en el marco de la huelga del transporte de setiembre de 1972 volvieron a aparecer reclamos de reglamentación de la actividad sindical. LANZARO, J.

El año 1965 marcó un nuevo “corte”. Las señales de crisis económica y social fueron respondidas con la puesta en marcha de políticas liberalizadoras en el plano económico (“Plan Ortiz”) y autoritarias en relación con las protestas y reclamos populares (MPS). Con ello se logró contener por un breve período el desorden imperante en el sistema financiero a través de la unificación del mercado de cambios y la devaluación. Pero continuó el espiral especulativo y la fuga de capitales. Asimismo continuó en aumento la inflación, la especulación financiera, el endeudamiento externo, los precios al consumo y las tarifas de servicios con franco deterioro del salario real.<sup>85</sup> Esta situación trajo aparejado un fuerte descontento social manifestado en la esfera pública que continuó en los años siguientes.<sup>86</sup>

#### b)- *Reforma Constitucional y triunfo del Partido Colorado*

Las elecciones nacionales de 1966 fueron acompañadas por un plebiscito para reformar la Constitución de la República. Triunfó el lema Partido Colorado, y dentro de este el sublema liderado por Oscar Gestido y Jorge Pacheco Areco, de los sectores más conservadores del Partido.<sup>87</sup> En el plebiscito se contrapusieron distintas propuestas. La mayoría de estas preveían

---

Op. Cit. p. 47. RODRÍGUEZ, Héctor. *Nuestros sindicatos*. Op. Cit. p. 80. PORRINI, Rodolfo. (2007). “La sociedad movilizada” en AA. VV. *Historia del Uruguay en el siglo XX (1890-2005)*. EBO. Montevideo. pp. 285-316. p. 292. DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 173. BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización económica...”. Op. Cit. p. 167. LEIBNER, Gerardo. *Camaradas y compañeros...* Op. Cit. p. 525.<sup>85</sup> BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización económica...” Op. Cit. pp. 163-210. p. 164. CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado*. Op. Cit. p. 30. Cancela y Melgar entienden que la inflación, en aquel contexto, fue una consecuencia, casi inevitable, de la creciente agitación en el marco de un Estado conciliador que debía lidiar con las demandas empresariales, la actividad especulativa y la actividad sindical. Esto se sumaba al estancamiento productivo y la crisis en el sector externo. Afirman que “la inflación es la vía más efectiva de redistribuir ingresos en un régimen liberal. Cada incremento de precios se traduce en modificación de precios relativos y ésta, a su vez, desemboca en transferencias de ingresos entre grupos sociales y sectores económicos.” *Ibidem*. p. 19.

<sup>86</sup> DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. pp. 177-179. NAHUM, Benjamín; FREGA, Ana; MARONNA, Mónica; TROCHÓN, Ivette. *El fin del Uruguay liberal...* Op. Cit. p. 138.

<sup>87</sup> El Gral. Oscar Gestido pasó a retiro en 1955 y en 1957 fue convocado para hacerse cargo de AFE “que venía arrastrando una mala gestión desde hacía tiempo.” Cumplió un rol fundamental en las inundaciones de 1959 garantizando el envío de vagones desde Montevideo con víveres, carpas, ropas y medicamentos. En la estación Chamberlain formó un “estado mayor de emergencia” que dirigió el traslado de pobladores. Así se lució como gestor. En el marco de esa situación entró en contacto con un hombre clave como Raúl Fontaina (quién creó con Enrique De Feo la empresa SAETA televisión). Jorge Pacheco Areco (1920-1988) realizó estudios de Derecho en la Universidad de la República, que no completó. Tanto familiares paternos como maternos estaban vinculados con el PC al que tempranamente también se asoció, adhiriendo a las expresiones “ortodoxas” del batllismo. Fue periodista y director del Diario “El Día”. En 1962 fue electo diputado por Montevideo. Fue una pieza importante en la conformación de la Unidad Colorada y Batllista (UCB) a través de cuya lista accedió a la vice-presidencia de la República en las elecciones de 1966. A partir de 1972 comenzó su carrera diplomática. Apoyó el golpe de Estado de 1973. Fue candidato a la Presidencia en 1984, 1989 y 1994. CHAGAS, Jorge. TRULLEN, Gustavo. (2005). *Pacheco. La trama oculta del poder*. Segunda edición. Rumbo editorial. Montevideo. pp. 50-52. BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. p. 176.

el retorno al modelo presidencialista, luego de asumir el “fracaso” del Sistema Colegiado de gobierno. La propuesta triunfante habilitaba la mayor concentración de poder en la figura del Presidente.<sup>88</sup>

Es de destacar, en relación con el tema central de esta tesis, que una de las mayores atribuciones que se le confirió al Poder Ejecutivo era la ampliación de las funciones co-legislativas al contar con iniciativa exclusiva en materias tales como creación de empleos, aumento de dotaciones o retiros y gastos presupuestales.<sup>89</sup>

La nueva Carta Magna, establecía también la creación de nuevos organismos como la OPP, la Oficina Nacional de Servicio Civil (ONSC), el Banco de Previsión Social (BPS) y el Banco Central del Uruguay (BCU). A través de estos se pretendía mejorar la gestión estatal desde una mirada “técnica”.<sup>90</sup> También dividió el Ministerio de Industria y Trabajo (naciendo las carteras de Industria y Comercio y de Trabajo y Seguridad Social) y creó el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.<sup>91</sup> El último, como se verá, fue uno de los principales interlocutores de AFE y los ferroviarios.

El gobierno saliente cerró su gestión bajo el influjo de importantes movilizaciones sociales. Enero de 1967 fue catalogado como “mes caliente” ya que se registraron allanamientos a domicilios particulares de periodistas, intelectuales, políticos de izquierda y de los cañeros en busca de presuntos “terroristas”.<sup>92</sup> Por otra parte, desde el comienzo de febrero se sucedieron movilizaciones de funcionarios públicos motivadas por el hecho de que no se habían votado los presupuestos para los entes estatales. A los pocos días se procesó la votación de una propuesta presupuestal a la que se oponía el Ministro de Economía Dardo Ortiz. Esto desató una nueva crisis política.<sup>93</sup>

El nuevo gobierno asumió en marzo de 1967. La complejidad de la alianza que había permitido el triunfo hizo que, lejos de alcanzar la estabilidad prometida, se entrara en una lógica

---

<sup>88</sup> En contraposición a los planteos que arguyen que el avance autoritario se explicaría por los cambios institucionales que significó la Reforma Constitucional de 1966, Broquetas sostiene que hay que considerar el acumulado previo de reclamos de mayor represión y las medidas que se fueron tomando en ese sentido. Asimismo, como se verá más adelante, no se puede acusar exclusivamente al Poder Ejecutivo de propiciar el avance del autoritarismo. Hay que destacar que el Parlamento, a pesar de tener recursos para, al menos intentar, contener las políticas del Ejecutivo, en reiteradas ocasiones no los empleó. BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. pp. 170-171. DEMASI, Carlos. *El 68...* Op. Cit. p. 66.

<sup>89</sup> AA. VV. *Historia del Uruguay en el siglo XX (1890-2005)*. EBO. Montevideo. pp. 50-51.

<sup>90</sup> BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. p. 170. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 113.

<sup>91</sup> Ver: “Disposiciones transitorias y especiales”. PARLAMENTO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY. *Constitución de 1967*. Disponible en: <http://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Uruguay/uruguay04.html>

<sup>92</sup> Organizados desde 1961 en la Unión de Trabajadores Azucareros de Artigas (UTAA).

<sup>93</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 35 y p. 116.

de complejos acuerdos que aumentaron la inestabilidad. En los primeros días de gestión, a iniciativa del Poder Ejecutivo, se anunciaron una serie de medidas de tono “espectacular” y “demagógico” según la valoración de Di Segni y Mariani. Por ejemplo, se propuso la intervención de las Cajas de Jubilaciones, se publicitó un proyecto del Intendente de Montevideo que pretendía lotear el Club de Golf, plantearon construir 3000 viviendas en zonas urbanas y suburbanas y se puso en marcha la “operación limpieza” (de la que no dan detalles las autoras) que sólo generó mayor carga impositiva sobre la población. Estas medidas tuvieron nulos resultados en vistas de superar la crítica situación.<sup>94</sup>

En abril el Presidente Gestido se dirigió a la población “buscando mantener el papel conciliador y redistributivo del Estado.” Lo que, en sus propias palabras se lograría al “abrir y mantener el diálogo con todos los sectores en forma permanente...” pero advirtiendo que esa apertura no significaría ceder frente a “las demandas arbitrarias o prepotentes de los grupos de presión...”<sup>95</sup>

#### c)- *Gestido: entre el desarrollismo y el liberalismo económico*

Ante el fracaso de las políticas liberalizadoras inspiradas en los postulados del FMI, en junio de 1967 Gestido cambió la integración del gabinete ministerial, dando mayor peso a figuras del “desarrollismo”. Se designó al Dr. Amílcar Vasconcellos en el Ministerio de Economía, al Cr. Luis Faroppa (vinculado a la lista 99 del PC liderada por Zelmar Michelini) en la OPP, a Z. Michelini en el Ministerio de Industrias y Comercio, a Carlos Vegh Garzón (colorado independiente) en Hacienda y a Enrique Iglesias como presidente del BCU.<sup>96-97</sup>

Según Cancela y Melgar “las fuerzas más progresistas del Partido triunfador en 1966, tomaron en sus manos la conducción de la economía.” Pretendían entablar un mejor diálogo

---

<sup>94</sup> Cabe destacar que varias de ellas apelaban a la responsabilidad directa de la ciudadanía en la superación de la crisis. DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 187.

<sup>95</sup> NAHUM, Benjamín; FREGA, Ana; MARONNA, Mónica; TROCHÓN, Ivette. *El fin del Uruguay liberal...* Op. Cit. p. 140.

<sup>96</sup> CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. pp. 30-31. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 115.

<sup>97</sup> Iglesias fue una figura fundamental de la corriente desarrollista y cumplió un papel clave en la Comisión de Inversiones y Desarrollo Económico (CIDE). Esta Comisión realizó una investigación diagnóstica del país en 1963 y 1965 que tuvo importante impacto en las valoraciones de la crisis iniciada años atrás. Entre estas se incorporaron valoraciones sobre el transporte ferroviario. La lista 99 se fue del Partido Colorado en 1970, formó el Frente del Pueblo con el PDC ese año, y en febrero de 1971 fue fundadora del FA. Hacia 1972, ya dentro del FA, conformó “la Corriente” con otros grupos como los GAU, el Movimiento de Independientes 26 de Marzo, y el sector liderado por Enrique Erro. PONCE DE LEÓN, Martín, RUBIO, Enrique. (2018). *Los GAU: una historia del pasado reciente (1967-1985): vivencias y recuerdos*. EBO. Montevideo. P. 15 y p. 69.

con el sindicalismo y frenar las fuerzas especulativas. Pero, afirman, “la gravedad de la situación económica y el auge especulativo llevaron la inflación a límites inimaginables y la experiencia tuvo muy corta duración.” Faltaba “cohesión” en la fuerza política y era relativo el apoyo popular.<sup>98</sup>

La votación del presupuesto, en cuya definición pretendió incidir la CNT, evidenció las tensiones al interior del elenco de gobierno: por un lado Faroppa alcanzaba acuerdos, por otro Jorge Batlle los desarticulaba. Jorge Batlle, hijo de Luis Batlle Berres, lideraba entonces la Lista 15 del PC y, desde la muerte de su padre, había transitado hacia posturas liberales en lo económico y social. Batlle expresó a través de su audición en Radio Ariel su disconformidad con la política que llevaba adelante el Ministro de Economía. Por este motivo Gestido habría pedido la renuncia de dos ministros vinculados con la lista 15.<sup>99</sup>

En junio la población debió padecer una “ola” de frío, a la que le sucedieron fuertes lluvias que cortaron abruptamente con la sequía. Los factores climáticos, en una economía primarizada como la uruguaya, explican en gran medida (aunque no exclusivamente) los indicadores económicos. Hubo aumentos notorios en el precio del pan, la carne, las cuotas de las mutualistas de asistencia médica y de otros productos.<sup>100</sup>

Finalmente, a fines de octubre un nuevo cambio de gabinete marcó el “triumfo” de la gravitación de la tendencia “liberalizadora” cuyo principal articulador era Jorge Batlle. Con matices de acuerdo a distintos contextos, finalmente esta tendencia había llegado para quedarse.<sup>101</sup> La misma se aplicó, como ha destacado Jorge Notaro, con la clara intervención del Estado. El nuevo titular de Hacienda fue el Dr. César Charlone. Una de sus primeras medidas fue la devaluación de la moneda (pasando de \$100 a \$200 en relación al dólar). Esta medida estaba inspirada en las sugerencias del FMI.<sup>102</sup>

#### d)- *De Gestido a Pacheco: fin del ensayo desarrollista y del “estado conciliador”*

El 9 de octubre de 1967 se aplicaron MPS ante la huelga de los trabajadores de la prensa

---

<sup>98</sup> CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. pp. 30-31. Hugo Davrieux señala que en el aumento de los precios al consumo alcanzó en 1967 un 137%. Sugiere que una de las causas pudo haber sido la presión ejercida por algunos sectores económicos privilegiados para mantener sus ganancias. DAVRIEUX, Hugo. (1970). *Salarios y acción sindical en el Uruguay, industria manufacturera, construcción y gobierno central*. Tesis. FCEA-UdelaR. Montevideo. p. 72

<sup>99</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 120. DEMASI, Carlos. *El 68...* pp. 19-20 y p. 53.

<sup>100</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 121.

<sup>101</sup> FINCH, Henry. “La crisis del modelo de sustitución de importaciones...” Op. Cit. p. 256.

<sup>102</sup> DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 187-188.

luego de que empresarios del sector llevaran adelante un lock out y despidieran a 200 trabajadores de 7 diarios montevideanos.<sup>103</sup> Señala Javier Correa que bajo el argumento de frenar la agitación sindical hubo censura de prensa y más de cuatrocientos detenidos.<sup>104</sup> Por otro lado, el Ministro de Trabajo y Seguridad social Enrique Vécovi, quien había intentado generar instancias de diálogo, renunció junto con otros ministros del ala “desarrollista” del Partido Colorado.<sup>105</sup> El 24 de ese mes al levantarse las MPS, Gestido habló por cadena nacional. Declaró públicamente que se había frustrado el intento “desarrollista” e informó sobre la reanudación de las negociaciones con el FMI.<sup>106</sup>

El 6 de diciembre de 1967 murió sorpresivamente el Presidente Gestido. Lo sucedió el vice presidente Jorge Pacheco Areco. Una de las primeras medidas del nuevo titular del Poder Ejecutivo fue decretar la disolución de los grupos de izquierda que habían adherido a los postulados de la Organización Latinoamericana de Solidaridad (OLAS).<sup>107</sup>

Afirman Cancela y Melgar que Pacheco estaba “menos comprometido directamente con el electorado que el primer titular, (y) su gestión se apoyó decididamente en los grupos de mayor peso económico.”<sup>108</sup> Así comenzaron a protagonizar la escena figuras como el Dr. Peirano Facio en Industria; en Ganadería y Agricultura Dr. Frick Davies y en la OPP, primero el Ing. Vegh Villegas y luego el Dr. Juan Rodríguez López; Charlone se mantuvo en Economía.<sup>109</sup> La mirada “técnica” (en realidad, empresarial) que imprimieron en adelante estas figuras a las políticas económicas generó una relativa estabilidad que se sostuvo hasta el siguiente período

---

<sup>103</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 121.

<sup>104</sup> CORREA, Javier. (2017). "Zelmar Michelini: su último impulso por el batllismo colorado (1966-1968)". En CAETANO, Gerardo (coord.). *Zelmar Michelini. Razones de una conducta, acción y pensamiento*. Planeta. Montevideo. P. 235.

<sup>105</sup> Esto conllevó un nuevo cambio de gabinete. El empresario de la construcción Walter Pintos Risso fue designado en la cartera de Obras Públicas; Luis Hierro Gambardella volvió a Cultura; Francisco Forteza ingresó a la subsecretaría de Hacienda; César Charlone (había sido ministro de Gabriel Terra en la década de 1930) en Hacienda; Carlos Manini Ríos a la OPP; Guzmán Acosta y Lara como Ministro de Trabajo. Estas figuras fueron confirmadas por Pacheco al asumir la Presidencia de la República el 6 de diciembre y a través de una cadena de radio y televisión el día 9. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 130 y p. 140. DEMASI, Carlos. *La caída de la democracia...* Op. Cit. P. 37

<sup>106</sup> CORREA, Javier. "Zelmar Michelini..." Op. Cit. p. 235. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. (1996). *José D'Elía. Memorias de la Esperanza*. Ediciones Trilce. Montevideo. pp. 49-50, p. 235.

<sup>107</sup> Implicaba al Partido Socialista (PS), la FAU, al Movimiento Revolucionario Oriental (MRO), al Movimiento de Acción Popular uruguayo (MAPU), al Movimiento de Izquierda Revolucionaria (MIR) y “el Grupo de independientes de ‘Época’”, el cierre de “Época” y el Semanario “El Sol” (órgano de prensa del PS). Se basaba en preceptos constitucionales y en la ley de asociaciones ilícitas n° 9936 de 1940. DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 191. NAHUM, Benjamín; FREGA, Ana; MARONNA, Mónica; TROCHÓN, Ivette. *El fin del Uruguay liberal...* Op. Cit. p. 55

<sup>108</sup> CANCELTA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 31.

<sup>109</sup> Según Chagas y Trullen el círculo más próximo a Pacheco estaba integrado por Augusto Legnani, Pereyra Reverbel, Ramón Díaz, Peirano Facio, Carlos Pirán y Antonio Francese. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 23.

de gobierno, cuando el ajuste se alcanzó con inflación.<sup>110</sup> Pero, aseveran Cancela y Melgar que para 1968 “el Estado conciliador había muerto definitivamente”<sup>111</sup> Esto mismo se evidenció en las dinámicas que tomó el desarrollo de la institucionalidad gubernamental como se verá más adelante.

De todos modos, continuaron las tensiones al interior del elenco de gobierno ya que, si bien hubo un predominio de figuras del ámbito empresarial, convivían con otras provenientes del sistema político como el Ministro de Trabajo y Seguridad Social Manuel Flores Mora y el jurista Justino Jiménez de Aréchaga en el Ministerio del Interior.<sup>112</sup>

Cabe destacar que entre fines de 1967 y principios de 1968 las relaciones entre el Ministro de Trabajo y Seguridad Social Guzmán Acosta y Lara y la CNT habrían empeorado. Acosta y Lara había presentado un proyecto de “ordenamiento salarial” contrario a los intereses de la CNT. La relación se tensó aún más con la aparición del diario “Primera Hora” (del que Acosta y Lara fuera uno de los principales accionistas) en el que se impulsaba la creación de un sindicalismo contrario a la CNT. Desde la Convención comenzaron a exigir la renuncia del Ministro, así como a contraponer una respuesta masiva para lo que convocaron al “Movimiento en defensa de las libertades y la soberanía”.

En los primeros meses de 1968 se tomaron medidas para reducir los gastos gubernamentales a costa de la rebaja de los salarios de los empleados públicos y clases pasivas y el aumento de ingresos a costa de la devaluación y la inflación lo que llevó a una mayor carga fiscal. En mayo se anunciaron medidas contra la especulación en dólares y otras monedas extranjeras. No se alcanzaron los resultados presuntamente esperados. Continuó además la tendencia a la concentración de la banca y su extranjerización.<sup>113</sup>

En mayo se convocó a una Comisión Tripartita (integrada por 3 ministros, 3 delegados patronales y 3 de los sindicatos) en la que se propuso realizar dos ajustes anuales en el sector privado que luego se debería extender a los públicos, rurales y domésticas a través de un

---

<sup>110</sup> Sostienen Bértola y Ocampo que “un factor importante en las tendencias inflacionarias del Cono Sur fue la fortaleza de sus movimientos sindicales.” BÉRTOLA, Luis; OCAMPO, José Antonio. *Desarrollo, vaivenes y desigualdad*. Op. Cit. p. 201

<sup>111</sup> Cancela y Melgar denominan al período 1968-1973 como de “ajuste autoritario” y “fin del Estado conciliador”. Para Jorge Notaro a partir de ese momento se abrió el período de política económica que denomina “intervencionismo estabilizador” y que continuó hasta febrero de 1972. CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. pp. 39-40. Ver también BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. p. 171. NOTARO, J. *La política económica en el Uruguay 1968-1984*. Op. Cit. p. 16 y p. 23.

<sup>112</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía*. Op. Cit. pp. 57-60. Según señala Correa "la crisis era evidente. Tras la renuncia del gabinete en pleno (pedida por Pacheco) el presidente comenzó una práctica que desarrollaría hasta el fin de su mandato: reunirse con dirigentes del PN y especular con su ingreso al gabinete o a los entes autónomos." CORREA, Javier. "Zelmar Michelini..." Op. Cit. p. 239.

<sup>113</sup> DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. pp. 192-194.



proyecto de ley enviado al Parlamento. Con la aplicación de MPS del mes siguiente se levantó esta instancia y renunciaron los ministros Flores Mora y Roballo.<sup>114</sup>

El 13 de junio Pacheco Areco decretó la aplicación de MPS, tema en el que se profundizará más adelante. El 28 de junio de 1968, fueron “congelados” los precios y salarios por decreto y se dejó de convocar a los Consejos de Salarios. Asimismo, en el ámbito público, se desconocieron acuerdos alcanzados a través de la negociación colectiva y lo acordado en la Comisión Tripartita reunida en mayo que se mencionó páginas atrás. Esto, según Broquetas, “tomó por sorpresa” al movimiento sindical ya que se esperaba un reajuste semestral al 1 de julio.<sup>115</sup> En simultáneo habían comenzado las militarizaciones de funcionarios públicos y se allanó la sede de la CNT.<sup>116</sup> Dirigentes de la CNT bregaron por facilitar instancias de diálogo especialmente con el objeto de que se garantizaran los derechos individuales. Mientras tanto Pacheco desestimaba cualquier tipo de negociación con la CNT. Los meses siguientes significaron el avance de la represión contra la oposición, así como la continuación de diferencias entre el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo y entre autoridades propuestas por el propio Ejecutivo.<sup>117</sup>

Por la vía de los hechos, si bien se aplicaron medidas tendientes a contener el aumento de precios, la inflación siguió creciendo mientras los salarios en general se congelaron.<sup>118</sup> Los resultados a un año de aplicada esta política de ajuste eran, en términos macroeconómicos, positivos: la inflación había bajado un 2% mensual, aumentó la producción por dos años consecutivos (1969 y 1970) 6,1% y 4,7% respectivamente. Aumentó el salario real (en

---

<sup>114</sup> DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 194.

<sup>115</sup> BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. p. 171.

<sup>116</sup> CORES, Hugo. (2002). *Memorias de la resistencia*. EBO. Montevideo. p. 107. La militarización puso bajo órbita militar a unos 30.000 funcionarios del Estado. Sostiene Broquetas que el gobierno de Pacheco “marcó un hito en el proceso de politización de las funciones de las Fuerzas Armadas” al encomendarles la represión de conflictos laborales y el mantenimiento de servicios esenciales. BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. pp. 173 y 175.

<sup>117</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 168. Enrique Iglesias dejó la dirección del BCU luego de manifestar sus discrepancias con Pacheco respecto de las sanciones aplicadas a funcionarios de la institución. Para setiembre eran numerosas las destituciones de funcionarios públicos. Estudiantes liceales ocupaban los liceos Zorrilla y Liceo 11 del Cerro y los obreros del Frigorífico Nacional hacían lo suyo con las instalaciones de la empresa, también en el mismo barrio. El 14 de agosto falleció Líber Arce quien se convirtiera en el primer estudiante asesinado como consecuencia de la represión en este nuevo período. Le siguieron en setiembre Susana Pintos y Hugo de los Santos. En ese contexto se evidenciaban nuevas técnicas de represión y el uso de nuevas armas de fuego. Días después Pacheco decretó el cierre hasta el 15 de octubre de todos los establecimientos de enseñanza. Las FF.AA fueron dispuestas como custodia de los locales. Se impuso la censura previa y se expulsó a diplomáticos soviéticos. Comenzaron a llegar al Senado denuncias de tortura. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. pp. 175-181. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. p. 67. CORES, Hugo. *Memorias...* Op. Cit. p. 88.

<sup>118</sup> Demasi resalta que esto implicó, en última instancia, la concreción de la propuesta planteada desde enero de 1968 por el Ministro de Trabajo Acosta y Lara. Desde ese entonces la CNT interpretaba, a la luz de la observación de las consecuencias de la congelación aplicada en 1967 en Argentina, que sólo traería el deterioro del salario real y mayor conflictividad. DEMASI, Carlos. *El 68...* Op. Cit. p. 81.

particular en algunos sectores privados) lo que expandió el mercado interno. También hubo importante alza en las pasividades mientras se intentaba controlar el precio de los productos de la canasta básica familiar. Se podría decir que estos logros temporales se alcanzaron a costa del deterioro de las libertades públicas.<sup>119</sup>

Cancela y Melgar sostienen de todos modos que en 1968 “la situación social y económica era sumamente confusa, la inflación y el despegue del tipo de cambio ya no cumplían su misión re-distribuidora, puesto que hacían prácticamente imposible el cálculo económico y se volvían inmanejables para sus propios beneficiarios.”<sup>120</sup>

*f)- Continuidad y profundización de las tensiones sociales y políticas: avances en la política represiva*

Entre 1969 y 1971 hubo numerosos cambios de gabinete y de autoridades de dependencias del Poder Ejecutivo como la OPP y la ONSC. Esto da cuenta de la continuidad de la inestabilidad política del gobierno a pesar de pretender dar una imagen de recta gestión y coherencia.<sup>121</sup>

En enero de 1969 fue asesinado el obrero municipal Arturo Recalde por el Coronel (R) Camilo Rodríguez en el marco de una concentración de funcionarios públicos reprimida por la Guardia Republicana. El 12 de febrero se dispuso la intervención del Frigorífico Nacional. Como ya se señaló, en marzo se levantaron las MPS de “carácter policial” hasta el 24 de junio cuando se re-impusieron luego de que terminó la visita del empresario estadounidense Nelson Rockefeller.<sup>122</sup> Ese mismo día, el Presidente de la CNT José D’Elía fue apresado y llevado al cuartel de San Ramón donde estuvo retenido por 60 días.<sup>123</sup> Dos días después trabajadores de UTE cortaron el suministro de energía eléctrica y efectivos del Ejército se hicieron cargo de la puesta en funcionamiento de las principales instalaciones de la empresa. El 8 de julio el Parlamento levantó el decreto de clausura del diario “Extra”, pero el Poder Ejecutivo lo

---

<sup>119</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 184. CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. pp. 42-43.

<sup>120</sup> CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 39.

<sup>121</sup> Fueron varios los cambios en el equipo de gobierno. Por ejemplo en abril, octubre y noviembre de 1970; abril de 1971. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 198, p. 253, p. 304, p. 309 y p. 316.

<sup>122</sup> Al mismo tiempo disolvieron al Partido Obrero Revolucionario –POR– (trotskista), se clausuró su periódico “Frente Obrero” y expulsaron a extranjeros por “actividades subversivas”. Se mantuvo la intervención del Banco República (BROU), Banco Central del Uruguay (BCU), Banco Hipotecario del Uruguay (BHU), Administración General de las Usinas y Teléfonos del Estado (UTE), Administración Nacional de Puertos (ANP) y AFE. CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 197. DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 198.

<sup>123</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. pp. 72-73.

mantuvo. Esto siguió agudizando la crisis política arrastrada. El Presidente Pacheco Areco intentó afianzar el apoyo del sector del PN liderado por el senador Martín Echegoyen que había apoyado el mantenimiento de las MPS lo que, a su vez, generaba diferencias al interior del PN.<sup>124</sup>

Desde el 26 de junio se llevaron adelante razzias a partir de las que fueron detenidos cientos de dirigentes sindicales.<sup>125</sup> Hacia julio siguió aumentando la persecución a la oposición. Fue clausurado el diario “La Democracia” (vinculado con el ya clausurado “Extra”) y el semanario “Izquierda”, relacionado al PS. A fines de julio murió en el Regimiento de Caballería n° 9 el bancario Carlos Cánepa por un fallo cardíaco luego de que se le exigiera realizar ejercicios físicos para los que no estaba apto.<sup>126</sup>

Hacia la segunda mitad del año 1969 fue tomando mayor protagonismo la lucha contra el Movimiento de Liberación Nacional-Tupamaros (MLN-T).<sup>127</sup> En el marco del secuestro del agente de la CIA Dan Mitrione por parte del MLN se suspendieron las garantías individuales.<sup>128</sup>

Asimismo, el 6 de abril de 1971 el Ministro del Interior anunció la creación de un “Registro de vecindad” para “facilitar la lucha contra el MLN”. Implicaba la posibilidad de control policial minucioso de la población a través del registro de datos personales. La iniciativa levantó una fuerte oposición.<sup>129</sup>

El 14 de julio de 1971 se reunió la Asamblea General para levantar las MPS que se mantenían desde junio de 1969. Esta vez hubo quórum y por 77 votos sobre 113 ganó la moción que proponía el levantamiento. Sin embargo al día siguiente Pacheco, con el apoyo del Consejo de Ministros, las re-implantó.<sup>130</sup> Esta decisión del Consejo de Ministros motivó la iniciativa de la Cámara de diputados de realizar un juicio político al Presidente de la República. Esta se trató entre el 20 de julio y el 16 de setiembre cuando el Senado quedó sin quórum para sesionar y decidir sobre el asunto.<sup>131</sup>

El 24 de julio fue asesinado por francotiradores el estudiante de la Universidad del Trabajo del Uruguay (UTU) Heber Nieto y el 1° de setiembre Julio Spósito, estudiante de secundaria.<sup>132</sup> El 8 de setiembre de 1971 el Consejo de Ministros votó el decreto n° 566/971 que habilitaba a las FF. AA. a encargarse de la lucha anti-subversiva, luego de la fuga de 111

---

<sup>124</sup> DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. pp. 198-199.

<sup>125</sup> DEMASI, Carlos. *La caída de la democracia*. Op. Cit. p. 95.

<sup>126</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 206, p. 209 y p. 213.

<sup>127</sup> *Ibídem.* p. 240.

<sup>128</sup> BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. p. 186.

<sup>129</sup> DEMASI, Carlos. *La caída de la democracia*. Op. Cit. pp. 170-171.

<sup>130</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. pp. 322-323.

<sup>131</sup> DEMASI, Carlos. *La caída de la democracia*. Op. Cit. p. 180, p. 182, p. 188 y p. 190.

<sup>132</sup> *Ibídem.* p. 188.

presos, la mayoría de ellos del MLN-T, de la cárcel de Punta Carretas.<sup>133</sup>

*h)- De Pacheco a Bordaberry*

Carlos Demasi sostiene que el “pachequismo” como corriente política nació el 2 de setiembre de 1968 mostrando, a través de cadena nacional, un tono “rígido e insensible de quien tiene la receta justa para solucionar los problemas del país y no está dispuesto a permitir que nadie le ponga trabas.” Llegó a la presidencia sin tener un sector propio dentro de su Partido, pero lo fue formando desde el poder. Así, atrajo hacia su persona a dirigentes del disuelto “Frente Colorado” como Justino Carrere Sapriza y Glauco Segovia; a un grupo de auto-proclamados independientes desde mayo de 1968 como Ángel Rath, Luis Carrese, Enrique Tmatti, Juan L. Pintos y Aguirre, Amanda Huerta de Font y Juan J. Amaro -separados de Vasconcellos- y Pedro W. Cersósimo y Aquiles Lanza que habían abandonado la lista 99 liderada por Michelini.<sup>134</sup>

Pacheco Areco a través de sus discursos (mediante numerosas cadenas nacionales de radio que eran reproducidas por la prensa escrita) fue construyendo una imagen de “hombre fuerte y solo” que asumía la responsabilidad de la defensa de la nación ante la amenaza de la “subversión”. Así aparecía como “salvador” de una presunta “mayoría silenciosa”, supuestamente acallada por el aparato comunista que desplegaba su política principalmente a través de los sindicatos.

Se podría decir que fue expresión del éxito de esta construcción el hecho de que se plebiscitara la posibilidad de su re-elección (aunque no alcanzó los votos necesarios para concretarse) y que su “Unión Nacional Reelectionista” fuera la lista más votada.<sup>135</sup> Como consecuencia de ello emergió la figura de Juan María Bordaberry quien fuera candidato a vicepresidente en la fórmula encabezada por Pacheco. Bordaberry fue finalmente electo Presidente con 23% de los votos emitidos, en el marco del lema Partido Colorado que obtuvo una mayoría de casi 41% del total de votos válidos en medio de cuestionamientos de fraude electoral.<sup>136</sup>

En el contexto de las elecciones de 1971 se aumentaron salarios y pasividades lo que

---

<sup>133</sup> DEMASI, Carlos. *La caída de la democracia*. Op. Cit. pp. 188-189

<sup>134</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. p. 21. DEMASI, Carlos. *El 68...* Op. Cit. pp. 128-129.

<sup>135</sup> BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. p. 183. La “Unión Nacional Re-eleccionista” que se conformara en torno al apoyo de la re-elección de Pacheco, logró juntar 402 mil firmas que fueron presentadas en el “Salón de los Pasos Perdidos” del Palacio Legislativo el 14 de mayo de 1971. Con esto se abrió la posibilidad de plebiscitar una nueva reforma constitucional con las elecciones nacionales a realizarse en noviembre. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 320.

<sup>136</sup> RADAKOVICH, Rosario. “El contexto histórico, político y sindical...” Op. Cit. p. 678.

produjo desajustes económicos que empeoraron la situación durante el siguiente período de gobierno. A partir de 1971 fue el “quincismo” o “jorgismo” el encargado de la política económica con el Dr. Francisco Forteza como titular del Ministerio de Economía y Finanzas y personalidades de ese mismo sector en la dirección de la OPP. Alcanzados los objetivos electorales se instrumentó el ajuste mediante la rebaja de los ingresos de trabajadores y pasivos. Así el salario real cayó un 17% situándolo por debajo del de 1968 y las pasividades un 22%. Sostienen Cancela y Melgar que “los ingresos de los trabajadores activos y pasivos iniciaban un proceso de deterioro continuo, que recién se revertiría muy levemente en el año 1980.”<sup>137</sup>

Por otra parte se cerraron las importaciones como medio de resolver los problemas acarreados por el creciente déficit fiscal y hubo una nueva devaluación de la moneda (velada por un complejo sistema de arbitrajes cambiarios) tendiente a solucionar la crisis de pagos a los acreedores extranjeros que hubo entre fines de 1971 y principios de 1972. Se firmaron nuevas cartas de intención con el FMI. El gobierno entrante el 1° de marzo de 1972 se enfrentaba a un enorme endeudamiento y la falta de dinero en las arcas del Estado. El Ejecutivo intentó contar con apoyos en el Parlamento. Se superó temporalmente la crisis alcanzando un saldo positivo en la balanza comercial, aumentaron las reservas internacionales y para 1973 se redujo la deuda externa. Sin embargo la inflación alcanzó un promedio anual de casi 87% y el salario real cayó en promedio un 17%.<sup>138</sup>

En 1972 la OPP (dirigida por Ricardo Zerbinó) diseñó un Plan Nacional de Desarrollo (PND) a ejecutarse en los siguientes cinco años. Sus propuestas partían del presupuesto de que la causa del estancamiento era el intervencionismo y el proteccionismo estatal.<sup>139</sup> Sostienen Cancela y Melgar que entre los años 1972 y 1975 la política económica tendió al “reajuste” comenzando a llevarse adelante “otra experiencia de liberalización.”<sup>140</sup>

#### *i)- Continuidad y profundización de los conflictos en 1972*

Plantea Radakovich que “los dramáticos acontecimientos de 1972 han eclipsado el recuerdo de la difícil situación económica: inflación, salarios congelados y la acuciante necesidad de exportar que llevó a implantar una vigorosa veda de carne vacuna y a la elaboración de pan con sorgo mezclado con la harina de trigo. Solamente la gravedad de la

---

<sup>137</sup> CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 45.

<sup>138</sup> NOTARO, Jorge. (2001). “La batalla que ganó la economía”. En FCEA. *El Uruguay del Siglo XX. Tomo I. La Economía*. EBO. Montevideo. p. 97.

<sup>139</sup> BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. pp. 183-184.

<sup>140</sup> CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 46.

situación política vivida entonces puede explicar el relativo olvido de estas situaciones.”<sup>141</sup>

El 14 de abril de 1972 todos los legisladores de los partidos tradicionales votaron la suspensión de las garantías individuales y la declaración del “estado de guerra interno” que autorizaba a las FF.AA. a hacerse cargo de la persecución de los “subversivos” luego de que fueran asesinados en manos del MLN-T cuatro integrantes de un escuadrón de la muerte. La medida rápidamente surtió efecto. Días después hubo un atentado al local del seccional “Paso Molino” del PCU en el que murieron ametrallados por fuerzas del Ejército 8 comunistas que estaban dentro de dicho local partidario. Esto provocó la respuesta de la CNT que convocó a un paro de 48 horas.<sup>142</sup>

Las políticas represivas no se limitaron -como establecía la Constitución- a la detención de delincuentes, sino que sirvieron de pretexto para realizar allanamientos sin orden judicial ni motivo fundado (lo que se denominó operaciones “rastrillo”).<sup>143</sup>

Sin embargo, según se entendía desde la mayoría del gobierno la “subversión” seguía poniendo en peligro las bases de la nación y la seguridad pública por lo que el 10 de julio se sustituyó la declaración del “estado de guerra interno” por la “Ley de Seguridad del Estado”. Esto significó un paso más en la política represiva al habilitar al Poder Ejecutivo y en especial a las FF. AA. a administrar justicia.<sup>144</sup> Sostiene Broquetas que ese año “al igual que 1968 fue uno de esos años que marcó la memoria de los contemporáneos por el alto grado de violencia política.”<sup>145</sup>

La conflictividad social no mermó. Fueron numerosos los conflictos sindicales que se sucedieron también en ese año. Cabe destacar que a mediados de setiembre de 1972 se desató una huelga general en el transporte con cierto grado de coordinación entre algunas gremiales del transporte automotor y la FF. Bordaberry ordenó la militarización de huelguistas del transporte automotor lo que llevó al levantamiento del conflicto en ese sector.<sup>146</sup> La huelga ferroviaria, como se verá en el último capítulo, se mantuvo por un mes.

El panorama político-institucional siguió el rumbo trazado hasta una serie de nuevos “cortes” marcados por el intento de golpe de Estado de febrero de 1973 del que surgiera el inconstitucional “Consejo de Seguridad Nacional” que, integrado por los Comandantes en jefe de las FF. AA., asesoraría al Poder Ejecutivo en materia de seguridad nacional. Otro “corte”

---

<sup>141</sup> RADAKOVICH, Rosario. “El contexto histórico, político y sindical...” Op. Cit. p. 678.

<sup>142</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. p. 89. DEMASI, Carlos. *La caída de la democracia.* Op. Cit. p. 219.

<sup>143</sup> BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. pp. 186-187.

<sup>144</sup> *Ibidem.* p. 187.

<sup>145</sup> *Ibidem.* p. 186.

<sup>146</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. p. 96.

fue el del golpe de Estado del 27 de junio de 1973 a través de la disolución del Parlamento por parte del Presidente de la República.

## ***2- Impactos en la vida de los trabajadores***

Las políticas económicas aplicadas durante el período que se aborda fueron indudablemente perniciosas para los trabajadores y sus familias. Hubo un marcado deterioro del salario real, aumento del desempleo, distorsiones en las relaciones laborales, dificultades en el acceso a la educación y la cultura. Esta situación parece que contribuyó, por un lado, en el afianzamiento de un proceso de desesperanza y crisis que llevó a parte de la población a buscar nuevas y mejores perspectivas (no solo económicas) en la emigración, a veces muy lejana de la región. Por otro lado, se habría producido un incremento del multiempleo, la informalidad y la incorporación de jóvenes y mujeres en el mercado laboral. Al mismo tiempo, se evidenció un crecimiento en la actividad sindical y la conflictividad, lo que podría ser interpretado como una forma de respuesta colectiva de los sectores populares a este crítico contexto.<sup>147</sup>

Los datos que se presentan a continuación pretenden dar al lector una idea general de la situación de los trabajadores que contribuya en su descripción y, en especial, permita contextualizar el caso que se abordará en los próximos capítulos.

### *a)- La población: cantidad, población económicamente activa y funcionarios públicos*

Según los datos emanados de los censos de 1963 y 1975 (los extremos más próximos al período que aquí se trata) la población se distribuía de la siguiente manera:

**Cuadro n° 1. Población de Uruguay según censos de 1963 y 1975**

	<b>1963</b>	<b>1975</b>	<b>Crecimiento (total)</b>	<b>Crecimiento (%)</b>
TOTAL	2.595.510	2.788.429	192.919	6, 91%
Hombres	1.290.386	1.369.412	79.026	5, 77%
Mujeres	1.305.124	1.419.017	113.893	8, 02%
Interior	1.392.753	1.551.202	158.449	10, 21%
Montevideo	1.202.757	1.237.227	34.470	2, 78%

Elaboración propia en base a: Series INE. Disponible en <http://www.ine.gub.uy/web/guest/censos-1963-1996>

<sup>147</sup> RADA KOVICH, Rosario. “El contexto histórico, político y sindical...” Op. Cit. p. 684 y p. 686.

La población económicamente activa (PEA) fue registrada en el censo de 1963, pero no en el de 1975. Carolina Román y Sebastián Fleitas realizaron estimaciones que permiten elaborar el siguiente cuadro sobre la PEA:

**Cuadro n° 2. Estimación de la PEA**

	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Hombres	751.079	760.004	767.973	774.439	778.593	778.593
Mujeres	238.413	265.413	272.366	278.889	284.520	289.340
Total	989.492	1.025.417	1.040.339	1.053.328	1.063.113	1.067.933

Elaboración propia en base a datos presentados por FLEITAS, Sebastián, ROMÁN, Carolina. (2010). *Evolución de la población económicamente activa en el siglo XX: un análisis de la estructura por sexo, edad y generaciones*. Boletín de Historia económica. Año VIII. N° 9.

Sostiene Henry Finch que el desempleo mostró “proporciones masivas en la década del sesenta”. Infiere que la desocupación disfrazada y la sub-ocupación también aumentaron.<sup>148</sup>

Radakovich, comparando datos de 1955 y 1967 sobre salarios y cantidad de empleados privados y públicos llega a la conclusión de que se triplicó la cantidad de empleados públicos, mientras que sus salarios aumentaron ínfimamente.<sup>149</sup> Para 1967 los trabajadores de Montevideo porcentualmente se distribuían de la siguiente forma.<sup>150</sup>

**Cuadro n° 3. Distribución porcentual de trabajadores en Montevideo (1967)**

Categoría	% de la población
Asalariados privados	37,6%
Asalariados públicos	30,3%
Trabajadores independientes	9,2%
Patronos	6,2%
Jubilados o pensionistas	15,2%
Otros	1,5%
Total	100%

Elaboración propia en base al cuadro n. ° 6. “Ingreso medio familiar comparado de ciertas categorías socio-profesionales en Montevideo en 1955 y 1967”. RADAKOVICH, Rosario. (2006). “El contexto histórico, político y sindical entre 1950 y 1973” en RICO, Álvaro (coord.). *15 días que estremecieron al Uruguay: golpe de estado y huelga general 27 de junio-11 de julio de 1973*. Fin de siglo. Montevideo. p. 692.

Para acercarse a la realidad del empleo público se cuenta con los resultados preliminares

<sup>148</sup> FINCH, Henry. “La crisis del modelo de sustitución de importaciones...” Op. Cit. p. 247.

<sup>149</sup> RADAKOVICH, Rosario. “El contexto histórico, político y sindical...” Op. Cit. pp. 691-692.

<sup>150</sup> No se presentan de todo el país porque no se han encontrado indicadores.



del Primer Censo de Funcionarios Públicos.<sup>151</sup> El mismo excluía a los funcionarios del escalafón militar.

#### Cuadro n° 4. Los funcionarios públicos

	Cantidad	Porcentaje sobre el total de funcionarios
Total país	213.001	
Montevideo	125.556	59,00%
Hombres	156.424	73,40%
Mujeres	56.577	26,60%

Elaboración propia en base a ONSC. Presidencia de la República. (1970). *Datos preliminares. Primer Censo nacional de funcionarios públicos*. Montevideo.

Astori aporta el dato de que entre 1961 y 1969 el empleo público creció un 15% mientras que entre 1969 y 1977 esa cifra se redujo en un 6%.<sup>152</sup> Por lo tanto, los datos recogidos por el Censo nacional de funcionarios públicos representarían el máximo alcanzado en el período. Esto coincidiría con la pretensión de los gobiernos de la época de reducir los cargos públicos (más aún si se observa que la PEA tendió a crecer). Como ya se ha dicho, el presuntamente elevado número de funcionarios públicos era considerado uno de los principales causantes del déficit fiscal.

De todos modos, como se decía, el mecanismo del empleo público fue utilizado para amortiguar el aumento del desempleo en el sector privado así como variable de ajuste del gasto público.<sup>153</sup> Aproximadamente representaban un 20,5% de la PEA.<sup>154</sup> El empleo público, podría ser interpretado como una forma de intentar disciplinar a, por lo menos, parte de la población mediante la estrategia del clientelismo político.

#### *b)- La evolución del salario real.*

El deterioro del salario real que se puede observar se debió fundamentalmente al aumento del costo de la canasta básica consecuencia de la inflación. Como sostienen Cancela

---

<sup>151</sup> Según señalan en la introducción del texto, faltaban aproximadamente un millar de boletas censales por procesar. También aporta datos sobre edades, sexo, origen (oriental-extranjero), año de ingreso a la función pública, cobro de hogar constituido y pasividades, posesión de vivienda y acceso a servicios médicos.

<sup>152</sup> ASTORI, Danilo (2003). "Estancamiento, desequilibrio y ruptura. 1955-1972." en Instituto de Economía. *El Uruguay del siglo XX. Tomo I. La Economía*. EBO. Montevideo. Op. Cit. p. 92.

<sup>153</sup> FINCH, H. Op. Cit. p. 247. Se puede adelantar que para el caso de AFE se observa un incremento de los "contratados" en detrimento de los "presupuestados". CANCELA, Walter y MELGAR, Alicia. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 25

<sup>154</sup> Ver cuadros n° 2 y 4.

y Melgar la transferencia de recursos desde sectores asalariados a sectores concentrados de la economía (como el financiero) se produjo vía inflación lo que impactó de modo directo en el salario real.<sup>155</sup>

**Cuadro n° 5. Salario real (base 1957=100)**

Año	Salario
1966	80,5
1967	86,0
1968	73,2
1969	81,6
1970	80,5
1971	84,7
1972	70,2
1973	69,0

Tomado de: Cancela y Melgar. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 17.

**Cuadro n° 6. Costo de la canasta básica**

Año	Canasta básica
1966	\$ 8.410
1967	\$ 15.501
1968	\$ 32.599
1969	\$ 39.336
1970	\$ 45.581
1971	\$ 57.151
1972	\$ 102.720
1973	\$ 200.879

Elaborado por Cancela y Melgar sobre la base de “Canasta del IEFCE actualizada por su índice”. Cancela y Melgar. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 28

Según datos aportados por Henry Finch la pérdida del poder adquisitivo de los salarios fue peor en Montevideo que en el interior y entre los asalariados públicos que los privados.<sup>156</sup> Como se dijo, a pesar de los planes pergeñados sobre la base de argumentos “técnicos” que se pretendieron aplicar, aumentó el número de funcionarios públicos. No así los fondos destinados a la manutención de las empresas y servicios públicos. Esto explicaría la caída de los salarios

<sup>155</sup> CANCELA y MELGAR. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 27.

<sup>156</sup> FINCH, Henry. “La crisis del modelo de sustitución de importaciones...” Op. Cit. p. 253.

públicos por debajo del promedio. Esta caída, de todos modos, debería ser matizada por el hecho de que mientras descendía el salario base de los funcionarios, aumentaba el porcentaje de lo que se denomina “salario indirecto” (compensaciones y “salario familiar”).<sup>157</sup> Podría decirse que los gobiernos de la época no se comprometieron a aumentar los salarios de forma fija, pero cedían ante los reclamos otorgando este tipo de “compensaciones”. En el análisis del caso que trata en profundidad esta tesis, se podrá ahondar en este asunto.

### *c)- Consecuencias de la crisis en la clase trabajadora*

Sostiene Adella Pellegrino que entre 1963 y 1975 el 11% de la población emigró.<sup>158</sup> Quienes emigraban, con primer destino a países de la región, eran mayoritariamente trabajadores calificados del sector privado, lo que también impactó en el desarrollo de la economía local.<sup>159</sup>

Pero cabe resaltar también un aspecto de la crisis poco abordado como el deterioro de las condiciones laborales. Esto se evidencia cuando se observan casos particulares. No se puede aseverar que se haya desarrollado de igual forma en todos los sectores laborales, pero se cuenta con indicios para el caso de los funcionarios del servicio de correo público y los ferroviarios.<sup>160</sup> En el primer caso hay testimonios orales y denuncias contemporáneas al período de estudio que informan de que no contaban con los medios necesarios para cumplir su labor, debiendo garantizarlos con sus magros ingresos.<sup>161</sup> En el caso de los ferroviarios se ha observado que, la falta de medios necesarios ponía en cuestión la propia fuente de empleo ya que no había tareas a desarrollar. Pero también el pésimo estado de preservación de la infraestructura hacía que se

---

<sup>157</sup> Esto lo constata Davrieux considerando el caso de los funcionarios de gobierno central entre 1961 y 1969. DAVRIEUX, Hugo. *Salarios y acción sindical en el Uruguay...* Op. Cit. pp. 226-239. El especialista en Derecho Laboral Américo Plá Rodríguez menciona en un trabajo de 1999 la serie de cambios que se procesaron en materia de seguridad social en el período. Se puede decir, en síntesis, que esto representó otra forma de redistribución del ingreso que profundizó el deterioro del salario real. Ver: PLÁ RODRÍGUEZ, Américo. (1999). *Estudios de la seguridad social*. FCU. Montevideo.

<sup>158</sup> Ver PELLEGRINO, Adella. (2003). *Caracterización demográfica del Uruguay*. Programa de Población Facultad de Ciencias Sociales-Universidad de la República. Montevideo.

<sup>159</sup> Esto fue notorio en la industria de la construcción generando preocupación tanto en las cámaras empresariales como las organizaciones sindicales. ALVAREZ, Sabrina. SOSA, Álvaro. (2016). Fascículo “Luchas, unidad y conquistas. El SUNCA en tiempos de crisis (1966-1972)”. Serie “Construyendo resistencia: el SUNCA durante la dictadura (1973-1985)” Carlos Demasi (Dir.). Convenio SUNCA-UdelaR. Inédito. Ver también NAHUM, Benjamín; FREGA, Ana; MARONNA, Mónica; TROCHÓN, Ivette. *El fin del Uruguay liberal...* Op. Cit. p. 174.

<sup>160</sup> Sin embargo el Plenario de trabajadores de la industria de la construcción logró impulsar una ley que buscaba regular varios aspectos del sector. La misma se propulsó con el acuerdo de algunos sectores del empresariado de la mencionada industria. La ley n.º 13.893 de “racionalización y unificación de aportes de la industria de la construcción” se votó en el año 1971 y significó mejoras en el sector. ALVAREZ, Sabrina. SOSA, Álvaro. Fascículo “Luchas, unidad y conquistas...”. Op. Cit.

<sup>161</sup> ALVAREZ, Sabrina. (2011). “...a pelear posiciones más de clase...” *El viraje del gremio postal entre 1961-1964*. Monografía de Historia del Uruguay III. Curso dictado por M. Broquetas. Inédito.

cumpliera la tarea en condiciones inapropiadas en términos sanitarios y en cuanto a la calidad del propio servicio.

Consecuencia también de las limitaciones del financiamiento público, se producía un problema que se analizará en el capítulo III, y compartido con el resto del funcionariado estatal: el atraso en los pagos de salarios y haberes.<sup>162</sup> Esto empeoraba las consecuencias de la inflación en el salario real. Cabe imaginarse además, más allá de los problemas materiales concretos que pudiera generar esta situación, cómo impactaría en los proyectos y perspectivas a futuro de los trabajadores y sus familias.

Por otra parte, como señala Vania Markarian una característica de la época fue el deterioro de las condiciones para el acceso a la educación media y terciaria de los hijos de trabajadores.<sup>163</sup> Una condición fundamental para garantizar este acceso era el boleto estudiantil gratuito. La pérdida de este derecho fue la que motivó las intensas movilizaciones que se sucedieron en especial en 1968 y que tuvieron como saldo la muerte de tres estudiantes universitarios en agosto y setiembre.

Como se dijo en el apartado anterior las políticas económicas aplicadas en el período fueron resistidas por una parte de la población. La capa social media que se habría “multiplicado a impulsos del crecimiento del Estado y del sector servicios, sufrió un rudo golpe...”<sup>164</sup> Aseveran Cancela y Melgar que “los trabajadores tenían clara conciencia de que el ajuste se estaba haciendo en su perjuicio y ensayaron formas más o menos violentas de defender su salario y sus oportunidades de trabajo.”<sup>165</sup>

Las autoridades de gobierno respondieron de forma cada vez más frecuente con la represión, lo que, lejos de aminorar las respuestas sociales, las radicalizó. Así, según ha señalado Markarian, en 1968 aumentó la afiliación de estudiantes a los grupos de izquierda “tradicional” y “nueva”. Algo similar constata para todo el período Gerardo Leibner.<sup>166</sup> En el caso de los ferroviarios, si bien no se ha pretendido observar específicamente la afiliación de trabajadores a grupos de izquierdas, hay indicios de una mayor predisposición a apoyar sus iniciativas.

En este sentido, es fundamental considerar algunas ideas y acontecimientos que se fueron conociendo y tomando como referencia, de acuerdo a cada realidad, ámbito y capacidad

---

<sup>162</sup> GIRONA, Martín; SIOLA, Lucía. *Historia y memoria de COFE...* Op. Cit. p. 30

<sup>163</sup> MARKARIAN, Vania. *El 68 uruguayo...* Op. Cit. p. 20

<sup>164</sup> NAHUM, Benjamín; FREGA, Ana; MARONNA, Mónica; TROCHÓN, Ivette. *El fin del Uruguay liberal...* Op. Cit. p. 154.

<sup>165</sup> CANCELA y MELGAR. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 39.

<sup>166</sup> LEIBNER, Gerardo. *Camaradas y compañeros...* Op. Cit. p. 589.

de organización previa. Por ejemplo, la influencia del triunfo de la revolución cubana, las luchas de des-colonización del tercer mundo (zonas y ex colonias de Asia, África y del Caribe), las movilizaciones estudiantiles y obreras en distintas partes del mundo, las luchas de afrodescendientes en los Estados Unidos propiciaron sentimientos de viabilidad de cambios rápidos y profundos. Esto era acompañado por nuevos consumos culturales, en especial entre los jóvenes. La combinación de estos fenómenos habría propiciado una diferenciación inter-generacional que no estuvo exenta de conflictos. También habrían sido tiempos de (relativa) mayor apertura a la participación de las mujeres en espacios que les fueran vedados hasta ese entonces, y en algunos lugares de Europa y de Estados Unidos, de una verdadera y fuerte movilización como movimiento feminista y anti-patriarcal.

Ante estas novedades en el plano de las ideas y las acciones emergieron respuestas de aquellos que se horrorizaban por estos cambios que, según ellos, ponían en cuestión los “cimientos” de la comunidad nacional. De este modo, el accionar represivo de los gobiernos de Pacheco Areco y Bordaberry se legitimaba en el plano discursivo en argumentos “morales” como si se tratara de una “cruzada” en defensa de los valores nacionales.<sup>167</sup>

Ante este panorama importantes sectores de la clase trabajadora respondieron colectivamente de distintas formas. También fueron objeto de apelación directa, siendo llamados a luchar contra el avance de fuerzas “apátridas”. Otros, se puede presumir, se mantuvieron al margen sin tomar una postura explícita. De todos modos, a la luz de la información recogida, se podría afirmar que todas las familias de trabajadores sufrieron de alguna manera las consecuencias de la profunda crisis que azotaba al país.

### **3- El sindicalismo de la época: unificación, poder sindical y debates**

#### *a)- El largo proceso de unificación sindical*

En la bibliografía que aborda el período se reitera la idea de que el contexto de la crisis propició el aumento de la sindicalización y la unificación sindical.<sup>168</sup> Esto significó el crecimiento del poder político y social de las organizaciones sindicales que cobraron mayor

---

<sup>167</sup> BROQUETAS, Magdalena. *La trama...* Op. Cit. p. 119.

<sup>168</sup> CANCELA y MELGAR. *El desarrollo frustrado...* Op. Cit. p. 36. NAHUM, Benjamín; FREGA, Ana; MARONNA, Mónica; TROCHÓN, Ivette. *El fin del Uruguay liberal...* Op. Cit. p. 165.

protagonismo en la escena pública.<sup>169</sup> Sostiene el politólogo Jorge Lanzaro que la anulación de distintos espacios políticos de participación social que se fue dando en el período afianzó la tendencia a la centralización y politización y potenció a la CNT como agente político.<sup>170</sup>

Distintas organizaciones sindicales comenzaron a transitar el camino hacia la unificación desde fines de la década de 1950.<sup>171</sup> Plantea el ex-dirigente textil Héctor Rodríguez que “la complejidad de las luchas desarrolladas” habían “obligado a crear organismos de coordinación y unificación” como la Mesa Sindical Coordinadora de Entes y Servicios Descentralizados (MSCE) y la Confederación de Funcionarios del Estado (COFE), la última creada en 1964 a partir de una serie de antecedentes como la Unión de obreros y funcionarios del Estado (UOFE) y la Comisión Intergremial de Funcionarios del Estado (CIFE). Asimismo el hecho de tener que enfrentar “una política gubernamental dirigida contra los sindicatos”, terminó afianzando la voluntad de constituir un nuevo organismo de coordinación general.<sup>172</sup>

Luego de un largo proceso abierto a fines de la década de 1950 a partir de la iniciativa de distintos gremios, en agosto de 1964 aparece una primer plataforma reivindicativa de una serie de sindicatos que se nuclearon bajo la denominación “Convención Nacional de Trabajadores”.<sup>173</sup> Afirma Carlos Bouzas que “a propuesta de Gerardo Gatti, Secretario General del Sindicato de Artes Gráficas (SAG), se resolvió crear un Organismo Permanente de Coordinación, con participación de la Central de Trabajadores del Uruguay (CTU –dirigida por comunistas-) y sindicatos independientes, que adoptó el nombre de Convención Nacional de Trabajadores (CNT).” La Mesa Provisoria quedó integrada por la Asociación de la Administración General de las Usinas y Teléfonos del Estado (AUTE), Federación ANCAP (FANCAP), Federación Uruguaya del Magisterio (FUM), COFE, Federación Uruguaya de Trabajadores de Espectáculos Públicos (FUTEP), Unión de Trabajadores Azucareros de Artigas (UTAA), Federación de la Carne, Asociación de la Prensa Uruguaya (APU), Unión de Obreros, Empleados y Supervisores de FUNSA, Congreso Obrero Textil (COT), Federación Obrera del Transporte (FOT), Sindicato Único de Peones de tambos (SUP), Sindicato Único de la Administración Nacional de puertos (SUANP) y Federación Uruguaya de Empleados de

---

<sup>169</sup> Di Segni y Mariani en sus “Crónicas contemporáneas” registran numerosas huelgas, paros y movilizaciones de diversa índole desde fines de la década de 1950. En las mismas se evidencia la creciente presencia del sindicalismo en la escena pública a lo largo de aquellos años así como las medidas de gobierno tendientes a su represión. En sentido similar aporta RODRÍGUEZ, Héctor. *Nuestros sindicatos*. Op. Cit. pp. 77-78.

<sup>170</sup> LANZARO, Jorge. Op. Cit. p. 86.

<sup>171</sup> DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. pp. 163-164.

<sup>172</sup> RODRÍGUEZ, Héctor. *Nuestros sindicatos...* Op. Cit. p. 77. GIRONA, Martín; SIOLA, Lucía. *Historia y memoria de COFE...* Op. Cit. pp. 29-31 y pp. 37-39.

<sup>173</sup> Para conocer más sobre el proceso de unificación véase: RODRÍGUEZ, Universindo. VISCONTI, TRULLEN. Op. Cit. PORRINI, Rodolfo. (2008). *Guía Historia del Movimiento Sindical en Uruguay en el siglo XX (1905-1973)*. Instituto Cuesta-Duarte/PIT-CNT. Montevideo. p. 58.

Comercio e Industria (FUECI), Asociación de Empleados Bancarios del Uruguay (AEBU) y la CTU que aún no se había disuelto.<sup>174</sup>

También en los primeros días de agosto esta “Convención” lanzó la convocatoria para realizar un “Congreso del Pueblo” con el objeto de definir dos asuntos centrales: un “*programa de soluciones a la crisis que vive el país*” y un “*plan de lucha que permita realizarlos en la práctica*”.<sup>175</sup> En enero de 1965 se acordó un “plan de lucha” que tuvo su punto culminante en la “Jornada nacional de protesta” del 6 de abril del mismo año que, al parecer, fue una bisagra en cuanto al contenido de las movilizaciones obreras.<sup>176</sup>

El “Congreso del Pueblo”, convocando a diversas organizaciones sociales, se reunió en agosto de 1965. Según cifras presentadas por Ingrid Siri, Marta Ponce de León y Salvador Scheloto, contó con la participación de 707 organizaciones sociales por medio de 1376 delegados, que representaban a más de 800.000 personas.<sup>177</sup> De este emanó el “Programa de soluciones a la crisis” que fuera tomado como base programática de la CNT al año siguiente en su “Congreso de Unificación sindical”. También definió el “Congreso del Pueblo” la conformación de una “Asamblea Representativa Nacional” con el objeto de “coordinar la aplicación del ‘Plan de lucha’”.<sup>178</sup> Mientras tanto, la capacidad de movilización de los sindicatos aumentaba, lo que preocupaba al elenco gobernante que se planteaba una vez más responder con medidas que la contuviera.<sup>179</sup>

---

<sup>174</sup> BOUZAS, Carlos. *La generación Cuesta-Duarte*. Op. Cit. p. 88.

<sup>175</sup> En *El Popular*. 2 de agosto, 1964. Citado por SIRI, Ingrid; PONCE DE LEÓN, Marta; SCHELOTO, Salvador. (1985). *El pueblo delibera: el Congreso del pueblo veinte años después*. CUI. Montevideo. p. 14.

<sup>176</sup> Di Segni y Mariani registran un “plan permanente de lucha” ya en 1962. DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 171. A lo largo del período que aquí se aborda algunos sectores del sindicalismo asociados genéricamente con “la Tendencia Combativa” reclamaron a la dirección de la CNT la definición de “planes de lucha” aludiendo al éxito de la experiencia de 1965. Este tema aparece en la historiografía “militante” como uno de los ejes centrales de los debates entre las corrientes que convivían en el entorno de la CNT. La mayoría de la dirección cenetista se negó en reiteradas ocasiones lo que fue cuestionado por la minoría ante el entendido que se dejaba así librado a cada sindicato a luchar aisladamente cuando era menester aumentar la coordinación de las acciones. Como señala Diego Castro en su recientemente defendida Tesis de Doctorado en Sociología “La importancia del Plan de lucha de 1965 radica en ser la única vez que la estrategia impulsada por la Tendencia es aprobada por todos los sindicatos de la CNT.” CASTRO, Diego. Op. Cit. p. 85

<sup>177</sup> Citado por CASTRO, Diego. *Autodeterminación y composición política en Uruguay...* Op. Cit. p. 82.

<sup>178</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. pp. 14-16. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. pp. 89-90. RADA KOVICH, Rosario. “El contexto histórico, político y sindical...” Op. Cit. p. 669. Esta Asamblea se reunió tres veces, la última en julio de 1966, lo que, en opinión de Radakovich, “determinó la paralización y desintegración del movimiento”. Por su parte plantea Broquetas que a mediados de 1967 esta “coordinación de organizaciones” “dejó de funcionar”; pero, los aportes programáticos fueron tomados por la CNT. Para Mechoso esto se explicaría por la “estrategia electoralista que casi de inmediato impulsó el Partido Comunista en el medio sindical.” RADA KOVICH, Rosario. “El contexto histórico, político y sindical...” Op. Cit. p. 671. BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. p. 166. MECHOSO, Juan C. *Acción directa anarquista...* Op. Cit. p. 37.

<sup>179</sup> Por ejemplo, ante una huelga de funcionarios de OSE que amenazó con dejar sin agua potable a la población se barajó la posibilidad de la militarización. Según registran Chagas y Trullen para garantizar el servicio se levantó una represa de emergencia sobre el Río Cebollatí con un centenar de trabajadores de arrozales y efectivos del 10º Batallón de Infantería. Por otra parte sostienen Di Segni y Mariani que hacia octubre a la “presión social de los

El año 1966 signado por las elecciones nacionales, también mostró el creciente poder del sindicalismo. En enero se realizó una “Asamblea Nacional de sindicatos” que sirvió de preparación al “Congreso de Unificación sindical” realizado entre el 28 de setiembre y el 1 de octubre. A lo largo de todo el año se desplegaron, a su vez, numerosos conflictos sindicales en el ámbito público y privado y el 15 de setiembre hubo un “formidable” paro general.<sup>180</sup> El “Congreso de Unificación sindical” fue convocado por 366 “entidades de todo el país” según registra Carlos Bouzas.<sup>181</sup> El Congreso definió los Estatutos de la CNT, tomó como base programática lo resuelto en el “Congreso del Pueblo” y ratificó la decisión de convocar a una huelga general ante la presumible concreción de un golpe de Estado.<sup>182</sup>

El Estatuto imprimió, en gran medida, la forma de la CNT. Preveía la organización en distintos niveles empezando por las bases, pasando por las “ramas” hasta llegar al organismo central (Mesa Representativa y Secretariado Ejecutivo). A su vez, posibilitaba la creación de instancias de organización territorial a través de los plenarios locales y departamentales. También mantenía el criterio ya establecido en 1964 de la incompatibilidad de los cargos sindicales con los políticos y la no afiliación internacional. El primer punto se modificó en el Segundo Congreso.

Pero, si bien es indudable la tendencia a la centralización de sindicatos en el seno de la CNT, hay que decir que había organizaciones que se mantuvieron al margen o participaban en calidad de “fraternales” en las distintas convocatorias cenetistas sin afiliarse a la Convención.<sup>183</sup> Como se verá, la UF y FF fueron ejemplo de ello, así como la Federación Autónoma de la Carne y la Unión Solidaria de Obreros Portuarios (USOP) que, según registrara hacia 1970 el Departamento de Trabajo de la Oficina de Estadísticas Laborales del gobierno de EE. UU eran organizaciones “independientes”. En el informe presentado en ese año señalaban que hacia 1969 se nucleó en la Confederación Uruguaya de Trabajadores (CUT) una serie de organizaciones independientes y otras que provenían de la Confederación Sindical del Uruguay

---

gremios” por mantener el nivel salarial, se sumaba la incapacidad del gobierno de dar respuesta a la disconformidad generalizada. Esto se pretendió resolver aplicando una vez más MPS las que dejaron como saldo a más de 40 militantes sindicales detenidos y el pasaje de otros a la clandestinidad. DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 179. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 93

<sup>180</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. p. 32. DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 183 y pp. 189-190.

<sup>181</sup> BOUZAS, Carlos. *La generación Cuesta-Duarte...* Op. Cit. p. 91.

<sup>182</sup> Los dos Congresos ordinarios realizados en mayo de 1969 y junio de 1971 afirmaron esta decisión. Asimismo se preparó “tácticamente” en el “activo de comités de base en el estadio platense” y el “Plenario de comisiones directivas realizado en la sede de AEBU” ambos en 1970. En estos se insistió en la importancia de la vinculación con el barrio para su concreción. *Ibíd.* p. 101.

<sup>183</sup> Ver Anexos. Organizaciones participantes de Congresos de la CNT. P. 211.



(CSU).<sup>184</sup>

Según consignan una serie de documentos resguardados en el archivo personal creado por el ex-sindicalista textil Héctor Rodríguez, en el Primer Congreso ordinario de la CNT (15 a 18 de mayo de 1969) participaron 603 delegados, representando a 71 sindicatos filiales y a organizaciones fraternales que habrían agrupado a 120.000 trabajadores de “*todo el país*”.<sup>185</sup> En el Segundo Congreso ordinario (23 a 26 de junio de 1971) participaron 681 delegados titulares, 78 organizaciones filiales y 26 organizaciones fraternales (con 173 delegados) representando a 500.000 trabajadores y empleados, de diversos sectores laborales.<sup>186</sup>

Cabe señalar que, según se ha podido observar para el caso del Sindicato Único Nacional de la Construcción y Anexos (SUNCA), la lógica de unificación principalmente impulsada desde Montevideo con pretensión de dar carácter “nacional” a los sindicatos, chocó con organizaciones gremiales pre-existentes que aglutinaban a trabajadores de distintos rubros pero que compartían un mismo espacio geográfico. Este fue el caso de las tensiones que se produjeron (que, parece, respondían además a disputas político-ideológicas en este caso entre socialistas y comunistas) en la ciudad de Maldonado entre el SUNCA y la Federación Maldonarense.<sup>187</sup>

Es una deuda de la historiografía del movimiento sindical historiar el proceso específico de unificación en las diversas formas en las que se produjo en sus distintos niveles organizativos.<sup>188</sup> Es de subrayar, por la implicancia que tiene para el tema de esta tesis, que en 1967 se creó el DTE de la CNT que aglutinaba a los funcionarios de los entes autónomos,

---

<sup>184</sup> Esta central sindical fue fundada por 17 organizaciones en 1951 bajo la orientación ideológica del sindicalismo “libre” y “democrático” que, para el período que aborda esta tesis, contaba con magros apoyos sindicales. De hecho, según el Informe de la oficina de estadísticas laborales del Departamento de trabajo del gobierno de EE. UU. para 1966 se habría disuelto y algunas de sus antiguas filiales se habrían integrado a la CUT creada en 1969. Como destaca Álvaro Sosa el estudio del autodenominado sindicalismo “libre” (en el que se inscribió la CSU) es aún escaso en la historiografía uruguaya. SOSA, Álvaro. (2019). “Libres”, “democráticos” e “internacionalistas”. La Confederación Sindical del Uruguay en los años cincuenta. Claves. Revista de Historia, Vol. 5, Nº 8 (enero - junio 2019) ISSN 2393-6584. pp. 95-96 y p. 100. U. S. Department of labor. Bureau of Labor Statistics. *Labor Law and Practice in Uruguay*. BLS Report 392. Op. Cit. p. 34.

<sup>185</sup> CNT (1969). “Proyecto de resolución general. Llamamiento”. I Congreso ordinario de la CNT. Montevideo. En: Archivo del CEIU-FHCE. Colección Ponce de León-Vilaró. p.1.

<sup>186</sup> CNT. (1971). “Informe de la Comisión Poderes”. II Congreso ordinario de la CNT. Montevideo. En: Archivo del CEIU-FHCE. Colección Ponce de León-Vilaró. p. 1. Ver en Anexos, cuadro n° 12. Cantidad de delegados según Congreso por organización filial. P. 211. En el informe de la oficina de estadísticas laborales del Departamento de trabajo del gobierno de EE. UU. plantean que la CNT tenía 200.000 afiliados y representaba al doble en las instancias de negociación. Ver Anexos, cuadro n° 14. P. 214.

<sup>187</sup> ALVAREZ, Sabrina. SOSA, Álvaro. Fascículo “Luchas, unidad y conquistas...”. Op. Cit.

<sup>188</sup> Para el caso de gremios de la construcción se ha detectado que, si bien entre 1955 y 1958 se fundó el SUNCA, persistieron, por lo menos hasta 1973 diversas organizaciones de mayor y menor tamaño en el sector. Varias de ellas se nucleaban en el “Plenario de la Construcción”. Poner sobre la mesa este tipo de consideraciones, cuestiona la idea predominante de que la unificación se produjo armónicamente. De este modo se invisibilizan las distintas experiencias y conflictos que se sucedieron en el proceso. *Ibidem*.

gobierno central y municipios.<sup>189</sup> Esto, se podría decir, parece responder, por un lado, a la aplicación del Estatuto de la CNT pero también al proceso que lo precedía y que marcaba la creciente coordinación y organización por “ramas” de actividad. Así el Estatuto habría sido a la vez un medio de “institucionalizar” esta tendencia, pero también de intentar generalizarla.

Cabe destacar la mención que hacen Di Segni y Mariani respecto de los esfuerzos realizados desde 1967 por crear mesas zonales.<sup>190</sup> Las mismas respondían a otra forma de organización que buscaba mejorar la coordinación sindical con otras organizaciones poniendo como eje lo territorial. Cabe destacar que no estaban previstas en el Estatuto donde sí se menciona la posibilidad de crear Plenarios Departamentales y Locales.

En el informe de la Comisión de organización preparatoria del segundo Congreso ordinario de la CNT (1971) valoraba que

*“la experiencia ha demostrado que estos organismos [mesas zonales] son imprescindibles en la coordinación del trabajo de las zonas y en el aglutinamiento de diversos sectores de opinión. Han sido un factor muy importante de vinculación en los momentos más difíciles que hemos debido afrontar. Una decena de Mesas zonales, aunque con distinto nivel de eficacia han funcionado en este período. Algunas regularmente y otras en forma irregular...”*<sup>191</sup>

Ángel Muñiz Casas, ex-dirigente del sindicato del vidrio, señala en su breve texto *Solidaridad como eje de la lucha sindical y política en las mesas zonales de la CNT* que estas funcionaban bajo la modalidad de Plenario en el que participaban delegados de los comités de base de los sindicatos de la zona, así como integrantes de organizaciones barriales. Tenían la potestad de elegir a sus respectivos secretarios de organización, propaganda y finanzas. Asevera Muñiz Casas que *“las Mesas más destacadas por su trabajo y por estar enclavadas en las zonas obreras por excelencia, fueron las Mesas 20 y 14, la Mesa zonal de la décima y la Mesa Zonal del Cerro, todas ellas porque además poseían gran influencia en el comercio y en las organizaciones populares...”*<sup>192</sup> Hasta el momento no se ha podido saber del resto de esa veintena de mesas zonales que funcionaron en aquel período ni los límites territoriales específicos, pero se infiere, que se radicaron, especialmente, en barriadas obreras de

---

<sup>189</sup> DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. pp. 189-190. Comisión jubilados de AUTE. (2008). *La vida de un sindicato*. Fanelcor. Montevideo. p. 72. En una entrevista realizada al dirigente de AUTE y del PCU W. Turiansky expresó “a esa altura el DTE empezó a ser más de media Central...” representando los trabajadores públicos a nivel nacional. GIRONA, Martín; SIOLA, Lucía. *Historia y memoria de COFE...* Op. Cit. p. 52. Se podría realizar un estudio específico sobre el peso del funcionariado público en la clase trabajadora y sus organizaciones.

<sup>190</sup> DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. pp. 189-190.

<sup>191</sup> CNT. (1971). “Informe de la Comisión de Organización. Proyecto de Resolución.” II Congreso ordinario de la CNT. Montevideo. En: Archivo del CEIU-FHCE. Colección Ponce de León-Vilaró. p. 2.

<sup>192</sup> MUÑIZ CASAS, Ángel. (2008). *La solidaridad como eje de la lucha sindical y política y las mesas zonales de la CNT*. S/d, Montevideo. pp. 7-9

Montevideo.

Ante situaciones de conflicto y movilización estas mesas sirvieron como otro canal de apoyo a los gremios. A su vez, viabilizaron la coordinación con otras organizaciones sociales. Se verá en el último capítulo de esta tesis, en el que se analiza la huelga ferroviaria de setiembre de 1972, el lugar que ocuparon esta y otras instancias organizativas del sindicalismo a nivel territorial en el desarrollo del conflicto.

*b)- La “amenaza” interna: de las MPS como recurso permanente de gobierno hasta la Ley de Seguridad del Estado*

Cabe detenerse en este aspecto de la política del período por el impacto que tuvo en el sindicalismo de la época. También por servir de muestra de la centralidad que tuvo el sindicalismo y su creciente poder en la vida política del país sistema político-social.<sup>193</sup> Si bien muchas de estas medidas estaban orientadas, según los argumentos que planteaban, a la lucha contra el MLN-T, en términos concretos sirvieron para reprimir al conjunto de la oposición de la época. Dentro de esta el sindicalismo fue protagónico. Esta serie de medidas se articula, además, directamente con lo que se presenta en el siguiente apartado dedicado a describir y analizar los mecanismos de negociación obrero-patronal mediados por el Estado.

La aplicación de MPS desde el 13 de junio de 1968 marca un nuevo corte en la historia uruguaya contemporánea.<sup>194</sup> Como se ha señalado, se había recurrido a este recurso constitucional en distintas ocasiones. Esta vez fueron esenciales para intentar aplicar un nuevo modelo económico para lo que era necesario contener y reprimir a la oposición política y social. Asimismo, preveía la intervención de dos empresas estatales de envergadura como eran AFE y UTE bajo el argumento de que la política que desarrollaran sus Directorios no tuviera “divergencia respecto a la orientación general fijada por el Poder Ejecutivo.”<sup>195</sup> Cabe resaltar,

---

<sup>193</sup> Ese poder se puede observar, en primer lugar, en la capacidad de frenar la economía en momentos puntuales (apelando al “poder estratégico” en términos de Womack). También, en la organización de instancias de autodefensa y resistencia frente a la acción de los antagonistas. Asimismo, las formulaciones programáticas alcanzadas en una instancia como el Congreso del Pueblo pueden haber sido el embrión de la construcción de un proyecto alternativo al hegemónico. En ese sentido habrían intentado disputar el poder a los sectores dominantes.

<sup>194</sup> Afirma Markarian que “La argumentación del decreto del 13 de junio refería a la ‘perturbación profunda de la paz social y el orden público’ que podría devenir como consecuencia de los varios conflictos sindicales en curso fundamentalmente entre los empleados públicos y de la banca oficial, sin hacer referencia directa a los disturbios estudiantiles. (...) La intención del gobierno era contener la protesta, principalmente sindical, que venía aumentando en la última década frente al descenso del salario real y la instalación de la inflación estructural. La congelación de precios y salarios decretada en junio de 1968, en vigencia de las Medidas Prontas de Seguridad, fue otro paso en ese sentido al desconocer los mecanismos de negociación colectiva arbitrados por el Estado...” MARKARIAN, Vania. *El 68 uruguayo...* Op. Cit. p. 41.

<sup>195</sup> NAHUM, Benjamín; FREGA, Ana; MARONNA, Mónica; TROCHÓN, Ivette. *El fin del Uruguay liberal...*

además, que el principal argumento del decreto fue la necesidad de contener y reprimir la movilización en especial entre los trabajadores estatales.<sup>196</sup>

Esta decisión del Presidente motivó la renuncia y oposición de algunos sectores de su Partido, aunque contó con el apoyo de la mayoría. La misma actitud se evidenciaba respecto del creciente uso de la violencia ante los conflictos sindicales y estudiantiles. Por su parte, algunas gremiales empresariales saludaron la medida, ya que entendían que había que enfrentar al “poder sindical”. Asimismo, hacia mediados de julio 31 gremiales “independientes de la CNT” expresaron al Ministro de Trabajo y Seguridad Social Julio César Espínola su “decidido propósito de colaborar con el gobierno”. El PN, por su parte, también apoyó la congelación de precios y salarios.<sup>197</sup>

Sostiene el historiador Carlos Demasi que “en buena medida la represión gubernamental apuntaba a desactivar el mecanismo de movilización social, centrado fundamentalmente en los sindicatos.” lo que, a su vez, parece “la repetición ampliada de los episodios de 1965 y 1967...”.<sup>198</sup> Este tipo de aseveración como se señalaba en el estado de la cuestión, propone una lectura respecto del período 1968-1973 que pretende sacar del foco a las dinámicas más novedosas del período: la guerrilla y el movimiento estudiantil. En ese sentido cabe destacar, además, que, como se viene señalando, la justificación del decreto n° 383/968 del 13 de junio de 1968 enfatizaba en la necesidad de la contención de la movilización de los funcionarios públicos.<sup>199</sup> Esta centralidad se evidencia también en los episodios de

---

Op. Cit. p. 60. Según el artículo n° 187 de la Constitución de 1952 los Directorios de los Entes autónomos y Servicios descentralizados estarían integrados por tres miembros designados por el lema que había obtenido la mayoría de votos en las elecciones nacionales y dos por la minoría mayor. En última instancia sólo contaban con miembros de los Partidos Nacional y Colorado. PARLAMENTO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY. *Constitución de 1952*. Disponible en: <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/8836381.HTML#art168>

<sup>196</sup> La ANFP había decretado la huelga por tiempo indeterminado. Esto, según plantean Siola y Girona, fue interpretado como una maniobra del gobierno. La ANFP habría nucleado para aquel entonces a pocos afiliados y, según distintas fuentes, habría formado parte del Instituto Uruguayo de Educación Sindicales (IUES) vinculado con la Confederación internacional de organizaciones sindicales libres (CIOSL). Según el Informe de la oficina de estadísticas laborales del Departamento de trabajo del gobierno de los EE. UU. la ANFP estaba afiliada a la Internacional de servicios públicos (PSI por sus siglas en inglés). Para 1970 habría contado con 10000 afiliados y formaría parte de la recientemente creada CUT. GIRONA, Martín. SIOLA, Lucía. *Historia y memoria de COFE...* Op. Cit. p. 60. U. S. Department of labor. *Labor Law and Practice in Uruguay*. BLS Report 392. Op. Cit. p. 37.

<sup>197</sup> El 13 de junio se reunieron miembros de la Asociación Rural del Uruguay, Cámara mercantil de productos del país, Cámara de Industrias, Federación Rural, Bolsa de Valores, Cámara y Liga de la Construcción, Confederación de entidades comerciales e industriales del interior del país y la Asociación comercial del Uruguay. Pidieron una entrevista con Pacheco. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 162 y 165. DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 195. BP Color, 13 de julio, 1968. p. 8 citado en DEMASI, Carlos. *El 68...* Op. Cit. p. 65

<sup>198</sup> DEMASI, Carlos. *El 68...* Op. Cit. p. 79. Según lo consignado en el Registro Nacional de Leyes y Decretos de 1968 (p. 1258) la actividad sindical “configuraba por sí sola, la situación de conmoción interior.”. *Ibidem*. p. 67.

<sup>199</sup> Ver: <http://www.impo.com.uy/diariooficial/1968/06/21/2>. Ver también: decreto 428/968 de movilización de funcionarios de UTE, OSE, ANCAP y Telecomunicaciones

militarización de funcionarios públicos y la imposición de la noción de “esencialidad” de algunos servicios (especialmente públicos) que se introdujo en la ley de creación de la COPRIN que se desarrollará más adelante.

Entre el 13 de junio de 1968 y el 27 de junio de 1973 cuando se diera finalmente el golpe civil-militar las MPS fueron solamente levantadas entre marzo y fines de junio de 1969 y entre marzo y abril de 1972. Si bien las mismas eran aplicadas por iniciativa del Poder Ejecutivo, el Poder Legislativo podía levantarlas con cierta mayoría aunque el Poder Ejecutivo tenía la potestad de re-implantarlas. Fueron varios los intentos de revocar lo definido por el Ejecutivo. En algunas ocasiones este desconoció lo resuelto por el Parlamento, en otras la mayoría de los representantes parlamentarios no dieron quórum para que sesionara la Asamblea General.<sup>200</sup> Por lo tanto se podría decir que una parte significativa de los representantes políticos dieron apoyo a la nueva lógica autoritaria y represiva que estaba implementando el Ejecutivo.

Se llegó a un punto máximo en este sendero de institucionalización de la represión con la votación de la “Ley de Seguridad del Estado y el orden interno” (n.º 14. 068) en julio de 1972. Esta habilitaba al Poder Ejecutivo y a las FF. AA. a aplicar justicia sobre la población civil bajo el precepto de su plausible peligrosidad al “orden interno” y potencial amenaza contra la permanencia de las instituciones del Estado y la nación. En última instancia significó dar mayores potestades a la FF. AA. en la lucha contra el presunto “enemigo interno” ampliando su margen de acción en la represión de toda forma de oposición.<sup>201</sup>

### *c)- Cambios en los mecanismos de negociación colectiva en el ámbito laboral: creación y funcionamiento de la COPRIN*

Como ya se ha dicho, fueron varios los actores que reclamaron a lo largo de la década

---

(<https://www.impo.com.uy/diariooficial/1968/07/04/2>) y otra serie de decretos que acompañaron la nueva aplicación de MPS de junio de 1969, que implicaban la movilización y puesta bajo jurisdicción “penal y militar” de funcionarios de las Obras sanitarias del Estado (OSE), UTE, Telecomunicaciones y ANCAP. Ver: <https://www.impo.com.uy/diariooficial/1969/06/27/5> Asimismo se apelaba constantemente al art. n.º 65 del Código Penal que prohibía el derecho a huelga a los funcionarios públicos. GIRONA, Martín; SIOLA, Lucía. *Historia y memoria de COFE...* Op. Cit. pp. 68-69.

<sup>200</sup> Demasi señala que el 25 de junio de 1968 recién se logró reunir la Asamblea General para evaluar las MPS. La mayoría de los miembros estaba a favor de mantenerla. La Asamblea General sesionó tres días sin llegar a una resolución. El mismo 24 se decretó la militarización de los funcionarios del BROU y del BCU y el 28, ya levantada la sesión, se decretó la congelación de precios y salarios. Sostiene Broquetas que entre el 13 de junio de 1968 y el 15 de setiembre de 1969 la Asamblea General fue convocada 83 veces consecutivas para tratar el levantamiento de las medidas pero no llegó al quorum necesario. DEMASI, Carlos. *El 68...* Op. Cit. p. 66. BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. p. 173.

<sup>201</sup> BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. p. 178. ASAMBLEA GENERAL DEL URUGUAY. *Ley n.º 14.068 de Seguridad del Estado y el orden interno.* <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/leytemp5845282.htm>

de 1960 que se reglamentara la actividad sindical presentando distintos argumentos.<sup>202</sup> Se podría decir que lo que se pretendía en última instancia era contener el creciente poder del sindicalismo.

En diciembre de 1968 se votó la Ley n° 13.720 de creación de la COPRIN. La misma tenía como principal cometido “*articular medidas encaminadas a contrarrestar los actuales factores inflacionarios, promover niveles óptimos en la producción nacional y lograr una equitativa distribución del ingreso*”. Se preveía que se integrara por cinco miembros designados por el Poder Ejecutivo, en Consejo de Ministros, dos miembros propuestos por el sector empresarial y dos miembros propuestos por el sector laboral.<sup>203</sup>

Los miembros de los sectores empresarial y laboral y sus suplentes serían elegidos por el Poder Ejecutivo, en Consejo de Ministros, a partir de listas de seis candidatos que le propondrían, respectivamente, las entidades empresariales y laborales representativas de la industria y del comercio que poseyeran personería jurídica. Cabe resaltar que las resoluciones de la Comisión serían “*sometidas a la consideración del Poder Ejecutivo, en Consejo de Ministros, estándose a lo que éste decida por resolución fundada*”.<sup>204</sup>

Con esta ley se dejaba de convocar a los Consejos de Salarios, se estableció la posibilidad de que el Poder Ejecutivo decretara la “esencialidad” de algún “servicio” y, básicamente, se pretendió limitar el poder sindical mediante la imposición de distintos mecanismos de “concertación” obrero-patronal mediados por el Estado y la forma de representación de las partes en el organismo controlada básicamente por el Poder Ejecutivo. Por ejemplo, la mencionada ley establecía que la Comisión podía

*“actuar como órgano de conciliación respecto de situaciones conflictuales colectivas de carácter laboral que le sean planteadas. Ninguna medida de huelga o 'lock out' será considerada lícita si el problema que la origina y la decisión de recurrir a tales medidas no han sido planteadas con no menos de siete días de anticipación a la Comisión”.*

---

<sup>202</sup> Broquetas menciona los siguientes ejemplos: Reglamentación del derecho de reunión (abril de 1965); decreto autorizando el desalojo de fábricas y comercios por la fuerza pública si lo solicitaban los propietarios (octubre de 1966); tribunales de arbitraje para solucionar conflictos laborales (abril de 1967). BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. p. 167.

<sup>203</sup> ASAMBLEA GENERAL DEL URUGUAY. *Ley N° 13.720 de Comisión de productividad, precios e ingresos*. <https://parlamento.gub.uy/documentosyleyes/leyes/ley/13720>.

<sup>204</sup> Asimismo, si las proposiciones no eran formuladas dentro de los quince días siguientes a la invitación que con tal objeto formule el Poder Ejecutivo, éste podría hacer las designaciones de oficio. ASAMBLEA GENERAL DEL URUGUAY. *Ley N° 13.720 de Comisión de productividad, precios e ingresos*. <https://parlamento.gub.uy/documentosyleyes/leyes/ley/13720>. La ley n°. 10.449 de Consejos de salarios de 1943 planteaba un mayor margen de acción a los “grupos de presión” (obreros y patronales) en la definición de los salarios mínimos y mediación en los conflictos. Estaban integrados por siete miembros: tres designados por el Poder Ejecutivo en Consejo de Ministros, dos por los patronos y dos por los obreros, e igual número de suplentes designados a partir del resultado de elecciones con voto secreto. ASAMBLEA GENERAL DEL URUGUAY. *Ley N° 10.449 de Consejos de salarios*. <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/leytemp7314295.htm>

Esto, evidentemente, ponía un freno a la posibilidad de desplegar medidas sorpresivas como paros y huelgas, en especial aquellas que pretendían surtir efecto por su carácter imprevisto o porque se producían de forma espontánea. Asimismo, el artículo n° 4 establecía que en el caso de los servicios públicos, incluso los administrados por particulares (como los transportes de pasajeros), la Comisión podía indicar, respetando algunos plazos, que deberían ser mantenidos por turnos de emergencia. En caso de interrupción del servicio se podría determinar la ilicitud de la huelga o el "lock out" y la "autoridad pública" podría "disponer las medidas necesarias para mantener dichos servicios, recurriendo incluso a la utilización de los bienes y la contratación de prestaciones personales indispensables para la continuidad de los mismos, sin perjuicio de aplicar, al personal afectado, las sanciones legales pertinentes".<sup>205</sup> Por ejemplo, según señalan Siola y Girona el 26 de junio de 1969 (a los días de que se decretara una nueva aplicación de MPS) entró en vigencia una resolución de la COPRIN que impuso una serie de servicios esenciales en la Administración Pública, estableciendo servicios "mínimos" que debían mantenerse que, de hecho, abarcaban a la casi totalidad.<sup>206</sup>

Según Natalia Doglio, Luis Senatore y Jaime Yaffé la ley de creación de la COPRIN marcó un "punto culminante" en la lógica establecida por el "neobatllismo" en materia de conciliación obrero-patronal. El nuevo escenario le significó al sindicalismo la pérdida de capacidad de incidencia (institucional) en la fijación de salarios.<sup>207</sup> De todos modos, se podría decir que esta ley vino a normalizar una situación pre-existente y propuesta con antelación.<sup>208</sup>

Así se delineaban las nuevas reglas del juego para el procesamiento de los conflictos del mundo laboral. Las mismas estaban marcadas por la clara intención de "regular" (contener y reprimir) el poder sindical. A pesar de esto las organizaciones sindicales lograron más o menos resistir los intentos represivos, como se verá más adelante, aunque no así el deterioro de las condiciones salariales, laborales y de vida de sus representados.

En el ámbito público, según consignan Laura Bajac y Christianne Sosa no hubo instancias formales de negociación hasta la década de 1990 cuando, a través de distintos mecanismos, se empezó a dar un marco normativo. Esto recién se formalizó durante el primer

---

<sup>205</sup> ASAMBLEA GENERAL DEL URUGUAY. Ley N° 13.720. Op. Cit.

<sup>206</sup> GIRONA, Martín; SIOLA, Lucía. *Historia y memoria de COFE...* Op. Cit. p. 67. Cabe decir que en el marco de la huelga del transporte de setiembre de 1972 aparecieron cuestionamientos a la actuación de la COPRIN. "Considera el Ejecutivo la reestructura de COPRIN". Diario *El País*. 16-9-72. p. 5.

<sup>207</sup> DOGLIO, Natalia. SENATORE, Luis. YAFFÉ, Jaime. "Izquierda política y sindicatos en Uruguay..." Op. Cit. pp. 251-296. p. 255. Ver también DAVRIEUX, Hugo. *Salarios y acción sindical en el Uruguay...* Op. Cit. pp. 193-194.

<sup>208</sup> Demasi plantea que el proyecto de creación de la COPRIN era, a grandes rasgos, muy similar al de Acosta y Lara en especial en el punto de que el Poder Ejecutivo tenía la capacidad de revocar lo definido por las partes. DEMASI, Carlos. *El 68...* Op. Cit. p. 136.

gobierno del Frente Amplio. Señalan como antecedente que en el marco de la discusión del Presupuesto Nacional de 1967 hubo un primer ensayo pero que respondió a instancias no reguladas institucionalmente.<sup>209</sup> Así, los funcionarios públicos lograron ejercer algún tipo de presión para la negociación a través del diálogo y la confrontación con las autoridades gubernamentales especialmente en el marco de los debates y votación de Rendiciones de Cuenta y Presupuesto Nacional. Como se podrá observar en el caso que se aborda en profundidad, si bien algunos actores del Parlamento daban cabida a los reclamos de las organizaciones gremiales y los incorporaban en los textos finales, el Poder Ejecutivo desconoció también en esta materia lo que definía el Parlamento.<sup>210</sup>

En el caso de AFE su Carta orgánica (que regulaba su funcionamiento) preveía que la Comisión Asesora en “*materia de estudio del ordenamiento presupuestal y cumplimiento de las reglas del Estatuto, podrá tener iniciativa propia ante el Directorio proponiendo las reglamentaciones o proyectos del caso.*” Este era un primer espacio de negociación de los ferroviarios.<sup>211</sup> Luego, como se podrá observar en los capítulos III y IV, hacían uso de diversos mecanismos para tratar de incidir en la elaboración del Presupuesto Quinquenal y las Rendiciones de Cuenta.

Tanto para el ámbito público como para el privado el objetivo definido, en especial a partir de la gestión de Pacheco, era que se respetara a rajatabla la política económica que se había delineado. Sin embargo, como se podrá ver a partir del caso que trata esta tesis, no se logró producto de las diferencias en el elenco gobernante y, en especial, la creciente movilización social y política en oposición.

#### *b)- El sindicalismo resiste*

Como se decía páginas atrás el ensayo “desarrollista” marcó la agenda política de gran

---

<sup>209</sup> BAJAC, Laura; SOSA, Christianne. (2005). *El acuerdo marco de negociación colectiva en el sector público*. Revista de Derecho Laboral Tomo XLVIII nro. 219 Julio-Setiembre 2005, F.C.U. Montevideo, pp. 64-70

<sup>210</sup> Entre mayo y junio de 1969 se vivió un momento de gran tensión en el marco de la interpelación al Ministro de Industria y Comercio Jorge Peirano Facio. El Parlamento votó la censura del Ministro y este presentó renuncia, pero Pacheco decidió mantenerlo en su cargo y amenazó con disolver las Cámaras y convocar a elecciones en el término de 60 días basado en los artículos 147 y 148 de la Constitución. Peirano finalmente aceptó la renuncia aunque dejó interinamente al Subsecretario de la cartera, Ramón Díaz. Asimismo, el 28 de setiembre de 1970 el Poder Ejecutivo vetó 96 artículos de la Rendición de Cuentas lo que habría sido la “antesala de un nuevo enfrentamiento de poderes”. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 201, p. 205 y p. 293. NAHUM, Benjamín; FREGA, Ana; MARONNA, Mónica; TROCHÓN, Ivette. *El fin del Uruguay liberal...* Op. Cit. pp. 62-63.

<sup>211</sup> La Comisión Asesora era una instancia de co-participación obrero-patronal prevista en la Carta orgánica de AFE que tenía como cometido asesorar a las autoridades del organismo. AFE. (1956). *Carta orgánica de AFE. Acotada*. Talleres Gráficos de AFE. Montevideo. En Biblioteca de AFE. p. 8.



parte de 1967. Mientras tanto la movilización sindical continuaba. El 20 de julio se realizó un paro general reclamando la ruptura con el FMI y expresando el descontento con las medidas económicas llevadas adelante por considerarlas insuficientes para responder a las necesidades de la población. A su vez, a partir de ese mes se produjeron importantes conflictos entre los que destacó el de la prensa. Desde el oficialismo, a través de distintos canales, se volvía a plantear la idea de reglamentar la actividad sindical.<sup>212</sup> Parece que un corte determinante en la posibilidad de diálogo entre el gobierno y la CNT fue la prohibición en agosto de 1967 de realizar el Congreso Permanente para la Unidad Sindical de los trabajadores latinoamericanos lo que se agravó en octubre cuando se aplicaron MPS para mantener los servicios públicos ante paros y huelgas.<sup>213</sup>

A lo largo de 1968 se sucedieron numerosos conflictos. El acto en conmemoración de los “Mártires de Chicago” de ese año mostró, por un lado, expresiones novedosas de movilización públicas impulsadas, por ejemplo, por la UTAA y, por otro, una mayor predisposición a la represión de parte del gobierno.<sup>214</sup> Sostiene Leibner que el “68 uruguayo” ya había empezado para ese entonces y era fundamentalmente “obrero”, lo que lo lleva a resaltar cómo se ha borrado el recuerdo de Pesia Grinberg de Priogowski “primera y olvidada víctima fatal de la represión del 1968 montevideano”. Su muerte fue causada por efecto del desproporcionado lanzamiento de gases lacrimógenos contra los participantes del acto del 1 de mayo.<sup>215</sup>

La aplicación de MPS el 13 de junio evidenció con claridad el acrecentamiento de la confrontación entre el gobierno, las patronales y el sindicalismo. En este sentido sostiene el Sociólogo Gonzalo Varela Petito que el creciente autoritarismo del gobierno de Pacheco habría estado en un principio destinado a la represión del movimiento sindical por ser el “responsable” del aumento de la inflación, consecuencia de sus reclamos.<sup>216</sup> De todos modos distintos actores

---

<sup>212</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. pp. 45-46. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. pp. 124-125. Según lo que se puede observar en el periódico anarquista “Rojo y Negro” hacia 1969 hablan de modelos de “sindicalismo amarillo” propiciado por el gobierno y organismos como el IUES que, combinados con la reglamentación sindical (incluida la COPRIN y los intentos de código de trabajo) y la debilidad de los gremios “menos combativos” buscaban debilitar aún más el poder sindical. MECHOSO, Juan. C. Op. Cit. p. 127 y p. 131. De todos modos varios autores coinciden en afirmar que el gobierno fracasó en el intento de debilitar las organizaciones lo que se habría logrado efectivamente durante la dictadura civil-militar. RADAKOVICH, Rosario. “El contexto histórico, político y sindical...” Op. Cit. p. 696.

<sup>213</sup> DEMASI, Carlos. *La Caída de la democracia.* Op. Cit. p. 27. Sostiene Leibner que Gestido pretendía “restablecer el principio de autoridad, socavado por el poderío creciente del movimiento sindical y en especial por la sindicalización de los trabajadores en entes del Estado.” LEIBNER, Gerardo. *Camaradas y compañeros...* Op. Cit. p. 519.

<sup>214</sup> MARKARIAN, Vania. *El 68 uruguayo...* Op. Cit. p. 38. D' ELÍA, Germán. Op. Cit. p. 43. DEMASI, Carlos. *El 68...* Op. Cit. pp. 82-83.

<sup>215</sup> LEIBNER, Gerardo. *Camaradas y compañeros...* Op. Cit. p. 534, p. 532 y p. 561.

<sup>216</sup> VARELA PETITO, Gonzalo. (1988). *De la República liberal al estado militar. Crisis política en Uruguay*

intentaron preservar los espacios de negociación lo que generó importantes tensiones al interior del sindicalismo y partidos políticos de derecha e izquierda.<sup>217</sup>

Ante la política represiva que comenzó a aplicar de modo cada vez más sistemático el gobierno, la CNT buscó mejorar la articulación con amplios sectores sociales que se veían afectados por la misma. Ejemplo de esto fue el “Movimiento de defensa de las libertades y la soberanía” reconocido, por algunos, como antecedente directo de la coalición de partidos que nació en 1971 con el rótulo “Frente Amplio” (FA); una vez superadas algunas discrepancias que se evidenciaron ante la invasión de Checoslovaquia.<sup>218</sup>

Como ya se mencionó, el 21 de enero de 1969 una movilización de funcionarios de Administración Central, Entes Autónomos y Municipios frente al Ministerio de Hacienda terminó en serios incidentes con la policía y la Guardia Republicana. Frente a la sede de cancillería el Cnel. (R) Camilo Rodríguez disparó al obrero municipal Arturo Recalde quién murió en el acto y sería recordado como la primera víctima “obrero” del período.<sup>219</sup> En marzo de ese año se levantaron las MPS que fueron re-instaladas el 24 de junio. La madrugada de ese día habrían sido capturados 800 militantes de la CNT en redadas policiales.<sup>220</sup>

Como los años anteriores se observan conflictos en distintos sectores. Entre los más altisonantes se encuentra el de la carne y el bancario que dan cuenta de la tónica confrontativa

---

1968-1973. Ed. del Nuevo Mundo. Montevideo. p. 39. En junio de 1968 había ingresado la discusión sobre la próxima Rendición de Cuentas en las filiales del DTE y ya comenzaban a delinear sus reclamos. LEIBNER, Gerardo. *Camaradas y compañeros...* Op. Cit. p. 543. En julio seis sindicatos (BAO, Fed. de asociaciones viales de Uruguay, Ghiringhelli, FUS, TEM y FUNSA) hicieron llegar una nota a la dirección de la CNT en la que consideraban que se había instalado una “dictadura legal”. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. p. 62.

<sup>217</sup> DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 194. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. p. 56 y pp. 145-146. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 149, p. 158. RADAKOVICH, Rosario. “El contexto histórico, político y sindical...” Op. Cit. p. 673. CORREA, Javier. “Zelmar Michelini...” Op. Cit. p. 236. La participación de delegados obreros vinculados en la COPRIN fue un tema de controversia. Finalmente la mayoría de la dirección de la CNT designó un delegado. Esta postura fue criticada por la minoría ya que, entendían, legitimaba un organismo que había sido cuestionado desde que se había propuesto su creación. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. p. 70. De todos modos, sostiene Mechoso que dentro de “la tendencia” los GAU (sector liderado por el textil H. Rodríguez) apoyaron esta decisión. MECHOSO, Juan C. *Acción directa anarquista...* Op. Cit. p. 132.

<sup>218</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. p. 66. VARELA PETITO, Gonzalo. *De la República liberal al estado militar...* Op. Cit. p. 64. MARKARIAN, Vania. *El 68 uruguayo...* Op. Cit. P. 75.

<sup>219</sup> Cabe decir, de todos modos, que a lo largo de las décadas de 1950 y 1960 habían sido cuantiosos los episodios represivos. Ver por ejemplo: ALCOBA, María Julia. Op. Cit. p. 37, p. 44, p. 51 y p. 82. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 194. BROQUETAS, Magdalena. *La trama...* p. 214 y p. 231.

<sup>220</sup> Comisión jubilados de AUTE. *La vida de un sindicato.* Op. Cit. p. 86. El levantamiento de las MPS y otras decisiones del gobierno en distintos momentos fueron interpretados por el ala “moderada” de la CNT (lo que se evidencia particularmente en el discurso de *El Popular* pero también en las declaraciones de la mayoría de la dirección cenetista) como “triumfos” del movimiento obrero. Esta postura era catalogada de “triumfalismo” por actores del ala “radical” en el entendido de que era una lectura errónea del curso de los acontecimientos, pero también un medio de aquietar los ánimos de confrontación. Plantea Leibner que este “optimismo revolucionario (...) muchas veces tildado de ‘triumfalismo comunista’ (...) funcionaba en dos direcciones”: justificar la orientación trazada y “mantener la autoestima y la fe necesaria tras duras batallas de alto costo y desgaste” LEIBNER, Gerardo. *Camaradas y compañeros...* Op. Cit. p. 568.

que fue una constante del período. El conflicto de la carne puede ser tomado, a su vez, como ejemplo de la continuidad de ciertas prácticas desarrolladas desde tiempo atrás como los paros solidarios. También evidencia la importancia de la articulación a nivel territorial.<sup>221</sup>

El ex-militante bancario Hugo Cores valoró en su texto inédito *Reflexiones sobre el Movimiento Obrero y la Crisis Política Uruguaya. 1968-1973* que en 1968 y 1969 se sucedieron una serie de “derrotas” en el movimiento obrero que generaron “desánimo”. Algo similar señala Mechoso, también recogiendo la postura de la FAU-ROE y un documento citado por Rubio y Ponce de León en su libro *Los GAU...* Gerardo Leibner habla de un “reflujo generalizado” hacia 1970 producto del desgaste de los años anteriores y la desmoralización por la imposición de la COPRIN, las sanciones y destituciones a los públicos y los desacuerdos al interior del movimiento sindical.<sup>222</sup>

Al parecer este “reflujo” se revirtió a lo largo de 1972. En 1972 también se nota la gravitación en varios sectores del sindicalismo de corrientes de “acción directa”. Sostiene Cores que a lo largo de ese año

“las tendencias radicales estuvieron más activas y vigorosas que nunca en medio de la represión, denunciando la tortura y la escalada militarista. Fue en aquel año que miles y miles de trabajadores de la bebida, textiles, de la salud, el caucho, bancarios, medicamento, metalúrgicos, de radioelectricidad, ferroviarios, impulsados por la tendencia, ganaron la calle, ocupando fábricas y establecimientos, realizando huelgas, para denunciar la situación de los presos políticos y la violación a los derechos humanos.”<sup>223</sup>

En una tensa lógica de acuerdos entre concepciones de lucha distantes, la CNT llevó adelante en 1972 medidas claramente confrontativas con el gobierno y las patronales. Hay que recordar que había culminado el período electoral, la represión se intensificaba y los salarios reales caían estruendosamente.<sup>224</sup>

Abril de 1972 fue un mes particularmente agitado. El 4 de abril, 107 sindicatos votaron a favor de la realización de un paro general a concretarse el día 13 en el que habrían confluído

---

<sup>221</sup> DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 199. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *Pacheco...* Op. Cit. p. 206. MECHOSO, Juan C. *Acción directa anarquista...* Op. Cit. p. 138. MARKARIAN, Vania. *El 68 uruguayo...* Op. Cit. pp. 83-84.

<sup>222</sup> LEIBNER, Gerardo. *Camaradas y compañeros...* Op. Cit. p. 583. CORES, Hugo. *Reflexiones sobre el Movimiento Obrero...* Op. Cit. p. 90. PONCE DE LEÓN, Martín, RUBIO, Enrique. *Los GAU...* Op. Cit. pp. 55-56.

<sup>223</sup> CORES, Hugo. (1997). *El 68 uruguayo. Los antecedentes. Los hechos. Los debates.* Ediciones de la Banda Oriental. Montevideo. Descargado de <http://memoriaviva5.blogspot.com/2009/01/el-68-uruguayo-hugo-cores.html> pp. 42-43.

<sup>224</sup> En este sentido desde la ROE hablaban de pretensiones “dialoguistas” del gobierno con las que la dirección “reformista” buscaba compatibilizar a fin de lidiar con la presión de la base con pretensión de combate. MECHOSO, Juan C. *Acción directa anarquista...* Op. Cit. p. 422.

“los más diversos sectores sociales” producto de “un esfuerzo titánico”.<sup>225</sup> Esta importante acción quedó empañada por los enfrentamientos entre el MLN e integrantes de un escuadrón de la muerte y la subsecuente declaración de “Estado de guerra interno” que suspendió las garantías individuales y dio poderes especiales a la Justicia militar para intervenir en casos propios de la Justicia civil.

Esta nueva situación potencialmente afectaba a parte de la militancia sindical por su condición de militantes políticos, en algunos casos, armados. Sin embargo, para fines de mayo la CNT organizó una jornada de movilización de 38 horas con ocupación de fábricas y el 19 de junio habría logrado reunir a 40 mil personas en la explanada de la Universidad de la República en respuesta al “Pacto chico” entre Bordaberry y sectores del PN afines a su política.<sup>226</sup> En julio la movilización coordinada y centralizada continuó con una concentración de “decenas de columnas obreras” que se congregaron el 13 en los alrededores del Palacio Legislativo luego de que la declaración de “Estado de guerra interno” fuera sustituida por la “Ley de Seguridad del Estado”. El 20, se realizó un nuevo paro general que “confirmó que los sindicatos, a pesar de todo, estaban indemnes y firmes en sus reclamos.”<sup>227</sup>

Los meses siguientes estuvieron marcados por la continuación de movilizaciones sindicales en diversos sectores. Entre estos destacó el conflicto en el transporte (carretero y ferroviario) entre agosto y octubre que, momentáneamente, habría paralizado al país.<sup>228</sup> La paralización de este estratégico sector para el funcionamiento de la economía demostraba una vez más el poder sindical.

### *c)- Corrientes y debates en el entorno de la CNT*

Los debates que se sucedieron entre 1968 y 1969 continuaron hacia comienzos de la década siguiente. Entre 1970 y 1971 se mostró con claridad la diferencia táctica de las dos corrientes que convivían dentro de la CNT. Cabe recordar que en 1971 hubo elecciones nacionales y municipales y en ellas, varios sectores de izquierda a través del FA, apostaron por la posibilidad de conquistar mayores resortes del poder estatal mediante las urnas. En ese marco el ala “moderada” de la CNT habría tendido a intentar “contener” posibles desbordes que, en

---

<sup>225</sup> CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. p. 89.

<sup>226</sup> *Ibíd.* p. 93.

<sup>227</sup> *Ibíd.* pp. 94-95. Ver también BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. p. 188.

<sup>228</sup> CORES, Hugo. (1999). *Uruguay hacia la dictadura: la ofensiva de la derecha, la resistencia popular y los errores de la izquierda*. EBO. Montevideo. pp. 157-158. CORES, Hugo (1984). *Reflexiones sobre el Movimiento Obrero...* p. 149.

un marco de la creciente capacidad represiva del Estado, no haría más que debilitar las posibilidades de supervivencia de las organizaciones.<sup>229</sup>

Por el otro lado gremios conducidos por militantes vinculados con “la tendencia”<sup>230</sup> comenzaron a tratar de generalizar medidas inspiradas en la “acción directa” entre las que destacan las huelgas de hambre y el “control obrero”. Enfatizaban, además, en la importancia de la coordinación de medidas solidarias. A su vez, cuestionaban el papel que habían cumplido algunos grupos de izquierda en el proceso electoral en el entendido que la lucha por el poder pasaba por otro derrotero: radicalizar las luchas puesto que la capacidad del movimiento obrero era sub-utilizada y estaban dadas las condiciones para la confrontación.<sup>231</sup>

La lectura respecto del accionar de estas dos “tendencias” ha estado teñida, fundamentalmente, por su carácter ideológico.<sup>232</sup> Sin embargo, la consideración de factores

---

<sup>229</sup> BOUZAS, Carlos. *La generación Cuesta-Duarte...* Op. Cit. p. 95. LEIBNER, Gerardo. *Camaradas y compañeros...* Op. Cit. p. 516, p. 544, p. 545 y p. 583. No resulta sencillo definir cuáles eran los gremios “moderados” dentro de la CNT, pero se puede inferir que el SUNCA, la UNTMRA y FUECI fueron de los principales sindicatos “moderados”. Dice González Sierra que “la corriente mayoritaria dentro de la CNT (vinculada a la orientación de los militantes comunistas) sostuvo la necesidad de oponer a la política gubernamental, oligárquica pro-imperialista, una gran perspectiva de soluciones populares. Para ello era imprescindible saber combinar a movilización con la conservación y el fortalecimiento de las organizaciones sindicales y populares. Los métodos debían graduarse y correlacionarse según los objetivos políticos y el ánimo de las grandes masas, incluidas las capas medias de la ciudad y el campo. Se debía estar prevenido ante la posibilidad de un golpe de Estado regresivo que debería enfrentarse con la lucha de masas enérgica y decidida por todos los medios, frustrándoles provocaciones reaccionaras destinadas a arrastrar a todo el movimiento a la emboscada de acciones prematuras. También debía considerarse que la resolución de las contradicciones se realizaría en el terreno político-electoral, por lo que la CNT no debía pretender resolver la confrontación global en el terreno de masas y sola.” Esto en contraposición a lo que sostenía la TC respecto del contexto de “dictadura constitucional” que, entendían, ya se vivía y que no debía generar falsas expectativas. Así “debía desplegarse el potencial de lucha popular para llegar a los momentos decisivos de la lucha con el máximo de claridad y de capacidad de combate experimentada, y para ello dotar a los sindicatos de una organización adecuada. La lucha era la que generaba las grandes contradicciones en el enemigo y obligaba a definiciones importantes en el conjunto de la sociedad.” GONZÁLEZ SIERRA, Yamandú. *Un sindicato con Historia*. Op. Cit. Pp. 54-56.

<sup>230</sup> Cores afirma que la “Tendencia Combativa”, “en un período relativamente breve apareció con influencia en el movimiento popular existiendo agrupaciones que coordinaban su accionar en los principales gremios de obreros y empleados (gráficos, caucho, ferroviarios, radioelectricidad, frigoríficos, textiles, bancarios, obras públicas, medicamento, profesores UTE, ANCAP, vialidad, periodistas, salud, bebida, OSE, azucareros, etc.). (...) Agrupaciones como la “19” y la “1955” de AEBU, la “1” de FUNSA, la “3” de gráficos, la “30” de la prensa, la “69” de profesores, “Dignidad Obrera” en ferroviarios, etc., tendieron a transformarse en instancias de trabajo permanente y no sólo en época de elecciones sindicales.” Para Mechoso, la ROE habría respondido a gente de la “Tendencia Combativa” que “quería más (...) más organizado, más ágil”. Además, sostiene Mechoso, dada la situación de clandestinidad que vivía la FAU era favorable tener una “cara pública que pudiera llevar adelante nuestro lineamiento en el medio obrero-popular sin dificultades extras.” CORES, Hugo. *El 68 uruguayo...* Op. Cit. pp. 42-43. MECHOSO, Juan C. *Acción directa anarquista...* Op. Cit. p. 119.

<sup>231</sup> MECHOSO, Juan C. *Acción directa anarquista...* Op. Cit. pp. 209-211 y p. 413. CHAGAS, Jorge, TRULLEN, Gustavo. *D'Elía...* Op. Cit. p. 84 y p. 107. BOUZAS, Carlos. *La generación Cuesta-Duarte...* Op. Cit. p. 95. Cabe mencionar que en 1958 la fábrica FUNSA había sido puesta bajo control obrero. PORRINI, Rodolfo. *La Nueva Clase Trabajadora...* Op. Cit. p. 294.

<sup>232</sup> Doglio, Senatore y Yaffé plantean la hipótesis de que “la estrecha relación entre sindicatos de trabajadores y partidos de izquierda, convivió con la mutua autonomía de las organizaciones sindicales y partidarias. Ni los sindicatos han sido la expresión social de partidos de izquierda, ni estos el instrumento político de los sindicatos. La relación que los vincula no es ni de sumisión ni de total independencia.” DOGLIO, Natalia. SENATORE, Luis. YAFFÉ, Jaime. “Izquierda política y sindicatos en Uruguay...” Op. Cit. p. 254.

como los económicos y productivos que enmarcan a los distintos gremios permite, por lo menos, ensayar otra posible interpretación a las opciones tácticas de distintos gremios. Esto no quita peso a lo ideológico, menos en tiempos de importantes debates y formulación de diferentes tácticas, estrategias y horizontes políticos.<sup>233</sup> Por ejemplo, como se mencionó páginas atrás, el gremio de la construcción en 1971 logró conquistar la Ley de “Racionalización y unificación de aportes de la industria de la construcción” (n. ° 13.893) con el acuerdo de algunos sectores patronales. Esto significó el aumento inmediato de salarios y ciertas garantías para la mejora de las condiciones laborales en un contexto en el que la mayoría de los sectores de la economía empeoraba. Según lo que evidencia el acercamiento primario al tema, eran tiempos de crecimiento de la industria de la construcción y competencia entre distintos grupos empresariales del sector.<sup>234</sup>

Por otra parte, se podría conjeturar que los que pusieron en práctica medidas de “acción directa” y más confrontativas lo hicieron, en parte, ante la imposibilidad de negociar y conquistar los reclamos por esta vía frente a lo que en la época se caracterizaba como “intransigencia” de las patronales y del gobierno. Con esto se quiere decir que las opciones tácticas, tan discutidas en la época, no sólo habrían respondido a los posicionamientos ideológicos sino a las distintas situaciones específicas que se vivían en los distintos sectores de la economía o tal vez respondiera al predominio de tal o cual orientación en el seno de cada sindicato y cada patronal. Estudios de casos contribuirían a cotejar la veracidad de estas conjeturas.

Por otra parte cabe considerar la valoración que realizó el militante del Movimiento Socialista Germán D'Elía sobre la situación del movimiento sindical de fines de los sesenta, en especial, pensando en el contexto del “68”. Sostenía que no se había avanzado aún más en la lucha producto de “la existencia de un amplio sector de trabajadores que recién accede a la vida sindical y una tradición economicista que ha impedido el desarrollo de una clara conciencia de clase.” A pesar del aumento en el número de cotizantes en los sindicatos, estos lo harían siguiendo la lógica “*pago para que el sindicato me defienda*” (cursivas en el original). Y la “politización” habría estado limitada a “reducidos núcleos sindicales.” Esto se explicaría, según D'Elía, por la propia “estructura productiva y social” del Uruguay en el que predomina la

---

<sup>233</sup> A través de *El Popular y Marcha* se dio un importante debate entre el dirigente del COT, Héctor Rodríguez y Mario Acosta del SUNCA. El mismo se concentró en la discusión de la conveniencia de que la CNT declarara la huelga general en junio de 1969. CASTRO, Diego. *Autodeterminación y composición política en Uruguay...* Op. Cit. p. 101.

<sup>234</sup> ALVAREZ, Sabrina. SOSA, Álvaro. Fascículo “Luchas, unidad y conquistas...”. Op. Cit.

producción a pequeña escala.<sup>235</sup>

Por su parte, el sociólogo Alfredo Errandonea con Daniel Costábile en su libro *Sindicato y sociedad en el Uruguay* publicado en 1969 realizaron un análisis de la evolución del sindicalismo uruguayo. Caracterizaron al sindicalismo que se fue configurando sobre la base del aglutinamiento industrial (podríamos pensar en términos genéricos en importantes concentraciones de trabajadores) a partir de las décadas de 1930 y 1940 como “dualista” (a diferencia del de “oposición” típico de la organización por oficios).

Entienden que en este modelo de organización sindical se da una “discrepancia” entre la Dirección y la Base. Sostienen que

“mientras que la Base ve en el sindicato su defensa ante la superior capacidad de maniobra del empresario para establecer y mantener las condiciones de trabajo, la Dirección se integra por hombres con motivación política, que fomentan y defienden el sindicalismo porque lo con-/ sideran una forma de organización de la clase obrera y ven en él un vehículo (ya sea principal, auxiliar o accesorio) de liberación. O, por lo menos, ven en él el mecanismo de defensa de los intereses de clase del proletariado, en el cual se desarrolla la conciencia de clase, y se incide sobre el poder político con una perspectiva obrera.”<sup>236</sup>

La participación de la base se limita, según estos autores, a “la simple adhesión pasiva, y a la colaboración económica de su 'cotización'.” donde la cantidad de los miembros del sindicato es más importante que su “calidad”. Se basan, a su vez, en el “supuesto 'representativo’”. Afirman que el sindicalizado lleva “poca cuenta de la ideología del dirigente, en tanto éste le proporcione logros en el plano inmediatista”.<sup>237</sup>

Si bien estas generalizaciones son de consideración, también cabe matizarlas. Por ejemplo, el historiador y politólogo, ex-dirigente de la FEUU Jorge Landinelli sostuvo en un texto de 1989, al parecer, inspirado en esta noción del “sindicalismo dualista” que la

---

<sup>235</sup> D' ELÍA, Germán. pp. 51-52, p. 56, p. 61 y p. 65. A pesar de las críticas de las que fue objeto la mayoría de la conducción de la CNT vinculada con el PCU, Markarian observa que logró afianzarse como organización con arraigo popular. MARKARIAN, Vania. *El 68 uruguayo...* Op. Cit. p. 83. Por su parte, Doglio, Senattore y Yaffé, sostienen que el PCU habría cumplido una función “disciplinadora” en el movimiento sindical. DOGLIO, Natalia. SENATORE, Luis. YAFFÉ, Jaime. “Izquierda política y sindicatos en Uruguay...” Op. Cit. p. 270.

<sup>236</sup> ERRANDONEA, Alfredo. COSTABILE, Daniel. *Sindicato y sociedad...* Op. Cit. Pp. 38-39.

<sup>237</sup> ERRANDONEA, Alfredo; COSTÁBILE, Daniel. *Sindicato y sociedad...* Op. Cit. pp. 38-41. En un sentido similar el investigador Raúl Zibechi sostiene en su libro *De multitud a clase...* en el que estudia la historia de la comunidad de Juan Lacaze (Departamento de Colonia-Uruguay) que en la Agreración Obrera Textil (AOT) de la localidad a lo largo de la década 1960 “se conformó un cuerpo separado del resto de los obreros, que se consideraba a sí mismo como el verdadero promotor de los cambios, el sujeto, en tanto creía que el conjunto de los obreros, apenas objetos, los seguirían sin dudarlos. En el mismo proceso aparece la cuestión de la ‘disciplina gremial’, con referencias expresas a que los afiliados deben seguir ‘las órdenes de la AOT’. El sindicato se había convertido en una instancia de control con los obreros, y los militantes y dirigentes eran los encargados del control y la vigilancia.” ZIBECHI, Raúl. (2006). *De multitud a clase. Formación y crisis de una comunidad obrera, Juan Lacaze (1905-2005)*. Ediciones IDEAS. Multiversidad franciscana de América Latina. Montevideo. p. 384.

“...dicotomía entre las conductas sociales de masas -no re articuladas en un proyecto estatal propio- y los comportamientos políticos -atenazados en las propuestas hegemónicas del bloque dominante- integran uno de los fenómenos más llamativos del proceso del movimiento popular uruguayo contemporáneo, solamente superado de manera todavía parcial en la intensa experiencia de la lucha política de clases característica de los cinco años previos al golpe de Estado de 1973.”<sup>238</sup>

Con esto se podría decir que en el contexto en el que se inscribe el objeto de esta tesis si bien se encuentran organizaciones sindicales “dualistas” también se observa una serie de expresiones que van en contra de ese sentido, manifestadas en la mayor participación y tensiones entre “base” y “dirigencia”.<sup>239</sup> El caso que se analizará en profundidad da cuenta de esto.

Otro asunto a considerar para caracterizar el sindicalismo del período es lo que se podría denominar como distribución del poder dentro de la CNT. En el Congreso de unificación sindical de 1966 se acordó que la Mesa Representativa (MR-CNT) sería integrada por los siguientes sindicatos: Unión Nacional de Trabajadores Metalúrgicos y Ramas afines (UNTMRA), SUNCA, FF, Federación de Funcionarios de Salud Pública (FFSP), Asociación de Empleados y Obreros Municipales (ADEOM), COT, Federación de la Carne (autónoma), SAG, FOT, AUTE, FANCAP, SUANP, UTAA, Sindicato de Peones de tambo, FUM, COFE, APU, plenarios de Paysandú, Salto, Río Negro, Canelones y Tacuarembó. El Secretariado Ejecutivo estuvo integrado por la CTU, AUTE, COFE, FUM y SAG.<sup>240-241</sup> Se pretendió que se mantuviera un equilibrio entre gremios estatales, industriales y de distintos puntos del país. Asimismo, equilibrar las fuerzas de las distintas corrientes político-ideológicas que convivían en la CNT.

El Primer Congreso ordinario (1969) ratificó la integración de la MR del Congreso de unificación sindical (1966). En un artículo publicado en *Marcha* luego del mencionado Congreso, H. Rodríguez señalaba que este “autorizó la integración en la nueva mesa representativa” de la FF, Federación de Funcionarios de OSE (FFOSE) y Federación autónoma

---

<sup>238</sup> LANDINELLI, Jorge. (1989) “Centralidad obrera y continuidad histórica en el movimiento popular uruguayo” en CAMACHO, Daniel; MENJIVAR, Rafael. (comps.) *Los movimientos populares en América Latina*. Siglo XXI. México. p. 446

<sup>239</sup> En el ya mencionado informe del Departamento de estadísticas laborales sostienen que aún tienen influencia anarquista por más que muchos de los representados no fueran conscientes de ello. U. S. Department of labor. Bureau of Labor Statistics. *Labor Law and Practice in Uruguay*. BLS Report 392. Op. Cit. p. 33.

<sup>240</sup> Comisión jubilados de AUTE. *La vida de un sindicato*. Op. Cit. p. 64. BOUZAS, Carlos. *La generación Cuesta-Duarte...* Op. Cit. p. 88.

<sup>241</sup> BOUZAS, Carlos. *La generación Cuesta-Duarte*. Op. Cit. p. 88. Policía de Montevideo. Dirección de Investigaciones. Departamento de Inteligencia y Enlace. (1966). *Estudio del Congreso de Unificación Sindical*. Doc. N° 3026. Archivo DNII. CEIU-FHCE.



de la carne "si dichas gremiales deciden formalizar su afiliación a la CNT antes del 2º Congreso Ordinario de la central."<sup>242</sup> El II Congreso ordinario (1971) ratificó nuevamente la integración de la MR de 1966 y de 1969 y agregó a la Asociación de Funcionarios Judiciales, Federación de la Industria del vidrio y la Federación Uruguaya de la Salud (FUS).<sup>243</sup>

Según los datos que se ha recogido de informes preparatorios de los Congresos ordinarios de 1969 y 1971 preservados por H. Rodríguez se puede observar el crecimiento en la cantidad de delegados de algunos gremios como el SUNCA que pasó de 26 en el primero a 75 en el segundo. A su vez el SAG pasó de 10 a 5.<sup>244</sup> Se sabe que el SUNCA tenía en su dirección una mayoría vinculada al PCU y el SAG a la FAU-ROE. Se podría decir que la estrategia "electoralista" de los comunistas, trasladada al ámbito gremial, les garantizó ir acumulando mayor número de delegados dentro de la CNT. Por su parte, la estrategia más "basista" de acción directa propugnada por sindicatos vinculados con la "Tendencia Combativa" les aseguró capacidad de movilización y lucha pero pérdida de peso en los órganos de dirección de la CNT. Esto se refleja en la siguiente tabla tomada de Doglio, Senatore y Yaffé en la que muestran la integración de la MR de la CNT según tendencias políticas:

**Cuadro n° 7. Integración de la MR de la CNT según tendencias políticas (1969 y 1971)**

	MR. I Congreso (1969)	MR. II Congreso (1971)
PCU	16	19
Independientes	2	4
MLN/Movimiento 26 de marzo	2	3
PSU	1	2
Anarquistas	1	-
ROE	1	1
GAU	1	-
Total	24	29

Tomado de Doglio, Senatore, Yaffé. Op. Cit. p. 258.

Como se ha venido señalando, estos temas deberían ser estudiados con detenimiento para conocer las causas que los expliquen. Es de destacar en relación con esta tesis que la FF tenía un lugar reservado en la MR de la CNT desde el Congreso de unificación sindical.

<sup>242</sup> RODRÍGUEZ, Héctor. "El Congreso de la CNT". En *Marcha*. 23 de mayo, 1969. p. 8

<sup>243</sup> CNT. (1971). Informe Comisión n.º 4 "Candidatos". II Congreso ordinario de la CNT. Montevideo. En Archivo del CEIU-FHCE. Colección Ponce de León-Vilaró. p. 2.

<sup>244</sup> Ver Anexos, cuadro n° 12. P. 211.

Presumiblemente por el peso que se le reconocía en el conjunto de la clase trabajadora. Sin embargo no fue hasta diciembre de 1972 y luego de varios desacuerdos al interior del gremio ferroviario que se decidió la afiliación a la CNT. Hasta ese entonces participó de las distintas convocatorias de la Convención como “organización fraternal”. En esto se profundizará en los próximos capítulos.

## **Capítulo II. La Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) y los trabajadores ferroviarios**

El objetivo central de este capítulo es ofrecer una caracterización de la situación de AFE y sus trabajadores en el período que aborda esta tesis. Para ello se presentarán datos referidos al contexto específico y otros de más largo aliento que dan cuenta de cambios y continuidades. En la primera parte se ensaya una caracterización de los ferroviarios desde el punto de vista de la organización del trabajo y las organizaciones gremiales. En la segunda parte se describe la situación de AFE en el período y se realiza un acercamiento a las consecuencias en la vida de los ferroviarios de la crisis que enfrentaba la empresa.

### ***1- Caracterización de los ferroviarios***

Para realizar esta caracterización se han utilizado los datos provistos por las Memorias anuales de la empresa, elaboradas por AFE en base a la recolección de información que realizaba cada una de las Gerencias. Se trata de documentos que presentan un balance de lo actuado por la mencionada empresa estatal. En este sentido se puede decir que los datos son bastante fiables y se aproximan, por ejemplo, a lo registrado en el Censo de Funcionarios Públicos realizado por la ONSC en el año 1969 referido páginas atrás. Según la Memoria Anual de 1969 había 10728 y 10143 de acuerdo al censo.

Si bien es probable que haya algún margen de error, se puede decir que estos números son suficientemente ilustrativos. En el cuerpo del capítulo y en la sección de anexos hay una serie de tablas en las que se puede observar el detalle de los datos tomados de estas memorias.

#### ***a)- La gestión del personal de AFE***

Para realizar la caracterización de los ferroviarios es necesario explicar someramente la organización de la gestión del personal. Según lo que informan las Memorias anuales mencionadas, la gestión del personal dependía de cinco “gerencias”. Dentro de estas se catalogaba al personal por escalafón obrero, técnico y semi-técnico. Las cinco Gerencias

eran<sup>245</sup>:

1- *de Explotación*. Programaba y coordinaba todo lo referido a la corrida de trenes y el tráfico de pasajeros, mercadería y bultos. A su vez se encargaba del relevamiento de datos y fiscalización general. Como el resto de las gerencias se encargaba de gestionar a los empleados de su dependencia. Es importante destacar que de esta Gerencia dependían las estaciones que se encargaban de la recepción y distribución de cargas, facturación, pedidos de vagones, contabilidad de distintos movimientos, atención de la marcha de trenes, coordinación con el sector señalización y ejecución de maniobras en desvíos de las estaciones.<sup>246</sup>

2- *de Material y tracción*. Además de gestionar el personal de su dependencia y planificar especialmente aspectos técnicos, tenía la responsabilidad de la operativa del material tractivo en toda la red, su mantenimiento, así como de los vehículos auxiliares (grúas, zorras, camionetas.). Dependía de esta gerencia el Departamento de Talleres.<sup>247</sup>

3- *de Vía y obras*. Se encargaba de la conservación de edificios, viviendas, galpones, alcantarillas de toda la empresa, así como la maquinaria con la que se trabajaba. Asimismo, producía el balasto para la conservación de la vía para lo que contaba con una cantera en la localidad de Joaquín Suárez, Departamento de Canelones. Tenía también Oficinas centrales (en Montevideo) y Oficinas regionales (en Sayago, 25 de Agosto, Paso de los Toros, Toledo, Paysandú y Nico Pérez).

4- *Repartición de señalización y comunicaciones*. Como el resto, administraba el personal propio y sus gastos. Le correspondía la señalización eléctrica y mecánica en toda la red vial, mantenimiento de la red de comunicación propia del organismo (telefónica y telegráfica) y las instalaciones eléctricas de los distintos edificios. Contaba con un Taller

---

<sup>245</sup> La siguiente información fue tomada de AFE. (1969). *Proyecto de Presupuesto de 1969*. Tomo I. En Biblioteca de AFE.

<sup>246</sup> Se refleja en los testimonios de quienes trabajaron en estaciones que debían cumplir variadas funciones, dando cuenta de cierta sensación de tener “*mucha responsabilidad*”. Entrevista a Alcides Airaudó. 25 de mayo, 2018. Montevideo. Entrevista a Raúl Olivera. 8 de mayo, 2018. Montevideo. La lectura en detalle del Reglamento de trabajo del personal de Estaciones evidencia la importancia de esta función en relacionamiento con el público. El Reglamento disponía una serie de normas de conducta requeridas al estacionero-telegrafista y que debía inculcar al “meritorio” que implicaban una destacada dedicación y disciplina. Dice “*del aprendizaje inicial depende de que los candidatos para desempeñar funciones en las estaciones, resulten eficientes telegrafistas. Para ello, los Jefes de Estaciones, inculcarán a los meritorios desde la iniciación de la práctica, el correcto uso de los aparatos y el rígido cumplimiento de las normas, códigos y disposiciones sobre la materia.*” AFE. (1967). Reglamento de trabajo del personal de Estaciones. RD. 367/67 del 9-2-67. AFE. (1967) *Reglamento del Telégrafo. Para el uso de los empleados del Organismo exclusivamente*. Imprenta de AFE (Peñarol). En Biblioteca de AFE. Tanto el jefe relevante como el relevante telegrafista debían trasladarse diariamente a lo largo de la línea para la que se los había asignado. Eustorquio Altibio Carballo, trabajador ferroviario que escribió unas memorias, relata que estos trabajadores debían pasar mucho tiempo lejos de sus hogares. Muchas veces se les negaba la posibilidad de trasladarse a sus hogares por falta de relevos, pero que, sin embargo, cuando hacían paros, se encontraban soluciones. CARBALLO, Eustorquio Altibio. (1970). *Memorias de un ferroviario*. Salto. En Archivo personal de Raúl Olivera. p. 22.

<sup>247</sup> Del que, lamentablemente, no brinda más información.

electromecánico en el que se trabajaba en el alumbrado de coches.

5- *Gerencia General y Gerencia de Hacienda*. Tenían como función principal la dirección y administración general, diseñando la política del organismo, su coordinación y ejecución. Incluía el servicio médico y proveeduría.

#### b)- Los escalafones

Como ya se mencionó, los trabajadores eran catalogados de acuerdo a un sistema de escalafones y dentro de estos por “grados” (de 22 a 1) lo que configuraba un estricto ordenamiento jerárquico, similar al modelo impuesto por la patronal británica en el CUR.<sup>248</sup> En el Proyecto de Presupuesto de 1969 se adjuntó el detalle de las funciones que se contaban dentro de cada escalafón.<sup>249</sup> El escalafón técnico incluía 42 funciones entre las que se encontraban ingenieros, médicos, arquitectos, abogados, contadores, escribanos. De acuerdo a la Carta Orgánica de AFE se entendía por “técnico” a aquellos que *“por la propia índole de la función, de acuerdo a las leyes y reglamentos, deba ser necesariamente desempeñados por profesionales”* con título de la Universidad de la República. El ingreso era por pruebas y/o méritos, de acuerdo a lo que estableciera la reglamentación dictada.<sup>250</sup> A diferencia de esto los cargos de Gerente General, Secretarios del Directorio y Asesores Técnicos podían ser nombrados por *“resolución fundada y por mayoría absoluta de votos.”* del Directorio.<sup>251</sup>

En el Proyecto de Presupuesto de 1969 en el escalafón semi-técnico se mencionaban 52 funciones entre las que había ayudantes de ingenieros y arquitectos, enfermeros, capataces. Dentro del escalafón administrativo había 84 funciones, desde los gerentes hasta los estacioneros y telegrafistas. La Carta Orgánica establecía que el ingreso de este personal era exclusivamente por pruebas de oposición, aunque, según relata María Lemos, se podía ingresar primero como “aprendiz” y luego dar la prueba de oposición como fue su caso.<sup>252</sup>

---

<sup>248</sup> CAMORS, Verónica; MOYANO, Ana. “Disciplinamiento y paternalismo...” Op. Cit. p. 286.

<sup>249</sup> AFE. *Proyecto de Presupuesto de 1969*. Op. Cit.

<sup>250</sup> Dice que *“cuando el desempeño del cargo a proveer requiera conocimientos especializados”* se debe rendir prueba. Cabe señalar también que se establecía en la misma Carta Orgánica que la persona que ingresara debía tener la jura de la bandera (según ley n° 9943 de julio de 1940 de “Instrucción militar”) y *“poseer aptitud física y moral demostrada, respectivamente por el Carnet de Salud y por la certificación de su conducta por dos ciudadanos de reconocida solvencia moral; y /comprobar sus convicciones democráticas”* AFE. (1956). *Carta orgánica de AFE. Acotada*. Talleres Gráficos de AFE. Montevideo. En Biblioteca de AFE. p. 5 y p. 7. Esto podría evidenciar una intención de control y disciplinamiento de los funcionarios en cuanto a su vínculo con las instituciones del Estado y con un, supuesto, compromiso con los ideales de la nación.

<sup>251</sup> AFE. *Carta orgánica de AFE. Acotada*. Op. Cit. pp. 5-6

<sup>252</sup> *Ibíd.* p. 6. Entrevista a María Lemos. 31 de julio, 2018. Montevideo.

El escalafón obrero era el más numeroso con 300 funciones, desde capataces y jefes hasta oficios variados.<sup>253</sup> Por último, el escalafón de servicio contaba con 41 funciones entre los que había limpiadores/as, porteros y vigilantes.

El ingreso a estos dos “escalafones” se realizaba por lo general como “aprendices” (también llamados “meritorios”). Esto significaba que pasaban un tiempo indeterminado realizando tareas percibiendo una remuneración bastante menor y sin todos los derechos que los funcionarios presupuestados (licencias, por ejemplo).

### c)- Cantidad de funcionarios entre 1969 y 1972

De acuerdo a las Memorias anuales, el número total de funcionarios se mantuvo más o menos estable a lo largo del período de referencia.<sup>254</sup> La contabilización por “programas” difiere de la de “escalafones” ya que la primera no incorpora a los contratados mensualmente. Esto da una diferencia de un quinto aproximadamente. El total (sin incluir los contratados) osciló entre 10269 en 1967 y 10719 (proyectados) en 1972.

Es de destacar que, mientras los distintos Directorios de la empresa que se sucedieron en el período, con el apoyo de distintos actores del gobierno pregonaban la necesidad de la reducción de personal para disminuir el déficit de la empresa, se constata que aumentó el número de empleados. Se seguiría así la tendencia observada para el conjunto de los asalariados públicos referida en el capítulo I.

Como se observa en el cuadro n° 8, los sectores de mayor concentración de trabajadores eran los “programas” de explotación (que pasó de 3521 en 1967 a 4659 en 1971) y material y tracción (pasó de 3249 en 1967 a 3419 en 1971 -con un descenso a 2387 en 1969- ). Los trabajadores de “vía y obras” representaban aproximadamente un sexto del total de los funcionarios. Por lejos representaban un 10% los de Señalización y Comunicación y Hacienda.

---

<sup>253</sup> De acuerdo al Censo de Funcionarios Públicos mientras en la sumatoria de todo el personal de las empresas públicas el escalafón “obrero” representaba cerca del 50% de los funcionarios, en AFE eran el 70%. ONSC. Presidencia de la República. (1970). *Datos preliminares. Primer Censo nacional de funcionarios públicos*. Montevideo.

<sup>254</sup> Se cuenta para los años 1972 y 1973 con el número de “proyectados” y no de los efectivamente empleados.

### Cuadro n° 8. Funcionarios de AFE distribuidos por “programas” (Gerencias).

	1967	1968		1969	1971	1972	1973
		Vigente	Proyectado				
Explotación (prog. 1)	3521	3128	4845	4565	4659	4659	3635
Material y tracción (prog. 2)	3249	3187	2600	2387	3419	3419	3346
Vía y Obras (prog 3)	2223	1853	2098	2239	2456	2456	2286
Señalización y com. (prog 4)	295	308	319	325	315	315	334
Hacienda (prog. 5)	981	974	1119	1212	1109	1109	1136
<b>Total</b>	<b>10269</b>	<b>9450</b>	<b>10981</b>	<b>10728</b>	<b>10719</b>	<b>10719</b>	<b>10737</b>

Elaboración propia en base a datos extraídos de Proyectos de Presupuesto de AFE (años 1967, 1969, 1971 y 1973).

Tal como se muestra en el cuadro n° 9, de acuerdo al criterio de contabilización por escalafones, el obrero era el más numeroso (algo más del 50% en el período que se aborda), duplicando a los que ocupaban el segundo lugar: administrativos (20%) y contratados por mes (otro 20% aproximadamente).<sup>255</sup>

### Cuadro n° 9. Funcionarios de AFE distribuidos por escalafón.

	1967	1968	1969	1971	1972-proy-	1973-proy-
Escalafón técnico	99	98	93	85	85	81
Escalafón semi-técnico	118	117	119	113	113	131
Escalafón administrativo	2374	2369	2677	2590	2590	2518
Escalafón obrero	7437	7378	7804	7884	7884	7649
Escalafón de Servicio	236	227	244	240	240	242
Contratados por mes	-	2786	2533	2647	2647	605
<b>Total</b>	<b>10264</b>	<b>12975</b>	<b>13470</b>	<b>13559</b>	<b>13559</b>	<b>11831</b>

Elaboración propia en base a datos extraídos de Proyectos de Presupuesto de AFE (años 1967, 1969, 1971 y 1973).

#### *d)- Distribución de los trabajadores ferroviarios en el espacio*

De acuerdo a la información que aportan las memorias de los años 1968 y 1969 respecto del personal de “tráfico” dependiente de la Gerencia de Explotación (recogida en el cuadro n° 10) se puede realizar una aproximación a la distribución espacial de este sector, que, al ser el más numeroso en el período, da una muestra del total.

<sup>255</sup> Los trabajadores contratados debieron enfrentar la precariedad de su fuente de trabajo.

**Cuadro n° 10. Programa 1. Explotación. Sub-programa 1. 1. Personal de tráfico:**

		1968 (vigente)	1969 (vigente)
Adm. Control de trenes		70	141
Adm. Oficina Telégrafo		39	43
Adm. de servicio		2	2
Superintendencia Estación Central	Administrativo	205	229
	Obrero	383	406
	De servicio	20	26
	Sub-Total	608	660
Estaciones Sección Central	Adm	145	184
	obreros	398	415
	Sub-total	543	599
Estaciones Sección Florida	Adm	149	158
	Obrero	124	128
	De servicio	1	1
	Sub-total	274	287
Estaciones Sección Paso de los Toros	Adm	126	152
	Obrero	132	132
	Sub-total	258	285
Estaciones Sección Paysandú	Adm	110	142
	Obrero	190	190
	De servicio	9	9
	Sub-total	309	341
Estaciones Sección San José	Adm	89	108
	Obrero	74	74
	Sub-total	163	182
Estaciones Sección Sudriers	Adm	159	160
	Obrero	138	138
	De servicio	1	1
	Sub-total	298	299
Estaciones Sección Nico Pérez	Adm	122	141
	Obrero	114	114
	De servicio	2	2
	Sub-total	238	257
Personal de conducción		3289 <sup>256</sup>	4364 <sup>257</sup>

Elaboración propia en base a Proyecto de Presupuesto de AFE de 1969.

La mayor concentración estaba en el radio de Montevideo correspondiente a la “Superintendencia Estación Central” y las estaciones de “Sección Central”. Este conjunto representaba más del 40% del total del personal de tráfico. En segundo lugar las Estaciones de “Sección Paysandú” y de “Sección Sudriers” aglutinaban algo más de 11% cada una. En tercer lugar las Estaciones de “Sección Florida” y “Sección Paso de los Toros” reunían un 10% cada una. Por último las estaciones de “Sección San José” y “Sección Nico Pérez” tenían un 6% y casi 9% respectivamente. Cada una de estas secciones organizaba, a su vez, las labores de estaciones ubicadas en zonas aledañas.<sup>258</sup>

<sup>256</sup> Se proyectaba llegar a 4979.

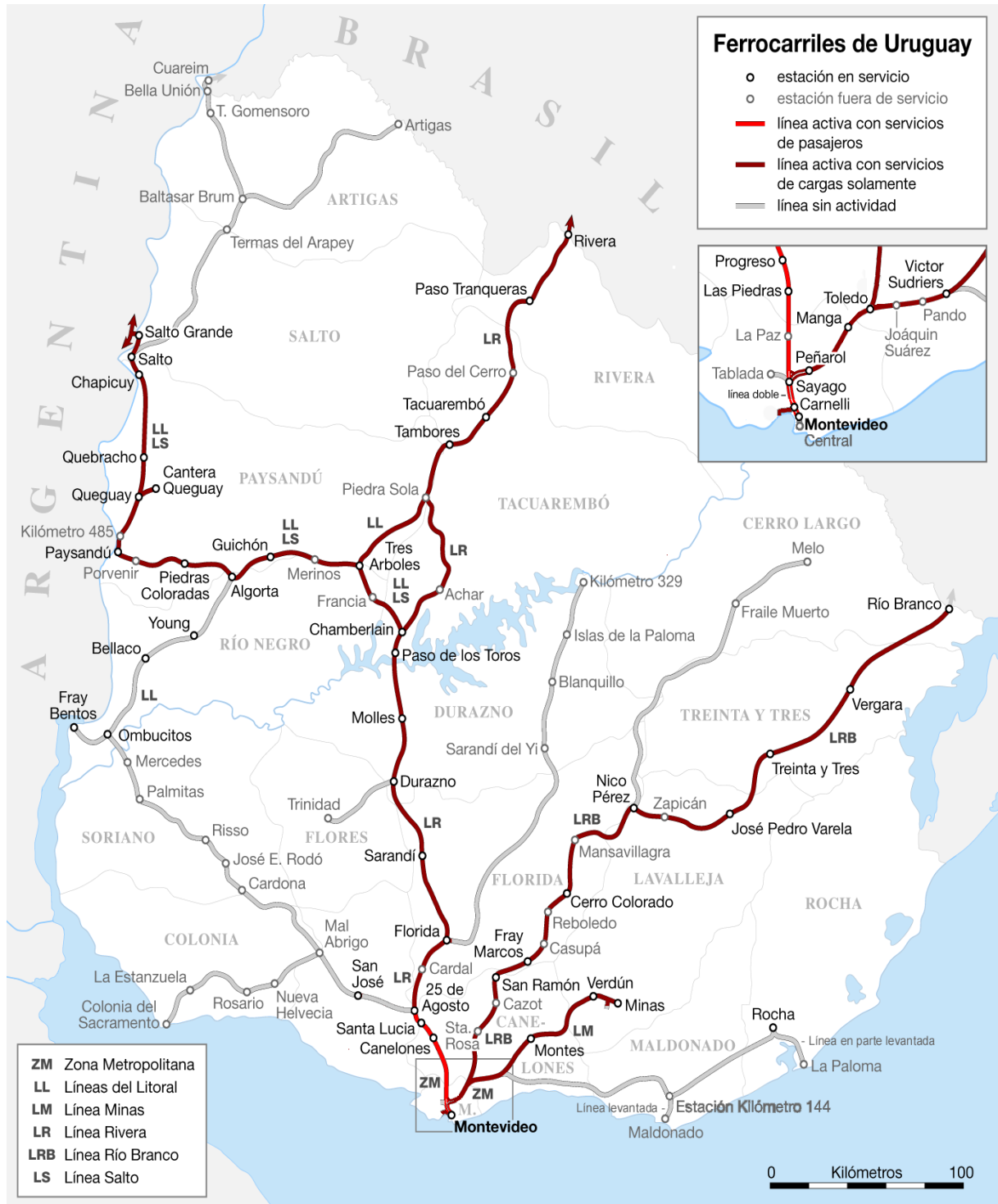
<sup>257</sup> Se proyectaba pasar a 3501.

<sup>258</sup> En el *Reglamento del personal de telégrafo* de 1967 hay un anexo que detalla todas las estaciones del país.



Como se puede observar en el mapa n° 1 “Red ferroviaria de Uruguay”, la mayor concentración de vías y, por ende, de trabajadores estaba en la zona centro-sur del país (70% del personal de tráfico), reflejo directo de la organización “radial” que tuvo el ferrocarril desde su expansión a fines del siglo XIX.

**Mapa n° 1. Red ferroviaria de Uruguay**



Tomado de: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/59/Uruguayan\\_railway\\_network\\_map-es-2.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/59/Uruguayan_railway_network_map-es-2.png)

Asimismo hay que tener en cuenta la importante concentración de trabajadores en los talleres y remesas (de los que no se han encontrado datos cuantitativos en las fuentes a las que se ha tenido acceso).<sup>259</sup> Se sabe que había talleres y remesas en Estación Central, Bella Vista, Peñarol, Sayago, Florida, Sudriers, Nico Pérez, Paso de los Toros y Paysandú. Estos espacios laborales oficiaban, como se viene señalando, de cardinales centros de concentración de trabajadores y presencia de la empresa en el territorio siendo referencias no solo a nivel de la “producción” del servicio ferroviario sino también de su organización y gestión. Asimismo, como se verá más adelante, algunos de estos fueron de los principales centros de actividad colectiva reivindicativa de trabajadores. Entre ellos destacan los Talleres de Peñarol.

Hay que destacar que, por otra parte, el personal del sector conducción significaba un cuarto del total de los funcionarios. Entre 1968 y 1969 aumentó el número pasando de 3289 a 4364, aunque se proyectaba su disminución para 1969.<sup>260</sup> Hay que pensar que este porcentaje del funcionariado se movía en el territorio de modo constante, teniendo los de mayor antigüedad ciertos trayectos más fijos, no así los recién ingresados que debían rotar de forma más o menos permanente.<sup>261</sup> Como se verá a lo largo de este trabajo este sector fue central en la dinámica reivindicativa colectiva.

Pero, si bien el personal era gestionado a través de las distintas gerencias de los “programas” mencionados páginas atrás, se concentraba en algunos espacios específicos que vale la pena intentar describir para entender cómo se desarrollaba el trabajo y qué posibles relaciones se establecían dentro y fuera del mundo ferroviario y cómo esto impactaba en la dinámica gremial.

1- *Las estaciones*. Allí había, por turno, un Jefe de estación o un “Jefe relevante” encargado de coordinar el trabajo en esa estación y su zona de influencia, junto con un telegrafista y peones de carga y descarga. Eventualmente podían trabajar con cuadrillas de vía y obras (organizadas territorialmente y en movimiento en un espacio específico) coordinando con el responsable de estas.<sup>262</sup>

---

<sup>259</sup> En las remesas culminaban los recorridos de las líneas de ferrocarril. Allí se hacía mantenimiento de las locomotoras y vagones. Dice Raúl Olivera: “*si fueran camiones, sería como un garaje donde se atiende, se mantienen los vehículos y salen de ahí, se los apronta para salir...*” Entrevista a Raúl Olivera. 8 de mayo, 2018. Montevideo.

<sup>260</sup> En 1968 se proyectaba llegar a 4979 y en 1969 a 3501.

<sup>261</sup> Entrevista a Lucas Peña. 8 de junio, 2018. Montevideo.

<sup>262</sup> AFE. (1967). *Reglamento de trabajo del personal de Estaciones*. RD. 367/67 del 9-2-67. En Biblioteca de AFE. AFE. *Reglamento del Telégrafo*. Op. Cit. El responsable de las cuadrillas de vía y obras también oficiaba de vínculo con la organización gremial. Por ejemplo, en marzo de 1968 informaba el Consejo Directivo de la UF que se haría llegar a los responsables de cuadrillas en el interior una planilla por la que recabar información sobre la situación de las mismas. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 135. año 3. 20-3-68.

La estación, bajo responsabilidad del Jefe, era un espacio de referencia en el mundo ferroviario. En este sentido podía cumplir una función de nexo y conducción en cada lugar de trabajo pudiendo servir así a la organización sindical.<sup>263</sup> Asimismo, según rememora Raúl Olivera, el jefe de estación cumplía una función social que excedía la estrictamente referida a la labor ferroviaria, siendo una figura de representación del Estado en esos lugares, a veces, muy alejados de los centros de poder concentrados especialmente en Montevideo.<sup>264</sup>

Asimismo, el espacio de la estación era, según se desprende del relato de María Lemos, un espacio de integración de los hijos de los trabajadores de estación con el mundo ferroviario.<sup>265</sup> Eran, así, un espacio destacado de la construcción de la “familia ferroviaria”, tema que se desarrollará más adelante.

2- *Los talleres y remesas.* Allí convivía personal de distintos grados de los escalafones técnico, semi-técnico, obrero y administrativo. Eran los centros de mayor concentración de personal donde se realizaba el trabajo “industrial” de la empresa. Estos estaban subdivididos en distintas secciones especializadas en variadas funciones: carpintería, mecánica, pinturería, fundición y reparaciones.<sup>266</sup> A su vez era el centro de reunión del personal de conducción (foguistas, conductores y guardas) ya que allí culminaban sus recorridos y, en muchos casos, descansaban hasta el siguiente turno.

3- *Los trenes de pasajeros y de cargas.* Es este dispositivo el que permite el cumplimiento de la principal función del sistema ferroviario: transportar pasajeros y carga. Allí convivía el personal de conducción: foguistas, conductores o maquinistas y guardas en movimiento por el territorio.<sup>267</sup> El primer “escalón” en la carrera funcional en este sector era el de foguista. A partir de allí solían avanzar hasta llegar a ser maquinista de primera.

De acuerdo a distintas fuentes, este sector era particularmente “cerrado” y entendía que sin ellos el ferrocarril no funcionaba. Este tema se analizará más adelante.

4- *Las oficinas de la administración.* En Estación Central en Montevideo se encontraban

---

<sup>263</sup> Desde el sindicato se exhortaba a todos los jefes de estación de toda la red ferroviaria a que hicieran llegar la información que intentaban distribuir desde la UF. I. UF. *Hoja semanal informativa*. año 3. 20-3-68. Op. Cit.

<sup>264</sup> Entrevista a Raúl Olivera. 8 de mayo, 2018. Montevideo.

<sup>265</sup> Entrevista a María Lemos. 31 de julio, 2018. Montevideo.

<sup>266</sup> Matías Sánchez en su libro sobre ferroviarios comunistas argentinos define al taller ferroviario como “lugar que comprende un grupo de edificaciones especializadas en la reparación total de locomotoras, coches de pasajeros, vagones de carga y diversos materiales que comprende el ferrocarril.” Estos estaban organizados en diferentes sectores: reparaciones de motores diésel, limpieza de motores diésel, electricidad, mecanizado de piezas, pinturería, chapería y alistamiento. Los talleres reunían, así, diversos edificios por lo que “se convirtieron en una importante industria estatal” SÁNCHEZ, Matías. (2018). *Los comunistas en la Unión Ferroviaria. 1955-1968*. Editorial Biblos. Buenos Aires. p. 55.

<sup>267</sup> AFE. (1962). *Reglamento de sector conducción y guardas*. R.D. 1344/62. En Archivo de Raúl Olivera. En los trenes de pasajeros además había servicios concesionados.

las oficinas centrales de la empresa. A su vez, había oficinas en los talleres, remesas y secciones descritas más arriba. A partir de la descripción del trabajo que realizan los entrevistados que cumplieron funciones en esas secciones de la empresa se constata lo que plantea Harry Braverman respecto de la distinción entre trabajadores de “cuello blanco” y “cuello azul” que ya se adelantó en la introducción.<sup>268</sup> En realidad en las oficinas se realizaba un trabajo “en serie” que generaba cierto grado de automatización asimilable a la que suele observarse en el trabajo industrial.

Era en ese espacio donde había más mujeres en toda la empresa. Muchos trabajadores de la administración (en especial los que estaban en Estación Central) trabajaban próximo a gerentes y Directores de la empresa. Muchos de ellos, a su vez, trabajaban en contacto directo con los usuarios del servicio así como con otros trabajadores ferroviarios concentrados en las remesas y talleres. De este modo, podían tener una perspectiva global de la empresa y su funcionamiento que fue utilizado, como veremos más adelante, a favor de los reclamos gremiales.

#### *e)- “Patrones de conducta” ferroviarios*

Raúl Olivera en una de las entrevistas que se le realizara dijo que el mundo ferroviario es un “mundo circular”, *“un mundo que tiene sus propias reglas... (...) donde hay una interrelación entre las distintas tareas que generaba una suerte de patrones de conducta muy peculiares que no se encontraban en otros lados...”*. Se puede decir que la mayoría de estos “patrones de conducta” derivaban de una serie de prácticas impuestas por la patronal inglesa y que se mantuvieron luego de la nacionalización de las empresas ferroviarias.<sup>269</sup> A su vez, algunos de estos, como el respeto a la jerarquía y la disciplina, aparecen como virtudes de un ferroviario, según el relato de las organizaciones sindicales y de los entrevistados en el entorno del período que aborda esta tesis. Esto podría significar que fueron apropiados, por lo menos, por los dirigentes gremiales.

En la normativa de AFE se priorizaba el ingreso como “aprendices” a los hijos de

---

<sup>268</sup> BRAVERMAN, Harry. Op. Cit. Cap. 15.

<sup>269</sup> Sostienen Camors y Moyano que la patronal del CUR logró imponer una estricta disciplina en la relación obrero-patronal a través de reglamentos de trabajo que preveían sanciones y premios, organización del trabajo por un sistema de jerarquías y estrecha complementación de tareas, los espacios de trabajo y uso del tiempo libre y el estricto control de la puntualidad. CAMORS, Verónica; MOYANO, Ana. “Disciplinamiento y paternalismo...” Op. Cit. pp. 289-291.

trabajadores ferroviarios con más de 10 años de antigüedad en el ente.<sup>270</sup> Esto, al parecer, fue otra de las tantas políticas empresariales heredada por el Estado uruguayo de la gestión privada británica. Se pretendía que el joven “aprendiz”-futuro trabajador ya hubiera sido socializado desde niño en la forma de vida (trabajo) de un ferroviario, suponiendo que de esa forma desempeñaría mejor las tareas que le fueran adjudicadas.<sup>271</sup>

Cabe mencionar que de acuerdo a la información recabada por el censo de funcionarios públicos de 1969 la mayoría de los trabajadores de AFE (más de 7000) sólo tenían instrucción primaria. Quizá esto respondiera a la particularidad de esta forma de ingreso a la función a través de la que se recibía instrucción técnica mientras se trabajaba.

Además, el Estatuto de la UF definía entre sus objetivos “*fomentar los hábitos de estudio, de trabajo y de economía*” para lo cual crearía escuelas técnicas, bibliotecas y sociedades cooperativas.<sup>272</sup>

Por otra parte la normativa regulatoria de AFE establecía que se priorizaría la contratación de funcionarios vinculados con la empresa. Es decir, en casos de que quedaran cargos vacantes se haría primero un llamado entre los trabajadores de AFE. Así se pretendía garantizar la continuidad del funcionario ya socializado en las reglas de funcionamiento de la empresa y con el conocimiento técnico específico requerido.<sup>273</sup>

El proceso de trabajo y las tareas a desarrollar habrían demandado disciplina y respeto a las jerarquías.<sup>274</sup> Estos “patrones de conducta” eran transmitidos de padres a hijos y/o de aquel

---

<sup>270</sup> AFE. *Carta orgánica de AFE. Acotada*. Op. Cit. p. 6. Por ejemplo, en noviembre de 1967 se informaba en la Hoja semanal de la UF que se hacía un llamado a telegrafistas, habiendo formación gratuita para hijos de funcionarios con más de 5 años de antigüedad en el servicio o jubilados. Priorizaban a jóvenes entre 15 y 18 años, en una segunda etapa hasta 25. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 118. Año 3. 15-11-67.

<sup>271</sup> En este sentido resulta ilustrativo lo que dice Lucas Peña quién fue hijo y sobrino de ferroviario: “*¡el inglés la pensó muy bien! Pensó en tomar gente arraigada a esos conceptos que se traen de familia... que son muy distintos a aquellas personas que no... es muy distinto... ya la asimilación a la vida ferroviaria era mejor para ellos...y no estaban errados...*” Entrevista a Lucas Peña. 8 de junio, 2018. Montevideo.

<sup>272</sup> Mientras que en AFE este número representaba un 73,9%, en OSE eran 61,5%, en UTE 59,6% y en ANCAP 55,3%. ONSC. Presidencia de la República. *Datos preliminares. Primer Censo nacional de funcionarios públicos*. Op. Cit. Cabe destacar de todos modos, que en AFE se daba un proceso de capacitación en el trabajo -desde los 12 años en algunos casos- ingresando en calidad de “meritorios” a la empresa.

<sup>273</sup> Esto se asemeja a lo que señala el Estatuto del Funcionario Público y la disposición sobre contratación en el Ministerio de Obras Públicas (Ley n° 10459) que condicionaban el funcionamiento de AFE, al menos cuando fue promulgada la Carta Orgánica y el Reglamento General. La historiadora argentina Laura Badaloni sugiere, siguiendo la propuesta analítica del historiador británico Peter Howlett, que esta lógica tendiente a configurar un “mercado interno de trabajo” respondía a necesidades como “reducir costos en la búsqueda de trabajadores apropiados”, “lograr una fuerza de trabajo disciplinada y honesta”, “gestionar eficazmente con miles de trabajadores” y “actuar frente al temor del fantasma de los sindicatos.” BADALONI, Laura. *La familia ferroviaria a principios del siglo XX*. Op. Cit. P. 152.

<sup>274</sup> En el Reglamento General se prevén sanciones disciplinarias ante los incumplimientos. AFE. (1957). *Reglamento General*. Proyecto en R/D 2368/57 (7-10-57). Aprobado por el Consejo Nacional de Gobierno el 21-10-57. Puesto en vigencia por R/D 2414/57 del 5-12-57. En Biblioteca de AFE. Para pensar este asunto han sido ilustrativos el trabajo de Verónica Camors y Ana Moyano y de Aída Rodríguez-Leuro. CAMORS, Verónica; MOYANO, Ana. “Disciplinamiento y paternalismo...” Op. Cit. RODRÍGUEZ-LEURO, Aída Patricia. (2008).

funcionario-enseñante al “aprendiz”.

Por otra parte, el Estatuto de la UF establecía que quien solicitara el ingreso a la organización (aceptado o rechazado por su Consejo Directivo) aceptaba las cláusulas del Estatuto y se comprometía a “*su fiel cumplimiento y respeto.*” El Consejo Directivo tenía la potestad de suspender y hasta retirar la calidad de socio ante lo que, a su juicio, fueran faltas de distinta gravedad.<sup>275</sup>

La UF y la FF a través de sus medios de comunicación, colaboraban en transmitir el valor de la honradez, felicitando a funcionarios que se habían encontrado con bienes ajenos y procuraron devolverlos a sus propietarios. Estas actitudes eran calificadas como “*ejemplares*”.<sup>276</sup>

Asimismo hay que considerar una práctica (de la que aparece un importante antecedente en la huelga de 1947) catalogada por varias fuentes como “*marcar carneros*”. Se podría decir que buscaba transmitir una disciplina gremial similar a la que se ejercía en el proceso laboral a través de las sanciones al incumplimiento de la función.<sup>277</sup> Según relata Lucas Peña, en el marco de la huelga de 1947 habría surgido la categoría de “*catreados*”: aquellos maquinistas que, por haber trabajado durante la huelga, fueron sancionados por el sindicato, impidiéndoseles hacer uso de los espacios compartidos. A partir de ese entonces, habrían tenido que dormir fuera de las estaciones, algunos de ellos en catres.<sup>278</sup>

En el período que aborda esta tesis aparecieron en los órganos de comunicación de la FF y UF “*listas de carneros*” que se habrían puesto a la orden del Directorio en momentos de conflicto gremial. Se podría pensar que, como el caso de destacar a los que tenían una actitud “*ejemplar*” por su honradez, también se destacaba a aquellos que tenían una actitud contraria a lo que se entendían los intereses colectivos. Así, al culminar algunos conflictos de relevancia, se encuentran en los boletines rectificaciones de trabajadores que aparecían en estas “*listas*”, a pesar de que habrían acatado la medida.<sup>279</sup>

---

“Nosotros los ferroviarios’. Configuraciones y representaciones identitarias. Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Bogotá, 1958-1970”. En *universitas humanística* no.65 enero-junio de 2008. Bogotá-Colombia. Issn 0120-4807. pp. 331-351. Asevera el historiador argentino Juan Suriano que “el orden y la disciplina eran inherentes a la vida del maquinista y, consecuentemente, a las formas de hacer y pensar la militancia sindical.” SURIANO, Juan. *Estado y conflicto social...* Op. Cit. p. 103.

<sup>275</sup> Unión Ferroviaria del Ferrocarril Central (1964-1965). *Estatuto*. En Dirección General de Registros. Ministerio de Educación y Cultura.

<sup>276</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. N° 126. Año 3. 10-1-68. FF. *Comunicado al Gremio*. 27-10-69. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 187. año 6. 26-10-70.

<sup>277</sup> Se ha podido cuantificar a los que se “*pusieron a la orden*” del Directorio durante la huelga de setiembre-octubre de 1972. El dato que se hizo público fue de 134 funcionarios de escalafón técnico y de distintas gerencias. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 243. año 7. 29-11-72.

<sup>278</sup> Entrevista a Lucas Peña. 8 de junio, 2018. Montevideo.

<sup>279</sup> MECHOSO, Juan C. *Acción directa anarquista...* Op. Cit. p. 110. FF. *Al personal de conducción*. 10-9-69.

Por otra parte, se puede decir que la historia de las propias luchas sindicales cumplía una función identitaria y aglutinadora del colectivo.<sup>280</sup> Esto se afianzaba, por ejemplo, a través de la salutación a viejos militantes, rememorando su aporte a las luchas pasadas. Resulta ilustrativa la narración que realiza el salteño Eustorquio Carballo Tolosa respecto de la primera vez que fue orador en un acto en la ciudad de Montevideo. Cuenta que al no saber qué decir, *“recurrí al pasado, a nuestras luchas a los buenos consejos de los viejos y buenos compañeros, y una fuerza interior me hizo hablar, mejor dicho hablé, por mí...”*<sup>281</sup> De hecho, según expresa, ese fue el motivo para escribir sus memorias: *“hacer conocer a esta nueva generación de nuestras luchas sin pausa y decirles que ellos tienen el deber de mantener esta indeclinable fuerza moral y mantener la/ unidad de esta familia ferroviaria, y a continuar sembrando, que la tierra es fértil y el surco ya quedó abierto.”*<sup>282</sup>

Se podría pensar, por otra parte, que la fuerte interdependencia de cada una de las secciones de la empresa permitía o hacía necesario el sostenimiento de lazos de solidaridad interna, permitiendo así que se logaran los objetivos comunes. En este sentido, se puede observar que, incluso en momentos críticos en materia de ingresos, se realizaban colectas para personas que lo necesitaran dentro y fuera de la “familia ferroviaria”. Por ejemplo, trabajadores del taller Diésel llamaron a colaborar con el “compañero” Benito Méndez que necesitaba una pierna ortopédica. Si bien reconocían que se requería una cifra alta, no era inalcanzable *“si tenemos en cuenta el espíritu de solidaridad que siempre nuestro gremio supo poner de manifiesto.”*<sup>283</sup> Asimismo, eran constantes los llamados a donaciones de sangre para compañeros y familiares internados. También se saludaba frecuentemente a compañeros que habían perdido algún familiar. En un sentido similar, Yamandú González Sierra destaca medidas solidarias entre los trabajadores de Funsa. Las caracteriza como “algunos de los tantos gestos de ‘mano tendida al compañero’ que componen la trama cotidiana de la solidaridad silenciosa, esa que no sale en la prensa (...) pero que es parte constitutiva también de la cultura y el quehacer de la vida sindical.”<sup>284</sup>

---

UF. *Hoja semanal informativa*. N° 202. año 6. 19-5-71. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 213. año 7. 13-8-71. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 243. año 7. 29-11-72.

<sup>280</sup> Para conocer de los antecedentes de luchas ferroviarias ver: BOUZAS, Carlos. *La generación Cuesta-Duarte...* Op. Cit. CORES, Hugo. *Reflexiones...* Op. Cit. OLIVERA, Raúl. *Una historia de los ferroviarios*. Op. Cit. PORRINI, Rodolfo. *La nueva clase trabajadora*. Op. Cit. RODRÍGUEZ DÍAZ, Universindo. *Los sectores populares...* Op. Cit.

<sup>281</sup> CARBALLO, Eustorquio Altibio. Op. Cit. p. 19.

<sup>282</sup> *Ibidem*. pp. 23-24.

<sup>283</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. N° 169. año 4. 2-12-69.

<sup>284</sup> GONZÁLEZ SIERRA, Yamandú. *Un sindicato con Historia*. Op. Cit. p. 36. Cabe señalar que varios de los testimonios recogidos en el Proyecto NosOtros-Peñarol dan cuenta de estas dinámicas de solidaridad a nivel de un barrio ferroviario.

De hecho el Estatuto de la UF tenía entre sus principales objetivos “*socorrer moral y pecuniariamente a los socios que quedaren exonerados o fueran suspendidos de sus empleos y acordar socorro pecuniario a las familias de los socios fallecidos...*”.<sup>285</sup> Así, el sindicato, sustituía, si era necesario, al trabajador-proveedor de la familia.

Este aspecto de la dinámica gremial da cuenta de las relaciones de género que se fueron configurando al interior del gremio ferroviario. Las historiadoras argentinas Silvana Palermo y Florencia Duva, estudiando a los ferroviarios argentinos y sus familias a principios del siglo XX, proponen “recuperar la dimensión sexuada como constitutiva de la experiencia e identidad de los trabajadores organizados” observando distintas formas de construcción del modelo de “trabajador masculinizado” a partir del que se definía una clara división de funciones por género.<sup>286</sup>

En el caso que aquí se trata se ha evidenciado también esta división de roles. Como se decía anteriormente eran pocas las mujeres que trabajaban en AFE.<sup>287</sup> Además, se podría decir que se fue construyendo cierto imaginario por el que se asocia “lo ferroviario” con tareas como conducción, trabajo en los talleres y estaciones; tareas que, efectivamente, eran realizadas mayoritariamente por hombres. Al preguntar a los (y la) entrevistados por las mujeres coinciden en que había una cultura “machista” entre los ferroviarios, que hacía difícil que ellas accedieran a otros cargos que no fueran los administrativos.<sup>288</sup>

Incluso en el sector administrativo, según narra María Lemos (quién llegó a ser jefa de sección hacia la década del ochenta) debió lidiar con la discriminación de género a medida que fue avanzando en la carrera funcional. Dijo Lemos en la entrevista que le realizara que en cierto momento (no recuerda con precisión años) su jefe le ofreció asumir un cargo de mayor responsabilidad en un espacio laboral en el que había “*exclusivamente*” hombres. A través de la recreación de un diálogo con su jefe ilustra sobre las relaciones de género en el mundo laboral ferroviario:

“...*me acuerdo que el jefe que estaba en ese momento me dice “¿te animás?” [a asumir el nuevo cargo] y “¿cómo no me voy a animar! Es mi trabajo”, “no, pero te digo porque*

---

<sup>285</sup> UF. *Estatuto...* Op. Cit.

<sup>286</sup> DUVA, Florencia. PALERMO, Silvana. (2015). “Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX”. En *Archivos*, año IV, n° 7. p. 39.

<sup>287</sup> No se cuenta con datos precisos respecto del porcentaje de funcionarias de AFE. El Censo Nacional de funcionarios públicos de 1969 presenta datos globales sobre la cantidad de funcionarias: representaban un 26,6% del total. ONSC. Presidencia de la República. *Datos preliminares. Primer Censo nacional de funcionarios públicos*. Op. Cit.

<sup>288</sup> Alcides Airaudo dice “*las últimas mujeres que trabajaron en estaciones fueron por allá en el año 1937-38... había una mujer buena telegrafista en Córdoba, que yo la conocí... Estación Córdoba... ahí hubo un jefe que una de las telegrafistas era la hija de él...*” Entrevista a Alcides Airaudo. 25 de mayo, 2018. Montevideo.



*no sé cómo te irán a tratar, supongo que bien, pero es un recinto que ellos no están acostumbrados a que vaya una mujer a fiscalizar lo que ellos hacen, y una mujer joven, no creo que les vaya a gustar”, “bueno, si no les gusta es un problema de ellos, no es un problema mío...” Concluye que la “... trataron perfecto, trabajé a gusto y trabajé a mi manera y nunca tuve problemas, algún choquécito, con alguno que nunca falta porque, como todo, pienso yo, ellos se creen que son los dueños de ese pedacito y porque son hombres, no va a venir una gurisa lo que tengo que hacer...”<sup>289</sup>*

Los ex-militantes entrevistados coinciden en que las esposas de los ferroviarios se dedicaban a las tareas domésticas y al cuidado de los hijos y los hombres a trabajar fuera del hogar. Además, ellos solían estar muy poco tiempo en sus casas puesto que, fuera del horario laboral o estaban en otras localidades o se dedicaban a la militancia sindical. En este sentido se podría decir que las esposas y madres de ferroviarios cumplían una función central en la manutención de la “familia ferroviaria” al ser las encargadas de sostener el hogar.<sup>290</sup>

Por ejemplo, en el contexto de la huelga de 1972 decía un huelguista a un periodista que no sabía “*cómo se arregla...*” su esposa. Esto significaría, al igual que plantean algunos entrevistados, que ellos se habrían encargado de proveer y ellas de administrar los bienes pecuniarios familiares. En la misma nota mencionaban la canción “Nunca te cases con un ferroviario” de la banda de rock holandesa “Shocking Blue”. Dice el cronista que la frase que titula la canción, para el caso uruguayo y a la luz de las experiencias narradas por ferroviarios entrevistados, “*parecería ser una advertencia a las muchachas*” de los costos de ser “la esposa de” un ferroviario.<sup>291</sup>

Como ya se señaló no se cuenta con datos específicos respecto de la cantidad de mujeres y varones que trabajaban en AFE en el período que aborda esta tesis. Se puede hacer una estimación sobre la base de los resultados primarios del Censo Nacional de funcionarios públicos de 1969 que da un total de 20% en toda la Administración pública.

Por otra parte, mirando la posible representatividad de las mujeres en el nivel de la organización sindical, la diferencia es bastante más pronunciada en detrimento de aquellas. De acuerdo al listado confeccionado a partir de las listas de candidatos a las elecciones de la UF (1968, 1970 y 1972) y las de representantes a la Comisión Asesora de AFE (1968 y 1971) de un total de 475 personas, sólo 7 son mujeres. Esto representaba un 1, 47% del total. Otro dato

---

<sup>289</sup> Entrevista a María Lemos. 31 de julio, 2018. Montevideo.

<sup>290</sup> Entrevista a Alcides Airaud. 25 de mayo, 2018. Montevideo. Entrevista a Lucas Peña. 8 de junio, 2018. Montevideo.

<sup>291</sup> “El trabajo en el interior. Odisea para ferroviarios.” *El Popular*. 18-09-72. p. 11. La banda holandesa “Shocking Blue” habría sido la primera banda de rock de ese origen en llegar a los EEUU y entrar entre los “hits” de la lista “Billboard”. Es plausible que por esta vía haya llegado a Uruguay. [https://es.wikipedia.org/wiki/Shocking\\_Blue](https://es.wikipedia.org/wiki/Shocking_Blue). <http://www.lr21.com.uy/cultura/232143-fallecio-mariska-veres>

significativo es que la primera candidata que se encontró fue Naydú Sosa, integrante de la lista 1 en las elecciones de 1970. Llegó en ese entonces a ser la primera mujer en integrar el Consejo Directivo de la UF. Las otras 6 recién fueron candidatas en las elecciones de 1972. Estos datos, que deberían ser cotejados con otros en un estudio en profundidad, son elocuentes respecto de las dinámicas de representación, participación a nivel gremial y los efectos de una cultura machista entre los sindicalistas varones.

#### f)- Organizaciones de trabajadores ferroviarios y prácticas políticas

De acuerdo a la información a la que se ha accedido se observa que durante el período que aborda esta tesis convivieron varias organizaciones de ferroviarios. Las mismas respondieron, principalmente, a diferencias ideológicas y también funcionales.<sup>292</sup>

Por un lado estaba la UF que, a partir de la reforma estatutaria de la denominada Unión Ferroviaria del Ferrocarril Central, pretendía aglutinar y representar a todo el personal de AFE.<sup>293</sup> Tenía entre sus objetivos “*propender al mejoramiento de las condiciones económicas, técnicas, morales y sociales de todos sus asociados. (...) Propender a la unión entre sus socios y que estos se ayuden y sostengan recíprocamente...*”. Asimismo pretendían que quedaran “*excluidas terminantemente (...) las cuestiones políticas y religiosas*” de la organización.<sup>294</sup>

La Asamblea General de delegados era “*la autoridad suprema*” y estaba integrada por representantes de las Comisiones Ejecutivas Seccionales del Interior y la Ejecutiva Central (con delegados de distintas reparticiones y departamentos).<sup>295</sup> A su vez, según el Estatuto, la UF estaba “*regida*” por un Consejo Directivo compuesto por treinta miembros que duraban dos

---

<sup>292</sup> El único Estatuto que se encontró fue el de la Unión Ferroviaria del ex-Ferrocarril Central.

<sup>293</sup> En 1943 se había constituido la Unión Ferroviaria del Ferrocarril Central conformada por el personal de la empresa de capital británico “Central Uruguay Railway Limited”. La reforma del Estatuto fue resuelta en asamblea de delegados del 18 de noviembre de 1960. Según analiza Rodolfo Porrini, la primera organización de los ferroviarios habría estado bastante condicionada por la empresa y, en especial, por el Gerente General de la misma. Esto le habría llevado a tener posturas “cuasi amarillas” y a mantener cierto aislamiento respecto de otras organizaciones de trabajadores. PORRINI, Rodolfo. *La nueva clase trabajadora...* Op. Cit. Pp. 218-221.

<sup>294</sup> UF. *Estatuto...* Op. Cit.

<sup>295</sup> Correspondía un delegado por cada 50 afiliados o fracción. Llama la atención la similitud de la estructura de funcionamiento de estas organizaciones con, por ejemplo, “La Fraternidad” en Argentina que nucleaba a maquinistas y foguistas de ferrocarril desde principios del siglo XX. La historiadora argentina Mónica Gordillo dice que esta organización tenía un “carácter centralista”. Esto se evidencia en la composición de la Comisión Directiva y la forma de elección de las Comisiones Ejecutivas. Aunque el máximo organismo era la Asamblea de delegados. Señala la autora que se inspiraba en el modelo de las “brotherhoods” norteamericanas. GORDILLO, Mónica. *El movimiento obrero ferroviario...* Op. Cit. p. 39, p. 51 y p. 53. Quizá ese modelo también sirvió de base a las primeras organizaciones de ferroviarios en Uruguay. El tema merecería un estudio específico.

años en sus funciones y electos por el sistema de voto secreto y representación proporcional.<sup>296</sup> El Consejo Directivo tenía “*en general las más completas atribuciones para dirigir o administrar los intereses materiales y morales de la entidad...*”.<sup>297</sup>

Por otra parte, aparece mencionada en distintas fuentes la “Unión Ferroviaria del Midland” que aglutinaba a los trabajadores de las secciones de AFE correspondientes a lo que fuera la empresa de capitales británicos “Midland Uruguay Railway” que alcanzaba el noroeste y norte del país. Para 1970 habría tenido 1500 afiliados. Representaba, así el 12, 5% del total aproximado de funcionarios de AFE.<sup>298</sup>

También existía la “Sociedad de Conductores de Coches Motores” que reunía hacia 1970 a 500 miembros según el informe de la Oficina de Estadísticas laborales del Departamento de Trabajo del gobierno de EE.UU.<sup>299</sup> Si bien no se ha podido encontrar información que lo confirme, es probable que reuniera a los conductores de los distintos tipos de máquinas (diésel y a vapor) que funcionaban en aquellos tiempos.

Las dos UF y la “Sociedad de Conductores de Coches Motores” estaban reunidas en la FF, cuya personería jurídica data de 1946. Cabe resaltar que, si bien el Estatuto de la UF de 1964 establecía que representaba a todos los funcionarios de AFE convivía con las otras organizaciones mencionadas. En este sentido señala Raúl Olivera que a pesar de la unificación que había ido habilitando la nacionalización de los ferrocarriles perduraba “*la cultura de las distintas líneas... vos eras del Ferrocarril Central, vos eras de tal lado... eso todavía... esa parte, todavía impregnaba*”.<sup>300</sup> Dentro de la FF la organización de mayor peso era la UF del ex-ferrocarril central, por la cantidad de delegados que le correspondían proporcionalmente.

Dentro de la UF se ha constatado que convivían agrupaciones y listas que respondían a distintas ideologías. En la lista 5 se habría nucleado socialistas junto con batllistas vinculados a la lista 99 del Senador Zelmar Michelini e independientes. Los socialistas habrían sostenido la táctica de mantener por dos canales distintos la militancia sindical y la partidaria. Señala el ex-dirigente socialista José Díaz que esto se vincula estrechamente con las expresiones

---

<sup>296</sup> Uno de los artículos referentes a la conformación de las listas para las elecciones del Consejo Directivo establecía que los diez primeros puestos debían ser ocupados por candidatos de las siguientes reparticiones: Administración, Almacén, Contaduría, Electricidad y Señales, Talleres y Tracción, Tráfico y Vía y Obras. Esto da cuenta de la importancia que tenía la organización y representación por sectores en la UF.

<sup>297</sup> UF. *Estatuto*. Op. Cit.

<sup>298</sup> Ver Anexo, cuadro n° 14. Organizaciones afiliadas a la CNT, CUT e independientes según Informe de la Oficina de asuntos laborales del gobierno de EE. UU (1970). P. 214.

<sup>299</sup> U. S. Department of labor. Bureau of Labor Statistics. Op. Cit. p. 76. Es de destacar que en Argentina hasta el presente existen dos organizaciones de alcance nacional de trabajadores ferroviarios: La Fraternidad y la Unión Ferroviaria. La primera nuclea a los choferes, la segunda al resto.

<sup>300</sup> Entrevista a Raúl Olivera. 8 de mayo, 2018. Montevideo.

autonomistas del movimiento obrero uruguayo.<sup>301</sup>

Una característica de la práctica sindical de los ferroviarios socialistas habría sido concentrar los esfuerzos militantes en desarrollar distintas actividades sociales para los trabajadores. Así, habrían sido impulsores de la Cooperativa de consumo y de los Clubes ferroviarios en distintos puntos del país. Asimismo, dieron un importante impulso al proyecto de tener una nueva sede en el barrio Peñarol que, en medio de la crisis de fines de los '60 y luego de la dictadura, no pudo ser concluido y hasta el presente sigue sin concluirse.<sup>302</sup>

La autonomía que pretendía sostener la dirección mayoritaria del gremio ferroviario podría explicar cierta postura anti-PCU que tuvo y que, probablemente, haya llevado a ferroviarios comunistas a tener otra organización.<sup>303</sup> La OFU nucleó principalmente a ferroviarios comunistas y afines a esta ideología entre 1955 y 1967, año en el que la disolvieron para solicitar el ingreso a la UF. Según sus propios datos tenían hacia 1967 1800 afiliados, además de simpatizantes en distintos puntos del país.<sup>304</sup>

Sin embargo, la postura anti-PCU parece haberse matizado al menos entre la mayoría de los delegados de los distintos sectores que representaban a las bases en la Asamblea General de delegados hacia 1968. En la Asamblea extraordinaria de delegados de la UF del 16 de marzo de 1968 se trató como único punto la incorporación de afiliados de la OFU y sus bienes. De acuerdo a la información que se brindó a través de la *Hoja Semanal Informativa* de la UF, 34 de los 86 delegados presentes votaron a favor de la moción que negaba la posibilidad de que se afiliaran los ex- integrantes de la OFU en el entendido de que hacerlo sería “*negativo para los intereses de nuestra masa social, la cual en toda su trayectoria sindical defendió los sagrados intereses de nuestro régimen democrático.*”<sup>305</sup>

El 23 y 24 de octubre del mismo año en la Asamblea general de delegados se volvió a tratar el punto luego de que la directiva recibiera varias notas pidiendo que se rectificara la

---

<sup>301</sup> Entrevista a José Díaz. 24 de setiembre, 2018. Montevideo. Otto Vidal, quien fue Presidente de la UF hacia 1969 y miembro de su Consejo Directivo luego de las elecciones de 1971 fue candidato a Senador por la lista 99 dentro del lema PDC (FA) liderada por Michelini. Lista 99. En *Historial de Hojas de votación*. Corte Electoral de Uruguay. <http://historialhojas.corteelectoral.gub.uy/>

<sup>302</sup> Para pensar este tema resultan interesantes los artículos de Gerardo Sarachu y Margel Geysler sobre el papel asistencial de los sindicatos en Uruguay. SARACHU, Gerardo (2005). *Prácticas asistenciales y movimiento sindical: un estudio exploratorio de los servicios sociales sindicales, sus alcances, potencialidades y limitaciones*. UdelaR. FCS-DTS. GEYSER, Margel (1997). *La prestación de servicios en el sindicalismo uruguayo: ¿un camino a profundizar*. Revista de Ciencias Sociales (Montevideo) no.5, abril 1991. p. 59-64

<sup>303</sup> Dari Mendiondo recuerda que cuando se pretendió conformar una organización unitaria los comunistas lo hicieron “*aceptando durísimas condiciones para la unidad*”. Sostiene que cuando lo lograron entrar costó mucho que “*la gente nos comprendiese (...) el sentimiento anticomunista, excluyente, era muy fuerte...*” Entrevista a Dari Mendiondo. 4 de junio, 2019. Montevideo.

<sup>304</sup> OFU. Volante convocando a Asamblea General. 14-7-67.

<sup>305</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. n° 135. año 3. 20-3-68.

decisión.<sup>306</sup> Finalmente hubo 73 votos a favor sobre un total de 105, aclarando, de todos modos que la Asamblea se realizó en circunstancias particulares (bajo MPS y con amenazas de imposibilitar su realización) lo que impidió que se efectuara una gira preparatoria por el interior y que participara el número de delegados habitual.<sup>307</sup>

Los ferroviarios comunistas, primero como OFU y luego como lista 9, fieles a la idea del sindicalismo como “correa de transmisión” de la política de su partido expresaban sus ideas, realizaban mitines con diputados comunistas, convocaban a las barras del Parlamento para escucharlos. Asimismo tenían como consigna permanente (al menos en el plano discursivo) bregar por la unidad de la clase obrera. La interpretación de la situación del país y los logros del sindicalismo coincidían bastante con la del resto de los comunistas: se expresaba un optimismo constante (catalogado de “triumfalismo” por los críticos de otros grupos de izquierda) aunque no desconocían el “...*avance hacia la Dictadura...*” (subrayado en el original) que se avizoraba.<sup>308</sup> Según plantea Gerardo Leibner, los comunistas se proponían

“actuar lealmente dentro de cada gremio sindical o estudiantil, luchar por su orientación pero siempre acatando las decisiones, fortaleciendo la unidad gremial y demostrando en la práctica, en los hechos la lealtad y dedicación comunista. A esta orientación general hay/ que agregar el peso de demostrar el coraje y la entrega comunista ante corrientes radicalizadas...”<sup>309</sup>

Este es otro ejemplo a partir del que se puede observar la diferente auto-percepción de las corrientes que se han caracterizado como “moderadas” y radicalizadas”. Según lo que plantea Leibner los comunistas entendían que hacían gala de “coraje” y “entrega” a pesar de que fueran catalogados, en aquel entonces, como lo contrario por los “radicales”.

En consonancia con el planteo precedente, se evidencia, en general que, a pesar de haber explicitado su posición contraria en los distintos organismos sindicales, acompañaron las decisiones de la mayoría de la dirección ferroviaria.

Por otra parte, había expresiones político-ideológicas de tono más confrontativo que podrían dar cuenta de la permanencia (y renovación) de ciertas prácticas de acción directa

---

<sup>306</sup> Cuando solicitaron el ingreso y les fue negado en primera instancia recibieron el apoyo (a través de notas que se hicieron llegar a la directiva de la UF) de trabajadores de distintas dependencias de la empresa (Gerencia de vía y obras de Estación central, Inspección de tráfico Sayago, personal administrativo de “planta alta”, personal administrativo y obrero de Estación central y Gerencia de Hacienda) de Montevideo y el interior del país. UF. *Hoja semanal informativa*. n.º 140. año 3. 30-4-68.

<sup>307</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. n.º 147. año 4. 2-11-68. FF. Volante informando medidas de lucha. 9-12-68. Montevideo.

<sup>308</sup> Agrupación de Ferroviarios comunistas. *Boletín de Emergencia de “El Riel”*. N.º 6, 17-7-69.

<sup>309</sup> LEIBNER, Gerardo. *Camaradas y compañeros...* Op. Cit. pp. 562-563.

desarrolladas en el gremio ferroviario (y otros) a principios del siglo XX.<sup>310</sup>

En primer lugar cabe mencionar a un grupo que tuvo poca duración, pero que da cuenta de este tipo de expresiones: la “Agrupación Vanguardia” que se auto-identificaba como integrante del “Frente de agrupaciones revolucionarias de trabajadores del Estado” (FARTE) y del “Movimiento de unidad revolucionaria de Agrupaciones nacionales y populares” (MURANP), grupo vinculado con el “Movimiento de unificación socialista proletaria” (MUSP) creado en 1965 luego de una escisión de militantes, especialmente de la juventud del PS.<sup>311</sup> Expresaron posiciones duramente críticas al papel jugado por la dirección del gremio ferroviario y la CNT por su presunto carácter “*burocrático*” y “*dialoguista*”. Contraponían la necesidad de fortalecer las instancias de base, motivo por el que fueron denunciados por la mayoría de la dirección de la UF como “*divisionistas*” al convocar asambleas sin consultarles.<sup>312</sup>

En diciembre de 1968 se presentó a las elecciones para integrar el Consejo Directivo de la UF la Lista 1 que reunió en su seno a militantes vinculados con la ROE, de otros grupos de lo que luego se denominaría como “Tendencia Combativa” e independientes.<sup>313</sup> Propugnaba llevar adelante formas de acción directa y expresiones más confrontativas con el gobierno y las patronales en el medio sindical en una posición duramente crítica con la conducción mayoritaria de la CNT y de la FF. En esas elecciones lograron 5 en 30 representantes en el Consejo Directivo de la UF. Asimismo, sostenían la necesidad de mantener un mayor contacto con las bases a través de mesas ejecutivas y delegados, en reclamo de una CNT “*para luchar*”.<sup>314</sup> Hacia 1970 comenzaron a publicar el Boletín *El Militante*. En las elecciones de ese año lograron alcanzar la mayoría de la integración del Consejo Directivo. De todos modos, según evaluaban, hacia fines de 1972, la ROE era “*resistida*” en el gremio ferroviario producto de que sólo algunos trabajadores de “zona urbana” (Montevideo y Canelones principalmente) conocían su accionar, a pesar de que para ese entonces contaban con la mayoría de representantes del Consejo Directivo.<sup>315</sup> En las elecciones de 1972 parte de los integrantes de este nucleamiento se separaron por diferencias tácticas y estratégicas. Así, aquellos vinculados con la ROE, conformaron la agrupación “Dignidad obrera” que presentó la lista 13, emanación del acuerdo

---

<sup>310</sup> RODRÍGUEZ, Universindo. *Los sectores populares...* Primera parte. Op. Cit. P. 13 y p. 76. Segunda parte. p. 57 y p. 98

<sup>311</sup> Ver REY TRISTÁN, Eduardo. Op. Cit.

<sup>312</sup> Agrupación Vanguardia. Volante. 10-6-68. UF. *Hoja semanal informativa*. n. ° 145. año 3. 5-6-68.

<sup>313</sup> La primer referencia a la lista 1 en las fuentes consultadas, data de diciembre de 1968 en el marco de las elecciones para integrar el Consejo Directivo de la UF.

<sup>314</sup> Lista 1. *El Militante*. Año I. N° 1. Mayo de 1970. Lista 1. *El militante*. Año I. N° 3. Agosto de 1970.

<sup>315</sup> Lista 13. *Dignidad obrera*. Diciembre de 1972.

con algunos militantes de la Lista 3 (provenientes mayoritariamente de los Talleres y Remesas de Peñarol).<sup>316</sup>

Sólo a través de los boletines de agrupaciones de distinto signo político y, en algunos momentos, de la propia dirección sindical es posible conocer la presencia de trabajadores simpatizantes con los Partidos Colorado y Nacional. Cabe mencionar que en estas fuentes son catalogados como votantes de los “Partidos tradicionales” lo que no permite realizar una descripción y análisis detallado de sus específicas filiaciones. Es presumible que fueron muchos ya que son varias las menciones, sobre todo en el contexto de las elecciones de 1971. Hay que decir que se les reconoce el hecho de respetar las medidas gremiales.

Por otra parte, en 1970 un grupo de trabajadores de los Talleres ferroviarios de Peñarol se organizaron en la lista 3, declarándose “*totalmente apolíticos*” y proponiendo que se divulgue por todos los medios posibles a todo el gremio las distintas decisiones que se tomaran. Este grupo logró tener 10 representantes en el Consejo Directivo de la UF a partir de las elecciones gremiales de diciembre de 1970. En el período de la directiva de 1971-1972 actuó por lo general en acuerdo con los de la lista 1. Para las elecciones de 1972 algunos se unieron con estos en la lista 13 como ya se dijo.<sup>317</sup>

A su vez, como se señalaba anteriormente, en el vasto mundo ferroviario que se intenta describir, convivían distintas realidades laborales y locales, que pueden haber afectado en la emergencia de diversas identidades y prácticas políticas entre los ferroviarios. Con la información que se cuenta hasta el momento es posible encontrar cierta “particularidad” entre los trabajadores del sector conducción y guardas que afectó en su forma de relacionarse sindicalmente con el resto de los trabajadores de la empresa.<sup>318</sup>

Estos podrían ser considerados como una “aristocracia obrera” y sector con “poder estratégico” no sólo por la tarea que cumplían, sino también por la auto-percepción respecto de ese lugar.<sup>319</sup> Lamentablemente se cuenta sólo con una fuente producida por trabajadores de este

---

<sup>316</sup> Lista 13. *Dignidad obrera*. Diciembre de 1972. Hay que destacar que el hecho de que esta corriente haya ganado las elecciones de 1971 en parte debe haber sido consecuencia de que la lista 5 no se presentó a las elecciones de ese año. Se puede observar que varias personas que integraron la lista 5 en las elecciones de 1968, aparecieron en la 1 en las de 1970. Se podría inferir que estos corrimientos pueden haber respondido más a una postura anti-PCU que a las filiaciones directas al ideario de la lista 1. No se ha podido confirmar que haya habido una decisión explícita del PS o de la lista 5 de tomar una postura de este tipo.

<sup>317</sup> Lista 3. *Boletín n° 5*. 3-11-70. Consejo Directivo de la UF. Volante “*Aclaración al gremio*”. 12-5-72.

<sup>318</sup> Esta particularidad pudo haber sido utilizada por el Directorio de la empresa, por ejemplo, en octubre de 1968 cuando, modificando la dinámica de pagos de salarios, pagaron exclusivamente a los trabajadores del sector conducción y guardas. Comité de acción gremial de la FF. *Boletín n° 18*. 11-10-68.

<sup>319</sup> Los textos de Gordillo y Suriano coinciden en esta caracterización para el caso de maquinistas en Argentina a principios del siglo XX. Ver. GORDILLO, Mónica. *El movimiento obrero ferroviario...* Op. Cit. p. 41 y p. 46. SURIANO, Juan. *Estado y conflicto social...* Op. Cit. p. 95.

sector, pero, a través de lo que decían sobre ellos desde los boletines de la UF y FF, y testimonios de ex trabajadores es posible ensayar una descripción del mismo.

En primer lugar hay que decir que se organizaban para garantizar los espacios en los que descansar luego de cumplido el horario laboral cuando estaban fuera del radio cercano al domicilio particular utilizando colectivamente los viáticos que la empresa abonaba de forma individual. Con esto se buscaba abaratar los costos de alimentación y dormitorio. Para ello se alquilaban casas en las que pudieran cohabitar entre 10 y 15 personas, compartiendo dormitorios y el resto de los espacios.<sup>320</sup> Lamentablemente no se cuenta con más información para conocer mejor este aspecto de la vida de los trabajadores de este sector, pero podemos inferir que, el hecho de no sólo trabajar sino también hacer uso del tiempo libre juntos debe haber afianzado sus vínculos. Así aparece en los relatos de entrevistados que trabajaban en ese sector afirmaciones como que *“uno pasaba más tiempo con los compañeros que con la propia familia...”* o *“formabas la familia con un ferroviario... con un maquinista o un foguista... era la única manera... fuera del ámbito ferroviario era muy difícil...”*.<sup>321</sup>

Desde la UF y FF y algunas agrupaciones se denunció desde diciembre de 1967 el intento de conformar una organización de trabajadores del sector conducción que se autodenominaba “La Hermandad”. Aparentemente era dirigida por Mirto Noble (presuntamente vinculado al IUES) y tenía un importante arraigo en Remesa Nico Pérez, Departamento de Florida.<sup>322</sup> Si bien esta organización no logró arraigarse en el sector, como se verá más adelante, los trabajadores llevaron a cabo medidas gremiales por fuera de lo dispuesto por la dirección sindical. Así, lo que en 1967-1968 era calificado como una práctica “divisionista”, “agitada” por elementos “externos” al gremio, aparecía hacia 1970 como un legítimo reclamo sectorial en el que se hacía uso de cierta posición privilegiada con efectos positivos para el conjunto.

---

<sup>320</sup> Entrevista a Lucas Peña. 8 de junio, 2018. Montevideo.

<sup>321</sup> *Ibíd.* Algo similar podría pensarse para los trabajadores de las cuadrillas de vía y obras. Horowitz menciona en su artículo sobre ferroviarios argentinos varios ejemplos de formas organizativas de los ferroviarios para la ayuda mutua. Entre estas destacaban las “comunidades de guarda” o “sociedad de alojamiento” a través de las que, según plantea, se ejercía disciplina sobre los trabajadores. Dice que “eran viviendas alquiladas por grupos de obreros en las terminales ferroviarias o puntos de relevo; tenían camas con sus sábanas, frazadas, etcétera, y normalmente se contrataba a una mujer para que se encargase de la limpieza. En su cocina los hombres podían prepararse la comida, lo que con frecuencia hacían colectivamente. Para los obreros que no podían retornar por la noche a sus hogares, estas “comunidades de guardas” (también utilizadas por algunos maquinistas y fogoneros) ofrecían un alojamiento muy económico, además de la camaradería. El derecho de permanencia era extendido a veces a integrantes de organizaciones similares, pero vedado a los trabajadores que se apartaban de las normas establecidas.” HOROWITZ, Joel. *Los trabajadores ferroviarios en la Argentina...* Op. Cit. p. 434.

<sup>322</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. N° 121. Año 3. 6-12-67. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 122. Año 3. 13-12-67. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 124. Año 3. 27-12-67. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 126. Año 3. 10-1-68. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 131. Año 3. 21-2-68. UF. *Hoja semanal informativa*. N. ° 140. Año 3. 30-4-68. Agrupación de ferroviarios comunistas. Periódico *El Riel*. Setiembre de 1968.



Es de resaltar en relación con este asunto la valoración que realiza Raúl Olivera respecto del ejercicio de “poder” que manejaba este sector:

*“...se había creado esa idiosincrasia que el sector más importante que había en el ferrocarril era el maquinista... (...) siempre me acuerdo porque si hablas con los ferroviarios más viejos te van a decir que iban los delegados al sindicato y decían 'el sector está inquieto' o sea que se vienen paros y no hay solución, entonces... decir que el sector está inquieto, era decir que se venía paro y que el sector a veces los hacía por su cuenta... largaban el paro y no necesariamente había una decisión del sindicato... el sindicato quedaba algunas veces corriendo atrás de esas medidas que tomaban los trabajadores...”<sup>323</sup>*

#### g)- Los trabajadores y la gestión de AFE

El funcionamiento de AFE estaba regulado, en primer lugar, por la Carta Orgánica votada por ley en el año 1957. La misma estaba en consonancia con el Estatuto del Funcionario Público de 1943 que establecía lineamientos generales para el empleo público. A su vez, existían reglamentos de trabajo de sectores específicos de AFE.<sup>324</sup>

El Directorio concentraba una importante cuota de poder decisorio y, de acuerdo a la normativa, tenía la “última palabra”.<sup>325</sup> Había una clara estructura jerárquica que, de todos modos, en algunos momentos se pudo ver cuestionada como se verá más adelante. Hay que decir también que la propia Carta Orgánica creaba una instancia de negociación obrero-patronal denominada “Comisión Asesora” a la que le competía:

---

<sup>323</sup> Entrevista a Raúl Olivera. 8 de mayo, 2018. Montevideo.

<sup>324</sup> Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social. (1943). *Decreto-Ley N° 10.388. Estatuto del Funcionario Público*. Hasta el momento se encontró: *Reglamento de maquinistas, foguistas y conductores de coches motor* de 1962; *Reglamento de trabajo de personal de estaciones* de 1967; *Reglamento del telégrafo* del mismo año y *Proyecto de modificación reglamento de guardas* que, al parecer se empezó a discutir en 1968 y habría entrado en vigencia el 1-8-72.

<sup>325</sup> Ver AFE. *Reglamento General*. Op. Cit. La Constitución de 1967 aumentó la capacidad de control del Ejecutivo sobre la dirección de Entes autónomos y Servicios descentralizados en los que se eliminó el sistema de “tres y dos” para la designación de miembros de los Directorios. Esta forma de coparticipación en la dirección de los Entes autónomos y Servicios descentralizados estaba previsto en el artículo n° 187 de la Constitución de 1952. Consistía en que la mayoría designaba tres y la minoría mayor dos. En última instancia sólo participaban delegados de los Partidos Nacional y Colorado. La Constitución de 1967 establecía que para los casos de AFE y OSE la designación de los Directores sería potestad del Presidente de la República con acuerdo del Consejo de Ministros “previa venia de la Cámara de Senadores, otorgada sobre propuesta motivada en las condiciones personales, funcionales y técnicas” con dos tercios de votos de los miembros de las cámaras. NAHUM, Benjamín; FREGA, Ana; MARONNA, Mónica; TROCHÓN, Ivette. *El fin del Uruguay liberal...* Op. Cit. pp. 50-51. PARLAMENTO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY. *Constitución de 1952*. Disponible en: <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/8836381.HTML#art168>. PARLAMENTO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY. *Constitución de 1967*. <http://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Uruguay/uruguay04.html>

- *“informar a requerimiento del Directorio en problemas relativos a la organización del trabajo, la higiene, cooperativismo, previsión social, asistencia médica, vivienda y la seguridad industrial. En estos aspectos, así como en materia de estudio del ordenamiento presupuestal y cumplimiento de las reglas del Estatuto, podrá tener iniciativa propia ante el Directorio proponiendo las reglamentaciones o proyectos del caso.”*

- *“Informar al Directorio en todas las cuestiones relativas a aplicación de las normas sobre calificaciones despidos, sanciones o traslados, cuando el Directorio o el interesado lo soliciten.”*<sup>326</sup>

Estaba integrada por siete miembros electos cada tres años: uno del personal técnico y semi-técnico, dos del administrativo, tres del obrero y uno designado por el Directorio (que no podía ser miembro del mismo) quién ejercía la presidencia de la Comisión. Para elegir los delegados del personal se realizaban elecciones con listas de candidatos, las que coinciden en su conformación con las listas de la UF. Este recurso de co-participación puede ser considerado como expresión de las pretensiones de diálogo y conciliación del modelo de gestión estatal del neo-batllismo. Sin embargo, para el período que estudia esta tesis, si bien hay registro de las elecciones de representantes para su integración, no parece que la Comisión tuviera capacidad de incidir en los asuntos para los que estaba habilitado según la normativa. Además la percepción de los ex-trabajadores entrevistados es que esta instancia no servía para mucho.<sup>327</sup>

Hay que tener presente que el Directorio de AFE dependía del Poder Ejecutivo (en especial del Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Turismo y el Ministerio de Economía y Finanzas) más aún a partir de la intervención de junio de 1968, por lo que había un nivel superior de poder con el que negociar. Desde enero de 1967 y a lo largo de todo el período fueron constantes las denuncias (primero de la FF y luego también del propio Directorio) del incumplimiento de acuerdos pactados con el Poder Ejecutivo y AFE.<sup>328</sup> También se dieron situaciones como, por ejemplo, lograr acuerdos con el MTCyT y no con el Directorio para cobro de haberes atrasados.<sup>329</sup> Por lo tanto hay que tener en cuenta que, si bien existía un organigrama de jerarquías y negociaciones de AFE, la misma estaba inserta en los complejos vericuetos y relaciones de poder en la administración del Estado que, en el período que aborda este trabajo, estaba en transformación. Así lo que se podría pensar para trabajadores del sector privado como antagonista, es distinto para el caso de los públicos.

---

<sup>326</sup> AFE. *Carta orgánica de AFE. Acotada*. Op. Cit. p. 8.

<sup>327</sup> Entrevista a Raúl Olivera. 8 de mayo, 2018. Montevideo. Entrevista a Lucas Peña. 8 de junio, 2018. Montevideo. Entrevista a Alcides Airaudo. 25 de mayo, 2018. Montevideo.

<sup>328</sup> FF. Volante. 3-2-67.

<sup>329</sup> FF. Volante “Información sobre pagos”. 5-4-67. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 90. Año 2. 12-4-67. FF. Volante “Comunicado al gremio”. 21-4-67.

## ***2- AFE a fines de los sesenta y principios de los setenta: crisis y planes de re-estructuración***

En 1952 se creó AFE luego de que fueran compradas dos empresas a sus propietarios británicos, a partir de una serie de negociaciones que comenzaron en 1949. La nueva empresa nucleó bajo una misma institución al Ferrocarril Central del Uruguay, al Ferrocarril “Midland” y los Ferrocarriles del Estado. Esta medida fue celebrada por la UF que, en tanto representante sindical de los trabajadores, depositó sus esperanzas en las posibilidades que se avizoraban con la completa estatización del servicio. Un paso fundamental fue la concreción de una “Carta Orgánica” en 1957 que vino a formalizar la realidad de esta nueva (y compleja) institución estableciendo sus reglas de funcionamiento.<sup>330</sup>

Hay que señalar, de todos modos, que el sistema ferroviario hacía décadas había dejado de ser rentable y su infraestructura arrastraba un notable deterioro producto de la falta de inversión en su mantenimiento y mejora. La creciente competencia del transporte automotor y la falta de una política de complementación de transportes no contribuyeron en frenar la debacle.<sup>331</sup>

Las ilusiones que creó la nacionalización se fueron perdiendo a medida que se evidenció la continuidad de los problemas heredados desde los tiempos de gestión británica. A ello se agregaron una serie de problemas como la creación de puestos de trabajo como parte de prácticas clientelares (según se denunciaba en distintos medios), la disminución intermitente de la demanda de transportes de Hacienda (ganado), las deudas de clientes privados y públicos y la disminución de la competitividad del servicio.<sup>332</sup>

---

<sup>330</sup> Ver por ejemplo, Asociación de Ingenieros del Uruguay. “Ceremonia de nacionalización de los ferrocarriles: Brillante celebración.” en *Revista de Ingeniería* vol. 43, no 496, agosto de 1949, p. 442-447, NAHUM, Benjamín. (2005). *Nacionalización de empresas británicas...* Op. Cit. pp. 302-304.

<sup>331</sup> ARAYA, Federico; BERTINO, Magdalena; DÍAZ, Gastón; TORELLI, Milton. *Evolución histórica de la Administración...* Op. Cit. p. 5. BERTINO, Magdalena; DÍAZ, Gastón; MOREIRA, Cecilia. “Creación y trayectoria de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) en Uruguay” Op. Cit. pp. 119-154.

<sup>332</sup> Por ejemplo, en las Memorias anuales de AFE de 1969 y 1971 se registró un notorio descenso en el transporte de Hacienda (48% y 50%) seguido por el de pasajeros (22% en 1969, sin datos para 1971), cargas generales (10% y 11%). Asimismo reconocían el “déficit de funcionamiento del material tractivo y rodante” por falta de repuestos y “vetustez del parque”. Lo que llevó a la “supresión de varios servicios”. Decían en 1971 que el transporte de Hacienda había caído por las “continuas vedas y la mala prestación de servicio por falta de material que ha hecho incrementar la flota de camiones para transporte de ganado, transporte tradicionalmente ferroviario.” AFE. *Memoria anual 1969*. AFE. *Memoria anual de 1971 (datos)*. En plena huelga de setiembre de 1972, Dáberes Mesa, de la estación Santa Catalina (Depto. de Soriano) señalaba que la política ferroviaria del gobierno llevaba a que se perdieran clientes. “Quieren liquidar el ferrocarril”. *El Popular*. 28-09-72. p. 5. La FF en agosto de 1968 denunció que las prácticas de clientelismo político fue una de las principales causas de la crisis del servicio. FF. *A los poderes*

De todos modos, más allá de estas tendencias de largo plazo, hubo algún intento de modernización de la infraestructura para mejorar su competitividad. Ejemplo de ello fue la adquisición hacia 1963 de locomotoras diésel (proceso que se conoció como “dieselización”) que sustituyeron por unos años a las locomotoras a vapor.<sup>333</sup> Ese proceso quedó trunco y, producto de la falta de fondos, se volvió a utilizar locomotoras a vapor.

Esta serie de circunstancias pueden ser vistas como causa y consecuencia de la crisis del Ferrocarril a la que se arribó hacia fines de la década de 1960.<sup>334</sup> Asimismo, hay que considerar la creciente competencia planteada por la industria automotriz y de construcción carretera impulsada, según denunciaron en reiteradas ocasiones sindicatos de trabajadores ferroviarios, por el propio gobierno, favoreciendo a intereses privados.<sup>335</sup>

Cabe mencionar que en octubre de 1968 se reunió en Santiago de Chile la Asociación latinoamericana de ferrocarriles (ALAF).<sup>336</sup> En esta reunión, de la que participaron delegados de empresas públicas y privadas radicadas en países de América Latina vinculadas con la industria del transporte, se alcanzó una serie de acuerdos que, según consignan fuentes consultadas, orientaron la política de reestructuración de AFE tendiente a hacer más racional su funcionamiento y mejorar su productividad.<sup>337</sup>

Específicamente en el período que se estudia se realizaron numerosas propuestas de “recuperación” del Ferrocarril, varias de ellas emanadas de estudios solicitados a organismos

---

*públicos. Al pueblo. A los trabajadores Ferroviarios. ¿El Ferrocarril desaparece? Agosto de 1968.*

<sup>333</sup> BERTINO, Magdalena; DÍAZ, Gastón; MOREIRA, Cecilia. “Creación y trayectoria de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) en Uruguay” Op. Cit. p. 138.

<sup>334</sup> Los datos que presenta la investigación de Araya, Bertino, Díaz y Torelli los lleva a concluir que “Entre 1957 y 1972 hay una retracción de la actividad de AFE, motivada por el inicio del estancamiento económico, la competencia de automotor (ómnibus y camiones), el mal estado de las instalaciones, la deficiencia e insuficiencia del material rodante y especialmente de la fuerza de tracción, junto con su continuo deterioro. (...) Luego de algunos años de comportamientos alternados, entre 1967 y 1972 el tráfico ferroviario se contrajo hasta llegar a una situación crítica.” ARAYA, Federico; BERTINO, Magdalena; DÍAZ, Gastón; TORELLI, Milton. *Evolución histórica de la Administración...* Op. Cit. p. 10.

<sup>335</sup> Ver por ejemplo: UF. *Hoja semanal informativa*. N° 169. Año 4. 2-12-69. Comité de Ferroviarios del FideL. Periódico “Antorcha”. Abril de 1970. FF. Volante “Manifiesto al Gremio”. 5-10-70. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 237. Año 7. 4-7-72. Cabe resaltar que, al menos en el caso argentino, se enfrentaron problemas similares desde la nacionalización. También se denunciaba que desde el Estado se propiciaba una competencia “desleal” con el transporte carretero-automotor que era subsidiado indirectamente con el dinero de los contribuyentes en la construcción de carreteras. SÁNCHEZ, Matías. *Los comunistas en la Unión Ferroviaria...* Op. Cit. pp. 57-58 y p. 61.

<sup>336</sup> Integrada por las siguientes empresas: Ferrocarriles Argentinos, Empresa nacional de ferrocarriles (Bolivia), Red Ferroviaria Federal S. A. (Brasil), Ferrocarriles del Estado de San Pablo (Brasil), Empresa de ferrocarriles del Estado (Chile), Ferrocarriles nacionales (Colombia), Ferrocarriles del Estado (Ecuador), Ferrocarriles nacionales y Dirección Nacional de Ferrocarriles (México), Ferrocarril Presidente Carlos A. López (Paraguay), Ferrocarriles del Estado (Perú), AFE (Uruguay). A su vez había una serie de empresas adherentes a la ALAF entre las que se encontraban Fiat Concord, Siam Di Tella y Sofrerail. ALAF. (1969). *Memoria de la IV Asamblea general ordinaria*. Ferrocarriles del Estado de Chile. Santiago de Chile. En Biblioteca de AFE. pp. 12-15.

<sup>337</sup> AFE. (1968). Programas de inversiones necesarias para la recuperación del sistema ferroviario del Uruguay.

externos o realizados por técnicos de la propia empresa.<sup>338</sup> Todos coincidían en la necesidad de reducir el déficit del organismo, racionalizar su funcionamiento (lo que implicaba reducir el personal y eliminar líneas poco “rentables”) y aumentar la inversión en mantenimiento de la infraestructura.<sup>339</sup> Estas sugerencias colisionaban con la posición de los sindicatos de trabajadores y algunos sectores políticos que entendían que AFE debía tener como principal objetivo garantizar el transporte a precios accesibles para la población (oficiando así de “ente testigo” del sistema de transportes) cumpliendo de esta forma una función “social” independientemente de su rentabilidad económica.

La Dirección de AFE quedaba sujeta a los diferentes elencos políticos de turno consecuencia de la forma de designación de las autoridades establecida en la Constitución de la República que ya se señaló. Esta parece ser una de las principales causas por las que fue muy difícil llevar adelante un plan estratégico de largo aliento que lograra revertir el deterioro de la empresa. Varios testimonios coinciden en que los directores políticos de la empresa eran poco idóneos para la función, siendo estos cargos un “escalón” más en sus carreras políticas. Pero a esto habría que agregar la falta de voluntad política explícita para invertir los fondos necesarios. Así, se siguió deteriorando el maltrecho sistema de transporte ferroviario, beneficiando al carretero.

El 28 de junio de 1968 el Presidente Jorge Pacheco Areco decretó la intervención de AFE poniendo a la cabeza del Directorio al Ing. E. Mario Peyrot como Presidente, al Dr. Iberio J. Balay como Vice-presidente y al Ing. Julio M. Methol como Director. Tanto Peyrot como Methol, según *El Popular* eran “funcionarios del organismo con destacada actuación en el terreno profesional”. Peyrot, a su vez, habría sido director de obras del municipio de Montevideo durante la Intendencia del Ing. Germán Barbato (1947-1954). Balay integraba AFE

---

<sup>338</sup> Cabe destacar que dentro del emblemático “Plan Nacional de Desarrollo (1965-1974)” elaborado por la Comisión de Inversiones y Desarrollo Económico (CIDE) se hicieron propuestas respecto del transporte ferroviario. El “*Plan de inversiones*” que proponía estaba orientado “*más hacia la rehabilitación que hacia la ampliación de la capacidad existente.*” Esto implicaba: rehabilitación de vías, construcción de nuevas vías y la rehabilitación e incremento del parque tractivo. La propuesta se basaba en la noción de complementariedad de los distintos medios de transporte que convivían en el país. CIDE. (1966). *Plan nacional de desarrollo económico y social 1965-1974 elaborado por la CIDE*. CECEA. Montevideo. p. 125.

<sup>339</sup> Por ejemplo, la “Comisión especial creada por decreto del 24-4-67” “*para estudiar la situación actual de los servicios a cargo de la AFE y de proponer las medidas que considere necesarias para su reorganización.*” propuso en el informe remitido al MTCyT que era necesaria la “*Reestructuración de AFE para dotarla del sentido industrial y comercial del que carece actualmente. (...) La capacitación y reorganización del personal/ técnico, administrativo y artesanal, para la obtención del mayor rendimiento en la utilización de los recursos humanos.*”, la adquisición de materiales y considerar ofertas de crédito. Es de destacar que entre las principales recomendaciones estaba la de “*Garantizar puntualmente los pagos de retribuciones al personal, lo que evitará se repitan los paros generales en el servicio como ha sucedido hasta el presente lo que permitirá a su vez exigir una total responsabilidad y eficiencia en el servicio.*”. Comisión especial creada por decreto del 24-4-67. (1967) *Informe remitido al MTCyT*. pp. 24-26.

desde hacía 20 años como abogado asesor. Era diputado por la lista 15 y asesor del Ministro de Economía (interino) Francisco Forteza. Methol era el jefe de Departamento de estudios de AFE y se habría desempeñado en el sector “Transporte” de la OPP.<sup>340</sup>

Desde ese momento hasta el final del período que aborda esta tesis, la empresa se mantuvo intervenida cambiando periódicamente la integración del Directorio. Así la situación de AFE estuvo directamente supeditada a la política del Poder Ejecutivo. Si bien en varios momentos el Directorio medió en las gestiones con los Ministerios de Economía y Transporte, se signó a lo que estos definieran, ya que no, según argüían, no contaba con recursos propios (producto del alarmante déficit que arrastraba).

Esto generó un constante deterioro del ingreso de la empresa que no hacía más que empeorar la situación como evidencian los datos que surgen de las Memorias anuales. Por ejemplo, en la Memoria anual de 1969 se informaba que disminuyeron las unidades físicas y kilométricas transportadas y que el descenso más pronunciado se produjo en el transporte de Hacienda (48%), pasajeros (22%) y cargas generales (10%). Asimismo había “*déficit de funcionamiento del material tractivo y rodante*” por falta de repuestos, la “*vetustez del parque*” y el estado crítico de las vías lo que llevó a la “*supresión de varios servicios*”. Concluían que “*en general, se repitió la situación de 1968, pero agravada en el aspecto de la disminución del transporte...*”<sup>341</sup> Desde la FF entendían que las causas que habían llevado a esta situación eran las reducidas recaudaciones, causadas por variados motivos (escasa producción, auge del transporte automotor, aumento de tarifas). Asimismo se debían considerar otros factores como las deudas del Ministerio de Hacienda con AFE y las dificultades para cobrar a los clientes.<sup>342</sup>

Hay que decir también que estos Directorios llevaron adelante, por un lado, una política tendiente a contener la oposición de los trabajadores organizados y, por otro, a concretar los planes de “re-estructuración” previstos para el organismo en el marco de la política general de gobierno. Esto último se manifestó en la falta de políticas para aumentar y garantizar el financiamiento, la pretensión de disminuir la plantilla de trabajadores y la clausura de ramales. Así como diversas formas de represión y disciplinamiento a los trabajadores que participaran de las medidas gremiales.

Esto generó una tensa relación entre los representantes gremiales a las instancias de negociación con el Directorio y, en algunas circunstancias de integrantes del Directorio con

---

<sup>340</sup> “Comenzó el desmantelamiento en el servicio ferroviario”. *El Popular*. 13-7-68. p. 12. En 1971 y 1972 el Presidente del Directorio fue Jorge Baliñas Barbagelata quién se había desempeñado como Secretario de Gerencia General en 1958, 1962, 1965, 1967, 1968 y 1969.

<sup>341</sup> AFE. Gerencia General. (1970). “*Memoria anual 1969*”. Montevideo. p. 1.

<sup>342</sup> FF. Volante “Manifiesto al gremio”. 29-9-69.

otros actores del gobierno que daban mensajes contradictorios a los trabajadores y la opinión pública.

Hay que destacar, de todos modos, que si bien parece que la política diseñada para el sistema ferroviario a partir del fin del último “ensayo desarrollista” de 1967 era la de ponerlo en función estrictamente de necesidades económicas (dejando de lado su función social, recortando el gasto como medio de colaborar en la disminución del déficit general); los constantes reclamos llevados adelante por los trabajadores organizados lograron poner un freno a algunas de estas pretensiones.

Así se puede observar que, lejos de disminuir el número de trabajadores este aumentó. Asimismo, se logró que se vertieran fondos por fuera de las designaciones presupuestales o que se aumentaran los montos que pretendían votarse en las Rendiciones de Cuenta. También lograron que se aumentaran distintas compensaciones extra-salariales que significaban un importante porcentaje del salario total. Y, como se podrá observar en el próximo capítulo, lograron desacelerar el ritmo de aumento de las tarifas de transporte de pasajeros que afectaban, principalmente, a otros trabajadores y sus familias en un contexto de carestía generalizada.

Todo esto podría ser interpretado como una concesión de parte del gobierno para contener la movilización. Además hay que considerar que, como plantean Cancela y Melgar y ya se ha señalado, el empleo público fue un mecanismo para contener los índices de desempleo. Más allá de estas posibles interpretaciones, los trabajadores organizados lograron al menos frenar el ritmo de aplicación de esta política que catalogaron como “liquidadora” y de “desnacionalización” del ferrocarril. De todos modos, como se seguirá analizando, sufrieron importantes consecuencias.

Como se verá en los próximos capítulos, en este contexto se produjo un movimiento organizativo en torno a las demandas que trascendió a los ferroviarios y logró que se acoplaran distintos actores sociales y políticos a los reclamos. De este modo, el “problema ferroviario” logró cierta repercusión pública y obligó a que el gobierno explicitara su postura en momentos que daba señales confusas. Esto lo hizo de forma contradictoria realizando periódicamente promesas de mejoramiento que luego incumplía y que eran denunciadas por la gremial de trabajadores. Hay que señalar también que el elenco de gobierno no actuó de modo homogéneo (complejizando aún más la situación) apareciendo intermitentemente el Directorio de AFE diciendo una cosa, la que contradecían de parte de los Ministerios y viceversa. Esto podría ser interpretado como una estrategia que facilitaba la dilatación de las decisiones definitivas.<sup>343</sup> A

---

<sup>343</sup> Para pensar la política del gobierno hacia el ferrocarril puede ser operativa la idea planteada por Alfredo Falero sobre la aplicación de una “tecnología social” tendiente a inducir “una subjetividad colectiva de decadencia” que

esto respondieron trabajadores organizados con distintas medidas que pretendían aclarar posiciones. Se podría pensar que, en este sentido, contribuyeron a la explicitación de la política pública y su modificación parcial.

### ***3- Impactos de la crisis para los ferroviarios***

Tanto la situación financiera de la empresa que se describió en el punto anterior como la política tendiente a reducir su déficit, impactó de modo directo en las condiciones laborales, salariales y de vida de los ferroviarios. Interesa particularmente dar cuenta de este asunto puesto que parece haber sido uno de los principales detonantes de la radicalización que vivieron los ferroviarios en el período.

#### ***a)- Condiciones laborales***

El deterioro de la infraestructura de toda la empresa (especialmente la tractiva y de los talleres) impactó en las condiciones de trabajo provocando que se realizaran las labores en un marco inadecuado. Esto también implicó que algunos trabajadores desarrollaran tareas que no correspondían al cargo para el que habían sido contratados. Asimismo, se vieron limitadas de modo generalizado las posibilidades de ascenso.<sup>344</sup>

Aparece en boletines de las agrupaciones y de las organizaciones sindicales denuncias de distinto tipo que dan cuenta de un desgaste de condiciones básicas de trabajo. Por ejemplo, en agosto de 1969 el Directorio prohibió el uso del ascensor en Administración Central excepto a los tres directores y algún jerarca. Esto afectaba a funcionarios con problemas de salud que trabajaban en esas instalaciones. Por otro lado, en abril de 1970 el Directorio suprimió el servicio de tren n° 135 de las 19.10 hrs. utilizado por funcionarios de AFE y de otras dependencias del Estado. Con esto los obligaban a trasladarse en ómnibus, con esperas de hasta 30 minutos. Interpretaban desde *El Riel* que este tipo de medidas era expresión de la política

---

justificara la privatización y/o cierre del servicio. FALERO, Alfredo. “La batalla del riel...” Op. Cit.

<sup>344</sup> Señala E. Hobsbawm que una de las características de la “aristocracia obrera” es la posibilidad de ascender en sus cargos. HOBSBAWM, Eric. “La Aristocracia obrera en la Gran Bretaña del siglo XIX”. Op. Cit. p. 270. Habría que estudiar específicamente el impacto que tuvo esta transformación de las condiciones históricas de la realización de la función en sectores que estaban habituados a ciertos “privilegios”. Como se verá más adelante, el sector de conducción y guardas, que se puede caracterizar como la “aristocracia” entre los ferroviarios, fue uno de los que más medidas gremiales tomó. Por lo tanto, se podría pensar que esto tuvo su incidencia.



que comenzaba a imponerse desde el Poder Ejecutivo tendiente a orientar la función de AFE con estrictos fines comerciales, abandonando su “*rol social*”.<sup>345</sup>

Fueron diversas las denuncias sobre el estado del material tractivo. Como se decía más arriba este era fundamental para el cumplimiento del servicio que ofrecía AFE. El deterioro del mismo llevó a que los maquinistas debieran poner en riesgo sus vidas junto con el resto de los trabajadores del sector (y los pasajeros) para seguir desarrollando su función. En abril de 1973 se informaba respecto de casos de funcionamiento sumamente riesgoso de trenes de pasajeros durante 1972. Asimismo, el documento mencionaba hechos “*delictuosos*” (como rotura de los vagones y su interior, así como apedreas) que fueron interpretados como una posible reacción de “*protesta*” de los pasajeros ante las pésimas condiciones del servicio.<sup>346</sup>

Como ya se mencionó, a principios de la década de 1960 se había modernizado parte del parque motor a través de su “*dieselización*”, pero no se pudo sostener el mantenimiento que demandaba por falta de repuestos y de fondos para comprarlos. En abril de 1969 denunciaron que los Talleres de Peñarol podían llegar a cerrar por falta de repuestos y, por ende, trabajo que realizar. Argumentaban desde la UF que, como “*pantalla*” el Directorio decidió que se recuperaran trenes a vapor, mientras se estropeaban las nuevas locomotoras adquiridas en los años anteriores. Decían desde la gremial que Peñarol ya no era el “*Taller moderno que conocimos*”. La tarea en ese momento se reducía a revisar que el material no generara riesgo de vida y señalaban desde la UF que si estaba en funcionamiento era exclusivamente “*por la conciencia que han adquirido sus obreros, de la hora amarga por la que se pasa*”.<sup>347</sup> De varios sectores de los Talleres denunciaban que estaban cumpliendo funciones que no les

---

<sup>345</sup> Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. II Época. N° 54. 6-5-70. Otros ejemplos: La Resolución de Directorio 1997/69 establecía que los jefes de estación y los funcionarios de vía y obras debían hacerse cargo en adelante de los gastos de luz, agua e impuestos de las casas que la empresa les brindaba, servicios que entendían sustanciales para el cumplimiento de la función. En distintos momentos se reclamaba por la ropa de lluvia para los trabajadores de maniobras en estaciones. Personal de limpieza de Gerencia General debió reclamar condiciones mínimas para cambiarse y bañarse llegando a costear un calentador de agua. Lucas Peña recuerda que este tipo de reclamos eran una constante. Entrevista a Lucas Peña. 8 de junio, 2018. Montevideo. Ver también: Seccional ferroviario del PCU *El Riel*. Boletín de emergencia n° 7. 1-8-69. Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. II Época. N° 50. 9-4-70. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 172. año 5. 14-2-70. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 221. año 7. 12-11-71. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 226. año 7. 24-12-71. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 237. año 7. 4-7-72. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 205. año 7. 17-6-71. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 196. año 6. 25-3-71. UF. *Hoja semanal informativa*. 16-12-68. n° 151. año 4.

<sup>346</sup> Datos y valoraciones agregadas por Justiniano Guzzo (Jefe de transporte interino de la Gerencia de Explotación) a los presentados por el Ing. Jorge Camaño Podestá (Sub gerente explotación interino) y el Ing. Mateo Esteva Sureda (Interventor de la Gerencia de material y tracción) al DT 328/10. Asunto: Seguridad en los trenes de pasajeros. Abril de 1973.

<sup>347</sup> Para pensar en el alcance regional del problema cabe mencionar que ferroviarios argentinos expresaban también que si varias instalaciones seguían funcionando se debía a “la acción decidida de todo el personal...” UF. Argentina. Agosto de 1965. “La seccional Liniers y el Plan de Reestructuración Ferroviaria”. Citado en SÁNCHEZ, Matías. *Los comunistas en la Unión Ferroviaria...* Op. Cit. p. 75.

correspondía, en condiciones indecorosas y sin garantía de recibir el pago correspondiente.<sup>348</sup>

En agosto de 1972 la “Asamblea de Capataces Talleres Peñarol y Remesa Coches motores central” envió una nota al Presidente del Directorio de AFE, Prof. Jorge Baliñas Barbagelata en la que le hacían saber de la preocupación que les generaba el constante deterioro de las condiciones laborales (que impedían el correcto cumplimiento de sus tareas), el deterioro de la mano de obra (los más capacitados se iban de AFE por falta de perspectivas, perdiendo las condiciones para capacitar a otros en el futuro) y salariales (descenso que no cesaba). Todo ello, a pesar de las esperanzas que habían depositado en los planes de re-estructuración. Valoraban que, de todos modos, la Asamblea fue positiva porque logró que se reunieran “*por primera vez en la historia Ferroviaria*”, jefes y capataces de remesas y talleres.<sup>349</sup> Este es otro claro ejemplo de que el contexto de crisis propició la organización colectiva en distintos sectores de trabajadores ferroviarios.

En un “Manifiesto al gremio” decían desde la FF en 1969 que todos estos problemas eran “*una historia que viene de lejos*” pero que en el último año se había “*precipitado la hecatombe ferroviaria.*”<sup>350</sup> Parece que la agudización de los problemas arrastrados desde hacía varios años impactó en las condiciones para desarrollar la labor de los trabajadores ferroviarios. Este problema se sumaba a otros, como el deterioro del salario real y la amenaza de perder algunos derechos adquiridos.

#### b)- Condiciones salariales

Se ha realizado un acercamiento a la evolución del salario real de los trabajadores ferroviarios en el período 1967-1972. Para ello se ha considerado la información disponible en los Presupuestos anuales de AFE referente a salarios básicos por escalafón y grado y una mirada general de los salarios indirectos y las series estadísticas históricas del INE.<sup>351-352</sup> El objetivo de sistematizar y analizar estos datos es comparar la evolución del ingreso por escalafones y grados y ponerlos en relación con los referidos a otros trabajadores públicos y privados.

---

<sup>348</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. N° 200. Año 6. 5-5-71.

<sup>349</sup> Cabe destacar que otra preocupación destacada era cómo sus sueldos se reducían respecto del mínimo. Capataces Talleres Peñarol y Remesa Coches Motores Central. Volante “Compañeros de Talleres y remesas del interior”. 10-8-72

<sup>350</sup> FF. Volante “Manifiesto al gremio”. 29-9-69.

<sup>351</sup> Se entiende por salario indirecto las compensaciones que percibían por distintos acuerdos con la empresa y el pago de haberes por derechos adquiridos en materia de seguridad social.

<sup>352</sup> Agradezco a Carolina Román (candidata a Dr. en Historia e Instituciones Económicas y Prof. Agr. de la FCEA-UdelaR) por su invaluable asesoramiento para realizar una precisa lectura de estos datos.

Hay que tener en cuenta que, si bien estos números pueden ilustrar, y ese es el objeto de esta parte del trabajo, no dejan de ser proyecciones del Directorio de la empresa. Como se verá, fueron reiterados los reclamos por incumplimiento de los acuerdos, entre ellos uno básico de la relación laboral: el pago de los salarios.

El salario real de los ferroviarios habría caído un 11% entre 1968 y 1972. De todos modos, hay que tener presente las fluctuaciones inter-anales ya que hubo años de aumento y otros de marcado descenso. Los dos años de mayor descenso fueron 1969 (23%) y 1972 (35%).<sup>353</sup>

Para comparar con los promedios del Índice Medio de Salarios (IMS) se cuenta con datos a partir de 1970. Mientras que el IMS de los privados aumentó 4% de 1970 a 1971 –hay que tener en cuenta como posible explicación de este incremento coyuntural general en el país, que se trató de un año electoral- y bajó 16% hacia 1972, en los públicos aumentó 6% y descendió 19% en los mismos años. Esto indica que los ferroviarios junto con otros funcionarios públicos, vieron reducidos sus ingresos en un mayor nivel que el resto de los trabajadores.

Es posible observar también las variaciones salariales inter-anales de acuerdo al grado de los funcionarios de AFE. Este cálculo se realiza sobre la base del salario básico, sin considerar el salario indirecto ya que no se cuenta con información para hacer un cálculo específico de todo el período. Se observa que, salvo los cargos del Directorio y la Gerencia General que aumentaron en promedio sus salarios básicos (en relación con el IPC), para el resto de los funcionarios de AFE descendió en un 38% promedio. Esto evidenciaría que los grados más bajos, que percibían los peores salarios, fueron los que más vieron deteriorado su salario real.

Quizá este tipo de situaciones, junto con otros factores que se verán más adelante, generaron que hacia julio de 1970 “*cientos de funcionarios hayan abandonado AFE*”. La misma situación se denunciaba en los años siguientes. Tal era el desprestigio de AFE que se hacían llamados y quedaban numerosos cargos vacantes.<sup>354</sup>

Hacia enero de 1967 desde la FF reclamaban por mejoras salariales y condiciones de trabajo. A mediados de ese año se hablaba de que, de acuerdo a las pautas presupuestales que planteaba el gobierno, se estarían “*congelando los salarios*”.<sup>355</sup> Esta situación se fue

---

<sup>353</sup> Ver Anexo 4. Evolución del salario básico y real de funcionarios de AFE de acuerdo a Presupuestos. Pp. 218-220.

<sup>354</sup> Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. II Época. N° 62. 9-7-70. p. 1. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 202. año 6. 19-5-71. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 207. año 7. 1-7-71. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 235. año 7. 7-4-72. FF. Volante “Basta de mentiras y promesas”. 21-8-72.

<sup>355</sup> FF. Volante. 28-1-67. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 118. Año 3. 15-11-67.

intensificando con el constante aumento de los precios que no se pudo frenar a pesar de los intentos del gobierno.

La FF junto con otros sindicatos de trabajadores públicos coordinados a través de la MSCE, la COFE y el DTE de la CNT realizaron diversas propuestas al estado-patrón para evitar que se siguiera deteriorando su salario. Una de ellas fue el pedido de otorgamiento de préstamos no-reintegrables que fuera otorgado en 1971. Cabe recordar que ese fue un año electoral.<sup>356</sup>

Respecto del pago de beneficios sociales, con criterio diferencial para los trabajadores con familia, reclamaban desde la lista 3 de la UF que las mejoras fueran vertidas directamente en el sueldo y no en los beneficios sociales como se hacía. Pedían que se distribuyeran de igual forma (más allá de que los trabajadores tuvieran familia) partiendo del criterio de si se podía vivir decorosamente o no. Al respecto planteaban

*“Creemos que el gobierno con esta desgraciada tesis se pone una careta de Padre generoso, que vela por sus hijos; mientras en realidad nos explota sin contemplaciones y nos arroja la limosna bochornosa de los beneficios sociales para que no nos revelemos (sic), pues esto trae aparejada una marcada diferencia en la percepción de haberes, dentro de un mismo Grado, lo que significa como consecuencia una desunión mal disimulada en la clase trabajadora.”<sup>357</sup>*

Asimismo, hay que considerar que por “mala interpretación de la reglamentación” muchas veces no se pagaban las compensaciones o los beneficios sociales adquiridos o no se aplicaban los acuerdos que establecían sus aumentos.<sup>358</sup> Algunos trabajadores optaban por realizar más horas extras para incrementar sus ingresos lo que, si bien era comprendido por parte de la dirección sindical, exhortaban a que no se realizara puesto que contravenía las conquistas logradas. Además, muchas veces esas horas extras trabajadas no eran abonadas.<sup>359</sup>

Situación especial vivían los trabajadores no presupuestados (con contratos “a término” o “extra-presupuestado”) que, según el Reglamento votado en 1968 deberían haber entrado dentro de la categoría de presupuestados, pero hacia 1970 aún no lo habían logrado.<sup>360</sup>

---

<sup>356</sup> Decían en enero de 1972 que luego del período electoral se notaba el aumento exorbitante de tarifas y de bienes de consumo básico (en algunos casos alcanzaba el 60%, mientras que los salarios solo un 15%); además que no les pagaban la compensación por “evaluación de tareas” (20%) y no era claro si se les abonarían los préstamos aprobados. Evaluaban “...para los de abajo sigue el garrote, sigue la asfixia, sigue la prepotencia, siguen las cárceles, los cuarteles, los campos de concentración.” UF. Hoja semanal informativa. N° 227. año 7. 10-1-72.

<sup>357</sup> Lista 3. Boletín n° 5. 3-11-70.

<sup>358</sup> UF. Hoja semanal informativa. N° 184. año 5. 19-8-70. FF. Volante “Basta de mentiras y promesas”. 21-8-72. UF. Hoja semanal informativa. N° 175, año 5. 16-3-70. UF. Hoja semanal informativa. N° 177. año 6. 27-4-70.

<sup>359</sup> UF. Hoja semanal informativa. N° 126. Año 3. 10-1-68. UF. Hoja semanal informativa. n. ° 140. año 3. 30-4-68.

<sup>360</sup> Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. II Época. N° 54. 6-5-70. UF. Hoja semanal informativa. N° 179. año 5. 4-6-70. Ver también: GIRONA, Martín. SIOLA, Lucía. *Historia y memoria de COFE...* Op. Cit. p. 27.

También, como señala Hobsbawm, en la estimación de los ingresos de los trabajadores es menester contemplar la cantidad de horas de paro que puedan haber realizado.<sup>361</sup> Si bien no se cuenta con información precisa para realizar este cálculo, cabe recordar que, como se verá más adelante, el período que trata esta tesis fue de importante actividad de paros y huelgas, por lo que los ingresos se deben haber visto aún más reducidos. Esto, combinado con el atraso en los pagos de salarios y el constante aumento de la inflación es de suponer que llevó a una caída más pronunciada del salario real que la que los datos disponibles permiten re-construir.

### c)- Condiciones de vida

En 1970 se preguntaban en *El Riel* por las trabajadoras de oficina que, en muchos casos, “para ayudar a su familia tienen que dejar de ver a sus hijos horas y horas y luego ir a trabajar a su casa.”<sup>362</sup> Cabe destacar, de acuerdo a esta (excepcional) referencia que destacaba explícitamente la particular situación de trabajadoras ferroviarias, que, a la carga del cumplimiento del trabajo doméstico que cumplían ellas, se les sumaba en el contexto de crisis económica el incremento de las horas dedicadas al trabajo fuera del hogar.

El des-financiamiento de AFE impactó también en la asistencia médica y el acceso a bienes de consumo cotidianos.<sup>363-364</sup> Por ejemplo, hacia julio de 1969 se informaba de las abultadas deudas que mantenía AFE con las farmacias que suministraban medicamentos a los funcionarios. Por este motivo varias habían dejado de garantizar el acceso de medicamentos a los ferroviarios. Asimismo, el Hospital Británico, donde recibían atención médica, amenazaba con dejar de asistir a los enfermos ya que AFE le debía 12 millones de pesos.<sup>365</sup> El Directorio dispuso finalmente que los funcionarios se debían atender en los centros asistenciales de Salud Pública, aunque denunciaban desde *El riel* que allí tampoco eran asistidos. Además señalaban que, si bien el Directorio se había comprometido a reintegrarles los gastos que realizaran en farmacias, sólo lo hacían luego de un largo trámite que, en el contexto de carestía que se vivía

---

<sup>361</sup> HOBSBAWM, Eric. “La Aristocracia obrera en la Gran Bretaña del siglo XIX”. Op. Cit. p. 125.

<sup>362</sup> Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. II Época. N° 58. 4-6-70.

<sup>363</sup> Según el art. 5° del Convenio de compraventa de marzo de 1948 firmado entre las Compañías Británicas de Ferrocarriles y la Compañía del Puente del Cuareim con el Estado uruguayo, el personal de las Compañías Ferroviarias mantendría los “beneficios de carácter social incluso los servicios habituales de Asistencia Médica, Caja de Auxilios y Proveeduría”. NAHUM, Benjamín. (2005). *Nacionalización de empresas británicas...* Op. Cit. p. 257.

<sup>364</sup> Recuerda Lucas Peña que el Hospital Británico los atendía pero en un sector distinto al del resto de los usuarios del servicio. Entrevista a Lucas Peña. 8 de junio, 2018. Montevideo.

<sup>365</sup> Comité de acción gremial de la FF. Volante. 28-7-69. FF. Volante. 15-11-69. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 169. año 4. 2-12-69.

no ofrecía garantías de cumplirse.<sup>366</sup>

En *El Riel* registraron la primera “víctima” de la falta de asistencia médica en diciembre de 1969: se trataba de un funcionario con 26 años de servicio en AFE que no fue asistido en el Hospital Británico “*porque AFE no paga sus deudas*”. El funcionario falleció finalmente en el Hospital Maciel.<sup>367</sup>

Luego de varias gestiones se fue resolviendo parcialmente el problema, aunque quedando en la agenda sindical entre los principales puntos a considerar.<sup>368</sup> Se interpretaba desde *El Riel* que este tipo de medidas respondía a la política del gobierno que buscaba reducir lo que entendía como “*exagerados*” beneficios sociales de los funcionarios públicos. En agosto de 1970, a través de la Resolución de Directorio (R/D) 1105/70 se fijaba el aumento de la cuota de afiliación de servicios médicos. Otro “*golpe a una vieja conquista de los trabajadores.*”<sup>369</sup>

Para hacer frente a estos problemas surgieron varias expresiones colectivas de los trabajadores. Por ejemplo, en 1967 a través de colectas contribuyeron en el mejoramiento del block quirúrgico en el Hospital Británico.<sup>370</sup> Entre Diciembre de 1967 y enero de 1968 se generaron una serie de movilizaciones en respuesta a una medida del Directorio que afectaba a los enfermos crónicos. La misma fue resuelta valorando positivamente las gestiones del Directorio ante el Poder Ejecutivo y Poder Legislativo para dar solución al asunto, a pesar de que fue su accionar el que lo había provocado.<sup>371</sup>

Asimismo, conquistaron el “*seguro sanatorial para los familiares de los funcionarios y jubilados ferroviarios*” (establecido en el R/D 2825/67 de octubre de 1967). Valoraron que en dos años de lucha se contó con el apoyo de funcionarios “*no activistas*” quienes entendían la necesidad de bregar por esta conquista; a pesar de que tuvieron que enfrentar la negativa de jefes, en especial del servicio médico. Con esta resolución lograron hacer llegar el servicio a 3500 ferroviarios que afiliaron a 16.154 familiares, luego de que el Directorio avalara que se descontara en los sueldos las cuotas de afiliación. De todos modos en agosto de 1968 el Directorio Interventor derogó el decreto de creación del seguro, dejando desamparadas a miles de personas.<sup>372</sup> Incluso se negó a recibir a los delegados de la FF para tratar el tema. Ante esta

---

<sup>366</sup> Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. II Época. N° 36. 9-12-69.

<sup>367</sup> *Ibidem*.

<sup>368</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. N° 171, año 5. 12-1-70. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 172. año 5. 14-2-70.

<sup>369</sup> Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. II Época. N° 62. 1-10-70.

<sup>370</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. N° 118. Año 3. 15-11-67. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 126. Año 3. 10-1-68.

<sup>371</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. N° 122. Año 3. 13-12-67. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 125. Año 3. 3-1-68. FF. Volante. 6-1-68. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 126. Año 3. 10-1-68.

<sup>372</sup> AFE. *Resolución de Directorio n° 1739/68*. 8-8-68. En Biblioteca de AFE.

situación decían desde la gremial

*“Ahora más que nunca estamos firmes en la lucha, que seguimos luchando con mayor entusiasmo que antes porque es tradición de nuestro gremio y tenemos fe en el triunfo final. (...) La tendremos [medicina integral] porque estamos amparados por leyes nacionales, porque la única razón para negárnosla estriba en la ventaja puesta de manifiesto por unos pocos que conocemos... (...) Compañero esté alerta que cuando entendamos necesario también usted entrará en la lucha.”*<sup>373</sup>

Hacia setiembre de 1971 una *Hoja semanal informativa* de la UF llamaba a todos los ferroviarios a colaborar con la “Organización ferroviaria de la salud” que reunía a ferroviarios que bregaban por mejorar los servicios asistenciales que brindaba la repartición “Servicio médico e higiene de AFE”. A través de los fondos recaudados pondrían en funcionamiento un nuevo local frente a Estación Central.<sup>374</sup>

Otro capítulo del deterioro de las condiciones de vida de los ferroviarios, decantó como consecuencia de las deudas que mantenía AFE con los proveedores y los empleados de la Cooperativa de Consumo. La Cooperativa de Consumo de AFE proveía de productos de la canasta básica a unas 6000 familias. Tenía sucursales en distintos puntos del país (hubo en Peñarol, Paso de los Toros, Paysandú, Salto y Nico Pérez) y contaba con 90 empleados. A los socios de la Cooperativa se les descontaba la cuota de afiliación a través del salario. Estos fondos derivaban en el Ministerio de Hacienda que, finalmente, no los devolvía a AFE que se encargaba de pagar a proveedores y empleados. Desde 1968 se encontraron denuncias de usuarios y empleados de la Cooperativa respecto de las deudas que mantenía AFE con los empleados a quienes no les pagaba los salarios y a los proveedores a quienes no abonaba por los suministros entregados. Como consecuencia, muchos proveedores se negaban a vender a la Cooperativa lo que significaba que hubiera escasez de algunos productos.<sup>375-376</sup>

De acuerdo a lo que señala el informe ya mencionado de la Oficina de estadísticas laborales del Departamento de Trabajo del gobierno de EE. UU, la situación de deterioro de las

---

<sup>373</sup> UF. *Hoja semanal informativa*, Sin número. Agosto, 1968 (aprox.).

<sup>374</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. N° 217. año 7. 1-10-71. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 218. año 7. 8-10-71.

<sup>375</sup> Según recuerda Alcides Airaudo la Cooperativa garantizaba el acceso a bienes de consumo a precios accesibles y era una herramienta fundamental en momentos de paralización de la actividad y huelgas. Entrevista a Alcides Airaudo. 25 de mayo, 2018. Montevideo.

<sup>376</sup> FF. Volante. 15-11-69. Cooperativo de producción y consumo del personal de AFE. *Boletín n° 1/68*. Abril, 1968. Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. Boletín de emergencia n° 6. 25-7-69. Comité de acción gremial de la FF. *Boletín n° 7*. 28-7-69. Funcionarios de la cooperativa de consumo. Volante. Agosto de 1969 (aprox.). En este contexto, según recuerda Muñiz Casas, la mesa zonal 20 de la CNT fue solidaria ante las dificultades que afrontaron los funcionarios de la cooperativa. MUÑIZ CASAS, Ángel. *La solidaridad como eje...* Op. Cit. p. 13.

cooperativas fue una generalidad en la época.<sup>377</sup> Es de destacar que, hasta donde se ha podido saber, los ferroviarios bregaron por mantener esta herramienta de mejoramiento de las condiciones de vida. El mismo, como el caso ya referido de las casas alquiladas colectivamente por choferes y guardas en las que también se compartían gastos de alimentación, da cuenta de una práctica de búsqueda de la satisfacción de necesidades básicas de forma colectiva.

En síntesis, se puede decir que fueron varias las consecuencias de la crisis de AFE en la vida de los ferroviarios: deterioro de los salarios reales y las condiciones de trabajo, empeoramiento en el acceso a servicios sanitarios y a bienes de consumo de la canasta básica. Pero, como ya se ha dejado constancia y se profundizará en los próximos capítulos, los ferroviarios se organizaron para mejorar su situación al menos enlenteciendo el ritmo de las transformaciones que estaba dispuesto a aplicar el estado-patrón en un contexto de re-estructuración económica.

---

<sup>377</sup> En el informe de la Oficina de estadísticas laborales del Departamento de Trabajo del gobierno de EE. UU. se plantea que “oficinas estatales” demoraban en enviar dinero perteneciente a las cooperativas. Esto provocaba que muchas se encontraran en una “*crisis financiera crónica*”. Señala además que no era posible realizar un registro exhaustivo de las cooperativas, por ser una actividad dinámica y porque no había regulación de parte del Estado. U. S. Department of labor. Bureau of Labor Statistics. *Labor Law and Practice in Uruguay*. BLS Report 392. Op. Cit. p. 66.



### Capítulo III. Formas “moderadas” y “radicalizadas” de respuestas colectivas entre los ferroviarios

Como ya se ha señalado, en el período que aborda esta tesis los ferroviarios vivieron un proceso de radicalización no lineal pero creciente. En el mismo combinaron formas “moderadas” con otras “radicalizadas” de respuesta colectiva, de acuerdo a lo que se ha caracterizado en la introducción a esta tesis. En este capítulo se presentará una mirada global de las mismas a lo largo del período 1967-1972, a fin de observar estas variaciones.

Hay que señalar que este ejercicio descriptivo-interpretativo lleva a que se diferencien y esquematicen acciones que, en los hechos, estaban estrechamente interconectadas. Por este motivo se opta por centrarse en un caso concreto (capítulo IV) con el objeto de indagar cómo se produjo la combinación de estas formas. El fin de esta esquematización es describir y analizar distintas expresiones a lo largo del período y observar cómo fueron mutando con una tendencia a la radicalización.

Hay que decir también que esta clasificación entre formas “moderadas” y “radicalizadas” de respuestas colectivas a la crisis se inspira en la auto-percepción de algunos de los actores que son objeto de estudio de esta tesis y serán problematizadas desde la mirada historiográfica.<sup>378</sup>

Se entiende por formas “moderadas” de reclamos colectivos y solución de conflictos a aquellas que se realizaban de modo constante, de forma más o menos periódica en relación a ciertos problemas puntuales. En este caso se han detectado: paros por cobro de remuneraciones, movilizaciones hacia el Palacio Legislativo, oficinas ministeriales y Estación Central y negociaciones con el Directorio de AFE y el Gobierno. Como “radicalizadas” aparecen diversas medidas confrontativas como la ocupación de Talleres y/o de cierto grado de “control obrero” desde no aplicar descuentos ni sanciones hasta la corrida de trenes “bajo control obrero”. Se ha encontrado también otras que, sin ser necesariamente de un tipo u otro, dan cuenta de particularidades del contexto. Por ejemplo la lucha por sectores así como el intento propagandístico por generar una “corriente de opinión favorable” a los reclamos ferroviarios.

---

<sup>378</sup> Raúl Olivera dice que en la FF había una lógica de “*paro-respuesta, de rutina...*” que en el período de conducción mayoritaria de la ROE y sus aliados se trató de “*romper...*” Entrevista a Raúl Olivera. 8 de mayo, 2018. Montevideo. Cabe destacar que a mediados de 1969, ante la acuciante situación que vivía el gremio por la represión a causa de las MPS, los ferroviarios comunistas planteaban que la situación “*obliga a romper todos los esquemas tradicionales de lucha, para pasar decididamente a utilizar TODOS los medios a nuestro alcance...*”. Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. Boletín de emergencia n° 6. 25-7-69.

## ***1- Paros por atraso en los pagos de remuneraciones***

Como ya se ha dicho, el mal estado de las finanzas de AFE arrastrado desde años atrás conducía a que la empresa dependiera permanentemente de los aportes de dinero de otras dependencias del Estado para poder cumplir con uno de los acuerdos básicos de cualquier relación obrero-patronal: pagar los salarios. Hay que decir que este problema era padecido no sólo por los trabajadores de AFE, sino también por otros trabajadores del Estado.<sup>379</sup>

Este asunto, que aparecía como un problema de índole financiero, podría ser interpretado como expresión de una práctica política (por acción u omisión) tendiente al debilitamiento de este servicio estatal, siendo una forma más de justificar su inoperancia e inviabilidad. Así lo entendían, por ejemplo, los comunistas ferroviarios, al señalar que el atraso constante en el pago de los salarios y el “*intento de destruir nuestra fuente de trabajo*” es parte de la “*política general del Gobierno.*”<sup>380</sup>

Se han identificado veintidós momentos a lo largo del período abordado en el que se desataron situaciones conflictuales, de mayor y menor intensidad, producto del atraso en el pago de salarios. Queda la interrogante de si estas situaciones se generaron por la predisposición a tomar medidas para responder al problema, formaban parte de alguna estrategia político-sindical o si fueron los únicos momentos en los que se atrasó el cobro. Se puede afirmar, de todos modos, que fue un problema reiterado desde julio de 1968 cuando asumió el Directorio interventor (aunque en octubre de 1969 señalaban que se arrastraba desde 1965) hasta el fin del período que se aborda en esta tesis.<sup>381</sup>

Los argumentos del Directorio y del gobierno para justificar el incumplimiento de esta parte sustancial del acuerdo laboral fueron variados. Principalmente se señalaba que AFE no estaba en condiciones de auto-sustentarse producto de la crisis que arrastraba y de la que ya se ha hablado.<sup>382</sup>

El 13 de mayo de 1967, en el marco de un paro de funcionarios que reclamaban por el pago de salarios, el Directorio de AFE decretó la suspensión de todos los servicios ferroviarios.

---

<sup>379</sup> Por este motivo, en enero de 1969 COFE anunció un “ultimátum al gobierno” estableciendo plazos para hacer efectivo el pago de los sueldos de diciembre. GIRONA, Martín. SIOLA, Lucía. *Historia y memoria de COFE...* Op. Cit. pp. 62-63. ALVAREZ, Sabrina. “...a pelear posiciones más de clase...” Op. Cit. pp. 27-39.

<sup>380</sup> Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. Boletín de emergencia n° 10. 29-8-69.

<sup>381</sup> Consejo Directivo de la UF. Volante “*Nuestra posición ante la situación vigente*”. 21-10-69. Se identificaron problemas focalizados en este asunto en: abril, mayo y junio de 1967; julio-agosto, octubre, noviembre y diciembre de 1968; enero, julio, agosto, setiembre, octubre, noviembre-diciembre de 1969; enero, julio, setiembre, octubre, noviembre y diciembre de 1970; octubre de 1971 y abril-mayo de 1972.

<sup>382</sup> FF. Volante. 6-1-68.

A continuación se relatará lo que sucedió en ese entonces ya que esa experiencia parece haber sido bastante significativa para las luchas que le sucedieron. En este caso, como en otros, cierta intransigencia patronal habría motivado la radicalización de los asalariados.

Desde *El Popular* se señalaba que los ferroviarios iniciaron un *Plan de lucha* por incumplimiento del acuerdo de pago (habían pagado sólo a los administrativos), así como la denuncia de nombramientos y ascensos irregulares. Los trabajadores se declararon en sesión permanente y realizaron paro de “brazos caídos”, se negaron a cumplir horas extra y se movilizaron hacia oficinas del Directorio de AFE y Ministerios.<sup>383</sup>

La suspensión de los servicios por parte del Directorio decretada el 13 de mayo fue interpretada desde la gremial, versión que apareció reflejada en *El Popular*, como un “*lock out*” patronal. Criticaban la decisión ya que paralizaba toda la actividad del ente mientras que con las medidas gremiales se garantizaba, al menos, el transporte en la denominada “zona local” coincidente con el radio de las estaciones de la ciudad de Montevideo.

Desde el Directorio daban otra versión. Argumentaron que como consecuencia del conflicto planteado por la asamblea de delegados de la FF la suspensión de los servicios “*más que una represalia*” respondía a la “*imposibilidad de continuar corriendo trenes*”. También decían que el Directorio no estaba en “*condiciones de satisfacer los urgentes requerimientos salariales del personal*” motivo por el que “*se optó por interrumpir el movimiento ferroviario hasta que se obtenga del Ministerio de Hacienda los recursos...*”.<sup>384</sup> Por su parte el Ministro de Transporte, Justino Carrere Sapriza (ex-miembro del disuelto “Frente Colorado” y luego fundador del “Pachequismo”), habría expresado que comprendía los motivos “*inevitables*” que llevaron a los funcionarios a tomar estas medidas. Como en otras ocasiones que se relatarán más adelante, mientras se desarrollaba un conflicto se reunió algún equipo técnico que evaluaba la situación de AFE y presentaba propuestas. Como en otras ocasiones, las conclusiones a las que arribaban eran poco esperanzadoras.<sup>385</sup>

Ante la suspensión del servicio por parte del Directorio de AFE, desde la gremial se llamaba a los trabajadores a presentarse por sus propios medios a los lugares de trabajo o los más cercanos a dejar constancia de su predisposición a trabajar, negada por el Directorio. En

---

<sup>383</sup> “Nuevas y drásticas medidas de lucha en AFE”. *El Popular*. 13-5-67. p. 11.

<sup>384</sup> “Directorio de AFE ordenó suspensión total de servicios”. *El Popular*. 14-5-67. p. 5. “No hay servicios de trenes por decisión del Directorio”. *El Día*. 14-5-67. p. 7. Desde *El Día* se insistió en el argumento presentado por el directorio de AFE justificando la suspensión de los servicios, como medio inevitable de dar viabilidad al servicio ante las “*presiones sindicales*”. “Se normalizarían hoy los servicios de AFE”. *El Día*. 19-5-67. p. 7.

<sup>385</sup> “La crisis en AFE”. *Acción*. 15-5-67. p. 5. “Informe técnico revela la crítica situación de AFE”. *El Día*. 15-5-67. p. 5.

Talleres y oficinas se realizaba “*Paro de brazos caídos*”.<sup>386</sup>

Un dato a tener en cuenta es que este conflicto se desató al mismo tiempo que cambiaba la integración del Directorio. Es presumible que, si tenemos en cuenta que el atraso en el pago de salarios era un problema recurrente y no todos los meses se llegaba a este nivel de conflictividad, el cambio de Directorio deba ser considerado como variable, sino detonante, al menos influyente en la decisión de parar. Se podría pensar que desde la gremial se buscó, con esta medida, dar una señal clara al Directorio entrante, así como el Directorio saliente quiso dar otra, tendiente a demostrar su autoridad. La FF presentó propuestas de solución al nuevo Directorio que no fueron consideradas viables, según notificaron *El Popular* y *Acción*. Sostenían que la mayor “*resistencia*” la ofrecía el Ministerio de Hacienda.<sup>387</sup>

Por su parte, dirigentes de la Asociación Nacional de Funcionarios Públicos (ANFP) se entrevistaban con autoridades para buscar soluciones al atraso en los pagos y COFE hizo pública una declaración en referencia al conflicto.<sup>388</sup>

Luego de numerosas negociaciones a distintos niveles, hacia el 19 de mayo se confirmaba la recepción de dinero (una suma importante provenía del Banco República - BROU-) por lo que se convocaba a Asamblea de delegados para definir los pasos a seguir.<sup>389</sup> Los servicios se fueron reanudando hacia fin de mes, aunque perduraba la paralización en las líneas que aún no habían cobrado: Mercedes, Artigas, Cuareim, 25 de Agosto, Ituzaingó, Colonia, Mercedes, Manga, Minas, Sosa Díaz, Punta del Este y La Paloma. Como medida solidaria, los que sí cobraron, paraban una hora por turno. Cabe señalar que unos días más tarde se anunció un nuevo aumento de tarifas en hasta un 85% en el transporte de pasajeros.<sup>390</sup> Se podría decir que este aumento en el costo de los pasajes tuvo un fin aleccionador buscando desprestigiar las medidas gremiales, culpando a los trabajadores movilizados de la penosa situación financiera y comercial de la empresa.

Hacia julio de 1967 el Congreso Nacional de delegados de la FF resolvió que, si para el

---

<sup>386</sup> “Los ferroviarios se presentan hoy a sus lugares de trabajo”. *El Popular*. 15-5-67. p. 5.

<sup>387</sup> “AFE: insatisfactoria fórmula de pago; contrapropuesta de los trabajadores”. *El Popular*. 17-5-67. p. 11. “AFE: una contrapropuesta de la Federación Ferroviaria”. *Acción*. 18-5-67. p. 5.

<sup>388</sup> “Se normalizarían hoy los servicios de AFE”. *El Día*. 19-5-67. p. 7.

<sup>389</sup> Según registraron Di Segni y Mariani, el gobierno había anunciado que no podía pagar el presupuesto adjudicado a los entes estatales por falta de circulante. Los déficits se fueron cubriendo a través de créditos del BROU. DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. *Uruguay hoy...* Op. Cit. p. 189.

<sup>390</sup> “AFE aumenta hoy tarifas: Subas hasta del 85%”. *El Popular*. 23-5-67. p. 5. Este tipo de episodios, que captaban la atención de la prensa, eran aprovechados por los dirigentes gremiales para dar su punto de vista sobre la situación. Así lo hizo el Secretario General de la FF Derby Rodríguez quién denunció que el Estado tenía cuantiosas deudas con AFE y que no entregaba los fondos que estaban destinados al Ente. También informó sobre las gestiones que se estaban realizando para destrabar el conflicto y encontrar soluciones. “AFE: desde hoy paralizada.” *Acción*. 14-5-67. p. 5.

10 de cada mes no habían cobrado, iniciarían medidas de fuerza, luego de haber agotado todas las instancias de negociación existentes. Esta medida de “*emplazamiento*” ya había sido planteada desde el Boletín de la OFU durante el conflicto de mayo de 1967.<sup>391</sup>

A pesar de que se alcanzaron acuerdos con el Directorio para garantizar el pago de haberes a los funcionarios, el problema persistió como consecuencia directa del déficit financiero de AFE. También como parte de la puesta en práctica de una política de desprestigio de la misma que justificara su reducción, en especial, en el servicio de transporte de pasajeros.<sup>392</sup>

Este problema emanado de la relación obrero-patronal tuvo consecuencias en la dinámica gremial. Hacia setiembre de 1969 se generó cierta tensión al interior del colectivo de trabajadores ferroviarios ya que algunos sectores decidieron tomar medidas por su cuenta ante el atraso en los pagos de salarios y la política de la directiva sindical de encausar la lucha por otros derroteros. Estos sectores sostenían que la aplicación de esa medida era la que, a fin de cuentas, les garantizaba cobrar sus salarios.<sup>393</sup> Se profundizará en este caso en el apartado sobre las luchas por sectores.

En este contexto fue necesario que la directiva explicitara los argumentos del cambio táctico que se habría comenzado a aplicar tiempo atrás. Sostuvieron que, considerando la calamitosa situación financiera de AFE, era infructuosa la lucha llevada adelante desde 1965 por el pago de los salarios mes a mes y que se debía bregar por “*soluciones definitivas*”, las que se alcanzarían a través de la negociación con las autoridades. Así, evitarían caer en la “*trampa*” de tomar medidas gremiales que justificaran la paralización y la re-estructuración del servicio.<sup>394</sup>

Es de destacar en relación con este punto la coincidencia entre el discurso de la mayoría del Consejo Directivo, el del Directorio de AFE y el de varios actores del gobierno que aseveraban que este tipo de paralizaciones eran las que estaban llevando a la ruina al servicio ferroviario. Algo que no se podía demostrar, máxime si se consideran las permanentes denuncias sobre las profundas causas de la crisis, principalmente asociadas al deterioro de la infraestructura ferroviaria.

Hay que decir además que, en distintos momentos, el Directorio modificó unilateralmente la dinámica de pago acordada (primero “zona local” -Montevideo-, después el

---

<sup>391</sup> FF. Volante. 7-7-67. OFU. *Boletín informativo*. 17-5-67. FF. Volante. 30-5-67. OFU. *Boletín informativo*. Mayo, 1967. Los postales habrían tomado una decisión similar hacia 1963 luego de una serie de conflictos por atraso en los pagos de salarios. ALVAREZ, Sabrina. “...a pelear posiciones más de clase...” Op. Cit. p. 54.

<sup>392</sup> Se tomaron medidas en reclamo del pago de haberes también en junio y octubre de 1967; enero, junio, julio, octubre y diciembre de 1968; enero y julio de 1969.

<sup>393</sup> FF. *Al personal de conducción*. 10-9-69.

<sup>394</sup> Consejo directivo UF. Volante “Nuestra posición ante la situación vigente”. 21-10-69.

interior). Por ejemplo, en octubre de 1967 y julio de 1968, se pagó primero a todos los trabajadores del sector conducción y guardas y se retrasó el pago al resto. Esto fue interpretado como un intento de dividir a los trabajadores. En ambos casos se tomaron medidas comandadas por el Consejo Directivo, tendientes a garantizar el pago a todos los sectores, de “zona local” y el interior.<sup>395</sup> Parece que conductores y guardas la acompañaban, lo cual hacía ir por la borda la presunta estrategia del Directorio, que seguramente era consciente del “poder estratégico” de este sector. Esto que podría ser interpretado como un mecanismo de coacción, al parecer, no tuvo mayor éxito, afianzando la unidad gremial.

A partir del inicio de la conducción mayoritaria de la UF y FF por parte de las listas 1 y 3 desde enero de 1971 se retomó la práctica de paralizar actividades ante el atraso en los pagos. Marcaron una diferencia al explicitar un “*plan de lucha*” sosteniendo que se debía responder de modo inmediato y permanente al incumplimiento de este aspecto elemental de la relación obrero-patronal.<sup>396</sup>

De todos modos, plantearon que no podía ser la única medida y que debía ser combinada con otras como por ejemplo el no transporte de cargas a cuenta del gobierno y de clientes deudores y otras que se explicarán más adelante. Esta combinación de medidas a través de “planes de lucha” implicaba un cambio notorio: se pasaba de bregar por la solución de un problema específico (cobrar los salarios) a integrar a este asunto en una propuesta de mayor alcance que implicó la síntesis de un conjunto de elaboraciones políticas de, al menos, algunos trabajadores ferroviarios. Así, se podría decir, se observa un proceso de politización de reivindicaciones estrictamente económicas.

## ***2- Negociaciones con el Directorio de AFE y el Gobierno***

Como se viene señalando, las movilizaciones y paralizaciones deben ser pensadas como complemento de las instancias de diálogo y negociación. Todas ellas han sido y son parte del repertorio de luchas del movimiento sindical. A continuación se describirán algunas experiencias de diálogo y negociación que afectaron a los ferroviarios y las distintas formas en las que se desplegaron en el período que se aborda.

### ***a)- Diálogo y negociación con el Directorio de AFE en un clima represivo***

---

<sup>395</sup> FF. Volante. 11-10-67. UF. *Hoja semanal informativa*. n° 147. año 4. 2-11-68.

<sup>396</sup> FF. Volante “Ferroviarios a luchar!”. 9-1-71. FF. Volante “Informe al gremio”. 12-1-71. FF. Volante. 16-1-71.

El diálogo y la negociación con el Directorio de la empresa fueron constantes a lo largo del período. En algunos momentos con mayor agilidad y entendimiento y en otros motivaron un franco enfrentamiento.

Cabe recordar que el Directorio de AFE estuvo integrado por interventores desde julio de 1968 hasta el fin del período que aborda esta tesis. Se ha constatado que esto no significó diferencia alguna en el enrarecido clima de diálogo y negociación. De hecho, como se ha señalado, en mayo de 1967 el Directorio decidió suspender los servicios y sancionar a los funcionarios.

Sin embargo, al asumir el Directorio interventor en julio de 1968, desde la dirección de la FF se expresó preocupación y alerta ante el nuevo escenario planteado desde junio con la aplicación de MPS y el decreto de congelación de precios y salarios y que la intervención potenciaba. Manifestaron por una parte una percepción de novedad y cambio y, en simultáneo, de continuidad y profundización de lo que venía aconteciendo.<sup>397</sup> Por ejemplo, se preveía desde tiempo atrás que el gobierno tomara medidas represivas como lo había hecho ya con otros gremios por lo que sostenían que *“de producirse la intervención militarizada del gremio automáticamente se implementarán enérgicas medidas de resistencia.”*<sup>398</sup> La “intervención militarizada” nunca se concretó, pero se tomaron distintas medidas más o menos represivas que fueron resistidas.

Algunas de las acciones llevadas adelante por el gobierno y el Directorio interventor contribuyeron a que se lesionara la posibilidad de diálogo. El 31 de julio de 1968 fue allanado por la policía el local de la UF en el barrio de Peñarol, en busca de *“material subversivo”*. Desde la gremial respondieron públicamente señalando que repudiaban *“con todas sus fuerzas esta acción represiva que resulta indigna y enloda la tradición democrática de nuestro País”* y que estaban dispuestos a *“proseguir luchando exigiendo la liberación de sus dirigentes detenidos y el cese de la persecución desatada”*.<sup>399</sup> A lo largo del período que se aborda fueron varios los ferroviarios detenidos y/o desaparecidos temporalmente. Al parecer, en la mayoría

---

<sup>397</sup> Esto se refleja en declaraciones públicas inmediatas a los hechos y en los meses y años siguientes. Sería un trabajo en sí mismo analizar la expresión discursiva de estas percepciones, cómo estas afectaron a las acciones que se tomaron en adelante y su correlato con la “realidad”.

<sup>398</sup> En agosto de 1967 destacaban que se habían aplicado *“severas sanciones”* a los trabajadores del puerto y se *“iniciaba el mismo proceso en los bancos”*, al tiempo que el Presidente de la República pronunciaba un discurso por TV *“cuya esencia fue una concreta amenaza a los sindicatos si persistían en su lucha por conquistar más allá de lo que el Gobierno ofrecía.”* Luego de la ocupación militar del puerto *“se conocía la intención de hacer lo mismo con otros Entes autónomos.”* Esta actuación del gobierno, que pretendía contener la movilización, habría reafirmado la *“decisión de defender consecuentemente el total ejercicio de las libertades sindicales.”* FF. Volante. 10-8-67.

<sup>399</sup> Comité de acción gremial FF. *Boletín n.º 10*. 1-8-68.

de los casos el argumento principal era su pertenencia o vinculación a alguna organización política.

El 29 de agosto de 1969 informaban en el Boletín de emergencia *El Riel* que habían sido liberados Washington Vega y Ángel Muñoz, quienes estuvieron presos por más de 40 y 50 días respectivamente “*sin causas explicitadas*”. Cabe decir que su encarcelamiento fue previo a la re-implantación de MPS. En octubre de 1971 se informaba de varios casos. El 28 de setiembre, cuando llegaba a su casa, fue llevado a la Jefatura de Policía de Montevideo Hamlet Alonso (delegado del Taller Peñarol y militante de la UF). En esos mismos días en la zona de Peñarol se había detenido “*por algunas horas (...) decenas de compañeros, que ya no pueden ir a tomar una copa al café de la esquina...*”. Desde el 8 de octubre estaba preso en la Jefatura de Policía de Montevideo Lavalleja Peralta. Cabe señalar que en ese momento se tomaban medidas por atraso en los pagos en AFE y por la votación de la Rendición de Cuentas que se describirán más adelante. El 24 de octubre de 1971 fue detenido por la policía el integrante del Consejo Directivo de la UF y militante de la ROE Gilberto Coghlan que, según el parte policial, se encontraba con otras 7 personas en el local gremial de los panaderos donde habrían estado organizando actividades “*delictivas*”; además de que se le habría encontrado documentación de la OPR-33. De allí se perdió contacto con él. El Consejo Directivo de la UF hizo una declaración a la opinión pública, deslindándose de responsabilidades. Cabe señalar, de todos modos, que también fue en el contexto de estas medidas evidentemente confrontativas. En julio de 1972 informaban que habían liberado a Jorge Llanes quién estuvo preso por tres días en el cuartel de la localidad de Paso de los Toros, departamento de Tacuarembó, donde desempeñaba sus funciones. Mientras tanto, el Presidente de la Ejecutiva de Paso de los Toros de la FF Oscar Melián seguía preso. Criticaban que fueron “*quemados*” a través de los medios de comunicación. Estas, como las detenciones anteriores, se sucedieron en el marco del desarrollo de medidas gremiales. Al mes siguiente se convocaba a mitines en distintos puntos de Montevideo por la libertad de los presos sindicales con paros en zona urbana para participar. Decían que al momento había tres ferroviarios presos (Vidarte, Barreiro y Parodi) que “*no se sabe dónde están, ni como están, ni de que se les acusa.*” En la antesala de la huelga de setiembre-octubre de 1972 el Directorio de AFE aplicó nuevamente sanciones: corte de horas extras y recargos, suspensión a los que se negaban a vender pasajes y despachar envíos de ministerios, entes e intendencias deudoras de AFE. Desde el Consejo Directivo de la UF instaban a seguir movilizados ya que el conflicto no se levantaría hasta que no fuera resuelta la situación de “*cada compañero que se 'jugó' disciplinadamente acatando las instrucciones del Sindicato.*” Por otra parte se movilizarían en los Talleres de Peñarol con realización de



asambleas por sectores dentro de los mismos, informando nuevas medidas.<sup>400</sup>

Por otro lado, la decisión tomada en julio de 1968 por el Poder Ejecutivo tendiente a eliminar el descuento por planilla de las cuotas de afiliación a los sindicatos de funcionarios públicos, impactó en la vida gremial de los ferroviarios ya que redujo significativamente sus ingresos pecuniarios. Para subsanar ese problema llevaron adelante diversas iniciativas.<sup>401</sup> Finalmente la Rendición de Cuentas votada el 9 de noviembre de 1971 estableció que en adelante se podría cobrar la cuota sindical por planilla. Sin embargo hacia julio de 1972 desde la MSCE se seguía reclamando que se hiciera efectivo el cobro por planilla acordado en la Rendición de Cuentas.<sup>402</sup>

Una de las primeras medidas del Directorio Interventor fue aplicar multas a los trabajadores que habían faltado sin aviso, lo que, según interpretaban desde la FF, se usó para sancionar a los que habían hecho paros con anterioridad (en fechas que no se explicitan en las fuentes). Como se dijo, también aplicaron en el mes de julio el pago excluyente a un sector lo que motivó una repuesta gremial. En los primeros días de agosto de 1968 desde el Comité de acción gremial de la FF se afirmaba que “*el Sindicato está funcionando en la clandestinidad, con sus dirigentes perseguidos y alejados de sus hogares*”. Para ese entonces había seis activistas ferroviarios encarcelados bajo MPS.<sup>403</sup>

De modo expreso, se persiguió a militantes sindicales, basándose en su presunta

---

<sup>400</sup> Seccional ferroviario del PCU. *El Riel*. Boletín de emergencia n° 10. 29-8-69. FF. Volante. Octubre, 1971. “Dirigente confinado”. *Ahora*. 21/10/71. p. 8. “Detenido dirigente ferroviario”. *El Popular*. 24/10/71. p. 7. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 218. año 7. 8-10-71. de la UF. Volante “Comunicado al gremio”. 3-11-71. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 237. año 7. 4-7-72FF. Volante “Por la libertad de los presos sindicales”. 2-8-72. FF. Volante “Basta de mentiras y promesas”. 21-8-72. FF. Volante “Información al gremio”. 31-8-72.

<sup>401</sup> Por ejemplo en setiembre de 1968 diseñaron “*bonos de emergencia*” y a partir de octubre se empezó a cobrar a través de “*tarjetas-recibos*” de \$100. Esta tarea recaía en los delegados. Parece que, por distintos motivos, no era fácil cobrarlos. En diciembre de 1969, exhortaban desde la *Hoja semanal informativa* de la UF a que paguen la cuota sindical puesto que era fundamental en las circunstancias en las que se encontraban. UF. *Hoja semanal informativa*. n.º 147. año 4. 16-9-68. UF. *Hoja semanal informativa*. n.º 147. año 4. 2-11-68. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 169. 2-12-69. En abril de 1970 el Consejo Directivo de la UF resolvió recurrir a los afiliados para solicitar apoyo económico para hacer frente a los problemas que enfrentaba: deudas con la empresa constructora de la nueva sede, mantener el local sindical y financiar la próxima Asamblea general de delegados (se debía costear el gasto de la venida de los delegados del interior a Montevideo). Por lo tanto emitieron un bono colaboración de \$50 por cuatro meses. Consejo directivo de la UF. Volante. 9-4-70. En setiembre informaban de la necesidad de aumentar la cuota sindical para paliar la situación. De todos modos, no llegaba a significar el monto previo a que se eliminara el “cobro por Tesorería” que representaba un 1, 5% del sueldo. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 185. año 5. 1-9-70.

<sup>402</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. n.º 221. año 7. 12-11-71. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 237. año 7. 4-7-72. Plantea González Sierra que “La importancia de este aspecto de la vida sindical consistente en la afiliación voluntaria y el compromiso del aporte económico con su organización, pasa a veces desapercibido a observadores externos, pero en esa contribución reside no solo la confirmación del respaldo de la masa obrera sino también la posibilidad real de desenvolver la actividad de los sindicatos. (...) Su efectivo cobro es -históricamente- un termómetro indicativo del poder sindical de la confianza de los trabajadores y de la efectiva evaluación de cada trabajador de los beneficios que obtiene.” GONZÁLEZ SIERRA, Yamandú. *Un sindicato con Historia*. Op. Cit. p. 20.

<sup>403</sup> Comité de acción gremial de la FF. *Boletín n.º 10*. 1-8-68.

actividad atentatoria de la seguridad pública. También se dirigieron de modo directo al personal apelando a la responsabilidad y al esfuerzo que todos deberían realizar en esa difícil circunstancia.<sup>404</sup> Todo esto, podría decirse, lesionaba a la democracia sindical en específico y a la democracia en general.<sup>405</sup>

Sin embargo, el diálogo y la negociación fueron una práctica constante en la agenda sindical. Incluso, el Directorio del ente fue en varias ocasiones un aliado y mediador de la FF para reclamar al Poder Ejecutivo para el cumplimiento de distintos acuerdos. En este sentido se puede observar un proceso no lineal de deterioro de los mecanismos de conciliación.

### *b- Enfrentar la “estrategia dilatoria” del Poder Ejecutivo*

Hay otra constante en el período y es el incumplimiento de parte del Poder Ejecutivo (a veces, por responsabilidad de los Ministerios) de los acuerdos alcanzados con AFE, la FF e incluso con el Poder Legislativo. Fueron numerosas las reuniones con distintas instituciones políticas, ya sean del gobierno o del Poder Legislativo que, en ocasiones, se contradecían entre sí. El descreimiento respecto de las capacidades de gran parte del elenco gobernante para solucionar los problemas y la falta de respuestas satisfactorias, llevó a que las organizaciones sindicales formularan propuestas alternativas. Así, se podría decir, aumentó la politización entre los ferroviarios.

Esta formulación de propuestas se articuló con el discurso anti-imperialista que circulaba en ese contexto. Desde las organizaciones gremiales se interpretó que había un plan imperialista (global y regional) que favorecía los intereses de la industria automotriz en detrimento de otros medios de transporte como el ferroviario. Por ejemplo, los dirigentes ferroviarios Otto Vidal (lista 5 en la UF y 99 en el PC) y Raúl Botta (comunista) entrevistados por *El Popular* en el marco del conflicto de mayo de 1967 afirmaban que el propio gobierno apoyaba los intereses privados del transporte carretero debilitando a AFE y dándoles facilidades a los primeros. Sostenían que AFE era gobernada por “*reparto politiquero*” y no por los aportes

---

<sup>404</sup> Comité de acción gremial de la FF. *Boletín n. ° 2*. 30-6-68. AFE. Comunicado “Al personal”. 3-7-68. Comité de acción gremial de la FF. *Boletín n. ° 3*. 5-7-68. Comité de acción gremial de la FF. *Boletín n. ° 4*. 7-7-68.

<sup>405</sup> Resulta interesante, y merecería un trabajo específico sobre el tema, que durante toda la década de 1960 circularon desde distintos actores del arco de las “derechas” cuestionamientos al carácter democrático del sindicalismo, poniendo en disputa un modelo propio que sólo lograron instalar, con una incidencia que aún resta por estudiar, durante la última dictadura civil-militar. BROQUETAS, Magdalena. “Liberalización...” Op. Cit. p. 167.

técnicos que pudieran hacer sus respectivos directores.<sup>406</sup> En este sentido el gobierno, en especial el Poder Ejecutivo, aparecía como un representante directo de los intereses “imperiales” y, por ende, se tornaba inútil cualquier negociación puesto que las decisiones de fondo ya estaban tomadas.

Sin embargo, como decíamos, fueron numerosas las instancias de diálogo y búsqueda de acuerdos, principalmente con el MTCyT del que dependía AFE, aunque también con el Ministerio de Hacienda, primero y MEF, después, y la OPP. En reiteradas ocasiones las autoridades expresaron su coincidencia con los diagnósticos presentados por la gremial, pero entendían que las soluciones (desde una óptica “racional”<sup>407</sup>) debían ir o por otros derroteros (disminución de servicios y de funcionarios especialmente) y/o a otro ritmo que el propuesto por la gremial.

Finalmente algunos caminos de solución se abrieron a través del otorgamiento de fondos para destrabar algunos problemas apremiantes como la falta de locomotoras para brindar el servicio. Pero se dilataba de forma constante (a través de promesas y apertura a instancias de diálogo y realización de estudios encomendados a comisiones técnicas) la explicitación de parte del gobierno de una política ferroviaria que expresara qué función entendía que debía tener el sistema ferroviario en el desarrollo económico-social del país y cómo se llevaría adelante.

De este modo, se podría pensar, se lograba mantener dentro de ciertos cauces los reclamos de los trabajadores y la población en general, realizando promesas, expresando comprensión respecto de las demandas y hasta dando soluciones. Tanto el gobierno como sus apoyos propagandísticos usaban cierto tono “paternal” que tendía a ubicar a los demandantes en un lugar de irracionalidad y apresuramiento que complicaba los tiempos pre-definidos.<sup>408</sup>

Por ejemplo, en octubre de 1970 el Poder Ejecutivo vetó el Presupuesto de AFE ya aprobado en el Legislativo lo que hizo retrasar su definición al tiempo que seguían aumentando los precios de los bienes de consumo básico. Esta política fue reiterada a lo largo del período. En 1971 el Poder Ejecutivo (a través de la OPP) no fijó las pautas para que los entes pudieran elaborar sus presupuestos. Esto enlentecía aún más el proceso llevando a la congelación salarial de hecho y a la imposibilidad de contar con fondos para invertir en las mejoras necesarias.

---

<sup>406</sup> “Señalan a los culpables de la situación en AFE”. *El Popular*. 17-5-67. p. 9.

<sup>407</sup> Si bien no aparece la idea de “racionalización” se puede decir que, en última instancia, había un proyecto en este sentido, tendiente a la disminución del déficit fiscal y, muy en especial, a hacer un uso “eficiente” de los recursos del Estado. Ver capítulo II.

<sup>408</sup> Un ejemplo de lo que se dijo se encontró en el marco de los conflictos de 1972 en un artículo de opinión titulado “La coladera: medida gremial” aparecido en *Acción* el 23-3-72. Con un tono irónico se cuestionaba la medida gremial, asumiendo que la misma iba por el “camino equivocado” para concretar los reclamos. Una lectura similar apareció en un artículo en el Diario “El Día”. “Paralización parcial hoy de la actividad laboral”. *El Día*. 22-03-72. p. 5.

Desde las gremiales de trabajadores se reclamó que se fijaran esas pautas, pero no hubo respuestas.<sup>409</sup>

### *c- Intentar hacer uso de la mediación del Poder Legislativo*

Para pensar la relación obrero-patronal en el caso de los funcionarios públicos hay que considerar el papel del Parlamento como una de las instancias de mediación en la articulación de acuerdos. Según la Constitución de la República el Parlamento discutía y tenía capacidad de definición en el Presupuesto de los entes estatales y la Rendición de Cuentas.<sup>410</sup> En los procesos de debate y en las comisiones parlamentarias los trabajadores y sus organizaciones tenían cierta receptividad para tratar de incidir en los montos y beneficios que percibirían. Así, los dirigentes sindicales se entrevistaban con diputados y senadores de distintas bancadas para hacer llegar sus propuestas.<sup>411</sup>

Ante la inexistencia de mecanismos legales regulados como los Consejos de salarios o la propia COPRIN, el espacio del Parlamento fue utilizado por los ferroviarios para intentar presionar al Ejecutivo que tenía la última palabra. Uno de los recursos empleados fueron las convocatorias a interpelación del MTCyT. A continuación se repasará este caso.

Entre noviembre y diciembre de 1969 se llamó a interpelación en Cámara de Diputados al Ministro de Transportes, Comunicaciones y Turismo José Serrato por “el problema AFE”. En las tres ocasiones habría sido por propuesta de la bancada del Frente Izquierda de Liberación (FideL, frente electoral del PCU con otras organizaciones políticas). Desde la FF llamaban a concentrarse en los alrededores del Palacio Legislativo y a asistir a las barras. La primera

---

<sup>409</sup> “AFE: colapso en Diciembre”. *El Popular*. 10-10-70. p. 2. “Entes: ningún estudio de presupuestos”. *El Popular*. 28-10-71. p. 7. “No se trató la rendición: acusan los funcionarios”. *El Popular*. 29-10-71. P. 3.

<sup>410</sup> El artículo 214 de la Constitución de 1967 establece que “El Poder Ejecutivo dentro de los seis meses de vencido el ejercicio anual, que coincidirá con el año civil, presentará al Poder Legislativo la Rendición de Cuentas y el Balance de Ejecución Presupuestal correspondiente a dicho ejercicio, pudiendo proponer las modificaciones que estime indispensables al monto global de gastos, inversiones y sueldos o recursos y efectuar creaciones, supresiones y modificaciones de programas por razones debidamente justificadas.”. A su vez, de acuerdo al artículo 215 “El Poder Legislativo se pronunciará exclusivamente sobre montos globales por inciso, programas, objetivos de los mismos, escalafones y número de funcionarios y recursos; no pudiendo efectuar modificaciones que signifiquen mayores gastos que los propuestos.” La presentación por parte del Poder Ejecutivo de estas Rendiciones de Cuentas y la posterior votación por el Poder Legislativo abren anualmente una instancia de negociación de acuerdos en materia presupuestal que es aprovechada hasta la actualidad por las organizaciones de funcionarios estatales para presentar sus reclamos. PARLAMENTO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY. *Constitución de 1967*. Disponible en: <http://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Uruguay/uruguay04.html>

<sup>411</sup> Son varias las referencias a lo largo del período respecto de este asunto. Durante ese tiempo se mantuvieron reuniones con diputados y senadores de distintas tendencias político-partidarias, no apareciendo con claridad en los boletines “oficiales” (sí en los de los comunistas) la predilección por unos u otros.

interpelación que se realizó en noviembre fracasó por falta de quorum. De todos modos hubo una reunión de 30 minutos en la que el diputado comunista José Luis Massera expuso ante los presentes sobre el problema ferroviario. La segunda también quedó “trunca” como consecuencia, según interpretaron desde la FF, de “una evidente maniobra parlamentaria” a fin de evitar que el Ministro debiera responder a preguntas “difíciles” en relación a la futura política ferroviaria. Destacaron que, a pesar de la “gravedad” del asunto, el número de diputados en sala osciló entre 30 y 35 de un total de 99. Luego de cuatro horas de sesión, cuando el Ministro Serrato comenzaba a responder a las preguntas, el diputado Luis. M. Giamberini del sector del PC “Unidad y Reforma” (cuyo líder era Jorge Batlle Ibáñez) presentó una moción de cuarto intermedio de una hora a fin de considerar la moción presentada por el sector “Alianza” (echegoyenista) de crear una Comisión especial. Al ser votada favorablemente dejó trunca la sesión ya que, pasada la hora, no se presentaron los diputados suficientes para dar quorum.<sup>412</sup> En diciembre se llamó a la tercera interpelación. Si bien desde la FF convocaron nuevamente a las barras, manifestaron cierto escepticismo respecto de los parlamentarios y su papel.<sup>413</sup> En marzo de 1970 la bancada del FIdEL intentó nuevamente la vía de la interpelación pero no alcanzó los 33 votos necesarios para que se convocara al Ministro a sala.<sup>414</sup>

Se puede observar a través de los boletines de la FF y UF que estas instancias generaron bastante desánimo y potenciaron el descreimiento respecto de las instituciones de gobierno y la clase política. De todos modos, algunos sectores político-partidarios y político-sindicales (especialmente los comunistas, aunque también los socialistas) utilizaron este recurso con el fin de visibilizar a “amigos” y “enemigos” en el gobierno y el sistema político.<sup>415</sup>

Asimismo, durante la huelga de setiembre-octubre de 1972 que se analizará en el capítulo IV, la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Diputados funcionó como mediadora en el conflicto logrando una fórmula de acuerdo que contemplaba varios de los reclamos obreros. En este proceso se evidenciaron una vez más las tensiones entre el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo (independientemente de filiaciones partidarias de senadores y ministros) respecto del tema ferroviario y la forma de encararlo. También mostró la concepción del gobierno, clarificada en la práctica, de cómo afrontar los reclamos de los trabajadores y sus

---

<sup>412</sup> FF. Volante. 15-11-69. FF. *Boletín informativo*. 24-11-69.

<sup>413</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. N° 170- año 5. 9-12-69. Según la publicación *El Riel* del 2-12-69, habrían asistido a las barras cientos de trabajadores de todas las tendencias, golpeados por la política del gobierno. Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. II Época. N° 35. 2-12-69.

<sup>414</sup> Comité de ferroviarios del FIdEL. Periódico *Antorcha*. Abril 1970. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 240. Año 7. 4-8-72.

<sup>415</sup> En el Semanario *El Riel* del 2-12-69 los comunistas analizaron el impacto en el gremio ferroviario de las interpelaciones de noviembre. Sostenían que en esas instancias podían realmente ver quien era quien. Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. II Época. N° 35. 2-12-69.

organizaciones: dilatando las respuestas generando con ello un mayor desgaste.

A pesar de las dificultades señaladas, los trabajadores ferroviarios y aliados intentaron utilizar los espacios de negociación que habilitaba el Parlamento, encontrando una primera resistencia de parte de algunos senadores y diputados (a los que se encargaron de señalar públicamente) pero muy en especial con la del Poder Ejecutivo que tendía paulatinamente a concentrar mayor poder decisorio en detrimento de la función, en teoría, conciliadora del Parlamento. Ante esta situación de obturación de los mecanismos de diálogo y negociación los trabajadores ferroviarios buscaron otros medios para presentar sus reclamos y conquistarlos.

### ***3- Movilizaciones y concentraciones***

Acompañando las instancias de diálogo y negociación entabladas con las autoridades, o, a veces, para lograr simplemente ser escuchados, los ferroviarios se movilizaban colectivamente hacia sedes de organismos estatales.

De acuerdo a quién fuera el interlocutor con el que intercambiar pareceres o demandar algo, se realizaban concentraciones frente a una u otra sede de organismos estatales. Los ferroviarios solían concentrarse frente a las oficinas del Ministerio de Hacienda, primero, MEF, después, el MTCyT, Palacio Legislativo y/o Estación Central de AFE. Asimismo, realizaban actos frente a la sede sindical (la existente y la que estaba en construcción), frente a los Talleres de Peñarol, en el Cine Sayago, en el “Triángulo Sayago” y en algunos puntos del interior del país. Asimismo, acompañaron concentraciones y asambleas del DTE, MSCE y CNT en distintos puntos de Montevideo.

Se puede pensar estos repertorios por su contenido simbólico en tanto apropiación del espacio público y estatal y la construcción de uno propio de referencia. Esta práctica, como se verá, también da cuenta de las transformaciones sufridas en el período.

*a)- Concentraciones en Estación Central.* Las realizaban en especial cuando pretendían o habían concertado reuniones con el Directorio de AFE. En un principio parece que eran esencialmente usadas con el fin de hacerse escuchar por la autoridad más inmediata. A partir de 1971 comenzaron a aprovechar esas instancias para realizar asambleas informativas con los trabajadores de Estación Central (muchas veces en simultáneo o en el mismo día se hacían en los Talleres de Peñarol) e informar a los usuarios del servicio. Hay que tener presente que la Estación Central era uno de los centros de la red ferroviaria donde se concentraban más

personas, entre funcionarios y usuarios.

b)- *Movilizaciones* desde distintos espacios laborales (especialmente destacaban en Montevideo la Estación Central y los Talleres de Peñarol) *hacia el Palacio Legislativo o algún Ministerio*. Para estas se disponían de los medios para llegar al lugar: se contrataban camiones, ómnibus o se disponía de algún tren. Como se verá más adelante, en el contexto de una serie de conflictos desatados en setiembre de 1971 hubo una corrida de tren “bajo control obrero” que sirvió de medio de movilización hacia Estación Central generando un mayor impacto para los ferroviarios y la población que las tradicionales “camionadas”.<sup>416</sup>

c)- *Participación de paros, movilizaciones, concentraciones del DTE, MSCE y CNT*. También desde la dirección sindical se exhortaba a la participación en actividades sindicales de otros gremios y la CNT, dando los argumentos por los que entendían que era pertinente. En algunas *Hojas semanales informativas* insistían en la necesidad de la participación, lo que podría ser indicio de que los motivos esgrimidos por la dirección sindical no eran del todo compartidos por el conjunto de los trabajadores.<sup>417</sup>

Esta articulación de acciones llegó a un punto destacado en el contexto de la huelga de setiembre-octubre de 1972 con la realización de una “gran marcha” de ferroviarios por la ciudad de Montevideo, con el apoyo de la CNT. Asimismo, el anuncio de un paro general nacional de 24 horas convocado por la CNT terminó de viabilizar el levantamiento de la huelga con un acuerdo satisfactorio para los ferroviarios.

d)- En el contexto de la huelga mencionada se realizaron *concentraciones barriales en Montevideo y locales en el interior del país*. Resultan de especial consideración estas instancias puesto que podrían estar evidenciando cierto grado de descentralización (evidenciado en lo geográfico-territorial) de los espacios de referencia, coincidente, además, con la conformación de mesas zonales y plenarios locales a través de la CNT. Es decir, ya no sólo se buscaba llegar a los espacios de poder político-estatales, sino que se apeló a otros donde interactuaban diversos actores sociales y económicos. En este sentido, parece que resultó de gran apoyo la articulación a través de mesas zonales y plenarios departamentales de la CNT, así como de organizaciones

---

<sup>416</sup> Se podría definir a las camionadas como movilizaciones callejeras en camiones alquilados para la ocasión con fondos del sindicato. Suelen utilizarse para asegurar el acatamiento de la medida de paro y movilización desde los lugares de trabajo.

<sup>417</sup> Ver por ejemplo: UF. *Hoja semanal informativa*. n.º 145. año 3. 5-6-68. FF. Volante. 30-5-72.

políticas como el PS, PCU y ROE-TC.<sup>418</sup> En esto se profundizará en el próximo capítulo.

#### ***4- Las luchas por sectores laborales al interior de AFE***

Lo que se presentará a continuación aparece en la mayoría de las fuentes a las que se ha accedido como actos de “*indisciplina*” o “*divisionismo*”. Pero podrían ser interpretadas como expresión de otras formas de respuesta colectiva a la situación vivida al no encontrar eco suficiente en la dirección gremial. Se podría pensar que el contexto y la forma de funcionamiento jerárquica-disciplinada que se ha identificado, no permitía canalizar el descontento de algunos trabajadores. Este, de todos modos, logró expresarse con cierta notoriedad, motivo por el que debió ser considerado por la dirección y planteado públicamente.

Además es una clara muestra de la articulación entre las dinámicas propias del proceso de trabajo, las identidades de los trabajadores en relación con éste y su impacto en las acciones colectivas. Dando cuenta de las tensiones al interior del colectivo.

Expresa una dinámica de poderes al interior del mundo ferroviario presuntamente signado por la jerarquía y la disciplina pero también la posibilidad de desafiarla, cuestionarla y transformarla. Asimismo estas medidas revistieron un aparente grado de espontaneidad mayor a aquellas propuestas, organizadas y mandatadas desde la dirección sindical ya que surgieron de modo menos planificado, más rápido e inmediato.

Hay que señalar que en relación al problema de la “lucha por sectores”, como ya se adelantó, hubo cambios a lo largo del período que se aborda. El mismo, podría decirse, se abrió en 1965 con la decisión de la Asamblea General de delegados de “*habilitar*” la lucha por sectores. Esto implicaba otorgar una especie de permiso a la concreción de medidas gremiales de acuerdo a las necesidades de los distintos sectores laborales.<sup>419</sup>

Este acuerdo fue empleado como argumento para desplegar algunas medidas sectoriales al tiempo que fueron interpretadas de distinta forma de acuerdo al lugar de enunciación de uno u otro (ejecutante de la acción y dirección sindical). De hecho, se ha podido saber de luchas sectoriales que generaron algún grado de tensión o notoriedad tal porque aparecieron

---

<sup>418</sup> Ejemplo: Comité coordinador organizado por la ROE en la “zona norte” integrado por: viales, bancarios, estudiantes de Colón, magisterio, Las Piedras, vecinos del barrio y ferroviarios de la agrupación lista 1. Lista 1 de la UF. Periódico *El Militante*. Año 1. n° 1. mayo 1970.

<sup>419</sup> Sería interesante estudiar cómo se llegó a tomar esta decisión, es decir, sobre la base de qué, qué antecedentes, qué hechos la sustentaron. La confección de un acuerdo que explicitara esto da cuenta de un cambio en las tácticas sindicales que se debe subrayar.



mencionadas en las publicaciones de la UF o FF (por lo tanto, fueron analizadas desde la óptica del Consejo Directivo).

A través de la interpretación presentada por la directiva, se evidenciaba su concepción de la lucha: debía estar centralizada en la dirección sindical que serviría como centro de conducción de las luchas particulares y generales. El problema fue que, al parecer, desde algunos sectores comenzaron a percibir que esa centralización y generalización de las luchas y sus formas no garantizaba que se satisficieran sus demandas.

Desde la dirección sindical se expresó un discurso claro que apelaba a la disciplina y a la jerarquía, así como a la centralización del poder. De todos modos, también ofició como mediador ante el Directorio de AFE haciendo uso de su particular poder de llegada a las autoridades de la empresa para que se alivianaran las sanciones que este pretendía aplicar, como se verá párrafos más adelante. De este modo, podríamos pensar, que la dirección logró reubicarse como centro conductor de la actividad sindical.

Resulta pertinente destacar también que la dirección denunció, en particular, a dos expresiones sindicales (“La Hermandad” y “Agrupación Vanguardia”) de estar detrás de estos conflictos y haciendo un uso interesado de los mismos. Fueron tachados de “*divisionistas*” porque sus acciones habrían estado contribuyendo al debilitamiento de la fuerza sindical que radicaría en su centralidad y jerarquía. Sin embargo, no se ha podido constatar que haya habido intereses de alguna agrupación opositora a la conducción mayoritaria detrás de los episodios identificados. Parece que se trató de situaciones en las que efectivamente las bases manifestaron su discrepancia con la dirección y, buscándolo o no, se enfrentaron a esta.

Una serie de hechos ocurridos entre setiembre y octubre de 1969 y la lectura que hicieron de los mismos los actores involucrados permite ilustrar lo que se viene señalando. Un conjunto de trabajadores de remesas de Montevideo e interior decretaron un paro desde las 0 horas del día 11 de setiembre por atraso en los pagos. Desde la dirección de la FF denunciaron que esta medida, decidida sin consultarles, era parte de una estrategia “*divisionista*” del grupo “La Hermandad”. Sostenían que eso era una práctica habitual de este grupo sindical, con presencia en distintos gremios, apoyados financieramente por el IUES. Los acusaban de no ser “*representativos*”, “*carneros*” y de ofrecer puestos (rentados) de dirección de “La Hermandad” a delegados del sector conducción y guardas de la UF. A pesar de esto, de modo indirecto reconocían que el reclamo era válido, pero justificaron que no tomaban medidas puesto que, como habían definido en agosto de 1968, el contexto del “*nuevo Uruguay*” que estaban enfrentando, obligaba a tomar otro tipo de medidas y había vuelto “*infructuosa*” la lucha mes a mes por el cobro de salarios. Así, destinaban los esfuerzos a realizar gestiones con

las autoridades como todos los meses.<sup>420</sup>

A los diez días, el Directorio resolvió suspender a todos los trabajadores de estaciones y de otros sectores de “zona local” (Montevideo) que estaban realizando paros parciales, medida también tomada y aplicada “*al margen de la Organización Gremial*”. Como en mayo de 1967 desde la FF interpretaban que esto implicaba un “*lock out*” patronal, ya que, de hecho, suspendía la corrida de todos los trenes.

El Comité de acción gremial de la FF, luego de haber conversado con el Gerente General de AFE se dirigió a los “*compañeros de estos sectores*” haciéndoles conocer la resolución adoptada: se acordó el cese de las sanciones a condición de que no se continuara con las medidas y el Gerente se comprometía a realizar gestiones para que en los próximos días se pagaran los salarios. Cerraban la comunicación indicando a los sectores paralizados que debían “*deponer su actitud.*”, esperar el resultado de las nuevas gestiones del Directorio y, en caso de no lograr el pago, evaluar qué medida era conveniente tomar.<sup>421</sup>

El 21 de octubre se hizo pública una nota de la Asamblea del personal de conducción destinada “*Al personal de conducción y al gremio en general*” con motivo de una próxima Asamblea General de la FF convocada para tratar los problemas ocasionados por las medidas tomadas por el sector. En la misma relataban que a mediados de octubre el sector conducción resolvió nuevamente adoptar medidas de lucha “*reclamando el pago de nuestros sueldos*”. La medida consistía en trabajar solo en servicios que permitieran el regreso a residencia dentro de las 8 horas de labor.<sup>422</sup> Solicitaron apoyo tanto a la UF como la FF (enfaticaban: “*nuestro sindicato*” y “*nuestra federación*”) pero, afirmaban, no consideraron sus reclamos. Sostenían que tenían el derecho a cobrar el sueldo entero de una sola vez y no en cuotas y que no eran los responsables de la crisis de AFE (“*como lo dice el Directorio*”) ni del país por lo que no estaban dispuestos a someterse “*paciente y pasivamente a acatar la 'fácil' medida del Directorio de pagar atrasado y en cuotas.*” (subrayado en el original). Por este motivo discrepaban con las gestiones y el análisis de los resultados presentado por la FF ya que estas se habrían reducido a hablar con los jefes quienes afirmaron que no había dinero, sin hacer más. Mientras el Ministerio de Hacienda adeudaba abultadas sumas a AFE.<sup>423</sup>

Aclaraban su concepción de la lucha sindical en el particular contexto que les tocaba afrontar:

---

<sup>420</sup> FF. *Al personal de conducción*. 10-9-69.

<sup>421</sup> Comité de acción gremial de la FF. Volante. 21-9-69.

<sup>422</sup> Asamblea del personal de conducción. Volante “*Al personal de conducción y al gremio en general*”. 21-10-69. Ver también: “*AFE: sancionarían a un sector de ferroviarios*”. *El Popular*. 21-10-69. p. 10.

<sup>423</sup> Asamblea del personal de conducción. Volante “*Al personal de conducción y al gremio en general*”. 21-10-69.

*“Nosotros no estamos predicando la huelga, no somos insensatos, pero sí decimos que hay que movilizar al gremio: una cosa es una delegación de tres o cuatro compañeros y otra cosa es que se vuelquen tres o cuatro mil trabajadores a respaldar a esos tres o cuatro dirigentes ante el Ministerio de Hacienda, ante el Parlamento o ante el Presidente de la República.”*

Entendían que la huelga “no es la mejor” medida “en las condiciones actuales”, pero que había otros recursos intermedios y que era “lamentable y lastimoso” aceptar el pago en cuotas “sin luchar”.<sup>424</sup> Indignados por los dichos del Vice-Presidente del Directorio Iberio Balay que los tildaba de “egoístas” por pretender cobrar el sueldo de una vez, exhortaban a todos los compañeros del sector a participar de la asamblea convocada para el 22 de octubre en el entendido de que sería “de mucha importancia para la unidad de las luchas futuras de nuestro gremio.”<sup>425</sup>

El Consejo Directivo de la UF dio a conocer su opinión a través del comunicado titulado “Nuestra posición ante la situación vigente”. En este señalaban que el problema del atraso de los pagos se arrastraba desde 1965 pero que se fue agravando. En agosto de 1968 fijaron postura ante la opinión pública declarando la predisposición a la lucha para lograr los objetivos; tanto así que se llegó a considerar en el Parlamento el problema pero “momentos más oscuros para el País hicieron perder notoriedad a nuestros planteos...” ya que frente a esta “situación y el recrudecimiento de la persecución sindical desatada por las esferas reaccionarias que gobiernan este NUEVO URUGUAY, nos vimos en la imposibilidad material de continuar desarrollando la actividad que nos habíamos impuesto.” Pero, afirmaban que en setiembre de 1969 retomaron “el camino”, enfrentando distintos problemas, principalmente dos: un Directorio que no tenía como objetivo mejorar la situación y el hecho de que “nuestra organización” creía que había llegado a todos los ferroviarios en la difusión del “problema”. De haberlo logrado habría significado que cada ferroviario se convirtiera “en un difusor del problema (...) en un baluarte de defensa de su fuente de trabajo y convertirse muy especialmente en un militante disciplinado del Sindicato.” (subrayado en el original). Sin embargo, “no todos han tomado por el camino que la Dirección Gremial ha marcado y ha exhortado se tomara.” en referencia especialmente a las medidas tomadas por los trabajadores de estaciones, algunos sectores de Talleres de la “zona local” y por conducción de Remesas Peñarol y Bella Vista.<sup>426</sup>

---

<sup>424</sup> Asamblea del personal de conducción. Volante “Al personal de conducción y al gremio en general”. 21-10-69.

<sup>425</sup> *Ibidem*.

<sup>426</sup> Consejo directivo UF. Volante “Nuestra posición ante la situación vigente”. 21-10-69.

Sostenían que la posición de bregar por la negociación y evitar la paralización de actividades pretendía evitar caer en la “trampa” de tomar medidas gremiales que justificaran la paralización y la re-estructuración. Asimismo, entendían que la organización debía velar por los intereses de todos los representados.<sup>427</sup> En la misma línea se expresó el sector carpintería de los Talleres de Peñarol a través del primer número del boletín *Tu hoja*, exhortando a los compañeros a que no se dejaran llevar por el malestar de la situación que todos enfrentaban y que no debían ver como “enemigos” a los dirigentes y el sindicato. Apelaban, asimismo, a la responsabilidad individual en el cumplimiento del deber más allá de lo que hicieran superiores o pares. Solo así se estaría en condiciones de reclamar lo mismo a estos.<sup>428</sup>

Este episodio muestra varios aspectos dignos de destacar. Por un lado, las diferencias de concepción de la táctica gremial ante un problema puntual y las formas de expresarlo públicamente en el medio ferroviario. Por otro la identificación de “amigos” y “enemigos” en un contexto particular visualizando rupturas y/o continuidades que habrían generado cambios a los que había que adaptarse. Asimismo, la manifestación de concepciones distintas respecto de la autoridad y el poder sindical radicando para el Consejo Directivo en haber emanado de un acto electoral gremial y la reglamentación estructurante de la relación al interior del colectivo gremial y para la Asamblea del sector conducción en la justeza de que se garantizara el cumplimiento de un acuerdo básico con la patronal (el pago de salarios).

Cabe destacar que luego de esta serie de episodios en noviembre de 1969 el Consejo Directivo confeccionó un “*Plan de movilización y lucha*” a ejecutarse entre el 10 y el 18 de ese mes. El primer paso consistía en entablar diálogo con representantes parlamentarios. El segundo realizar una movilización con paralización exceptuando a los sectores involucrados en el movimiento de trenes. El objetivo principal era la puesta en circulación hacia la opinión pública de los reclamos, así como hacerlos llegar a los legisladores.<sup>429</sup>

En la siguiente Asamblea extraordinaria de delegados de junio de 1970 se encontraba en el Orden del día como punto número 7: “*Conflictos sectoriales- fijación de normas precisas para un funcionamiento orgánico y unitario del Gremio.*”. Si bien no se cuenta con las resoluciones de la misma, se ha observado que el tema de las luchas sectoriales continuó siendo parte de los debates y las prácticas colectivas de los ferroviarios. Situaciones similares se vivieron en otros momentos. Por ejemplo: en enero de 1970 el Consejo Directivo de la UF informaba de distintas medidas, de mayor o menor alcance, llevadas adelante por fuera de lo

---

<sup>427</sup> Consejo directivo UF. Volante “Nuestra posición ante la situación vigente”. 21-10-69.

<sup>428</sup> Sector carpintería. Talleres Peñarol. *Tu hoja*. n. ° 1. año 1. 31-10-69.

<sup>429</sup> FF. Volante “Declaración de pre-conflicto en demanda de soluciones económicas”. 9-11-69.

dispuesto por el consejo directivo que generaron “*confusión*”. En una concentración en Estación Central programada para el 17 de diciembre de ese año una parte del personal se “*adelantó a la hora fijada de antemano*” como consecuencia “*determinó una serie de confusiones, aparte de que distorsionó la medida*”. Asimismo, el 30 de diciembre hubo paralización de trenes que se produjo a partir de las 12 hrs. sin autorización. Al día siguiente se llevó adelante una “*concentración parcial*” en el Hall de planta alta de Estación Central.<sup>430</sup>

La nueva directiva que tomó las riendas de la UF y FF en enero de 1971 (con mayoría de las listas 1 y 3) hizo una serie de aclaraciones hacia mayo de ese año ante “*chismes*” que habían circulado respecto de una presunta convocatoria por parte del Consejo Directivo a paralizar las actividades. Sostenían que era pertinente recordar que, según expresaron durante el proceso electoral “*bregaríamos por la unidad del Gremio amenazada por un proceso acelerado de desbordes de sectores que se largaban a la lucha por los problemas que los afligían.*” Al mismo tiempo buscarían mejorar la situación, siempre a través de la lucha. Aseguraban que en enero se demostró la predisposición de lucha pero “*algunos pocos inescrupulosos siembran la confusión entre los ferroviarios, con el consiguiente desprestigio para quienes tenemos la inmensa responsabilidad de dirigir al Gremio.*”<sup>431</sup>

Durante los años 1971 y 1972 el Consejo Directivo “*habilitó*” las luchas sectoriales ofreciendo su apoyo. Por mencionar algunos ejemplos registrados en las fuentes: apoyaron las medidas del sector “*cuadrillas vía y obras*” que reclamaba un adelanto de viáticos por una sola vez; asimismo los trabajadores involucrados en la corrida del “*tren de auxilio*” tomaron medidas, “*con el respaldo del sindicato*” (léase, el Consejo Directivo) ante la falta de respuestas de la Gerencia de Material y Tracción.<sup>432</sup>

Sin embargo un conflicto por aumentos de viáticos desplegado por sectores de máquinas, trenes y estacioneros entre febrero y marzo de 1972 generó tensión a la dirección que debía explicar por qué el mismo favorecía al conjunto de los ferroviarios y no solo a ese sector. Desde el boletín de la agrupación “*Dignidad obrera*” integrada en la lista 1 expresaron que este episodio les generaba “*reservas*” puesto que llevaba al “*aislamiento interno y externo que ha implicado a nuestro gremio*”. Sostenían que si bien era justo ese reclamo, esos sectores que tenían la capacidad de “*vanguardizar*” debían “*arrastrar*” al resto puesto que había puntos comunes en los reclamos. Sostenían que en ese contexto, para lograr lo deseado había que

---

<sup>430</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. N° 179. año 5. 4-6-70. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 171, año 5. 12-1-70.

<sup>431</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. N° 202. año 6. 19-5-71.

<sup>432</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. 26-5-71. n° 203. año 7. UF. *Hoja semanal informativa*. n° 204. año 7. 2-6-71 UF. *Hoja semanal informativa*. N° 217. año 7. 1-10-71.

“*crear un problema político*” por lo cual había que tomar medidas “*radicales*” para que la población dimensionara el problema y las autoridades reaccionaran. Afirmaban que “*la lucha frontal y sin vacilaciones es el único camino.*”<sup>433</sup>

Es muy difícil imaginarse que una masa de asalariados de unas 10 mil personas, dispersa en el territorio, realizando tareas bastante diversas (aunque orientadas a un mismo fin) y con diversas concepciones político-ideológicas pueda convivir sin tensiones y desacuerdos. De todos modos la dirección sindical se esforzó por hacer confluir estas diversidades. Estos esfuerzos no siempre dieron resultado y estas luchas sectoriales, además de dar cuenta de la convivencia de distintas concepciones de lucha y capacidad de incidencia en la dinámica del conjunto, son muestra de ese fracaso y de la necesidad de que la “dirección” se adaptara a la “base”.

### ***5- Generar una “corriente de opinión favorable” a los reclamos ferroviarios***

Los dirigentes sindicales ferroviarios partían de la idea de que en la lucha por la defensa del ferrocarril debía intervenir la familia de los ferroviarios así como “*el público*” que se veía perjudicado por aumentos impositivos y tarifarios para sanear el dramático déficit del ente, mientras perdía el acceso a un medio de transporte económico.<sup>434</sup>

Se podría sostener que este proceso se inició y desarrolló en parte (habría que dimensionar en qué grado) motivado por la política “dilatatoria” del gobierno del período, así como en respuesta a los específicos planes de re-estructuración de AFE que iban en sentido contrario a lo que pretendían los ferroviarios.

Se han identificado varias propuestas de solución elaboradas exclusivamente por la FF presentadas en forma de Memorándum y folletos destinados al Directorio de AFE y a la opinión pública. En estas se hacía un diagnóstico de la situación de la empresa y del sistema ferroviario (comparando generalmente con el de transporte carretero) y se planteaban posibles salidas al problema.<sup>435</sup>

---

<sup>433</sup> Lista 1. *Dignidad obrera*. Año I. N° 2. Marzo, 1972.

<sup>434</sup> Sector Carpintería de los Talleres de Peñarol. *Tu hoja*. Año I. N° 2. 10-11-69.

<sup>435</sup> La FF realizó propuestas al Directorio de AFE para mejorar la situación de los trabajadores. Elaboraron un “Memorándum” en el marco del conflicto de julio-agosto de 1968. Elaboraron un folleto en contra de la supresión de servicios de trenes dispuesta por AFE en setiembre de 1968. Publicaron el folleto titulado “Presente y futuro de los ferrocarriles uruguayos” en el que daban cuenta de la situación. Publicado en tres partes en *El Popular* el 21, 22 y 23 de octubre de 1969. Presentaron un nuevo “Memorándum” al Directorio en julio de 1971. El 9-3-72 elevaron otro “Memorándum” al Directorio con 5 puntos de reclamo principales. Ver: “Tratativas de la federación ferroviaria”. *El Popular*. 1-6-68. p. 11. “AFE dispuso nuevas supresiones de servicios en todo el país. ¿El

Asimismo, se realizaron reuniones con actores del campo social y político en distintos puntos del país. Algunas de estas fueron convocadas por la FF y otras por personas preocupadas por lo que se delineaba como el “*problema ferroviario*”.<sup>436</sup> De estas instancias surgían propuestas que luego se trataba de hacer llegar a los gobernantes y la población en general a fin de sensibilizar sobre el problema y concretar soluciones. En algunos casos parece que surtió efecto. Por ejemplo, hacia 1970 desde la FF valoraron ciertos logros puntuales como conseguir dinero para reparaciones de infraestructura y la compra de nuevos vagones para movimiento de carga de Hacienda. Entendían que esto mostraba “*la importancia que tienen los movimientos de opinión y fundamentalmente, la necesidad de continuar la batalla, sin desmayos, única forma de alcanzar el objetivo de recuperar el ferrocarril.*”<sup>437</sup>

Estas propuestas fundamentadas podían servir a los trabajadores ferroviarios y sus representantes gremiales como medio de legitimar sus reclamos ante las autoridades y el público en general así como para fortalecer la organización en todo el país. Si bien es difícil ponderar el impacto de estas instancias y conocer el nivel de participación en las mismas, parece que fueron un puntal destacado en la búsqueda de la FF y UF de generar una “corriente de opinión favorable” a sus reclamos. Combinados con las medidas de mayor impacto que comenzaron a tomar en especial a partir de 1971 es posible que estas jornadas hayan servido como medio de dar a conocer el problema a través de canales que desde la gremial era más difícil transitar.

Por ejemplo, en julio de 1972 el corresponsal de la ciudad de Salto del diario *Ahora* informaba que “*la desesperante situación que soporta AFE, algunos de cuyos servicios fueron suspendidos recientemente en el norte del país*” llevó a que se realizara una “*reunión informativa*” en la sede de la UF que contó con la presencia de dirigentes gremiales, ediles y representantes de la prensa local. Asimismo, ediles locales “*manifestaron su preocupación*” y

---

ferrocarril en trance de desaparecer?”. *El Popular*. 27-9-68. p. 7. “Presente y futuro de los ferrocarriles uruguayos”. *El Popular*. 21, 22 y 23 de octubre, 1969. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 211. año 7. 30-7-71. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 233. año 7. 10-3-72.

<sup>436</sup> Ejemplos: los días 24, 25 y 26 de noviembre de 1967 se realizó el Primer encuentro ferroviario pro-recuperación AFE en Paysandú. El 17 de diciembre de ese año se llevó adelante la actividad “Pro-mejoramiento de AFE” en la ciudad de Mercedes (Departamento de Soriano). El 10-1-68 la FF expresó su apoyo al movimiento conformado en contra de la clausura de parte de la línea Durazno-Trinidad. En noviembre de 1969 la Mesa “zona norte” de la CNT con sede en Sayago convocó a una reunión para promover la creación de un “movimiento en defensa de los ferrocarriles” en Facultad de Agronomía. Al mes siguiente se realizó una reunión con presencia de población y comerciantes de Maldonado y Punta del Este en la que resolvieron organizar un “*gran movimiento zonal en defensa de los ferrocarriles*”. En julio de 1970 se realizó el segundo congreso regional “Pro-recuperación” de AFE en la ciudad de Salto. Ver: UF. *Hoja semanal informativa*. N° 118. Año 3. 15-11-67. UF. *Hoja semanal informativa*. 29-11-67. n° 120. año 3. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 122. Año 3. 13-12-67. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 126. Año 3. 10-1-68. FF. *Boletín informativo*. 24-11-69. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 170- año 5. 9-12-69. FF. Volante “Agresión a la soberanía e interés nacional”. 28-7-70.

<sup>437</sup> FF. Volante “Agresión a la soberanía e interés nacional”. 28-7-70.

“expresaron su desazón” por la actitud de anteriores Ministros de Transporte que “prometieron llevar adelante las sugerencias, emanadas del Congreso Regional pro Recuperación de AFE” alimentado por los informes de ediles y técnicos de los departamentos de Artigas, Salto, Paysandú, Rivera, Tacuarembó y Río Negro.<sup>438</sup>

Asimismo desde la organización sindical, buscaron llegar a la “opinión pública” por distintos medios: canales políticos (institucionales y partidarios), presencia en medios de comunicación (prensa y audiciones radiales) y buscando vincularse directamente con la población y los usuarios (acercando información y a través de acciones concretas).

Realizaron reuniones con autoridades locales, departamentales y nacionales en distintos lugares del país en especial aquellas de mayor concentración ferroviaria. En algunas de estas instancias también participaban integrantes del Directorio o Gerencias de AFE en las que mostraban también su preocupación por el estado de la empresa. Por ejemplo en mayo de 1970 se reunieron en Paysandú con diversas autoridades.<sup>439</sup> Como se verá más adelante algunas Juntas Departamentales (organismos legislativos de los Departamentos del país) fueron un espacio de recepción, con mayor o menor apertura, de los reclamos ferroviarios. Por ejemplo, en mayo de 1972 el diario *Ahora* informaba que dirigentes del gremio ferroviario serían recibidos en la Junta Departamental de Salto y se esperaba que esta sacara una declaración en apoyo a sus reclamos y propuestas.<sup>440</sup>

A lo largo de la huelga de 1972 hubo varias instancias de este tipo que buscaban generar presión en el Poder Ejecutivo y Poder Legislativo nacional haciendo saber los problemas que se generaban en distintas regiones del país por el pésimo estado de las vías, las dificultades para llegar a algunos lugares y el aislamiento en el que quedarían algunas zonas en caso de que se clausuraran los servicios. En estos casos se hizo un uso inteligente de la tradicional dicotomía campo-ciudad apelando a la importancia de que desde los gobiernos locales se pudiera definir qué hacer con un medio de transporte vital para el desarrollo de su zona.

En la búsqueda por generar una “corriente de opinión favorable” a los reclamos ferroviarios actores político-partidarios también jugaron un papel significativo dando su versión de los hechos a través de actos públicos, el Parlamento y la prensa.

Por ejemplo, el dirigente socialista Vivián Trías escribió artículos de prensa analizando

---

<sup>438</sup> “Ferroviarios salteños reclaman soluciones”. *Ahora*. 5-5-72. p. 23. El ya mencionado trabajo de Matías Sánchez registra el impacto que tenía en la actividad agrícola a escala local. SÁNCHEZ, Matías. *Los comunistas en la Unión Ferroviaria...* Op. Cit. p. 54.

<sup>439</sup> Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel*. Año II. N° 58. 4-6-70. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 179. año 5. 4-6-70.

<sup>440</sup> “Ferroviarios salteños reclaman soluciones”. *Ahora*. 5-5-72. p. 23.



la situación ferroviaria. En su análisis remitía al papel histórico del ferrocarril como herramienta de “colonización” y argumentaba que no se superarían los problemas vigentes sin una superación de la relación “colonial” que vivían Uruguay y la región en relación al imperialismo estadounidense.<sup>441</sup>

Por su parte, Francisco Maiorana, integrante de la directiva de la UF por la lista 9 y militante del PCU escribió en *El Popular* una serie de artículos sobre el asunto. Enfatizaba en el rol social del ferrocarril y en su misión en el desarrollo soberano y nacional frente al imperialismo que estaba representado, en ese marco, por el transporte carretero y la industria automotriz, acicateado por un gobierno oligárquico obsecuente con esos intereses.<sup>442</sup>

Se observa que en la prensa partidaria, en esos casos, del PS y del PC, se trataba el problema en consonancia con sus líneas políticas generales. A su vez, todos coincidían en la centralidad del asunto y en la necesidad de plantear soluciones inmediatas.

Cabe señalar que, en especial en algunas coyunturas en las que la conflictividad laboral en el ámbito ferroviario fue altisonante, el tema apareció en la prensa afín a los Partidos Nacional y Colorado. En momentos en que se cuestionaron las medidas gremiales, desde la FF se preocuparon por dar a conocer sus argumentos, siempre con el objetivo de fortalecer la “corriente de opinión favorable”. Por ejemplo, en enero de 1968 respondieron a las críticas realizadas por la Asociación Rural del Uruguay (ARU) que habían aparecido en medios de prensa como *BP Color*. La ARU responsabilizaba a la “indisciplina” de los trabajadores ferroviarios de los problemas que se vivían en materia de transporte de Hacienda. Desde la UF arguyeron que si el tren seguía funcionando era gracias a los trabajadores.<sup>443</sup>

La UF procuró contar con espacios radiales. Hacia febrero de 1968 se informaba que contaban con audiciones radiales en CX 10-Radio Ariel (que pertenecía a la lista 15 del PC) dos veces por semana<sup>444</sup>, en CW-Difusora Treinta y Tres, CX-Radio Zorrilla de San Martín de Tacuarembó y CW 160 Radio San Carlos.<sup>445</sup>

Los estudios de recepción de la comunicación son complejos y su análisis específico excede los objetivos de esta tesis. De todos modos cabe considerar la interrogante que plantean respecto del impacto de los mensajes emitidos por los distintos medios en los receptores. En

---

<sup>441</sup> “AFE. Investigación que se impone”. *El Oriental*. 12-5-72. p. 7.

<sup>442</sup> “Reestructura de AFE”. *El Popular*. 8-8-69. p. 11. Francisco J. Maiorana. “Reestructura' en AFE”. *El Popular*. 1-8-69. p. 7. Francisco J. Maiorana. “Supresión de líneas”. *El Popular*. 19-8-69. p. 6.

<sup>443</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. n° 128. año 3. Enero de 1968 (aprox.)

<sup>444</sup> En noviembre se mencionaba la audición radial “Voz sindical de unión ferroviaria” que se transmitía por Radio Ariel los jueves a las 21.35. UF. *Hoja semanal informativa*. n° 147. año 4. 2-11-68.

<sup>445</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. n° 131. año 3. 14-2-68. Policía de Montevideo. Dirección de Investigaciones. Departamento de Inteligencia y Enlace. (1969). *Asunto: audiciones radiales sindicales*. Doc. 3439. Archivo DNII. CEIU-FHCE.

este caso, considerando el uso de este tipo de medios -muy acotados en los tiempos de emisión- por parte de organizaciones sindicales. Al parecer las audiciones radiales estaban destinadas a los trabajadores ferroviarios especialmente, pero se podría pensar que llegaban a un público mayor. Por el momento no se ha podido saber de qué se hablaba ni quiénes en las audiciones, pero eran otro espacio de canalización de la voz oficial de la UF que, al mismo tiempo, habilitaba un espacio para que la audiencia hiciera llegar opiniones. Es de destacar este espacio de comunicación pública como uno de los medios de crear una “corriente de opinión pública” en lo que tanto insistieron en la época. En octubre de 1970 se informaba en un boletín de la lista 9 que se había recuperado el espacio de audición radial. La última vez que se había hecho mención a la misma fue en noviembre de 1968.<sup>446</sup>

Asimismo, se apeló a que cada ferroviario fuera un vocero de las demandas, esperando que asumieran el compromiso de hacer todo lo posible para informar debidamente a la población y los usuarios (a los que se identificaba como “pueblo”). A su vez, se anhelaba que a partir de este “movimiento”, se lograra ampliar la base de apoyo para concretar los reclamos.

En la estrategia de las sucesivas directivas de la UF y FF cada ferroviario (y sus familias) debían cumplir una función particular para hacer llegar a la máxima cantidad posible de personas los motivos de los reclamos y buscar su apoyo. Esto implicaba que, en algunos casos, se dedicaran esfuerzos particulares los días de paro para hacer recorridas o volanteadas informando a la población. Se apelaba así al “boca a boca” intentando involucrar a todos los afectados.<sup>447</sup>

En el marco del inicio de la serie de medidas que desembocaron en la entrada en huelga en setiembre de 1972, destacaban en el semanario socialista *El Oriental* el apoyo de usuarios del ferrocarril reconociendo el “*esfuerzo por mantener los servicios esenciales evitando por todos los medios perjudicar a la población*” lo que habría llevado a que el Directorio intentara “*desprestigiar a los obreros suspendiendo al personal de control, jefatura de Tracción, guardas y conductores provocando así la paralización total de los servicios.*” Cerraban el artículo afirmando que “*en la recuperación del ferrocarril va implícita la recuperación general de la nación...*”<sup>448</sup>

Cabe resaltar que, en términos generales, en la prensa no aparecieron cuestionamientos a las prácticas más “radicalizadas” (como la corrida de trenes bajo “control obrero” en marzo

---

<sup>446</sup> Comité electoral lista 9. Volante “Al gremio ferroviario”. Octubre 1970.

<sup>447</sup> Comité de acción gremial de la FF. *Boletín n° 21*. 20-10-68. FF. Volante. 15-11-69. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 219. año 7. 29-10-71.

<sup>448</sup> “Conflicto en AFE. Resistencia a una política”. *El Oriental*. 8-9-72. p. 3.

de 1972 y la huelga de setiembre-octubre del mismo año) llevadas adelante por el gremio ferroviario, como se presumía al comenzar esta investigación. Esto podría interpretarse como un éxito de la táctica sindical de generar una “corriente de opinión favorable” a los reclamos ferroviarios.<sup>449</sup> Esto se verá particularmente puesto en juego durante el año 1972 y la huelga de setiembre-octubre que se estudiará en el próximo capítulo.

## **6- Medidas “radicalizadas”**

Como se viene señalando los ferroviarios respondieron colectivamente de forma diversa a los problemas a los que se enfrentaron en el período que se aborda. Algunas de estas respuestas fueron más “moderadas” y otras más “radicalizadas” (generando un mayor clima de confrontación). La lectura de las fuentes consultadas permite concluir que aquellas que propiciaron el mayor clima de confrontación fueron las que expresaron cierto grado de “control obrero” de alguna función de la empresa y/o de autonomía en relación al sindicato.

A lo largo del período parece que se pasó de medidas más bien de resistencia (como en 1967 cuando ante el “lock out” decidieron ocupar los puestos de trabajos sin cumplir tareas) hacia medidas de fuerte tono confrontativo que, momentáneamente, pusieron en cuestión “el orden” establecido. Un episodio destacado en este sentido fue la corrida de trenes “bajo control obrero” de marzo de 1972.

A continuación se ilustrará con algunos ejemplos. Apoyado por el Comité de acción gremial de la FF, en julio de 1968 trabajadores del sector “mecanizada”, encargado de la emisión de las boletas de cobro, no incluyó descuentos que pretendía aplicar el novel Directorio interventor por anteriores medidas gremiales. Esto se produjo en medio de un franco enfrentamiento del Directorio con el conjunto de la FF que alcanzó los 13 días de medidas gremiales en un escenario de creciente conflictividad y represión tal como se desarrolló en el capítulo I. En setiembre de ese año, el Directorio dispuso que descontaría a través de la licencia anual las inasistencias por tomar medidas gremiales. Desde la UF instaron a que los trabajadores usufrutuaran sus licencias “normalmente” como medio de resistir a la sanción y también como forma de recuperar algo de lo perdido por el deterioro del salario real.<sup>450</sup>

---

<sup>449</sup> De hecho, ya en noviembre de 1968 valoraban positivamente los avances en este objetivo. UF. *Hoja semanal informativa*. n° 147. año 4. 2-11-68.

<sup>450</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. n. ° 147. año 4. 16-9-68. Estas prácticas eran vistas como un camino a seguir en medio del debate de corrientes que se daba en el período, en el entendido de que había que resistir a las prácticas represivas del gobierno puesto que había “condiciones” para la lucha. “Así se está respondiendo”. *Cartas de FAU*.

En enero de 1971, recién asumida la nueva dirección sindical, hubo una “*suspensión masiva del personal*”. De hecho, habría abarcado a todo el que había participado de las medidas tomadas en diciembre de 1970. Enterados de la noticia, la FF dispuso que se concentraran en Estación Central, y poner en funcionamiento unidades con el personal que se había suspendido, en contra de lo dispuesto por la Gerencia General; cuando, además, los vagones estaban con pasajeros prestos a viajar. Luego de realizar gestiones con la Gerencia de AFE, en Asamblea se definió que se levantaría la medida ni bien se pagara lo adeudado y que no aceptarían descuentos. Asimismo, que se presentarían a trabajar los que habían sido suspendidos. Al día siguiente se normalizaron los servicios.<sup>451</sup>

Es presumible que se necesitaba de conocimiento práctico del funcionamiento de la empresa para llevar adelante este tipo de medidas, dándole un sentido de lucha como se le daba, cuestionando, desconociendo y desafiando a la autoridad. Autoridad que, aparentemente, o no se estaba ejerciendo del modo esperado por actuar en contra de los intereses de sus dependientes o por ni siquiera saber lo suficiente del ámbito que debía dirigir. Todo lo cual aparecía como parte de un mismo problema.

Un punto de inflexión en cuanto a la predisposición a tomar medidas de tinte confrontativo fue la ocupación de los Talleres Peñarol, Piedra Alta, Paysandú y Remesa Coches Motores Central el 1 de setiembre de 1971. Esta medida fue valorada por algunos ferroviarios en aquel entonces como expresión de los cambios en la conducción sindical procesada en enero de ese año. Esta acción formaba parte de una serie que buscaba generar mayor impacto y una rápida respuesta a los reclamos. De este modo sigue siendo recordada. En ese marco, además, recibieron apoyo de estudiantes, convocaron a los vecinos de Peñarol y combinaron medidas por sectores con medidas de conjunto. Gracias a ello lograron que se dejara de aplicar sanciones.<sup>452</sup>

El Directorio interventor, por su parte, interpretó que en el contexto eleccionario que se avecinaba era “*verdaderamente insólito que el funcionariado ferroviario, que ha dado en el pasado tantas muestras de conciencia, lo que le ha valido el respeto y consideración de todos, hoy se constituya en principal actor de un acontecimiento que lo desprestigia.*”<sup>453</sup> De todos modos expresaban desde el Directorio y el MTCyT comprensión con los reclamos.<sup>454</sup>

---

9-9-68. En: Secretaría de publicaciones de FAU. (2016). *Cartas de FAU. De 20-6-68 a 25-8-69. Tomo I.* Impresora Aragones, Montevideo. p. 65.

<sup>451</sup> “AFE: los descuentos son el punto clave”. *El Popular*. 15-1-71. p. 5.

<sup>452</sup> Entrevista al Secretario General de la FF. “Ferroviarios. Salario y trabajo”. *Compañero*. 6-10-71. p. 6.

<sup>453</sup> AFE. “Remitido”. En: *Acción*. 1-9-71. p. 7.

<sup>454</sup> “AFE: los trabajadores rechazan amenazas”. *Ahora*. 17-9-71. p. 8.

Según relataron en volante de la FF la ocupación se produjo “*en forma totalmente normal y disciplinadamente*” pero a las 11 de la mañana se hicieron presente representantes del gobierno (oficiales de jefaturas de Montevideo, Florida y Paysandú) informando que por orden del Poder Ejecutivo se debía dejar libres los lugares de trabajo y que si no se acataba la orden se dispondría el desalojo. A las 14. 15 hrs. se inició pacíficamente la desocupación de los talleres “*pese a la actitud provocativa de las fuerzas de choque, que en regular cantidad estaban estacionadas en la zona.*” Por su parte, en Peñarol “*miles*” de trabajadores se concentraron en el local sindical donde se desarrolló una Asamblea que se dispuso a luchar con firmeza junto al sindicato aplicando otras medidas. Terminaron cantando “*el Himno Patrio*” y repudiaron la actitud “*desleal*” del Directorio que había enviado un remitido a la prensa y apelado a la fuerza pública. El consejo federal de la FF sostuvo que el saldo fue positivo porque se logró que el Directorio “*se sacara la máscara y nos enfrentara*”.<sup>455</sup>

La medida formaba parte de la “*intensa campaña*” lanzada por la FF para “*salvar el ferrocarril*”, según registró el diario *Ahora* (dirigido por Oscar Bruschera y vinculado al PDC). Tenían decidido no efectuar horas extra y difundirían información sobre la situación de AFE y las soluciones que proponían. En términos más inmediatos reclamaban el otorgamiento del 20% de adelanto a cuenta de la evaluación de tareas.<sup>456</sup>

El Directorio de AFE respondió a las medidas gremiales con un Remitido que circuló en la prensa con el objeto de comunicarse con la opinión pública, usuarios y funcionarios ferroviarios. En el mismo decían, en primer lugar, que, según el Art. 229 de la Constitución no se podían realizar aumentos en año electoral y que “*las asignaciones que perciben los funcionarios de AFE, en razón de la imposibilidad del Organismo de auto-financiar su presupuesto están limitadas legalmente*”.<sup>457</sup> Se les habría aumentado en 16% respecto de lo vigente el año anterior y se les otorgó la primera cuota de préstamo “*que se autorizó a todos los funcionarios públicos con el fin de paliar la situación creada por el impedimento constitucional antes mencionado.*” Por lo tanto, la exigencia estaba fuera de lugar. El Directorio se comprometía públicamente a que se cumpliera con normalidad el servicio asegurando que “*cualquier inconveniente que surja en los mismos, será de responsabilidad pura y exclusiva de los dirigentes gremiales que han dispuesto medidas perturbadoras en los servicios.*” Recordaban que “*la huelga no es un derecho gremial que puedan ejercer los funcionarios públicos*” e interpretaban que las paralizaciones y la ocupación de locales llevaban a ese fin,

---

<sup>455</sup> FF. Volante. 2-9-71. “Intimaron el desalojo de AFE”. *Ahora*. 2-9-71. p. 18.

<sup>456</sup> “Movilización en AFE. 'Salvar el ferrocarril'”. *Ahora*. 1-9-71. p. 18.

<sup>457</sup> Art. 311 de la ley n° 13. 892 del 19-10-70 <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/13892-1970>

los que constituían “*medios de lucha desleales, cuando se utilizan para enfrentar a un patrón*” por lo que debían ser “*profundamente repudiados cuando se emplean con la pretensión de coaccionar al propio Estado.*”<sup>458</sup>

Desde la FF cuestionaron la actitud del Directorio que, además de hacer públicas “*calumnias*” contra la gremial, apelaba a pasajes de la Constitución que señalaban que los funcionarios públicos no tenían derecho a tomar medidas gremiales. Sin embargo, afirmaban: “*En 1947-1955-1957-1961-67-68-70-71 tampoco teníamos ese derecho, pero cada una de esas fechas marcan jalones de LUCHA y de TRIUNFOS de nosotros los trabajadores, de nosotros la clase obrera.*” (mayúsculas y subrayado en el original).<sup>459</sup>

Un segundo Remitido del Directorio exhortaba al personal a que “*se ajuste en su actuar dentro del servicio, conforme a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes*”. Además recordaba que en el Comunicado n° 9 de los Ministerios del Interior y Defensa Nacional se establecía la prohibición con amenaza de represión “*sin contemplaciones*” de “*desórdenes, ocupaciones de locales y cualquier otra forma de alteración del orden*” aun cuando se invocaran “*razones gremiales o de cualquier naturaleza*”.<sup>460</sup>

Entre la serie de medidas gremiales “*radicalizadas*” cabe mencionar la corrida de un tren “*bajo control obrero*” entre Peñarol y Estación Central en Montevideo que ya se mencionara.<sup>461</sup> El 17 de setiembre mientras realizaban trabajo “*a reglamento*” de modo “*sorpresivo*” corrieron un tren paralizado próximo a los Talleres de Peñarol pendiente de reparación. En el mismo se trasladó a trabajadores de los mencionados Talleres hasta Estación Central donde se realizó, junto con los trabajadores del lugar y los de Remesa de Coches motores, un “*acto informativo*” en el hall de acceso a los andenes. A lo largo del recorrido recibieron expresiones de solidaridad. Según destacaron en volante de la FF esta medida se realizó “*por primera vez en la historia de nuestro Gremio*” y generó un “*gran despliegue de fuerzas represivas con la intención aparente de neutralizarla.*” lo que finalmente no se logró. Ya en Estación Central, se llenó el lugar por dos horas esperando respuesta del Directorio que había accedido a recibir a una delegación. Mientras tanto informaban mediante volantes a los pasajeros que llegaban a los andenes.

Las medidas que se han descripto y analizado aquí dan muestra de formas de “*control obrero*” de funciones del proceso de trabajo, haciendo uso de su conocimiento de la empresa de

---

<sup>458</sup> AFE. “Remitido”. En: *Acción*. 1-9-71. p. 7. Sobre el derecho de huelga de los funcionarios ver Capítulo I de esta tesis.

<sup>459</sup> FF. Volante “Información al gremio.”. 6-9-71. En el boletín de “Dignidad obrera” de marzo de 1972 se valoraba el conflicto en “*los talleres (...) frontal y sin vacilaciones*”. Lista 1. *Dignidad obrera*. Año I. N° 2. Marzo, 1972.

<sup>460</sup> AFE. “Remitido”. En: *Acción*. 15-9-71. p. 5.

<sup>461</sup> Entrevista al Secretario General de la FF. “Ferroviarios. Salario y trabajo”. *Compañero*. 6-10-71. p. 6.

modo estratégico y desafiando el orden jerárquico establecido.

Estas expresiones dan cuenta de una subversión del orden establecido en torno a la organización y gestión del trabajo.<sup>462</sup> La conducción de la fuerza laboral para cumplir el objetivo principal del servicio ferroviario emergía de la decisión de un gerente, de este pasaba al capataz y de este al trabajador. Para ello era necesario el consentimiento de todas estas partes para que se realizara en ese orden. Se encuentra en algunas de las acciones que se han relatado un cambio en el centro de la definición de la acción a realizar, pasando de la Gerencia a la dirección sindical. Se ha intentado observar a una escala micro, de alcance limitado, pero que resulta lo suficientemente ilustrativa para acercarse al particular contexto que se aborda.

---

<sup>462</sup> Carlos Demasi, analizando la experiencia de los “contra cursos” en la educación pública señala que fueron objeto de duras críticas. Destaca que, de todos modos, “no quedaba claro si lo criticable era el contenido (...) o simplemente que no pasaran por el control de alguna autoridad política.” DEMASI, Carlos. *El 68...* Op. Cit. p. 92. Quizá esta misma lógica haya atravesado el cuestionamiento y consecuente represión a las medidas tomadas por la FF.

## Capítulo IV. Las luchas del año 1972: entre la radicalización y la moderación

El objetivo de este capítulo es analizar las medidas desplegadas desde principios de 1972 poniendo especial énfasis en dos: la corrida de trenes bajo “control obrero” en marzo y la huelga de setiembre-octubre. Ambas permiten observar la puesta en práctica de formas “moderadas” y “radicalizadas” de lucha y las distintas experiencias e interpretaciones que concitaron en los ferroviarios.

Las formas de lucha desplegadas desde 1971 bajo la conducción de un Consejo Directivo integrado mayoritariamente por militantes vinculados con la ROE y aliados (nucleados en la lista 1), parecen haber tomado un mayor impulso en el año 1972. Esto se produjo en un contexto de gran conflictividad social que respondía a la profundización de la crisis económica, política y social.

Como se señaló en el capítulo I, 1972 fue el año de mayor deterioro del salario real de los ferroviarios y, en promedio, del conjunto de los asalariados. En ese año, se sucedieron varios conflictos significativos como el de los obreros del transporte, de la salud y de la enseñanza.<sup>463</sup> En ese marco el Secretariado Ejecutivo de la CNT consideraba que se enfrentaba un “*agravamiento de la crisis*” y una “*situación política cada vez más adversa al Gobierno, con un movimiento obrero y popular plantado firmemente y que no se da tregua.*”<sup>464</sup>

Se ha constatado que los meses de setiembre y octubre de ese año fueron particularmente intensos en cuanto a movilización y conflictividad motivada, esencialmente, por la lucha por mejoras salariales.<sup>465</sup> Esto se enmarcaba en un clima de fuerte represión estatal y acciones de resistencia de distintas organizaciones sociales y políticas a la embestida de creciente autoritarismo.

---

<sup>463</sup> Ver CORES, Hugo. *Reflexiones...* Op. Cit. pp. IX-X. DEMASI, Carlos. *La caída de la democracia...* Op. Cit. pp. 242, 245 y 246.

<sup>464</sup> GONZÁLEZ SIERRA, Yamandú. *Un sindicato con Historia.* Op. Cit. p. 90.

<sup>465</sup> Desde *El Oriental*, los socialistas hablaban de “ola reivindicativa” y “Una gran ofensiva obrera por el salario y la libertad.” “Una gran ofensiva obrera por el salario y la libertad.”. *El Oriental*. 8-9-72. p. 3. En una edición especial del periódico *Compañero*, vinculado a la ROE, lo caracterizaban como “setiembre de combate”. Comité obrero Sacco y Vanzetti. Agosto-Setiembre de 1972. Se puede observar que, como respuesta, distintos actores del sistema político retomaron propuestas de reglamentación sindical tendientes a contener su poder. Asimismo, se votó la renovación de la suspensión de las garantías individuales. “El auge de las luchas obreras”. *El Popular*. 8-9-72. p. 3. “Paros y huelgas en el agitado ambiente gremial”. *El Día*. 11-9-72. p. 5. “Huelga en AFE: proponen nueva fórmula”. *Acción*. 13-9-72. p. 4. “Merecen el plebiscito”. *El Día*. 19-9-72. p. 5. “Reglamentación sindical: remitirán al Parlamento”. *El País*. 13-9-72. p. 9. “La ley sindical a estudio de Abdala; luego al Parlamento”. *El País*. 10-10-72. p. 1.



Entre fines de agosto y los primeros días de octubre del mismo año los ferroviarios enfrentaron un intenso clima de confrontación con el Directorio de AFE y el Poder Ejecutivo liderado por Juan María Bordaberry. Esto decantó en una huelga de más de un mes de duración que, si bien respondía a reclamos específicos de los ferroviarios, es plausible que se relacionara con la conflictividad social mencionada.

Hay que señalar que no se llegó a esta huelga de un día para el otro ya que se venían realizando reclamos y tomando medidas desde principios de ese año como se verá a continuación. Estas medidas, a su vez, aparecen como un continuo de las sucedidas en 1971. De este modo, se podría decir que marcaron un “clímax” en la radicalización. Por otra parte, el año 1972 se cierra para los ferroviarios con un nuevo acto eleccionario y el triunfo de las listas más “moderadas”.

### ***1- Marzo de 1972: corrida de trenes “bajo control obrero”***

Esta medida fue parte de una serie iniciada a fines de febrero de 1972. Pretendía generar una respuesta rápida de las autoridades de AFE y, especialmente, del Ministerio de Transportes. Básicamente consistió en que se permitiera a los pasajeros viajar gratuitamente al inicio de “Semana de turismo”. Cuando la FF anunció que llevaría adelante esta medida, el Directorio de AFE dispuso la suspensión del servicio. A pesar de ello, algunos trenes fueron corridos “bajo control obrero”, lo que significaba ignorar la autoridad del Directorio y las Gerencias que controlaban el proceso de trabajo.

Es de destacar que en mayo de 1971 el Consejo Directivo de la UF anunciaba que

*“No está en nuestro propósito contribuir a la paralización de nuestra fuente de trabajo, pero tampoco aceptamos que se nos pretenda amansar con la amenaza del cierre del ferrocarril, porque en cualquier momento estamos dispuestos a correr los trenes bajo nuestro control, pese a quien le pese.”<sup>466</sup>*

Como se dijo en el capítulo III en setiembre de 1971 se corrieron trenes “bajo control obrero”. Aquella vez con un sentido más bien simbólico, quizá anunciando lo que se preveía hacer en el futuro. Fue en marzo del ‘72 cuando llevaron adelante esta medida logrando un

---

<sup>466</sup> UF. *Hoja semanal informativa*. N° 202. año 6. 19-5-71.

importante impacto ya que implicó el involucramiento de pasajeros y el desconocimiento de la autoridad del Directorio que respondió acudiendo al Ejército.

En la bibliografía aparecen menciones muy generales sobre este particular episodio que debería ser analizado en relación con las distintas medidas de “control obrero” que se produjeron en el período que se aborda. Los mismos dan cuenta de la influencia de la prédica de la TC (y en particular la ROE) en algunos gremios.<sup>467</sup> Al mismo tiempo es muestra del grado de conflictividad social y predisposición a la lucha confrontativa de algunos sectores del movimiento obrero.

Según el boletín de la agrupación “Dignidad obrera” (ROE), la FF tomó la decisión de llevar adelante la corrida de trenes “*bajo control obrero*” como medio de denunciar “*ante el pueblo la crisis de un servicio que le pertenece*” y presionar al gobierno para que expresara su postura “*frente a la crisis que ha provocado*”.<sup>468</sup>

Hacia el 29 de febrero iniciaron medidas que se irían “*incrementando*” hasta llegar a la posibilidad de no correr trenes durante el feriado de “Semana de turismo” que comenzaba el 22 de marzo y para el que se esperaba un importante movimiento de pasajeros.<sup>469</sup>

A principios de marzo la FF anunciaba que AFE iba en camino “*hacia la crisis total*”. Los problemas acarreados desde años atrás, se profundizaban por la escasez de locomotoras en funcionamiento. Según información recogida por el diario izquierdista *Ahora* AFE se encontraba para ese entonces “*en el punto más bajo de su historia...*” en materia comercial.<sup>470</sup> Se interpretaba que, indirectamente se estaba favoreciendo a “*los grandes intereses a que están unidos el transporte carretero y que tienen sus raíces en los países fabricantes de automotores.*” Frente a este escenario informaban que si para el 22 de marzo el gobierno no adoptaba medidas tendientes a revertir la situación, la FF iniciaría “*la lucha por la recuperación del ferrocarril.*” Según informó *El Popular* reclamaban 100% de aumento en los rubros viáticos

---

<sup>467</sup> Por ejemplo: en FUNSA hubo producción bajo “control obrero” en los primeros días de febrero de 1968; en noviembre del mismo año, los trabajadores de la salud privada pusieron algunos servicios también bajo “control obrero”. Lo mismo habrían hecho en octubre y noviembre de 1970 cuando llevaron adelante la medida que denominaron “Hospitales populares” consistente en garantizar el servicio asistencial a los usuarios sin cobrarles. DEMASI, Carlos. *La caída de la democracia*. Op. Cit. p. 143. GONZÁLEZ SIERRA, Yamandú. *Un sindicato con Historia*. Op. Cit. p. 79. p. 81.

<sup>468</sup> Lista 1. *Dignidad obrera*. Año I. N° 2. Marzo, 1972.

<sup>469</sup> “No habrá ferrocarriles en semana de turismo”. *Ahora*. 17-3-72. p. 7. El mismo diario ofreció datos sobre el movimiento de pasajeros durante la semana de turismo. Cien mil personas viajaron hacia el interior del país. De estos, 8000 lo habrían hecho a través de AFE (5000 desde Montevideo), la empresa de ómnibus Onda habría movilizado 8500 personas por día en tanto que CITA 10 mil entre sábado y domingo. AFE habría tenido un ingreso de “*alrededor de dos millones y medio de pesos solamente durante el fin de semana.*” “Turismo: más de cien mil personas se 'escaparon' para el interior”. *Ahora*. 27-3-72.

<sup>470</sup> Esto coincide con los datos presentados en el Capítulo II de esta tesis.

y compensaciones por desplazamiento (que percibía el sector conducción y guardas) por ser insuficientes ante la “*ola de carestía*” que azotaba a los asalariados.<sup>471</sup>

Hechos estos anuncios el gobierno respondió prometiendo la entrega de US\$ 530 mil para la recuperación del material tractivo a fin de evitar la paralización en “Semana de turismo”. De todos modos, la FF mantenía la predisposición de llevar adelante la medida anunciada ya que el monto asignado cubría solo una parte del reclamo. La misma representaba un aumento de 6% en viáticos. Además no habían recibido respuesta respecto del reclamo de incremento de 20% por evaluación de tareas.<sup>472</sup> A pesar de que no alcanzarían lo reclamado inicialmente, algunos sectores lograrían un aumento del salario indirecto y mejores condiciones para mantener la fuente de empleo.

De todos modos, en “*asamblea abierta*” realizada el 22 de marzo en el local de la UF “*en construcción*”, resolvieron que a partir de las 22 hrs. de ese día aplicarían la medida de “*no expedir ni marcar pasajes*” en el radio de Estación Central, Florida, San José, Sudriers y San Ramón en una primera etapa. Sostenían que era una medida, por sobre todas las cosas, “*solidaria*” y de “*desagravio público*” con el “*usuario*”.<sup>473</sup> Implicaba, de hecho, que no cobrarían pasajes, bajo responsabilidad sindical, y contra las normas de la empresa.

Si bien había reclamos específicos vinculados con los salarios de los funcionarios ferroviarios, desde el sindicato se enfatizaba en la imperiosa necesidad de recuperar AFE principalmente por los problemas que ocasionaba a los usuarios. La aplicación de una medida que propendía a no paralizar el servicio, sino a gestionarlo en un sentido distinto al habitual (enfocado en la recaudación) da cuenta una vez más de la diferencia en el contenido y la forma de la lucha sindical que se abrió a partir de 1971.

Previendo la posibilidad de la represión, desde la directiva sindical definieron que, en caso de presentarse la fuerza pública, de forma inmediata se haría “*entrega de valores, llaves, etc...*” y se abandonarían el servicio. Por su parte, los maquinistas y guardas tomarían “*medidas solidarias idénticas*” con el resto de los compañeros. Asimismo, se debía tomar “*actitudes coordinadas*” en caso de que no se permitiera correr el tren y decidir en el momento cómo continuar. Para ello era fundamental mantenerse informados constantemente de lo resuelto por la directiva del sindicato, evitando así “*intencionadas malas interpretaciones*”. También era

---

<sup>471</sup> “AFE hacia la crisis total”. *Ahora*. 16-3-72. p. 9. “Ferroviarios dan plazo hasta el 22”. *El Popular*. 17-3-72. p. 5.

<sup>472</sup> “AFE recibirá US\$ 530. 000 para su recuperación”. *Acción*. p. 2. “530 mil dólares para la recuperación de AFE”. *El Día*. 21-3-72. p. 1. “AFE: US\$ 530.000 para que se inicie su recuperación”. *El País*. 21-3-72. p. 4.

<sup>473</sup> FF. Volante. 23-3-72. “AFE: no cobro de pasajes”. *El Popular*. 23-3-72. p. 5. “Anoche comenzó a aplicarse no cobro de pasajes en AFE”. *El Popular*. 24-3-72. p. 5.

clave informar a los pasajeros evidenciando que si se paralizaban los servicios era responsabilidad del gobierno.<sup>474</sup>

El 24 de marzo fue el día en que finalmente los ferroviarios corrieron trenes “bajo control obrero”. De acuerdo a lo que registró un volante de la FF ese día a primera hora de la mañana salieron desde Estación Central “*bajo las órdenes exclusivas de la FF*” los trenes 147 y 149 con destino a 25 de Agosto y el 31 rumbo a Cerro Colorado “*colmados de pasajeros pese a que Directorio había anulado los citados servicios.*” También arribaron trenes a Estación Central desde el interior del país corridos bajo la misma modalidad.<sup>475</sup>

A primeras horas de la mañana efectivos militares bloquearon la Estación Central, Remesa Coches Motores, Remesa Peñarol, Casillas de Señales Central, Sayago y Peñarol para impedir la salida de trenes. Asimismo se encargarían de tomar otras casillas de señales y demás “*puntos vitales para la circulación.*”. Afirmaron en un volante de la FF que “*todos los compañeros se mantuvieron en sus puestos, excepto algunos compañeros de Boletería que fueron suspendidos y los señaleros que fueron desalojados por el ejército.*” Esto demostraba la “*disciplina y firmeza*” de los ferroviarios. Por su parte, el Gerente General de AFE manifestó que se preveía suspender los servicios para evitar que salieran nuevos trenes bajo “control obrero”. Afirmó que esta decisión no estaba dirigida “*contra los trabajadores...*” sino a evitar la concreción de las medidas previstas por el sindicato. Según un cronista de *El Día* antes de que interviniera el ejército “*varios ingenieros prestaron asistencia técnica para las maniobras a efectuarse.*” Desde la FF señalaban que procurarían “*no perjudicar en ningún momento al usuario.*” al tiempo que anunciaban que las próximas “*movilizaciones*” podrían consistir en la paralización de los trenes de Hacienda, aunque aún lo estaban evaluando.<sup>476</sup>

Ramón Rodríguez Núñez, miembro del Directorio, dijo a la prensa que se solicitó el ingreso de las FF. AA. para impedir que la FF ejecutara la medida anunciada, la que significaba “*ignorar el principio de autoridad.*” De todos modos se destacaba que no se les solicitó a los soldados que asumieran la responsabilidad de mantener en funcionamiento los servicios como habían intentado ante otros conflictos en aquellos años.<sup>477</sup>

Una crónica de *El Día* titulada “Viaje inusual de un ferrocarril” narró la experiencia de viajar en un “*tren rebelde*” hacia la localidad de 25 de Agosto. Según el cronista la medida se llevaba adelante “*para llamar la atención sobre la ruina del ferrocarril y la temida liquidación*”

---

<sup>474</sup> FF. Volante. 23-3-72. FF. Volante. 22-3-72.

<sup>475</sup> “AFE: no cobro de pasajes”. *El Popular*. 23-3-72. p. 5.

<sup>476</sup> FF. Volante. 27-3-72. “Paralización de servicios en AFE tras sucesos caóticos”. *El Día*. 24-3-72. p. 1.

<sup>477</sup> “Suspendieron servicios de ferrocarril”. *Acción*. 25-3-72. p. 8.

de AFE.” De acuerdo a su versión, en las estaciones subían pasajeros sin pagar y “*los servicios de guardabarreras, comunicaciones, desvíos y toda la infraestructura del riel, se cumplían normalmente*”. El Directorio, reunido desde la mañana del día anterior, se habría desentendido de impedir la salida de trenes bajo esta modalidad. Sin embargo, el Superintendente de Estación Central habría enviado a un “*funcionario jerárquico*” a desacoplar una locomotora. Esto le valió que fuera agredido por “*dos exaltados y salvado por los demás trabajadores de una segura golpiza*.” Pasado este episodio, re-engancharon la locomotora y salió el primer tren. Así, se generó un “*ambiente de gran tensión y expectativa*” mientras se esperaba que el Directorio ordenara la intervención de la policía y el ejército a fin de evitar la concreción de la medida.<sup>478</sup>

Probablemente como medio disuasorio, además de la ocupación militar de la Estación Central, desde el Directorio se comenzó a manejar la posibilidad de suspender los servicios bajo el argumento de no trabajar a pérdida (como había hecho en mayo de 1967).<sup>479</sup>

Desde el periódico *Compañero* aseveraban que “*todo el personal*” aplicó las “*decisiones del sindicato*”. Mientras tanto “*los jerarcas deambulaban de un lado a otro sin encontrar quien los obedeciera. El Directorio estaba en sesión permanente. Afuera, camiones del ejército, 'chanchitas' y Maverick esperaban.*”<sup>480</sup>

Los pasajeros recibían un volante de la FF en el que se explicaban los motivos de la medida. Es probable que se tratara del volante titulado *A la población* que fue preservado por Raúl Olivera. En este volante explicaban al “*Pueblo*” los motivos de la lucha que llevaban adelante, porque “*el Ferrocarril es del Pueblo, del más modesto trabajador igual que nosotros.*”, motivo por el que lo convocaban a sumarse a pelear “*por lo que es SUYO.*” (mayúsculas en el original). Asimismo presentaban su interpretación de las causas de la crisis ferroviaria. Decían que

*“mientras que se construyen autopistas por todo el País que benefician directamente a los grandes capitales nacionales y extranjeros también a las Empresas de automotores, se ha negado toda ayuda al Ferrocarril. Hemos señalado que solamente con los intereses que se están pagando por los préstamos para las Rutas 5 y 26 se podría instalar en el Uruguay un Ferrocarril totalmente nuevo y moderno.”*

Contradecían una vez más los argumentos de quienes decían que el ferrocarril daba pérdidas ya que “*mientras un kilómetro de vía dura 40 años otro de carretera solo dura 10*

---

<sup>478</sup> “Paralización de servicios en AFE tras sucesos caóticos”. *El Día*. 24-3-72. p. 1.

<sup>479</sup> “Anoche se viajó gratuitamente en ferrocarril”. *El País*. 24-3-72. p. 4.

<sup>480</sup> “Un tren obrero echando humo”. *Compañero*. 18-4-72. pp. 6-7.

años, con el agravante de que el mantenimiento de la vía lo paga AFE y el de las carreteras el Pueblo a través de impuestos.” Razón más que suficiente para que este se sumara a la lucha que, si bien apuntaba a la mejora salarial de los ferroviarios, tenía como trasfondo la defensa del ferrocarril como medio de transporte “popular”.<sup>481</sup>

Con la corrida de trenes “bajo control obrero” los ferroviarios lograron llamar la atención de medios de prensa y autoridades, así como de los usuarios que se volcaron hacia algunas estaciones. Al parecer “*miles de ciudadanos*” habrían acampado en las inmediaciones de Estación Central lo que también mereció especial atención de parte de la prensa. Por ejemplo, la edición de *El País* del 25 de marzo dedicó un importante espacio de su portada a presentar imágenes de pasajeros esperando la resolución del conflicto en Estación Central. Tanto allí como en una nota al interior del diario insistieron en la idea de los “*frustrados pasajeros*” que debían afrontar esta situación, casi como rehenes.<sup>482</sup>

El Directorio de AFE respondió a través de un Comunicado pretendiendo

*“INTIMAR a todo el personal para el cumplimiento estricto e integral de los deberes de sus respectivos cargos, bajo apercibimiento. REAFIRMAR, en ejercicio de las potestades que emanan de la Constitución y de la Ley y en salvaguardia del principio de autoridad, la facultad privativa e irrenunciable de administrar el Organismo y de ejercer la fiscalización y vigilancia del servicio a su cargo.”*<sup>483</sup>

Al ritmo vertiginoso de la medida se reunieron autoridades y dirigentes gremiales para negociar la salida del conflicto. Los gremialistas también intentaron reunirse con el Ministro de Economía y Finanzas Francisco Forteza, quien “*obviamente*” no los pudo recibir.<sup>484</sup>

El mismo día la medida fue levantada. Desde *Ahora* la interpretaron como un “*triumfo obrero*”. El conflicto quedó solucionado cuando “*los obreros lograron arrancar al Poder Ejecutivo un formal compromiso*” de que serían atendidas las “*lógicas exigencias*” que demandaba la “*caótica situación...*” El compromiso consistía en un plan mínimo de 580 millones de dólares destinado a la compra y reparación de material tractivo.<sup>485</sup> Así como responder a “*diversas exigencias salariales.*”. Se les pagaría los \$6000 de préstamo a los 10

---

<sup>481</sup> FF. Volante. Marzo, 1972.

<sup>482</sup> “Hubo solución en el conflicto de AFE”. *El País*. 25-3-72. Portada.

<sup>483</sup> AFE. “Comunicado”. *Acción*. 24-3-72. p.7. y *El País*. p. 7.

<sup>484</sup> “Suspendieron servicios de ferrocarril”. *Acción*. 25-3-72. p. 8.

<sup>485</sup> Según informó *El País* el Plan “inmediato” acordado entre la FF y el MTCyT priorizaba el mejoramiento de material rodante. Para lo que se desarrollaría la “operación retorno” de 4 motores ALCO retenidos por falta de pago en EE. UU. Se enviarían otros para su modernización y ajuste. Se traerían repuestos para locomotoras y se comprarían rieles y durmientes para renovación de la vía férrea. “Inician plan mínimo para la recuperación de AFE.” *El País*. 25-3-72. p. 7.

días del siguiente cobro, obtendrían un 50% de aumento en viáticos a partir de marzo con un incremento a los seis meses y en relación con el costo de vida. Tampoco se aplicarían descuentos ni sanciones.<sup>486</sup>

En el Editorial del diario *Acción* del 25 de marzo titulado “El real significado del conflicto de AFE” valoraban que no se lograron los puntos del petitorio inicial, y que las soluciones de fondo que el propio gobierno estaba dispuesto a plantear, debían esperarse y meditararse con tiempo, sin apresuramientos como el que habría querido imponer la gremial con la medida desplegada.<sup>487</sup>

Si bien la FF firmó el acuerdo, valoraron que el plan solo servía para que en el corto plazo no se paralizara AFE, pero no garantizaba las necesarias soluciones de “fondo”. En abril se reunirían nuevamente quedando comprometido el MTCyT a presentar un plan de solución “definitiva”.<sup>488</sup>

Varias fueron las interpretaciones que circularon respecto de este episodio. Esto también da cuenta del impacto de la misma en su contexto y de lo llamativo que resulta que haya sido escasamente considerada posteriormente. Por un lado, la opinión vertida por la gremial que organizó la medida y las organizaciones políticas que contaban con militantes al interior de la misma. Por otra parte, como se ha visto, la “gran prensa” y actores de los distintos niveles de gobierno afectados en el conflicto, hicieron pública sus opiniones sobre el mismo.

Por ejemplo desde la agrupación “Dignidad obrera” interpretaban que la corrida de trenes bajo control obrero demostraba que la concreción del principal servicio ferroviario “*no depende del Gerente, Directores, ni patrones, sino de los trabajadores mismos que con sudor, sangre y esfuerzo, ponen en funcionamiento los instrumentos de trabajo.*”<sup>489</sup>

La mayoría de la directiva de la FF expresó a través de un volante que la medida significó el “*triunfo de un correcto método de lucha.*” que implicó una postura “*ofensiva*” a través de la que se logró dialogar “*desde una posición firme y sólida, con un Gremio movilizad y participando directamente en las decisiones tomadas.*” Así, habrían sido “*las bases*” quienes dirigieron los caminos del conflicto a través de los sectores.<sup>490</sup>

La lucha era valorada como experiencia que permitía tomar conciencia de las posibilidades de transformación y el protagonismo de los trabajadores en la misma. Afirmaban

---

<sup>486</sup> “Triunfo obrero en AFE: hoy se normaliza el servicio”. *Ahora*. 24-3-72. p. 8. Ver también: “Hoy habrá corrida de trenes pero no servicios especiales”. *El Popular*. 25-3-72. p. 3.

<sup>487</sup> “Suspendieron servicios de ferrocarril”. *Acción*. 25-3-72. p. 8.

<sup>488</sup> FF. Volante. 27-3-72.

<sup>489</sup> Lista 1. *Dignidad obrera*. Año I. N° 2. Marzo, 1972.

<sup>490</sup> FF. Volante. 27-3-72.

que “*cuando los ferroviarios comprendemos que nuestros esquemas tradicionales ya no le hacen cosquillas al Régimen, antes de pensar en atacar debemos revisar nuestras armas de lucha.*”<sup>491</sup> Esto hace pensar en que este conflicto habría marcado una diferencia significativa respecto de otros, o, que interesaba destacar el papel de “las bases” y los “sectores” en la vida sindical así como la revisión de las tácticas sindicales.

Por otra parte evaluaban el éxito de la medida ya que tuvo importantes repercusiones en la prensa y en la opinión pública que, según interpretaban, se habría convertido en “*aliada*” para concretar los reclamos. Fue un “*golpe rápido y fuerte*” de alcance territorial limitado pero efectivo. Destacaron también la firmeza de muchos compañeros que se enfrentaron a jefes (para quienes también peligraba la fuente de empleo).<sup>492</sup>

En el periódico *Compañero* de la ROE fechado el 18 de abril dedicaron un extenso artículo, titulado “Un tren obrero echando humo”, a valorar el episodio. Sostenían que fue expresión de una “*orientación justa*” que se convirtió en una “*batalla ganada*” ya que logró poner el “*problema del ferrocarril en el centro de la atención pública.*”<sup>493</sup> Asimismo, se habría alcanzado el objetivo de “*impulsar la concreción de una plataforma que reuniera a todos los ferroviarios, uniendo las luchas que se venían dando por sectores.*”<sup>494</sup> Según este periódico, la polémica de tendencias que se venía desarrollando al interior de la CNT, en especial desde 1968, caló en el gremio ferroviario. En ese proceso se habrían expresado dos “*concepciones de lucha*”:

*“una mayoritaria, con medidas concretas (trenes bajo control obrero), señalando como único camino la lucha organizada e intransigente entroncada con las luchas contra la carestía y la represión, etc. contraponiendo con esta una minoría que solicita reconsideraciones sucesivas, postergación de las medidas dispuestas, señalando las gestiones y negociaciones como camino viable.”*

Estas posturas se habrían evidenciado en la Asamblea General de la FF convocada con “*carácter grave y urgente*” para el 17 de abril. Con motivo de la cual, la agrupación “Dignidad obrera” publicó un boletín del que se transcribieron fragmentos en el periódico *Compañero*. En el mismo afirmaban que “*como en setiembre (de 1971) en los talleres, la lucha frontal y sin vacilaciones*” era el “*único camino.*” Planteaban que importaba la plataforma, pero sobre todo

---

<sup>491</sup> FF. Volante. 27-3-72.

<sup>492</sup> *Ibíd.*

<sup>493</sup> En el folleto *Información para militantes* de la ROE del 25-4-72 calificaron a estas medidas como “*acción directa*”. ROE. *Información para militantes*. 25-4-72.

<sup>494</sup> “Un tren obrero echando humo”. *Compañero*. 18-4-72. pp. 6-7.



el método por lo que se debía habilitar el diálogo, pero “desde una posición de lucha y de dignidad, sin mendigar por antesalas.”<sup>495</sup>

Afirmaban en *Compañero* que en la mencionada asamblea “los dirigentes de la orientación reformista no tuvieron más remedio 'que meter violín en bolsa' para no quedar pegados públicamente.” ya que todos los delegados de los distintos sectores y puntos del país aprobaban “por unanimidad los criterios de la Directiva del Sindicato.” Agregaban que, en reunión del comité de huelga, los “dirigentes reformistas” (lista 9) habrían planteado una nueva re-consideración contraviniendo lo resuelto en Asamblea.<sup>496</sup>

A través de esta medida se habría logrado demostrar que si el ferrocarril no funcionaba era producto de la decisión del Directorio y el gobierno. Afirmaban que habían demostrado también que “es de los trabajadores de quienes depende el funcionamiento de los medios de trabajo y los ponemos al servicio del Pueblo.” Así, desde *Compañero*, aseguraban que se habría cumplido la “meta” de que las autoridades deberían tratar públicamente el problema ferroviario.<sup>497</sup>

Destacaban que “se hablaba ya de una posible militarización de AFE, pero nadie se asustó” y esta nunca se concretó. Si bien se habían dispuesto sanciones y sumarios estos no se ejecutarían a pesar de la reiteración hecha pública por el Ministerio del Interior respecto de la ilegalidad de la huelga en el ámbito público y la “adaptación” a AFE que hizo su Directorio.<sup>498</sup>

Asimismo, aseguraban que los trabajadores no desconocían que lo que se obtuvieron fueron “promesas” sobre el futuro de AFE, pero de un carácter distinto a las que estaban acostumbrados a recibir de parte del Directorio puertas adentro. Se logró “un compromiso Público sobre un problema al que nunca quisieron abordar. Son promesas, pero con un gremio fortalecido y dispuesto a pelear para hacérselas cumplir.”<sup>499</sup>

Como se dijo más arriba, desde la ROE denunciaron que los sectores “reformistas” (para el caso de los ferroviarios, en 1972, habría sido la lista 9) se opusieron a estas medidas. De hecho, como se señaló párrafos atrás, habrían pedido re-consideraciones a las decisiones tomadas en Asamblea. Sin embargo, en los boletines de la lista 9 y *El Popular* informaban de la versión “oficial” del sindicato y defendían la postura de “los trabajadores”. Es de destacar que en ningún momento se refirieron a estas medidas como “control obrero”, sino que

---

<sup>495</sup> “Un tren obrero echando humo”. *Compañero*. 18-4-72. pp. 6-7.

<sup>496</sup> *Ibidem*.

<sup>497</sup> *Ibidem*.

<sup>498</sup> *Ibidem*. pp. 6-7. Cabe recordar que según el art. n° 65 del Código Penal los funcionarios públicos no tenían derecho a huelga. GIRONA, Martín. SIOLA, Lucía. *Historia y memoria de COFE...* Op. Cit. pp. 68-69.

<sup>499</sup> “Un tren obrero echando humo”. *Compañero*. 18-4-72. pp. 6-7.

mencionaron el no cobro de pasajes como forma de “desagravio al usuario” y para no generar más tensión con este al aplicar otro tipo de medidas gremiales como el paro. De todos modos expresaron sus críticas caracterizando a las medidas impulsadas por la mayoría del Consejo Directivo como “*aventureras e irresponsables*”. Según su opinión, este tipo de prácticas eran inconducentes y generaban un desgaste poco estratégico en el gremio.<sup>500</sup>

## 2- *Abril de 1972. Paros y negativa a transportar cargas*

A mediados de abril se tomaron medidas que fueron calificadas de “*jornadas gloriosas*” por la directiva de la FF. Cabe recordar que el 14 de abril el Parlamento votó la Declaración del estado de “guerra interna” que fue antecedida y sucedida por una serie de episodios de violencia que se mencionaron en el capítulo I. Las medidas que tomó la FF, según arguyeron, estaban motivadas principalmente porque aún no habían cobrado los salarios correspondientes al mes de marzo. El 15 de abril se negaron a que se arrastraran tres vagones de carga hacia Durazno que volverían con tropas del Ejército Nacional. Por este motivo se suspendió a los maquinistas y guardas. Nuevamente “*por orden del sindicato*” el tren fue corrido “*bajo 'control obrero' sin los tres vagones*” requeridos para el traslado de las tropas. Habrían tratado de pararlo en Estación Colón, pero “*no pudieron.*” Si bien no se explicita quién ejecutaría la acción de pararlo, se sabe que la orden la había dado el Gerente de Explotación. En Pan de Azúcar (Departamento de Maldonado) fueron detenidos “*varios obreros por efectuar también 'medidas de fuerza'*”. Entre los detenidos se encontraba el Presidente de la FF y el jefe de estación. En Tacuarembó fue “*copado*” un tren por efectivos del Ejército pertenecientes al Regimiento n° 5 de Caballería de la localidad. Pretendían que se arrastraran tres equinos preparados para jugar al polo. Los funcionarios de la mencionada estación se resistieron “*con firmeza*” a pesar de la presión ejercida por algunos jefes que, según entendían desde la FF, “*todavía no han creado la conciencia necesaria para comprender que su lugar es estar del lado del Sindicato*”.<sup>501</sup> Es de destacar la actitud desafiante hacia las FF. AA. en un contexto en el que crecía su poder de incidencia en la política nacional.

---

<sup>500</sup> Lista 9. Folleto “Los integrantes de la 'lista 9' se dirigen al gremio ferroviario”. Agosto de 1972.

<sup>501</sup> “Un tren obrero echando humo”. *Compañero*. 18-4-72. pp. 6-7. FF. Volante. 26-4-72.

Desde *Compañero* aseveraban que este tipo de medidas de lucha eran muestra del resultado de una “importante experiencia de lucha, que culminó una etapa durante la Semana de Turismo.”<sup>502</sup>

La directiva de la FF evaluaba que la aplicación de un “método correcto” provocaba el “avance cualitativo del gremio.” vinculando esta nueva serie de medidas con las llevadas adelante semanas atrás. Entendían que, de acuerdo a un contexto que cambiaba aceleradamente, las viejas formas de lucha ya no eran efectivas. En ese marco, era fundamental el diálogo con las bases para conocer su predisposición de lucha y hacer efectivas las medidas. Sostenían que esto evidenciaba un cambio en la “conciencia”: ya no se veía al sindicato exclusivamente como medio de reclamo salarial, sino como espacio de lucha para erradicar las injusticias.<sup>503</sup> Buscaban de este modo crearle un “problema político” real al gobierno, que lo llevara desde el plano de las declaraciones al de las realizaciones.<sup>504</sup>

Asimismo, hacia fines de abril cuando el Directorio decretó un aumento de tarifas del transporte de pasajeros, se negaron a cobrarlos mientras no se presentara un estudio “racional” que lo justificara.<sup>505</sup> La medida era coherente con el planteo que venían sosteniendo de que no fueran los usuarios quienes pagaran los costos del endémico déficit de AFE.

El 8 de mayo el diario *Ahora* informó que habían sido levantadas las medidas previstas por la FF y entrarían en vigencia normalmente las nuevas tarifas de AFE. Las mismas sufrirían algunas variantes en su aplicación con respecto a lo previsto inicialmente para el transporte de pasajeros. Según la propuesta del Directorio el aumento debía ser de 20% para transporte de Hacienda, hasta 30% para pasajeros, hasta 55% para cargas y hasta 100% encomiendas y transporte de leche y cremas.<sup>506</sup> Pero, luego de las gestiones realizadas entre la gremial y el Directorio, se modificó el porcentaje de aumento en las tarifas de pasajeros. Se fijó que este fuera del 25 al 28%, y para la zona urbana que se ofreciera un “boleto mínimo” que no superara el precio que cobraban las empresas privadas de ómnibus. Fuera del radio de Las Piedras y Toledo que se diferenciaron “claramente” de las privadas como forma de tener una tarifa competitiva. Con este acuerdo se dispuso el levantamiento de la medida.<sup>507</sup>

---

<sup>502</sup> “Un tren obrero echando humo”. *Compañero*. 18-4-72. pp. 6-7.

<sup>503</sup> Estas formulaciones recuerdan a lo planteado en el capítulo 1 sobre la noción de “sindicalismo dualista” planteado por Errandonea y Costáble.

<sup>504</sup> FF. Volante. 26-4-72.

<sup>505</sup> *Ibidem*. Es llamativo que utilizaran el término “racional” en este contexto. En el caso argentino las autoridades hablaban de la “racionalización” del sistema ferroviario.

<sup>506</sup> “Rigen desde hoy las nuevas tarifas en AFE”. *Ahora*. 8-5-72. p. 5.

<sup>507</sup> Se podría decir que terminaron legitimando el aumento. Ahora bien, ¿tenían otra opción? “Rigen desde hoy las nuevas tarifas en AFE”. *Ahora*. 8-5-72. p. 5.

Desde la FF valoraban que gracias a la negativa a cobrar los aumentos previstos lograron que el Directorio reconsiderara la decisión que había tomado. Especial preocupación les generaba el “*cuidar*” a los pasajeros ya que eran la principal fuente de ingreso de la empresa. Además había que reconocer que el servicio que se les brindaba era malo, a la vez que se debía bregar por preservarlo en tanto servicio social.<sup>508</sup>

En el boletín *Información para militantes* de la ROE interpretaban que los ferroviarios con la “*acción directa*” no solo lograron conquistar sus demandas salariales sino también que fueran liberados todos los compañeros presos en esos días (no explicita cuáles).<sup>509</sup> En este sentido, la mayoría de la directiva de la FF discrepaba con quienes planteaban dentro del gremio que pasar a la ofensiva era ser “*aventureros*”, hecho que no se constataba por los efectos positivos de las medidas tomadas.<sup>510</sup>

Los problemas que motivaron las medidas llevadas adelante en marzo y abril de 1972 continuaron sin solucionarse. Todo conducía al empeoramiento del escenario. Otro momento de fuerte tensión fue la huelga de setiembre de 1972 que se analizará a continuación.

### **3- La huelga de setiembre-octubre de 1972**

Como se viene señalando, el año 1972 fue intenso para los ferroviarios en materia de deterioro de sus ingresos, inseguridad respecto de la preservación de sus fuentes de trabajo, y movilización colectiva impulsada por una conducción gremial del ala “radical” del sindicalismo. A esto se sumaba la intensificación de la política represiva de parte del gobierno que marcó un nuevo mojón con la Declaración de “estado de guerra interno” en el mes de abril como ya se ha mencionado.

La táctica definida por la conducción mayoritaria del gremio ferroviario, puesta “ad referéndum” del conjunto de los trabajadores a través de la Asamblea de delegados, se basaba en la idea de desarrollar un “*plan de lucha*”. A través de este se articularían una serie de medidas hasta llegar a la huelga general.

Teniendo esto en cuenta, se debería pensar a la huelga de setiembre-octubre de 1972 en relación con la serie de medidas gremiales que se han mencionado en los capítulos anteriores como la ocupación de talleres en setiembre de 1971 y las luchas en marzo y abril (trenes bajo

---

<sup>508</sup> FF. Volante. 26-4-72.

<sup>509</sup> ROE. *Información para militantes*. 25-4-72.

<sup>510</sup> FF. Volante. 26-4-72.

control obrero, no corrida de trenes y negativa a cobrar aumentos) que tenían un claro contenido confrontativo que apelaba al “control obrero” y, al parecer, era novedoso para los ferroviarios. Las mismas fueron impulsadas por la mayoría de la dirección y perseguía ser una “preparación” previendo la posibilidad de llegar a la huelga. Asimismo, se debe tener presente que varios gremios estaban llevando adelante luchas por mejoras salariales y las libertades públicas, en un contexto de creciente carestía y avance autoritario.<sup>511</sup>

*a)- Fines de Agosto. Se anuncia la huelga*

Durante el mes de agosto estaba en plena elaboración el Presupuesto Nacional en el Parlamento, instancia que, como se ha señalado, representaba para los funcionarios estatales una oportunidad para reclamar mejoras de diversa índole, especialmente económicas.<sup>512</sup>

El 23 de ese mes los ferroviarios paralizaron los servicios (incluidos los requeridos por dependencias del Estado, salvo Ministerio de Salud Pública y OSE) garantizando exclusivamente el transporte de pasajeros. Los reclamos eran: recuperación de AFE, aumento de viáticos (se deberían haber ajustado en julio) y compensaciones por desplazamientos y “olla” (que beneficiaba al sector conducción y guardas), pago del aumento previsto para 1972 y de la retroactividad por productividad, libertad de presos sindicales, entre ellos, ferroviarios. Responsabilizaban al Ministro de Transporte Urraburu de llegar a esta situación al no haber cumplido con lo acordado en las negociaciones posteriores al conflicto de marzo.<sup>513</sup>

El 24 de agosto, en la antesala de los festejos patrios por la conmemoración de la “Declaratoria de la Independencia” los ferroviarios se negaron a transportar a efectivos militares que participarían en el desfile del 25 de agosto a desarrollarse en la ciudad de Rivera.<sup>514</sup> Aclararon desde la FF que no era una medida “*contra las FF AA*” sino que pretendían que se respetaran las que ya se venían desarrollando.<sup>515</sup>

El 28 de agosto el Directorio de AFE suspendió a trabajadores dedicados a tareas de control, jefatura de tracción (con sede en Peñarol), algunos guardas, conductores y boleteros.

---

<sup>511</sup> Ver Capítulo 1 de esta tesis.

<sup>512</sup> “Aumento de beneficios sociales para estatales”. *El País*. 29-8-72. p. 5.

<sup>513</sup> FF. Volante “Basta de mentiras y promesas”. 21-8-72. “AFE: sólo corren los trenes de pasajeros”. *El Popular*. 23-8-72. p. 4. Según menciona Demasi, José Manuel Urraburu del PN, fue propuesto por su Partido para integrar el gabinete ministerial de Bordaberry en representación del Herrerismo. Esto se enmarcaba en el “Gran Acuerdo Nacional” de junio de 1972. Fue el Ministro de la mencionada cartera entre junio y diciembre de 1972. Su antecesor fue Carlos Ribeiro que integró el primer gabinete ministerial del gobierno de Bordaberry. El sucesor Francisco Mario Ubillos también del PN. DEMASI, Carlos. *La caída de la democracia*. Op. Cit. P. 213, pp. 228-229 y p. 256.

<sup>514</sup> “Militares vuelven avión del interior; AFE no los transporta”. *El País*. 30-8-72. p. 4.

<sup>515</sup> “Ferroviarios. Nuevamente en lucha”. *El Oriental*. 1-9-72. p. 9.

Todo este era “*personal clave*” para la salida de algunos trenes (no se ha podido saber cuáles específicamente). Asimismo definió suprimir los “recargos” (envío de funcionarios a cumplir tareas específicas) en las Estaciones, lo que implicaba, considerando la escasez de funcionarios que había en las mismas, que no pudieran ofrecer servicios.

Por este motivo interpretaban desde *El Popular* que el objetivo del Directorio era paralizar el servicio y responsabilizar a los funcionarios de ello ante la opinión pública. Se puede decir que la conjetura era acertada si se consideran situaciones descritas en capítulos anteriores. Desde la FF informaban que harían todo lo posible para garantizar el servicio a los usuarios. Para ello resolvieron que “*todo el personal estacionero realice los recargos que sean necesarios para cumplir con la población.*” También convocaron a asamblea de conducción, guardas y personal afectado por las resoluciones tomadas por el Directorio.<sup>516</sup>

De este modo, según la FF, enfrentaban con una “*orden gremial*” a una orden de los “*de Arriba*” por la que se pretendía “*desprestigiar las medidas de los trabajadores, paralizando los servicios con burdas maniobras.*”<sup>517</sup>

Hacia el 30 de agosto y “*ante la insensibilidad de los Poderes Públicos*” en considerar sus “*justos reclamos*” decidieron hacer escuchar su “*grito de desafío*”. Realizaron paros parciales con asambleas informativas en “zona local” (en la mañana en Peñarol y en la tarde en Estación Central) con posteriores volanteadas. En la tarde se realizó un paro de zona urbana capitalina con concentración en Estación Central para dirigirse luego al edificio del MTCyT.<sup>518</sup>

Ese mismo día informaba *El Popular* de la suspensión del personal del tren que salía desde Rivera con destino a Estación Central. En *Ahora* afirmaban que el Directorio pretendió “*violentar las medidas gremiales*” al querer incorporar vagones de cargas al tren de pasajeros. Ante la negativa de los trabajadores el Directorio decretó la suspensión del servicio.<sup>519</sup>

Por su parte, el MTCyT hizo saber públicamente que para poder responder al reclamo de aumento de viáticos se debía “*eliminar*” personal foguista. Esta solución era rechazada por la gremial ferroviaria.<sup>520</sup> En simultáneo informaba el diario *El País* que el Directorio evaluaba la posibilidad de “*re-estructurar*” la mecánica de funcionamiento de la empresa para evitar la paralización de los servicios, garantizando la corrida de los distintos trayectos. Informaban,

---

<sup>516</sup> “El Directorio de AFE suspendió más personal”. *El Popular*. 29-8-72. p. 13. “AFE: actitud del Directorio provocaría paralización del servicio de pasajeros”. *Ahora*. 29-8-72. p. 13. FF. Volante. 30-8-72.

<sup>517</sup> FF. Volante. 30-8-72.

<sup>518</sup> “El Directorio de AFE suspendió más personal”. *El Popular*. 30-8-72. p. 5.

<sup>519</sup> *Ibíd.* “AFE: se agrava la situación”. *Ahora*. 31-8-72. p. 9.

<sup>520</sup> “El Directorio de AFE suspendió más personal”. *El Popular*. 30-8-72. p. 5.

asimismo, que la Gerencia General seguía suspendiendo de acuerdo a “*disposiciones reglamentarias*” a aquellos funcionarios que no cumplieran con “*sus tareas*.”<sup>521</sup>

Desde *El Popular* informaban que el conflicto ferroviario se iba intensificando ante la actitud “*revanchista*” del Ministro José Manuel Urraburu que se negaba a que se entregaran los \$6000 de préstamo adeudados a los funcionarios, acordados en el acuerdo que puso fin al conflicto de marzo. Esto contradecía la postura favorable del Directorio. En paralelo se llevaban adelante reuniones con diversos actores del gobierno acompañadas por una “*intensa movilización*” consistente en la paralización total de los servicios entre las 15 y las 21 hrs. del día 2 de setiembre. Asimismo, en la mañana los obreros de los Talleres de Peñarol trasladaron una máquina en desuso de las “*tantas*” que tenía AFE en ese estado hasta las proximidades de la Estación Sayago donde se concentraron con carteles alusivos al conflicto. Ese mismo día se realizaron asambleas informativas en Estación Central y otras dependencias de AFE, así como paros de “*brazos caídos*” en talleres y remesas.<sup>522</sup>

En los días siguientes se llevaron adelante medidas como paralización por 24 horas en todo el país (3 y 4 de setiembre), paro de “*brazos caídos*” en “*zona local*” (de la estación Colón a estación Central) y paralización del movimiento de trenes por 15 minutos cada dos horas. En Asamblea general del 4 de setiembre se resolvió realizar un paro por 48 horas.<sup>523</sup> Ese mismo día, luego de que la Asamblea General ratificara la propuesta de la directiva, anunciaron que si para el 8 de setiembre no había respuestas, se iniciaría la huelga.<sup>524</sup>

Para *El Popular* con el paro de 48 horas “*virtualmente se inició la huelga*”. En la misma línea de análisis de la gremial de ferroviarios, responsabilizaban a Urraburu y el gobierno de Bordaberry de que se llegara a ese extremo. Desde la FF dirigieron una carta al Presidente de la República en la que insistían en la idea de que preveían la huelga como último recurso ante la falta de respuesta a sus reclamos. Por su parte, Urraburu señaló públicamente que la “*amenaza*” de huelga no lo obligaría a concretar las gestiones que venía realizando.<sup>525</sup> Asimismo, el diario *El País* dio cuenta de la postura del mencionado Ministro. Este reiteró que entendía que había funcionarios cuya presencia en el servicio era “*obviamente superflua*.”

---

<sup>521</sup> “Podrían suspender líneas de AFE desde mañana”. *El País*. 1-9-72. p. 7. Informaba *El Popular* que en estos días se llegó a sancionar a más de 60 trabajadores. “Diputados mediará en el conflicto de AFE”. *El Popular*. 6-9-72. p. 7.

<sup>522</sup> “Mayores medidas de lucha aplicarán ferroviarios”. *El Popular*. 2-9-72. p. 7. “Medidas en AFE; no habrá restaurantes hoy y mañana”. *El País*. 2-9-72. p. 4.

<sup>523</sup> “Paralizado el ferrocarril en todo el país por 24 horas”. *El Popular*. 3-9-72. p. 7. Es de hacer notar que *El Popular* titula que el paro es por 24 hrs. y no por 48 hrs.

<sup>524</sup> “Quedarían suspendidos, el jueves todos los servicios de AFE”. *El Popular*. 4-9-72. p. 9.

<sup>525</sup> “Inactividad total en ferrocarriles”. *El Popular*. 5-9-72. p. 3.

También sostuvo que cada día de paralización era una “batalla más” que el camión le ganaba al ferrocarril.<sup>526</sup>

Ante las dificultades planteadas en la negociación entre la FF, el Directorio de AFE y distintas instancias del Poder Ejecutivo, la Cámara de diputados autorizó que empezara a mediar la Comisión de Legislación del Trabajo.<sup>527</sup> El 6 de setiembre el Directorio de AFE ofreció a los trabajadores el pago del préstamo de \$6000 a cambio de levantar las medidas. La FF rechazó la propuesta por considerarla “insuficiente” puesto que ignoraba el resto de las demandas.<sup>528</sup>

#### *b)- Inicio y desarrollo de la huelga*

Finalmente el 7 de setiembre inició la huelga. La misma tenía la siguiente plataforma:

*“recuperación de AFE, planes concretos y versión de recursos; definición y pago de fórmula de aumento para 1972; aumento de viáticos, compensaciones por desplazamientos y "olla"; pago de retroactividad por productividad; versión total de recursos para pago de farmacias y Caja Nacional; libertad para Vidarte, Parodi y demás presos sindicales; ni descuentos ni sanciones para los trabajadores suspendidos por acatar resoluciones gremiales.”<sup>529</sup>*

Hay que señalar que, además de esta abarcativa plataforma –en lo reivindicativo, lo político y en lo programático del servicio público-, subyacía el reclamo del pago de salarios atrasados desde el mes de julio.

En un informe de Ernesto Serrón titulado “Alarma al interior larga crisis de AFE” publicado en *El Día*<sup>530</sup>, se dio a conocer una nueva denuncia de la FF. Esta vez señalaban que el MTCyT estaba estudiando la eliminación del 45% de la vía correspondiente a 1300 kms. de recorrido. Comprendería desde San José “hacia afuera” lo que implicaba líneas que llegaban a Colonia y Mercedes, abarcando “zonas de las más ricas del País en agricultura”. Lo mismo con las líneas de Sudriers hasta La Paloma y Punta del Este y de Salto hasta Artigas y Bella Unión. La nota agregaba información sobre los menguados salarios de los ferroviarios.<sup>531</sup>

---

<sup>526</sup> “Paro ferroviario por 48 horas: el Ministro advirtió el 'inmenso daño”. *El País*. 5-9-72. p. 4.

<sup>527</sup> Estaban también mediando en el conflicto de trabajadores del transporte “de la capital y del interior, los camioneros y los peones de taxi”. “Diputados mediará en el conflicto de AFE”. *El Popular*. 6-9-72. p. 7.

<sup>528</sup> “Diputados mediará en el conflicto de AFE”. *El Popular*. 6-9-72. p. 7. “AFE: pagarán \$6000 pero se mantienen las medidas”. *El País*. 6-9-72. p. 8.

<sup>529</sup> “Conflicto en AFE”. *Marcha*. 8-9-72. p. 11.

<sup>530</sup> El Director responsable en octubre de 1972 era José Pereyra González quién había sido secuestrado por la OPR-33 el 23 de octubre de 1971 y liberado el 29 del mismo mes. RODRÍGUEZ, Universindo. JUNG, María Eugenia. (2006). *Juan Carlos Mechoso. Anarquista*. Trilce. Montevideo. p. 78. Para ese entonces el diario reproducía principalmente el discurso del Senador Jorge Batlle Ibáñez.

<sup>531</sup> “Alarma al interior larga crisis de AFE”. *El Día*. 30-9-72. p. 8



A través de un comunicado la FF destacaba la “*posición unánime de los trabajadores*” para tomar la medida, obligada por el “*capricho*” de las autoridades de no entregar dinero la semana anterior. Ahora no lo aceptarían sin que se consideraran los otros reclamos. Ese mismo día empezaron a funcionar “ollas sindicales” en distintos puntos del país.<sup>532</sup>

Informaba el diario *Acción* que en simultáneo se desplegaban medidas gremiales de la Federación Obrera del Transporte (FOT) que abarcaba los servicios de transporte de ómnibus a nivel nacional. Reclamaban el 46% de aumentos salariales y “*varias otras mejoras generales y sectoriales.*” Así, Montevideo habría quedado “*a pie...*” por lo que se preveía la aplicación de MPS para garantizar este tipo de servicios públicos “*esenciales*” y de “*asegurar la libertad de trabajo y el normal desarrollo de la actividad nacional.*” El mencionado medio de prensa sostenía que la “*escalada de paros*”, en especial de la FOT y FF, generaba preocupación en el gobierno por el perjuicio que podrían ocasionar en la economía nacional. Aseveraban que “*el gobierno podría decidir la intervención de las FF. AA. en AFE, para lograr la reanudación de los servicios*” otra opción era “*encarar la implementación de MPS*”.<sup>533</sup>

Por su parte, el diario *El Día* caracterizaba a las medidas gremiales que se estaban aplicando y anunciando como “*extremas*”. Agregaban que el gobierno habría estado atento frente a “*cualquier giro radical*” por la paralización de “*indispensables servicios públicos*” estando “*firmemente resuelto tanto a restablecerlos como a garantizar la libertad de trabajo...*”.<sup>534</sup> Sostenían que había una “*tensa situación imperante en el campo sindical por reclamos premiosos de mejoras salariales y otros postulados*” y que algunos de estos eran valorados por “*altas esferas del Ejecutivo*”. Otros tenían “*neto tinte político*” lo que se evidenciaba en el reclamo por libertad de detenidos y “*la derogación de leyes de Orden Público y de la que creó la COPRIN.*” Según la interpretación de este órgano de prensa la liberación de personas privadas de libertad estaba dirigida “*exclusivamente a los imputados de actividades subversivas*” que estaban siendo indagados por las Fuerzas Conjuntas, motivo por el que el reclamo era rechazado por el gobierno. Informaban además que en reunión entre el Presidente de la República, el Ministro de Defensa Augusto Legnani y los tres comandantes en jefe de las FF. AA. hubo “*total acuerdo*” en que en paralelo a la labor que tenían a cargo para “*reprimir la sedición*” los efectivos militares intervinieran en todos los casos en que ameritara actuar “*a fin de asegurar que los servicios públicos funcionen.*” El Poder Ejecutivo habría estado resuelto

---

<sup>532</sup> “A medianoche se inició la huelga en AFE”. *El Popular*. 7-9-72. p. 2.

<sup>533</sup> “Confirman aplicación de medidas que aseguren servicios públicos”. *Acción*. 7-9-72. p. 2. La medida habría sido acompañada por camioneros, repartidores de bebidas y refrescos y empleados de los taxímetros. *Marcha*. 15-09-72. Citado por CORES, Hugo. *Reflexiones*. Op. Cit. p. 149.

<sup>534</sup> “El transporte totalmente paralizado hoy de 18 a 24.” *El Día*. 7-9-72. p. 8.

a volver a aplicar MPS, a pesar de que se habían levantado en este período de gobierno como muestra de su predisposición de “*distender el régimen de severidad heredado, reemplazándolo por el del diálogo con las organizaciones laborales*”, pretensión que no se concretó si se recuerda el avance en materia represiva que se sucedió en 1972. Asimismo, el Ministro de Economía y Finanzas Prof. Carlos W. Cigliutti, al ser interrogado por la posibilidad de conceder aumentos, dijo que “*el gobierno tiene una política en esta materia y está resuelto a mantenerla. Resuelta o no, se impone en estos momentos actuar en una sola línea.*” Así, catalogó a la huelga ferroviaria de “*drástica medida*”.<sup>535</sup>

Entrevistado por el diario *El País* el Ministro de Transporte Urraburu calificó la medida de huelga como “*irracional*” porque le haría “*un inmenso daño al país.*” Cerró la entrevista señalando que “*no se permitirá jamás, por más legítimos que fueren los motivos esgrimidos para justificar un paro, que se altere la paz interna de la República.*”<sup>536</sup> Se puede observar a través de este ejemplo cómo las acciones gremiales eran calificadas por algunas autoridades como una amenaza, alimentando, así, la idea de la existencia de un “enemigo interno”.

Finalmente, con el solo voto de los delegados del Poder Ejecutivo, la COPRIN decretó la esencialidad del servicio de transportes. Esto obligó al levantamiento de la huelga de la FOT.<sup>537</sup> En un artículo del diario *Acción* se mostraba preocupación por el impacto de la huelga de transportes ya que implicaba de modo indirecto la entrada en huelga general. Planteando la existencia de una dicotomía reclamaban que no hubiera “*ni represión ni prepotencia*”, defendiendo así la declaración de ilegalidad por parte de la COPRIN.<sup>538</sup>

Resulta claro que desde su inicio la huelga ferroviaria, en un contexto de intensificación de la actividad sindical, generó honda preocupación en el gobierno la que fue trasladada a la opinión pública. Desde este punto de vista se fue construyendo una imagen de irracionalidad-radicalismo respecto de los motivos y efectos de la huelga. Las organizaciones sindicales ferroviarias y las organizaciones políticas afines a su lucha buscaron contrarrestar de modo constante estos argumentos.<sup>539</sup>

---

<sup>535</sup> “El transporte totalmente paralizado hoy de 18 a 24.” *El Día*. 7-9-72. p. 8.

<sup>536</sup> “Paro ferroviario por 48 horas: el Ministro advirtió el 'inmenso daño’”. *El País*. 7-9-72. p. 6.

<sup>537</sup> “COPRIN: fija los 'Servicios de emergencia’”. *El Popular*. 14-9-72. p. 3. “AFE: contrapropuesta de los trabajadores”. *Ahora*. 16-9-72. p. 6.

<sup>538</sup> “Proponen solución al conflicto de AFE”. *Acción*. 8-9-72. p. 6. Cabe mencionar que, por otra parte, en *El País* del 16-9-72 informaron que se evaluaba en esferas del gobierno la posibilidad de re-estructurar la COPRIN dada, según entendían, la “evidente disconformidad que se acentuaba a la luz de los últimos acontecimientos. En efecto, varios voceros han coincidido en atribuir a la COPRIN gran parte de la responsabilidad de la situación conflictual que se vive actualmente.” “Considera el Ejecutivo la reestructura de COPRIN”. *El País*. 16-9-72. p. 5.

<sup>539</sup> En estos casos es en los que se puede observar intentos de disputar hegemonía como se señalaba en la introducción.

Mientras circulaban acusaciones cruzadas en la prensa, se intentaba, principalmente desde ámbitos legislativos generar instancias de diálogo que facilitaran la resolución del conflicto. No fue hasta principios de octubre que finalmente se pudo llegar a un acuerdo que habilitara el levantamiento de la huelga.

Por otra parte, en diversas ocasiones se agendaban entrevistas con las partes a las que los representantes del Poder Ejecutivo no asistían. Al tiempo que, por ejemplo, informaba *El Popular* “los directores del ente ferroviario reconocieron la legitimidad de los reclamos de los huelguistas.” pero sostenían que no había recursos para darles cabida.<sup>540</sup>

Inmediatamente después de iniciada la huelga la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Diputados hizo llegar a las partes una propuesta para resolver el conflicto. Respecto de la “re-estructura de AFE” comprometía a que el MTCyT se pronunciara antes de fin de mes sobre el plan confeccionado por una Comisión técnica. En relación con el problema “viáticos”, se integraría una Comisión mixta (Directorio de AFE y FF) con diez días para expedirse y otros diez para el Ministerio de Transportes. Por otra parte, el Ministro Urraburu se debía comprometer a gestionar recursos para que el pago de diversas compensaciones y mejoras salariales correspondientes al segundo semestre de 1972.<sup>541</sup>

En el diario *El País* apareció en la portada del 8 de setiembre de 1972 una imagen de Estación Central vacía. Al día siguiente, mientras informaban que no había avances en las negociaciones, afirmaban que “un hombre de gobierno señaló que en este momento AFE no constituye un servicio esencial y que cada día de paro que transcurre se va perdiendo la ya reducida clientela.”<sup>542</sup> Esto podría explicar el hecho de que, a diferencia de la huelga de la FOT que fue declarada ilegal (militarizando a algunos trabajadores), durante la huelga ferroviaria, si bien se amenazó con medidas de ese tipo, estas nunca se llevaron a cabo. A su vez, este tipo de declaraciones de parte de autoridades de gobierno, restaban legitimidad a la medida al caracterizarla como “irracional”. Asimismo, servían de medio para responsabilizar una vez más a los trabajadores, especialmente los organizados, respecto de la crítica situación de la empresa.

El propio Ministro Urraburu habría afirmado que “tal como está el ferrocarril, no vamos a ninguna parte. No podemos hacer rodar un tren con cuatro pasajeros locos y dos kilos

---

<sup>540</sup> “AFE: Comisión citó a Urraburu”. *El Popular*. 8-9-72. p. 3.

<sup>541</sup> “AFE: Urraburu rechazaría contrapropuesta obrera”. *El Popular*. 9-9-72. p. 3. Comisión de Legislación del Trabajo. Cámara de Representantes. (1972). *Actas n°43 y n°4*. En Departamento de Archivo. Información Legislativa de la Cámara de Representantes.

<sup>542</sup> “En AFE sigue la huelga y otra vez sin ómnibus el 11”. *El País*. 8-9-72. p. 4. “CNT: 'No habrá servicios de emergencia'; tercer día de huelga en el ferrocarril”. *El País*. 9-9-72. p. 4.

*de carne. Así no va. Aunque no se me oculta que es un problema que venimos soportando desde hace veinte años.*”<sup>543</sup>

Por su parte, Ricardo Rocha Imaz (diputado del Movimiento Nacional de Rocha –PN-opositor al gobierno) miembro de la Comisión de Legislación del Trabajo dijo que

*“los trabajadores ferroviarios, la familia ferroviaria lucha por sus salarios, por su subsistencia en medio de esta crisis. Es un trabajador que tradicionalmente se ha sentido y se siente consustanciado con el organismo y hoy con razón está luchando por sus derechos. Mientras el Poder Ejecutivo mantiene una política que más de una vez hemos criticado.*”<sup>544</sup>

Según *El Día* “el escollo principal radica en el punto 1 de la contra-propuesta presentada por los obreros” el 9 de setiembre a la Comisión de Legislación del Trabajo. La diferencia en relación con la elaborada el día 7 por la mencionada Comisión es que exigía al Poder Ejecutivo que garantizara el no levantamiento de vías férreas, no reducción del personal, no clausura de estaciones, mantenimiento de cargos presupuestados, contratación inmediata de personal egresado de la Universidad del Trabajo del Uruguay (UTU) y firma del convenio de compra de material ferroviario con Hungría antes del 15 de setiembre de 1972. Esto significaba, de hecho, poner un freno a los planes de re-estructuración que tenía el MTCyT previstos para AFE. En este sentido, el diputado Antonio Ache habría solicitado a la FF que “*postergaran el planteamiento de este primer punto, por cuanto el Ministro Urraburu se negaba a considerar la fórmula si se mantenía su inclusión.*” Pero la FF se negó a quitarlo de la plataforma a sabiendas de que llevaría a la dilatación del conflicto. Urraburu habría manifestado que con este reclamo se le pretendía sustituir en sus funciones y así al gobierno, lo que no toleraría. El Ministro entendía que para poder dialogar era clave el respeto mutuo más allá de los puntos divergentes. Pero sostenía que el punto 1 de la contra-propuesta de la FF era “*totalmente irrespetuoso para con el Ministro.*”<sup>545</sup>

Es de destacar cómo, más allá de los argumentos de índole financiera, apareció este tipo de fundamentación de la actitud del gobierno. La misma pretendía contener lo que se interpretaba (y era, parcialmente, para un sector significativo de ferroviarios) un proceso de subversión del orden y la autoridad. Se podría decir que este aspecto era central en las causas y desarrollo del conflicto y ya se había planteado en marzo como se señaló oportunamente.

---

<sup>543</sup> “Urraburu rechaza contrapropuesta obrera”. *Ahora*. 10-9-72. p. 2. Ver también: “Transporte: expectativa por las negociaciones.” *El País*. 11-9-72. p. 4.

<sup>544</sup> “99. 'La lucha ferroviaria señala madurez y firmeza'”. *Ahora*. 10-9-72. p. 5.

<sup>545</sup> “AFE es recuperable”. *El Día*. 11-9-72. p. 4. “Concretarían hoy nueva fórmula en diferendo de AFE”. *El Día*. 12-9-72. p. 6.

Pedro Toledo, miembro de la directiva de la FF por la lista 9, expresó que se negaban a retirar el punto 1 ya que entendían que era clave “*que recuperemos y defendamos a nuestra fuente de trabajo.*” y ese punto era la garantía fundamental. Ambas partes decían estar dispuestas a entrar en diálogo y se achacaban una la “*intransigencia*” y otra la falta de “*respeto*”.<sup>546</sup>

A través del diario *El País* se conoció el informe de la Comisión técnica designada por el Poder Ejecutivo cuatro meses atrás. Sobre la base del mismo se podría realizar una propuesta concreta de re-estructuración de AFE según informó Urraburu. Se estimaba que para llevarlo adelante se necesitarían, como mínimo, 5 años.<sup>547</sup>

El 13 de setiembre la FF hizo llegar una nueva fórmula de acuerdo a la Comisión de Legislación del Trabajo. Según *El Día*, “*fuentes sindicales evidenciaron anoche -luego de una reunión con los legisladores- un moderado optimismo. Indicaron que las tareas conciliadoras se encuentran 'bien encaminadas.'*”<sup>548</sup>

De acuerdo a la nueva fórmula que se iba delineando se abría la posibilidad de que se integraran delegados de la FF en la Comisión que estudiaría el asunto. Sin embargo, la FF declaró que no era suficiente el avance ya que no se definían con claridad las medidas para la recuperación de AFE.<sup>549</sup> Por su parte Urraburu rechazó también la nueva fórmula ya que, según recogió *El Día*, “*resultaba inaceptable por los compromisos económicos que implicaba y a los que AFE no estaría en condiciones de hacer frente.*” De este modo se preveía que las negociaciones quedarían estancadas.<sup>550</sup>

Por fuera de las instancias de negociación, como se verá más adelante, trabajadores ferroviarios desarrollaban distintas prácticas tendientes a fortalecer su posición. Así por ejemplo, según informó el Semanario *Marcha* los trabajadores realizaban volanteadas y “*reuniones explicativas*”. Asimismo sacaron “*a la fuerza*” de los talleres Peñarol una máquina y la trasladaron hasta Sayago, donde quedó instalada “*a la vista del pueblo, como testimonio de lo que han hecho con los intereses del país.*”<sup>551</sup>

En una entrevista realizada a Urraburu por el diario *El Día* expresó que no rechazaba la fórmula sino que se había entrado en un “*impasse*” y que si se referían “*al rechazo liso y llano*

---

<sup>546</sup> “AFE es recuperable”. *El Día*. 11-9-72. p. 4.

<sup>547</sup> “Transporte: expectativa por las negociaciones.” *El País*. 11-9-72. p. 4.

<sup>548</sup> “Huelga en AFE: proponen nueva fórmula”. *Acción*. 13-9-72. p. 4. “Recién hoy quedaría finalizada fórmula para conflicto en AFE”. *El Día*. 13-9-72. p. 6. “AFE: finalmente hoy entregarían fórmula”. *El Día*. 14-9-72. p. 11. “Resta aprobar recursos para la fórmula en AFE”. *El Popular*. 14-9-72. p. 3.

<sup>549</sup> “Harán precisiones sobre la fórmula, ferroviarios”. *El Popular*. 15-9-72. p. 3.

<sup>550</sup> “El Ministro Urraburu rechazó la nueva fórmula de arreglo en AFE”. *El Día*. 15-9-72. p. 5. “Ya está pronto el informe sobre AFE”. *El País*. 17-9-72. p. 4.

<sup>551</sup> “El conflicto ferroviario” *Marcha* 15-9-72. p. 9.

*esa actitud habrá que atribuirle a los propios obreros.” Agregó que el de AFE no era sólo un “problema económico”, sino que lo “principal” se debía ubicar en “la propia re-estructuración del Ente, lo que está supeditado al ajuste y dimensión del organismo.” En las circunstancias vigentes de carga anual y pasajeros AFE no podía “sobrevivir con 9000 funcionarios...”, así, argumentaba que lo que se debía hacer para “asegurar” las fuentes de empleo, era no contratar más personal. Analizaba que “el ferrocarril de los ingleses aplicaba en la incorporación de los empleados un criterio familiar. El hijo de un obrero por lo general incorporábase, sin consecuencias. Es bueno esto, no lo discuto, pero cuando la situación lo admita sin agravar situaciones de déficit.” Por esto, el ferrocarril “actuando racionalmente” se podría constituir en lo “que representó su objetivo hace un cuarto de siglo.” Por lo tanto, la solución era, en primer lugar, la “re-estructuración”; en segundo, una “re-dimensión de la empresa” y tercero que AFE obtuviera créditos externos.<sup>552</sup>*

La posibilidad de re-estructurar AFE fue un tema reiterado a lo largo del período como se ha señalado. Apareció, principalmente a instancias del gobierno, como una necesidad imperiosa para subsanar los problemas financieros que venía arrastrando la empresa. La posición de la gremial de trabajadores, observando otras experiencias, fue de rechazo a este tipo de propuestas de re-estructuración del servicio. Si bien el Directorio de la empresa no logró poner a andar un plan de re-estructuración, a lo largo del período que se aborda AFE fue sufriendo transformaciones que impactaban directamente en sus asalariados. En el marco de la huelga que aquí se analiza reapareció el tema y, nuevamente, fue motivo de confrontación entre las partes.<sup>553</sup>

Por ejemplo, la propuesta del MTCyT de eliminar puestos de foguistas fue cuestionada por trabajadores entrevistados por *El Popular* en una “olla sindical”. Sostenían que esa opinión del Ministro daba cuenta de su ignorancia respecto del funcionamiento del ferrocarril de larga distancia y de carga y de lo fundamental de la tarea del foguista. Asimismo, criticaban duramente que los maquinistas, luego de 15 años, como mínimo, de cumplimiento de funciones en diversas tareas preparatorias y con una gran responsabilidad, ganaban solamente \$18.000.<sup>554</sup>

Luego de unos días sin avances en las negociaciones, hacia el 20 de setiembre se logró retomar el contacto con el Ministro de Economía y Finanzas, que resultaba fundamental para

---

<sup>552</sup> “Sin solución aún en AFE”. *El Día*. 17-9-72. Portada. *El Día*. 17-9-72.

<sup>553</sup> Ver capítulo 2 de esta tesis.

<sup>554</sup> “El trabajo en el interior, odisea para ferroviarios”. *El Popular*. 18-9-72. p. 11.

resolver los asuntos financieros asociados al conflicto. A partir de lo que la Comisión de Legislación del Trabajo podía comenzar a labrar una nueva fórmula de acuerdo.<sup>555</sup>

Mientras tanto, *El Día* informaba de una “mediación paralela” facilitada por diputados de la “Unión Nacional Releccionista” (pachequistas) que se entrevistaron con Urraburu y dirigentes de la FF. Sin embargo, no se lograba acordar respecto de la recuperación de AFE.<sup>556</sup>

Por otra parte, según *El Popular* el 22 de setiembre se anunció en una mesa redonda organizada por la FF que si para el martes 26 no se llegaba a alguna solución, se realizaría una marcha desde el interior del país y el 27 se plegarían a la jornada que preparaba la CNT y la Comisión de Derechos Humanos.

En esa mesa redonda “rindió informe” a nombre de la FF Raúl Olivera (militante de la ROE en aquel entonces). Asimismo, afirmaban desde *El Popular* que “las palabras del representante de la CNT, Pedro Aldrovandi, recibieron una verdadera ovación” quién saludaba estar en la sede de la FF “recientemente afiliada a la CNT”. Habría dicho que “la huelga de los ferroviarios es de las más patrióticas del país' con ella se encara 'la defensa de la soberanía nacional, de la economía y de la fuente de trabajo.'” El acto contó con la presencia de delegaciones de la mesa zonal norte de la CNT, funcionarios de subsistencias, bancarios, delegados del SUANP, postales, Federación de empleados y obreros de la bebida (FOEB), Federación de Profesores, textiles, FOL (industria de la lana), FUNSA, personal de Casa de Galicia (Mutualista privada cuya Casa Central se ubica en el barrio Sayago), Federación de la Carne y Jockey Club.<sup>557</sup> El mismo 22 se replicó en distintos medios la idea de que el conflicto ferroviario estaba próximo a solucionarse ya que el MEF había anunciado que entregaría fondos para pagar los salarios atrasados desde julio y porque se estaban facilitando instancias de negociación entre el MTCyT y la FF, a través de la Comisión de Legislación del Trabajo.<sup>558</sup> En el semanario socialista *El Oriental* afirmaban, sin embargo, que Urraburu sostenía “posiciones personales absolutamente caprichosas” lo que evidenciaba que era “un enemigo del ferrocarril

---

<sup>555</sup> “AFE: no hay acuerdo y tampoco servicios”. *El Día*. 18-9-72. p. 4. “Se continúa trabajando sobre la fórmula para AFE”. *El Popular*. 20-9-72. p. 5.

<sup>556</sup> “AFE: mediación paralela”. *El Día*. 20-9-72. p. 5. “Se continúa trabajando sobre la fórmula para AFE”. *El Popular*. 20-9-72. p. 5.

<sup>557</sup> “AFE: fórmula definitiva quedaría estructurada”. *El Popular*. 22-9-72. p. 2. Cabe destacar que estos gremios tenían una fuerte presencia de la “Tendencia Combativa”. Para pensar el carácter “patriótico” de la lucha ver: PAYO ESPER, Mariel. “Una huelga para defender a la patria’. Reflexiones en torno a los trabajadores petroleros y la huelga del SUPE Ensenada en 1968.” en GHIGLIANI, Pablo; SCHNEIDER, Alejandro (comps.). (2015). *Clase obrera, sindicatos y Estado. Argentina (1955-2010)*. Imago Mundi. Buenos Aires. pp. 23-42.

<sup>558</sup> “Transporte. La lucha otra vez”. *El Oriental*. 22-9-72. p. 6. “Instancia trascendente para la gestión mediadora en AFE”. *El Día*. 22-9-72. p. 9. “Horas decisivas en el conflicto ferroviario”. *Acción*. 22-9-72. p. 7. “Urraburu responderá hoy a la mediación en AFE.”. *Ahora*. 22-9-72. p. 3.

y del gremio” en contraposición a la apertura que mostraba el MEF.<sup>559</sup> En *Acción* señalaban que el conflicto ferroviario ocasionaba “*serios perjuicios a la economía nacional*” por su incidencia en el transporte inter-departamental y en las actividades agropecuarias.<sup>560</sup>

Para el 23 de setiembre estaba convocada una reunión entre Urraburu y dirigentes de la FF con la mediación de la Comisión de Legislación del Trabajo. El Ministro no asistió. Esto generó gran malestar en medios sindicales y parlamentarios según dio cuenta la prensa. *El Día* llegó al punto de responsabilizarlo de la innecesaria dilatación del conflicto considerando la apertura demostrada por el MEF.<sup>561</sup> Mientras tanto la FF continuaba su movilización “*en forma indeclinable*” recibiendo amplias expresiones de solidaridad. Así se comenzaba a organizar la “*Marcha sobre Montevideo*” para el 26 de setiembre.<sup>562</sup>

Por su parte, desde *El País* defendían la “*visión técnica*” de Urraburu que garantizaría la solución definitiva de los problemas que se arrastraban desde tiempo atrás. La misma daba continuidad a numerosas propuestas que se habían elaborado en los años precedentes pero que habían recibido la resistencia de los obreros o de las poblaciones locales que “*no siempre coinciden con los intereses generales del país y los particulares de AFE.*”<sup>563</sup>

En una declaración de la FF reproducida por *El Popular* volvieron a responsabilizar a Urraburu por los pocos avances al tiempo que reconocían la actuación de la Comisión de Legislación del Trabajo y la predisposición del MEF. Sostenían que Urraburu pretendía “*confundir a la opinión pública declarando su preocupación por la situación de AFE, cuando en la práctica es quien ha obstaculizado las gestiones parlamentarias...*” y que la huelga estaba motivada por el anhelo de “*salvar al Ferrocarril*” por lo que no era “*un problema de un puñado de trabajadores, sino de todos los sectores populares que componen este insobornable pueblo oriental.*”<sup>564</sup>

Por otra parte, *El Día* reprodujo fragmentos de una declaración de una “*Agrupación de profesionales universitarios de AFE*” en la que señalaban que no serían las “*medidas drásticas e intuitivas dentro del actual campo desolado de información*” las que permitirían “*solucionar los problemas del transporte en nuestro País, tanto más dueño de su destino cuanto más*

---

<sup>559</sup> “Transporte. La lucha otra vez”. *El Oriental*. 22-9-72. p. 6.

<sup>560</sup> “Horas decisivas en el conflicto ferroviario”. *Acción*. 22-9-72. p. 7.

<sup>561</sup> “CNT: total apoyo a los ferroviarios en lucha”. *Ahora*. 23-9-72. p. 3. “AFE: Urraburu impide solución”. *Ahora*. 23-9-72. p. 6. “AFE: sin cambios”. *El Día*. 23-9-72. p. 5. Comisión de Legislación del Trabajo. Cámara de Representantes. (1972). *Acta n°55*. En Departamento de Archivo. Información Legislativa de la Cámara de Representantes.

<sup>562</sup> “Marcha de ferroviarios”. *El Popular*. 25-9-72. p. 8.

<sup>563</sup> “Problemas de AFE”. *El País*. 23-9-72. p. 5.

<sup>564</sup> “Es una huelga por salvar el ferrocarril”. *El Popular*. 24-9-72. p. 3.



*nacional sea la solución de este sector.*”<sup>565</sup> No se ha encontrado otra referencia de esta “Agrupación” en las fuentes consultadas. Evidentemente que, a la luz de la declaración citada, tuvieron una posición crítica respecto de la huelga y la conducción de la FF. Es presumible que el carácter mayoritariamente “obrero” que tenía la FF explique el sentimiento de no representatividad del sector profesional. También cabría preguntarse por las dificultades planteadas a los funcionarios de este sector, mucho más próximos a los órganos de dirección y gerencia de la empresa.

Que Urraburu no haya asistido a la reunión convocada por la Comisión de Legislación del Trabajo no significó que se retirara de escena. El 26 de setiembre, el mismo día de la “Marcha sobre Montevideo”, el Ministro habría entregado un propuesta de re-estructuración de AFE al Presidente de la República de acuerdo a lo que informaron *El País* y *El Día*.<sup>566</sup> Esto evidencia el estado del gobierno de la época, crecientemente concentrado en el Poder Ejecutivo, ignorando instancias de mediación y conciliación como el Parlamento, asunto del que se ha intentado dar cuenta desde el Capítulo I.

Por su parte, los izquierdistas *Ahora*, *El Popular* y *Marcha* informaron detenidamente sobre la “Marcha sobre Montevideo” que había partido de diversos puntos del país. *Ahora* afirmaba que hubo “*una multitud en la marcha sobre Montevideo, por un ferrocarril para el pueblo*”, “*millares de personas*” en el acto lo que daba cuenta de la “*fervorosa adhesión del pueblo*” a la causa de los ferroviarios.<sup>567</sup> En *Marcha* destacaron el “*tono patriótico*” de la lucha desplegada por los ferroviarios en defensa de los intereses nacionales, motivo fundamental por el que llamaban a “*todo el pueblo a estrechar filas con los ferroviarios en esos días. En cada estación, en cada pueblo estamos fortaleciendo la resistencia de los que se rebelan, porque solo combatiendo se obtienen triunfos.*”<sup>568</sup>

A fin de garantizar la participación de diversos contingentes de ferroviarios que llegarían desde distintos puntos del país la FF contó con el apoyo de mesas zonales y plenarios sindicales de la CNT. Por mencionar un ejemplo, el Plenario sindical de La Paz (Departamento de Canelones) se encargó de garantizar las condiciones para realizar allí un mitin aprovechando la importante concentración de trabajadores que irían arribando a la zona.<sup>569</sup> Luego de este mitin

---

<sup>565</sup> “Profesionales de AFE creen posible recuperar al Ente”. *El Día*. 24-9-72. p. 9.

<sup>566</sup> “Urraburu envió a Presidencia un amplio informe sobre AFE”. *El Día*. 26-9-72. p. 5. “Reestructuración de AFE: presentaron el proyecto”. *El País*. 26-9-72. p. 4.

<sup>567</sup> “Una multitud en la 'Marcha sobre Montevideo' por un ferrocarril para el pueblo”. *Ahora*. 27-9-72. p. 3.

<sup>568</sup> “Marcha de los ferroviarios”. *Marcha*. 22-9-72. p. 12

<sup>569</sup> En adhesión al mitin los comerciantes de la localidad cerrarían sus negocios de 15 a 16.30 hrs. En Canelones se concentraron los arribados desde: Paso de los Toros, Tacuarembó, Paysandú, Salto, Artigas, Mercedes, 25 de agosto, Florida, Río Branco, Melo, Rivera, Tranqueras, Fray Marcos, Casupá, “etc.”. Allí se encontraron con los provenientes de Minas, La Paloma, Rocha, San Ramón, Santa Rosa, Las Piedras, La Paz, Pan de Azúcar, Pando,

todos se dirigieron hacia el barrio montevideano Peñarol para realizar un acto frente a la sede de la FF y, finalmente, caminaron por Av. Sayago, Av. Millán, Bvar. Gral. Artigas, Av. Gral. Flores hasta llegar a calle Yatay hacia las inmediaciones del Palacio Legislativo donde se realizó el acto final. A la marcha se habrían sumado “*contingentes de obreros de distintos gremios y estudiantes*”. Luego del acto, los obreros acamparon en el “Club Ferrocarril” (próximo a los Talleres de Peñarol) para integrarse a la jornada de la CNT del día siguiente. *Ahora* destacó la presencia del senador Enrique Erro (Unión Popular) y de los diputados Daniel Sosa Díaz (PDC) y Juan Chenlo (Unión Popular, liderada por Erro).<sup>570</sup>

Unos días más tarde con las negociaciones en punto cero, apareció un nuevo “Informe técnico”, esta vez realizado por los ingenieros Primo Roda, Julio Methol, Julio C. Barozzi y el contador Luis G. Barcala que hicieron llegar en primer lugar al MTCyT. Básicamente planteaba que se debía priorizar el transporte de cargas para que el servicio fuera sostenible en términos financieros. Para ello planteaban cinco alternativas, cualquiera de las cuales insumiría financiamiento externo. Se evaluaba que la mejor propuesta era la húngara por lo que se habrían retomado los intercambios con autoridades de ese país.<sup>571</sup>

A pesar de esta parcial apertura, apareció un nuevo motivo de discordia: la aplicación de los descuentos salariales por los días perdidos por huelga. Urraburu sostenía que se debían realizar con los haberes de octubre, noviembre y diciembre en contra de lo que se había propuesto en una nueva fórmula de la Comisión de Legislación del Trabajo. Desde la FF, según recogió *El Popular*, arguyeron que era justo que se les descontara recién a partir de 1973 ya que AFE tenía deudas por productividad con sus funcionarios desde octubre de 1970.<sup>572</sup> Nuevamente se responsabilizaba al Ministro de Transporte del estancamiento de las negociaciones.<sup>573</sup>

### *c)- El desenlace de la huelga: presión, solidaridad y negociación*

Ante la situación mencionada se hablaba de la posibilidad de realizar un paro general “solidario” convocado por la CNT. Según el diario *El País*, dado el avance en la negociación

---

Toledo, Suárez, “etc.”. En La Paz se hizo un breve mitin con presencia de obreros de la bebida, municipales, textiles, construcción, maestros, profesores y estudiantes. “Marcha de ferroviarios”. *El Popular*. 25-9-72. p. 8.

<sup>570</sup> “Marcha de ferroviarios”. *El Popular*. 25-9-72. p. 8. “Ferroviarios del interior vinieron para exigir soluciones a Urraburu”. *El Popular*. 27-9-72. p. 2. “Una multitud en la 'Marcha sobre Montevideo' por un ferrocarril para el pueblo”. *Ahora*. 27-9-72. p. 3.

<sup>571</sup> “El Ministro Urraburu y AFE”. *El País*. 29-9-72. p. 9. “Podría definirse hoy Plan de Revitalización de AFE”. *El Día*. 3-10-72. p. 5. A fines de la década de 1970 se compró una flota de trenes Ganz de origen húngaro.

<sup>572</sup> “AFE: Urraburu vuelve a obstruir una solución”. *El Popular*. 4-10-72. p. 7.

<sup>573</sup> “Se solucionaría el conflicto en AFE”. *Ahora*. 4-10-72. p. 3.

este no se concretaría.<sup>574</sup> Mientras tanto, la Comisión de Legislación del Trabajo elaboraba una nueva fórmula y dirigentes de la FF concurrían a la OPP para plantear la modificación de la propuesta inicial de mejoras para el segundo semestre ya que establecía “*poca diferencia entre grado y grado [del escalafón]*”<sup>575</sup>

Anunciado el paro general convocado por la CNT y organizaciones fraternales en apoyo a los ferroviarios se abrió la última etapa de instancias de negociación mediadas por la Comisión de Legislación del Trabajo. Esta fue la definitiva y habilitó que, acuerdos mediante, se levantara la huelga el 5 de octubre y se cancelara el mencionado paro general de la CNT y organizaciones fraternales.

La fórmula de acuerdo incluía:

- la re-estructuración de AFE descartando la pérdida de fuentes laborales y salarios, preveía el estudio de un plan a nivel parlamentario (a través de una Comisión investigadora) recabando opiniones de los distintos involucrados y garantizando que, hasta que no se llegara a un acuerdo, no se modificaría la situación del ente en cuanto a cantidad de personal y estaciones.

- respecto de uno de los principales reclamos que dio inicio a la huelga (compensaciones y viáticos por desplazamientos y “olla”) se acordaba estudiarlo aunque, según el primer boletín sindical post-huelga la última palabra la tenía el MTCyT.

- se pagaría la retroactividad con el presupuesto de 1973 y se les abonaría en el correr de octubre otras retribuciones atrasadas.

- se estudiaría entre OPP y FF la fórmula de presupuesto del segundo semestre.

- la Comisión de Legislación del Trabajo se entrevistaría con el Ministro de Defensa para considerar la situación de los trabajadores detenidos por las Fuerzas Conjuntas.

- los descuentos por días no trabajados se realizarían en 6 cuotas desde octubre en base al salario vigente desde junio.<sup>576</sup>

El 5 de octubre se reunió el gremio ferroviario en Asamblea General en el Cine “Sayago” con el objetivo de refrendar la propuesta de acuerdo alcanzada. En *Acción* informaban que en conversación telefónica con dirigentes ferroviarios expresaron estar ampliamente “*optimistas en cuanto a la solución del conflicto.*”<sup>577</sup>

Varios medios coincidieron en afirmar que la mencionada Asamblea General contó con la presencia de dos mil ferroviarios que colmaron las instalaciones del Cine “Sayago”. Raúl

---

<sup>574</sup> “Inminente solución en AFE: sólo discrepan en un punto”. *El País*. 4-10-72. p. 4.

<sup>575</sup> “AFE: se avanza hacia una solución en el conflicto”. *El Popular*. 5-10-72. p. 8.

<sup>576</sup> FF. Volante. 12-10-72.

<sup>577</sup> “Solución en AFE”. *Acción*. 5-10-72. p. 6.

Fraga, militante de la lista 1, presentó una moción de apoyo a la actuación del Consejo Directivo de la FF que avalaba lo acordado y levantaba la huelga. La misma fue aprobada “*casi por unanimidad de presentes*”. *El Popular* destacó la presencia de delegados de FFOSE, FOT y Mesa zonal norte de la CNT. Así como las palabras del dirigente de la CNT Félix Díaz quién habría afirmado que el mes de setiembre “*fue uno de los más brillantes de la historia del Movimiento Sindical*”. Aseguraban que en Paysandú (uno de los nodos principales del ex-ferrocarril Midland) se realizó también una Asamblea ferroviaria “*con algarabía*”.<sup>578</sup>

Si bien se puede observar que la mayoría de los acuerdos tendían a la creación de nuevas instancias de negociación y no a compromisos explícitos (siendo que ya había un extenso acumulado de informes y evaluaciones de diversa índole respecto del “problema ferroviario”), la dirección de la FF los valoró como un “*triunfo*”.<sup>579</sup> Este daba cuenta, según entendían desde la FF, de “*una tradición de lucha*” y del convencimiento de que había que cuidar de ese servicio ya que alrededor del ferrocarril giraba “*gran parte de la economía nacional.*”<sup>580</sup> Finalmente, como la propia dirección del sindicato reconoció, se acordó un plan de re-estructura de AFE, que habían resistido reiteradamente. Asimismo, Urraburu habría asegurado, pasado un día de levantada la huelga, que se firmaría el convenio con Hungría, apoyado por la gremial de trabajadores.<sup>581</sup>

Según informó la FF culminada la huelga, se proponían realizar una gira por el interior para evaluar en distintos lugares los resultados de esta “*dura pero tremendamente positiva y edificante*” huelga. Asimismo, recibirían nóminas de “carneros” de los diferentes sectores y lugares del país a fin de hacer pública su inconducta.<sup>582</sup>

*El Día* entrevistó al Presidente del Directorio de AFE Baliñas Barbagelata quién expresó “*profunda satisfacción*” por la solución del conflicto en el entendido de que “*los que somos viejos integrantes del organismo veíamos con angustia lo que pasaba, no sólo por el ente, sino por los problemas que debían enfrentar a raíz de esta situación los funcionarios y sus familiares...*”. Como muestra de cómo se procesó la negociación o como forma de no comprometer una respuesta, al ser preguntado por si Urraburu respaldaba la fórmula estructurada por la Comisión de Legislación del Trabajo dijo que lo ignoraba ya que “*la*

---

<sup>578</sup> “Ante solución de conflicto se dejó en suspenso el paro”. *El Popular*. 7-10-72. p. 5. “Fin del conflicto en AFE”. *Ahora* 6-10-72. p. 32. “Gran triunfo de los trabajadores de AFE”. *Ahora*. 7-10-72. p. 6. “Huelga ferroviaria de casi un mes fue levantada ayer”. *El Día*. 7-10-72. p. 5. “Trenes vuelven a correr”. 8-10-72. *El Día*. Portada.

<sup>579</sup> En los mismos términos se expresaron medios de prensa como *Ahora*. “Gran triunfo de los trabajadores de AFE”. *Ahora*. 7-10-72. p. 6.

<sup>580</sup> “Alarma en el interior. Larga crisis de AFE”. *El Día*. 30-9-72. p. 8.

<sup>581</sup> FF. Volante. 12-10-72.

<sup>582</sup> FF. Volante. 21-10-72. Lo mismo señalaron días después los comunistas. Seccional ferroviario del PCU. *El Riel*. II Época. N° 90. 26-10-72.

*Comisión fue la encargada de hacer todas las tratativas” y, suponía, “habrá requerido la opinión del Ministro Dr. Urraburu.”*<sup>583</sup>

Finalmente la CNT levantó el paro previsto para el 10 de octubre al lograrse el efecto esperado: que se agilizaran las negociaciones y se alcanzara un acuerdo satisfactorio.<sup>584</sup> Los servicios ferroviarios se fueron re-estableciendo paulatinamente comenzando por los trabajadores vinculados con el pago de haberes. Hubo que dedicar unos días a poner en condiciones la infraestructura ya que se había deteriorado por la falta de uso así como por robos, por ejemplo, de cables telefónicos en distintos puntos del país.<sup>585</sup>

El acuerdo, votado en la Asamblea General gremial, muestra un tinte programático que no era tan evidente al inicio de la huelga cuando los reclamos tenían un tono reivindicativo-económico y se concentraban, en especial, en las demandas de algunos sectores.<sup>586</sup>

La actuación de la Comisión de Legislación del Trabajo, la constante participación de los representantes gremiales y, probablemente, el acumulado de estudios de situación y las propuestas formuladas fueron encauzando la resolución del conflicto hacia distintas instancias de negociación, siempre acompañadas por la movilización. De todos modos, el acuerdo sólo establecía que a futuro se realizaría la re-estructura. De hecho, hacia diciembre de 1972 denunciaban desde la FF que gran parte de los acuerdos aún no se cumplían.<sup>587</sup>

#### ***4- Prácticas colectivas desarrolladas en el marco de la huelga***

En este apartado se intentará describir y analizar distintas prácticas llevadas adelante específicamente en el contexto de la huelga. Se hará foco en tres: las “ollas sindicales”, la solidaridad y el afianzamiento de la “corriente de opinión favorable”. Cabe señalar que esta descripción se ha podido realizar, fundamentalmente, sobre la base de notas del diario *El Popular*. El carácter de publicación diaria, con especial interés en asuntos “obreros”, pueden explicar la existencia de una mucho mayor cantidad de artículos en comparación con otras publicaciones. Asimismo, en los repositorios consultados no se encontraron fuentes producidas

---

<sup>583</sup> “Trenes vuelven a correr”. 8-10-72. *El Día*. Portada.

<sup>584</sup> “Gran triunfo de los trabajadores de AFE”. *Ahora*. 7-10-72. p. 6.

<sup>585</sup> “AFE: recién el jueves será normal el servicio”. *El País*. 9-10-72. p. 4. “Corren ya los ferrocarriles”. *El País*. 10-10-72. Portada.

<sup>586</sup> Por ejemplo, desde el Semanario *Marcha*, señalaron en el contexto de la convocatoria a la “Marcha sobre Montevideo” que las soluciones de fondo para el ferrocarril no era “una lucha economicista”, si bien tenía reclamos de ese tipo; haciendo también referencia a la lucha por la “soberanía nacional”. “Marcha de los ferroviarios”. *Marcha*. 22-9-72. p. 12.

<sup>587</sup> “AFE: falta que el gobierno cumpla”. *El Oriental*. 1-12-72. p. 21.

durante la huelga por organizaciones de ferroviarios. De todos modos, en el próximo apartado se ensaya una aproximación a estas distintas prácticas que permitieron sostener la huelga que se ha analizado.

a)- Las “ollas sindicales”

Se realizaron “ollas sindicales” en distintos puntos del país a lo largo de la huelga.<sup>588</sup> Al parecer, el principal objetivo era generar un espacio de referencia y reunión de los ferroviarios en huelga, así como garantizar su alimentación y la de sus familias. También servían para visibilizar el conflicto ante la población y para identificar a los ferroviarios que no participaban.

En diferentes números del Semanario *Marcha* entrevistaron a varios dirigentes ferroviarios. Estos aseguraban que la lucha se llevaba adelante en “*todos los sectores*”, no solo en Montevideo. Ponían como ejemplo las localidades de Blanquillos y Sarandí del Yí (a las que llamaban “*la Siberia*”) y que “*a pesar de tener sólo esporádicos contactos con el resto del gremio -por su ubicación- están perfectamente alineados y dispuestos a dar la batalla hasta el fin.*” Lo mismo sucedía en la línea Colonia y “litoral” que alcanzaban el sur y oeste del país.<sup>589</sup>

Este tipo de afirmaciones, viniendo de un dirigente, es plausible que respondiera a la intención de ir creando un relato respecto de la huelga que contradijera a otros que circulaban y ponían en cuestión su alcance y, sobre todo, legitimidad. De esta forma la prensa afín a los ferroviarios que informó sobre las “ollas sindicales” tendía a re-crear una imagen de solidez y heroicidad de su lucha, un tanto idealizada.

Por mencionar un ejemplo. En *El Popular* destacaban la “*firmeza en el interior*” también tomando la palabra de “*voceros de la gremial*” quienes indicaron que “*al igual que los trabajadores de Montevideo, en el Interior del país se registra un alto grado de combatividad y firmeza en esta huelga.*”<sup>590</sup> Un huelguista que dio su testimonio para una nota publicada en *Marcha* el 29 de setiembre afirmaba que la repercusión de la huelga habría sido mayor en el interior.<sup>591</sup>

---

<sup>588</sup> “Hoy será normal el servicio; en punto cero el conflicto en AFE.”. *Ahora*. 11-9-72. p. 3. “El conflicto ferroviario”. *Marcha*. 15-9-72. p. 9. De acuerdo a lo que informó la prensa consultada hubo “ollas” en: Peñarol, San José, Pando, Santa Lucía, Canelones, Las Piedras, Juan Lacaze y Paysandú. En Pando, además, armaron un campamento según registraron en *El Popular*. “Hacen hincapié en la recuperación de AFE”. *El Popular*. 16-9-72. p. 5.

<sup>589</sup> “El conflicto ferroviario.” firmado por W. P. *Marcha*. 22-9-72. p. 9.

<sup>590</sup> “El trabajo en el interior, odisea para ferroviarios”. *El Popular*. 18-9-72. p. 11.

<sup>591</sup> “Un camino de hierro” por Rosalba Oxandarabat. *Marcha*. 29-9-72. p. 11.

De todos modos, este tipo de notas periodísticas a pesar de presentar visiones parciales aportan interesante información respecto de lo que se hacía en distintos lugares en el marco de la huelga, particularidades locales y testimonios de los huelguistas que reflejan los móviles de su participación.

Por ejemplo, en *El Popular*, publicaron una nota sobre el campamento de la ciudad de Pando (Departamento de Canelones). Según narraron había allí 100 huelguistas, aunque los ferroviarios residentes alcanzaban un número no menor de 150. Aseguraban que “*la mayoría de estos trabajadores desempeña tareas lejos de la ciudad. Muchos de ellos son 'relevantes'; es decir, tienen que salir sin saber el regreso cierto, debiendo costearse una pequeña valija, un catre y ropa de dormir.*” Realizaban en la localidad “*permanentes movilizaciones*” como asambleas informativas, difusión de los motivos de la huelga a través de carteleras y murales; adquirirían dinero a través de bonos y salían a recolectar víveres para la “olla sindical”. Recibían solidaridad “*a granel*” de parte de comerciantes, feriantes, en las colectas callejeras, de otros gremios, plenario sindical de la CNT local, organizaciones políticas como la lista 99 del FA, la UJC y el PCU (“*que cedió su audición radial*”), destacaba *El Popular*. Afirmaba el cronista del diario comunista que las palabras de los huelguistas transmitían “*un gran optimismo y confianza*” respecto de las perspectivas del conflicto y el triunfo de los trabajadores.<sup>592</sup>

Unos días después informaban también en *El Popular* que “*los ferroviarios de la ciudad de Pando manifestaron por las calles céntricas en compañía de sus mujeres y niños y portaban carteles reclamando la solidaridad y apoyo de los habitantes.*”<sup>593</sup>

A fines de setiembre, con la huelga llegando a su punto culminante, *Marcha* publicó una extensa nota realizada por Rosalba Oxandabarat sobre las “ollas” de ferroviarios en huelga. En esta se presentan observaciones de la cronista y opiniones de los huelguistas. Informaba de las “ollas” que había en distintas localidades del país, quienes las apoyaban y quiénes no, señalando con los nombres a los “*carneros*”. Daba cuenta, asimismo, del funcionamiento, de los mecanismos de solidaridad locales que permitían que se sostuvieran, las diferencias de acuerdo a cada lugar y la convivencia de distintas generaciones de ferroviarios y de sus familiares alrededor de las mismas.<sup>594</sup>

Las “ollas” y campamentos desplegados en distintos puntos del país fueron uno de los principales espacios de sostenimiento de la huelga. Tenían autonomía, respetando la estructura sindical, para realizar actividades de diverso tipo a nivel local como las movilizaciones

---

<sup>592</sup> “CNT: Secretariado reafirma los cinco puntos de soluciones”. *El Popular*. 16-9-72. p. 3.

<sup>593</sup> “Huelga en AFE: Ministros darían su posición”. *El Popular*. 17-9-72. p. 3.

<sup>594</sup> “Un camino de hierro” por Rosalba Oxandarabat. *Marcha*. 29-9-72. p. 11.

mencionadas para el caso de la ciudad de Pando, de reunión e identidad de los huelguistas y de propaganda hacia la población. Asimismo, se podría inferir que, en un contexto de carestía, fueron una garantía para que varios ferroviarios y sus familias pudieran sustentarse. Asimismo, un factor que contribuyó en el reforzamiento de la adhesión a la huelga.

#### b)- El apoyo solidario

El factor “solidaridad” aparece de modo constante a lo largo del período que duró la huelga. Es una expresión de las relaciones de las organizaciones de ferroviarios con otras organizaciones sindicales, estudiantiles y políticas. Se expresó a nivel discursivo y también concreto. El primero se observa en las declaraciones emitidas por distintas organizaciones. El segundo se concretó con la entrega de donaciones de distinto tipo realizadas por sindicatos y organizaciones político-partidarias (que eran hechas saber afianzando el aspecto discursivo) y en la toma de medidas gremiales en apoyo al conflicto. En adelante se verán algunos ejemplos que podrían ayudar a ponderar el impacto de las mismas en el desarrollo y desenlace de la huelga.

El 5 de setiembre, cuando aún no se había declarado la huelga ferroviaria, informó *El Popular* que Rúben Villaverde, dirigente de la FFOSE, expresó la solidaridad de la MSCE y destacó la resolución de su gremio de “no cortar en ningún caso el agua a los funcionarios de AFE mientras dure el conflicto.” Por esa misma fecha se acercó al local sindical ferroviario una delegación del sindicato de FUNSA. Por su parte, *El Popular* afirmaba que “los obreros ferroviarios en su lucha están siendo rodeados por la solidaridad del movimiento obrero nucleado en la CNT.”<sup>595</sup>

A los pocos días destacaban desde *El Popular* que la MSCE llamó a todas las filiales a acercarse al local de la FF “para expresar, de diversas formas, la solidaridad” al tiempo que la mesa zonal norte de la CNT entregó víveres y dinero para mantener la “olla sindical”.<sup>596</sup> Ambas organizaciones, al parecer, fueron un importante apoyo a los ferroviarios en tanto instancias organizativas inmediatas en el esquema del movimiento sindical de la época: la MSCE en relación con el sector laboral -los Entes Autónomos y los Servicios Descentralizados, estatales- y la Mesa zonal norte de la CNT a nivel territorial.<sup>597</sup>

---

<sup>595</sup> “Inactividad total en ferrocarriles”. *El Popular*. 5-9-72. p. 3.

<sup>596</sup> “AFE: Comisión citó a Urraburu”. *El Popular*. 8-9-72. p. 3.

<sup>597</sup> Ver Capítulo 1 de esta tesis.



A los pocos días, el diario *Ahora* transcribió fragmentos de una declaración emitida por el “Departamento de trabajadores de la lista 99” ante el conflicto ferroviario. En el mismo decían que

*“la lucha del gremio ferroviario en defensa del patrimonio del país, de su fuente de trabajo, de la justicia del salario, una vez más, señala por parte del movimiento sindical la madurez y la firmeza de su concepción social y como contraluz, pone en evidencia el descaro de una política ejercida por un régimen, cuya única forma de sobrevivir es la violencia que practica al amparo y a nombre de las instituciones y de una tragicómica invocación de la democracia.”*<sup>598</sup>

El 11 de setiembre, por disposición de las mesas sindicales norte y 9° de la CNT, un camión habría recorrido sus zonas de influencia recolectando víveres y dinero “*para el mantenimiento de la 'olla' sindical de los huelguistas...*”<sup>599</sup> Al día siguiente en el marco de una jornada convocada por la CNT, se realizó un “mitin solidario” en las puertas del local de la FF organizado por las mesas zonales norte y 9° de la CNT. Según informó *El Popular* la decisión de realizarlo se habría tomado “*en sesión abierta del plenario, en la sede de aquella federación, en presencia de más de un centenar de obreros de AFE.*”<sup>600</sup> En el mencionado acto, el que, según el mismo diario, fue “*multitudinario*”, hizo uso de la palabra Daniel Baldassari (dirigente de FANCAP) en representación de la MSCE. Luego del mitin una delegación del Comité Departamental del PCU encabezado por Alberto Altesor entregó a las “*autoridades*” de la FF \$50 mil reiterando su apoyo solidario. Al día siguiente la FANCAP habría realizado una “*campana del kilo*”.<sup>601</sup> Una delegación de estudiantes universitarios nucleados en la FEUU se acercó a la “olla sindical” que funcionaba en el local de la FF en el barrio Peñarol.<sup>602</sup>

Hacia mediados de setiembre, nuevamente *El Popular* (que hizo un seguimiento casi diario de la huelga) hablaba de 9000 trabajadores “*rodeados de solidaridad*” en todo el país. Afirmaban que los plenarios sindicales de la CNT habían dispuesto “*las medidas pertinentes para que así suceda, de acuerdo a las orientaciones impartidas por la Comisión del Interior de la Central.*”; al tiempo que en Montevideo, gremios de la CNT aportaban “*diariamente cantidades de víveres y dinero para el mantenimiento de la 'olla' sindical*” (mencionando los ejemplos de la FFOSE y FANCAP).<sup>603</sup>

---

<sup>598</sup> “99. 'La lucha ferroviaria señala madurez y firmeza’”. *Ahora*. 10-9-72. p. 5. Cabe recordar que, para ese entonces, la lista 99 era parte de “la Corriente” dentro del FA.

<sup>599</sup> “Mañana, paros de 2 horas y marchas barriales”. *El Popular*. 11-9-72. p. 11.

<sup>600</sup> *Ibíd.*

<sup>601</sup> “Huelga en AFE: hoy se presentaría otra fórmula”. *El Popular*. 13-9-72. p. 3.

<sup>602</sup> “Harán precisiones sobre la fórmula, ferroviarios”. *El Popular*. 15-9-72. p. 3.

<sup>603</sup> “CNT: Secretariado reafirma los cinco puntos de soluciones”. *El Popular*. 16-9-72. p. 3.

En paralelo se organizaban otras actividades como una “Mesa redonda” en la “Federación Ferroviaria (CNT)” (apareciendo así, como integrante de la CNT, por primera vez<sup>604</sup>) y un acto solidario en la intersección de Av. Sayago y Aparicio Saravia organizado por las Mesas Zonales Norte y 9a de la CNT. Asimismo, el Plenario de la CNT de Pando realizó un acto solidario con los ferroviarios en la “Plazoleta Rodó” frente al campamento montado en la estación de trenes de la localidad. Por su parte el “Plenario obrero Popular de la CNT” de Paysandú realizó un paro y acto solidario frente a la sede sindical de la UF. Lo mismo hizo el Plenario sindical de la CNT de Salto.<sup>605</sup>

Cabe destacar que hacia el 20 de setiembre la MSCE se declaró en “sesión permanente por el conflicto que enfrenta la FF” exhortando a “*todos los trabajadores de los entes a manifestar su apoyo multilateral, con su presencia física, con víveres, dinero y difundiendo a todos los niveles las razones de la huelga ferroviaria.*”<sup>606</sup> Por su parte la FFOSE, además de mantener la medida de no cobrar el consumo de agua a los ferroviarios en huelga, el 27 de setiembre convocó a un paro solidario de tres horas y se acercaron al campamento de Peñarol. Por su parte, la FEUU emitió una declaración en solidaridad con los ferroviarios.<sup>607</sup>

De acuerdo a lo que informó *El Popular* la Comisión del interior de la CNT instó a los distintos plenarios a realizar una “red de mitines” en solidaridad con los ferroviarios. Se realizaron para esa fecha en Pando, Paysandú, Salto, Las Piedras, La Paz y Paso de los Toros. Habría en los días siguientes en Canelones y San José.<sup>608</sup> En Pando y San Ramón hubo asambleas de ferroviarios que contaron con la presencia de representantes de otros gremios. Según el mismo diario, la Mesa Ejecutiva departamental del FA de Fray Bentos, el Plenario sindical de la CNT, la Unión O. Rio Negro y “*el pueblo en general*” se solidarizaban con los ferroviarios en huelga.<sup>609</sup>

Para los primeros días de octubre las mesas zonales norte y 9° de la CNT organizaron una actividad artística en el Cine “Sayago” en solidaridad con los ferroviarios. Se planeaba

---

<sup>604</sup> La Asamblea General ordinaria de delegados de la UF de los días 2 y 3 de Diciembre de 1972 tuvo como uno de los puntos del Orden del día la ratificación de la afiliación de la FF a la CNT. UF. *Hoja semanal informativa*. N° 243. año 7. 29-11-72. *El Popular* informó a mediados de setiembre que una delegación integrada por Félix Díaz, Gerardo Cuesta, Rogelio Zorrón y Julio César Quinteros concurre a la sede de la FF en representación del Secretariado Ejecutivo de la CNT a informar que la Mesa Representativa Nacional había aceptado el pedido de afiliación. “Hincapié en la recuperación de AFE”. *El Popular*. 16-9-72. P. 5.

<sup>605</sup> “AFE: no contestaron aún los ministros”. *El Popular*. 19-9-72. p.2. “Se continúa trabajando sobre la fórmula para AFE”. *El Popular*. 20-9-72. p. 5.

<sup>606</sup> “Se continúa trabajando sobre la fórmula para AFE”. *El Popular*. 20-9-72. p. 5.

<sup>607</sup> “Medidas solidarias con ferroviarios aplicará CNT”. *El Popular*. 29-9-72. p. 12.

<sup>608</sup> “AFE: fórmula definitiva quedaría estructurada”. *El Popular*. 22-9-72. p. 2. “No contestó Urraburu sobre AFE; CNT lo acusa”. *El Popular*. 23-9-72. p. 3.

<sup>609</sup> “Medidas solidarias con ferroviarios aplicará CNT”. *El Popular*. 29-9-72. p. 12.

proyectar el film “La madre” de Vselovod Pudovkin, basado en la novela homónima de Máximo Gorki. Por esa fecha se aprobaron medidas solidarias de la CNT. Se pretendía, según dijeron en *El Popular* que en la próxima reunión de la Comisión del interior de la CNT se potenciara la coordinación de medidas solidarias entre “*los ferroviarios e integrantes de otros gremios en lucha*”.<sup>610</sup>

Resulta claro que a medida que fue avanzando la huelga se fueron expresando distintos apoyos e intensificando algunos más estratégicos a fin de crear mejores condiciones para lograr un desenlace lo más beneficioso posible para los ferroviarios. Así vemos cómo la MSCE fue un apoyo constante, llegando a declararse en “*sesión permanente*”. Los gremios que habrían expresado mayor solidaridad fueron los nucleados en esta orgánica. Fueron clave también algunos plenarios y mesas sindicales de la CNT.

Pero parece que hubo un punto culminante cuando en el Plenario de “Presidentes y Secretarios de las organizaciones filiales y fraternales de la CNT” se presentó la propuesta estructurada por el Secretariado Ejecutivo de la CNT de organizar medidas de alcance nacional que aplicaran exclusivamente los “*gremios vinculados al Ferrocarril o a sus cargas transportables*” y se articularan con otras de impacto mayor.<sup>611</sup> Finalmente se decidió por “*unanimidad*” la realización de un paro general nacional el 10 de octubre “*en solidaridad con los trabajadores en huelga y demás gremios en conflicto*”.<sup>612</sup> Como se señaló páginas atrás, el mismo fue levantado al destrabarse en pocos días el conflicto lo que dio paso a las negociaciones entre las partes y al fin de la huelga.<sup>613</sup> En este caso puntual se observa cómo en la contingencia de los hechos se plantearon distintas alternativas y, finalmente, por unanimidad se optó por una de ellas.

Mientras tanto, usuarios del ferrocarril del Departamento de Canelones, “*en su gran mayoría obreros*” harían una marcha hacia Montevideo según informó *El Popular*.<sup>614</sup> Asimismo, el 5 de octubre se realizó una “*exitosa jornada en la zona norte*” de la CNT de 9 a 11 hrs. En la concentración hicieron uso de la palabra Ramón Lucero (Mesa Zonal Norte), Luis A. Silvera (Mesa Zonal 9a), Félix Díaz (CNT) y Gilberto Coghlan (FF).<sup>615</sup>

---

<sup>610</sup> “Toman medidas solidarias con la huelga ferroviaria”. *El Popular*. 1-10-72. p. 5.

<sup>611</sup> “Amplio plenario sindical aprobó el paro solidario”. *El Popular*. 3-10-72. p. 5.

<sup>612</sup> *Ibidem*.

<sup>613</sup> Los ferroviarios comunistas valoraban que “*en definitiva* [la “amenaza” de paro general de la CNT] *dio lugar al levantamiento de la huelga*” Seccional ferroviario del PCU. *El Riel*. II Época. N° 90. 26-10-72. Si bien es cierto que si se mira la consecución de los hechos parece ser así; no se debe olvidar la otra serie de medidas que se tomaron que contribuyeron a la salida “triumfal” de la huelga.

<sup>614</sup> “Amplio plenario sindical aprobó el paro solidario”. *El Popular*. 3-10-72. p. 5.

<sup>615</sup> “Hoy se soluciona el conflicto en AFE”. *El Popular*. 6-10-72. p. 5.

Se podría decir que el apoyo de las distintas organizaciones mencionadas, así como el de la población “en general” fue sustancial para el sostenimiento de la huelga en los distintos puntos del país. También se podría pensar que la concreción de medidas generales más confrontativas habría hecho que se resolviera más rápidamente el conflicto (como se logró en marzo) o con un mejor resultado para los huelguistas.

c)- Afianzar la “corriente de opinión pública favorable”

Como se analizó en el capítulo anterior durante el período que se aborda, al menos la dirección del gremio ferroviario procuró crear una “*corriente de opinión pública favorable*” a los reclamos ferroviarios. En el marco de la huelga de 1972 esta táctica siguió vigente y, se podría pensar, el acumulado de trabajo previo dio sus frutos.

En el contexto de la huelga se realizaron, como se viene mencionando, numerosas actividades públicas a través de las que se pretendía demostrar la fuerza sindical e ir alcanzando a un conjunto mayor de personas. Se realizaron conferencias de prensa en las que hablaron los principales dirigentes.<sup>616</sup>

En estas instancias se enfatizaba en la idea de que el Poder Ejecutivo era el principal escollo a la concreción de la definición de un proyecto para la recuperación del ferrocarril. Así se fue delineando un discurso que parece haber tenido raigambre en distintas esferas políticas y sociales en el que se dicomotizaba entre un Poder Ejecutivo enemigo de los intereses nacionales (con ciertos aliados del espectro socio-económico-político) y “el pueblo” que luchaba por la soberanía nacional.

Asimismo, como se ha señalado, otro apoyo clave fue los distintos grupos políticos. Afirmaban en *Ahora* hacia el 11 de setiembre que los ferroviarios realizaban entrevistas con “*todos los grupos políticos en todo el país*” (la nota no menciona cuáles).<sup>617</sup> Por su parte, *El Popular* destacaba que el diputado comunista W. Turiansky, integrante de la Comisión de Legislación del Trabajo que mediara en el conflicto, se hizo presente en la sede de la FF y “*conversó con sus dirigentes*”.<sup>618</sup> *El Oriental* destacaba el papel del dirigente del PS V. Trías como denunciante de la situación y su alcance en medios parlamentarios.<sup>619</sup>

---

<sup>616</sup> “Solución para AFE, planteo principal de ferroviarios”. *El Popular*. 10-9-72. p. 3.

<sup>617</sup> “Hoy será normal el servicio; en punto cero el conflicto en AFE.”. *Ahora*. 11-9-72. p. 3.

<sup>618</sup> “Huelga en AFE: Ministros darían su posición”. *El Popular*. 17-9-72. p. 3.

<sup>619</sup> “Otormín. La Unión de todos”. *El Oriental*. 13-10-72. p. 2

Las prácticas mencionadas no eran una novedad dentro del repertorio de lucha de los ferroviarios. Pero sí llama la atención el apoyo expresado por distintas Juntas locales y departamentales en el contexto de la huelga. Por ejemplo, informó *El Popular* que la Junta de San José, por iniciativa de ediles del FA votó por “*unanimidad*” el envío de una nota al Presidente de la República y al Ministro Urraburu. En la misma planteaban la necesidad de que el gobierno definiera una política nacional de transportes que no descuidara a los ferrocarriles que deberían ser “*el eje motor del sistema*” por ser patrimonio nacional y por cumplir una función reguladora de los precios.<sup>620</sup>

Asimismo, la Junta Departamental de Canelones, según reseñó *El Popular*, luego de la “*intensa batalla*” librada por la bancada del FA solicitó la “*pronta solución a la huelga*”. La “*batalla*” se produjo porque varios ediles se negaron a sesionar en régimen de Comisión General para que se pudiera expresar la “*numerosa delegación de ferroviarios*” allí presente. De todos modos pudieron plantear el tema, pero “*ediles del sector oficialista pretendieron impugnarle el mote de 'escalada' a las luchas que vienen librando los gremios en el plano nacional*” a lo que respondió un edil de la lista 1001 (vinculada con el FideL) en defensa de los reclamos de los trabajadores responsabilizando por el conflicto a la política del gobierno. La bancada del FA presentó datos “*irrevocables*” y finalmente se decidió por unanimidad el envío de “*sendos mensajes*” al Presidente y Urraburu.<sup>621</sup>

Los diarios *Ahora* y *El Día* informaron que la Junta de Florida apoyaba el reclamo de la FF expresando solidaridad “*con el gremio en su lucha en defensa de AFE resaltando el inmenso mérito que le corresponde al anteponer su interés personal y gremial la entrega patriótica a tan caro interés nacional.*” Proponía esta Junta a las otras Juntas Departamentales del interior que se incorporara en los presupuestos municipales medidas económicas “*que graven en forma onerosa la actividad de las empresas nacionales que cubren trayectos interdepartamentales compitiendo perjudicialmente con los servicios de AFE.*”<sup>622</sup>

Próximo a la culminación de la huelga, las Juntas de Río Negro y de Mercedes, a propuesta de los ediles del FA, decidieron apoyar económicamente a los ferroviarios y enviar telegramas a autoridades nacionales, luego de haber recibido a delegaciones de ferroviarios de las respectivas ciudades y departamentos.<sup>623</sup>

---

<sup>620</sup> “Huelga en AFE: hoy se presentaría otra fórmula”. *El Popular*. 13-9-72. p. 3.

<sup>621</sup> “El trabajo en el interior, odisea para ferroviarios”. *El Popular*. 18-9-72. p. 11.

<sup>622</sup> “Florida: apoya la Junta la lucha del gremio de AFE”. *Ahora*. 25-9-72. p. 2. “Florida. Problema de AFE trató la Junta”. *El Día*. 1-10-72. p. 8.

<sup>623</sup> “AFE: se avanza hacia una solución en el conflicto”. *El Popular*. 5-10-72. p. 8.

El corresponsal del diario *Ahora* de la ciudad de Canelones informó sobre la situación de los ferroviarios en esa localidad quienes procuraron hacer llegar a comerciantes y público en general un comunicado explicando las causas del conflicto. A través del mismo los interpelaban en tanto usuarios de AFE que notarían el impacto de la “*caída del Organismo (...) vertical y acelerada*”, situación generada por el “*Patrón Estado*”. Afirmaban los ferroviarios de la mencionada localidad que “*con el derrumbe del ferrocarril también se ha venido abajo la moral ferroviaria.*” por lo que solicitaban apoyo a quienes entendían las razones del reclamo que eran en beneficio de la “*colectividad*”. Cerraban el comunicado afirmando que dependían “*exclusivamente*” de sus brazos, “*hoy caídos, como protesta...*” a pesar de hacer más de un mes que no cobraban sus “*miseros sueldos.*”<sup>624</sup>

La CNT emitió una declaración, también publicada por *El Popular*, ante el anuncio de la “*Marcha sobre Montevideo*”. En la misma criticaban la actitud de Urraburu que no se había presentado ante el llamado de la Comisión de Legislación del Trabajo y afirmaban que la huelga ferroviaria era de “*neto carácter patriótico porque plantea la defensa de un transporte popular y la soberanía nacional en primer término.*”<sup>625</sup> Además que se entroncaba con el planteamiento del “*Programa de soluciones a la crisis*” de la CNT (de 1965) y coincidían con los temas de la convocatoria del Encuentro Nacional por Soluciones (ENS), que se realizaría en octubre, como se mencionará a continuación.<sup>626</sup>

El Semanario *El Oriental* entrevistó a Hugo Otormín, Secretario General de la FF (integrante de la lista 1), con motivo del próximo Encuentro Nacional de Soluciones convocado por la CNT a realizarse del 19 al 21 de octubre, con el objetivo de definir una serie de acuerdos programáticos (una “*nueva versión del Congreso del Pueblo*” en opinión de Otormín). Al ser consultado sobre la participación de los ferroviarios en el mismo dijo que “*asistiremos masivamente*”, puesto que su lucha se engarzaba estrechamente con los planteos del ENS ya que la lucha por el ferrocarril era la lucha por “*la soberanía y los intereses nacionales*”.<sup>627</sup>

En virtud de la construcción de una “*corriente de opinión favorable*” y de las visiones anti-imperialistas que circulaban en el contexto se configuró un relato respecto de la lucha ferroviaria que la colocaba como “*patriótica*” por su defensa de la “*soberanía nacional*”.

---

<sup>624</sup> “Los trabajadores en lucha por la patria nueva”. *Ahora*. 29-9-72. p. 11.

<sup>625</sup> En *El Popular* fueron varios los momentos en los que se enfatizaba la idea de que esta huelga era en defensa del “*patrimonio nacional*”, dando los ferroviarios una lucha “*patriótica*” en defensa de la soberanía nacional. “*Hacen hincapié en la recuperación de AFE*”. *El Popular*. 16-9-72. p. 5. “*Marcha de ferroviarios*”. *El Popular*. 25-9-72. p. 8. “*Ferrovianos: 'la preservación de AFE es defensa de la soberanía'*”. *El Popular*. 2-10-72. p. 9.

<sup>626</sup> “No contestó Urraburu sobre AFE; CNT lo acusa”. *El Popular*. 23-9-72. p. 3.

<sup>627</sup> “Otormín. La Unión de todos”. *El Oriental*. 13-10-72. p. 2

Al culminar la huelga la directiva de la FF expresó en el comunicado *De la Federación Ferroviaria al Gremio. Balance de 30 días de Huelga* que la misma fue una huelga “patriótica” y que demostró la capacidad de “Resistencia Popular” al imperialismo. Sostenían que el imperialismo se expresaba en la violencia ejercida por las fuerzas del orden, pero también en el retroceso del desarrollo soberano (estatal, público) el aumento de la desocupación y el infraconsumo. Había evidencia de que “*la hora de los hornos ha llegado*”.<sup>628</sup>

Los ferroviarios comunistas hicieron pública su postura a través de su boletín *El Riel* hacia fines de octubre. Sostenían allí que, más allá de lo acordado, fue muy importante promover a nivel nacional el tema de AFE y su recuperación. Destacaban la “firmeza ejemplar del gremio y su capacidad/ de organización y movilización en todo el País, y la firme y múltiple solidaridad de la Clase Obrera y el Pueblo.”<sup>629</sup>

Por su parte, los socialistas sostenían hacia fines de setiembre desde el Semanario *El Oriental* que “*las movilizaciones de la FF han generado prácticamente un movimiento nacional en defensa del Ferrocarril.*” en especial en el interior. Asimismo, en Montevideo se había hecho eco en la población: en amas de casa, feriantes y vecinos. Afirmaban que la “Marcha sobre Montevideo” permitió poner en “primer plano” este conflicto por lo que “*a partir de ahora, el desmantelamiento del Ente tendrá que ser pensado dos veces por los responsables de la conducción nacional, pues ella implicaría la movilización de vastos sectores, y el repudio unánime de la población.*”<sup>630</sup>

El dirigente de los GAU (vinculados a la “Tendencia Combativa”, y a esa altura a “la Corriente” frenteamplista) Héctor Rodríguez expresó su punto de vista respecto de la huelga ferroviaria en el Semanario *Marcha* en un artículo titulado “Una lección”. Sostenía que esta huelga demostró que los trabajadores podían plantearse luchas de corte programático y lograr conquistas. Ese camino se debería tomar en todos los sectores, para comprometer al gobierno no ya con un gremio, sino con toda la “*nación*” al presentar reclamos de esta índole.<sup>631</sup>

Si bien se puede observar que el móvil primordial de la huelga fueron los reclamos de corte económico, a nivel discursivo y en el acuerdo que habilitó el fin de la misma es notorio que se puso énfasis en el aspecto programático que buscaba que se mantuviera en funcionamiento el servicio ferroviario, en especial con un fin social. Así, por ejemplo, Félix

---

<sup>628</sup> FF. Volante “De la Federación Ferroviaria al Gremio. Balance de 30 días de Huelga”. Octubre 1972. Es de destacar esta referencia al emblemático film “La hora de los hornos” (1968) de Fernando Solanas y Osvaldo Getino.

<sup>629</sup> Seccional ferroviario del PCU. *El Riel*. II Época. N° 90. 26-10-72.

<sup>630</sup> “Ferroviarios: posibles solución”. *El Oriental*. 29-9-72. p. 5.

<sup>631</sup> “Una lección”. H. Rodríguez. *Marcha*. 13-10-72. p. 7.

Díaz (Secretario de Organización de la CNT y dirigente portuario) entrevistado por el Semanario *Marcha* sostuvo al inicio de la huelga que en ese momento había dos conflictos que “constituyen la columna vertebral de los problemas inmediatos: el del transporte y el de los ferroviarios.” Al ser preguntado por cuál era el más importante, respondió que todos lo eran, pero “destacamos la necesidad de consagrar todo el esfuerzo posible al conflicto ferroviario. Los compañeros de AFE luchan en defensa del ferrocarril, de un servicio nacionalizado, de la propia autodeterminación del país...”<sup>632</sup>

En el marco de la huelga se afianzó la configuración de una “corriente de opinión favorable” a los reclamos ferroviarios al articular sus reclamos sectoriales con reclamos generales. Esto se sintetizó en la idea de la lucha por la “soberanía nacional” poniendo en el centro de la escena a un sector de la economía que, luego de ser nacionalizado, parecía debilitarse ante la amenaza de un competidor desleal, ícono del imperialismo “yankee” y que tendía a la privatización del servicio de transportes. El éxito de esta práctica se visualiza en el hecho de que hubo un variado apoyo (discursivo y concreto) a la huelga ferroviaria.

##### ***5- Las elecciones gremiales de diciembre de 1972. Preferencia por los “moderados”***

El contexto de las elecciones gremiales para integrar la directiva de la UF de diciembre de 1972 habilitó la presentación pública de balances de las distintas listas que formaban parte de la contienda electoral.

Hacia noviembre, cuando se comenzaba a delinear el inicio de la campaña para la elección del Consejo Directivo, la lista 9 (integrada mayoritariamente por comunistas) sacó un nuevo boletín en el que presentaban una valoración sobre su actuación como minoría en el Consejo Directivo. Señalaban que bregaron siempre por la unidad del gremio más allá de las discrepancias, incluso en la última huelga. Se consideraban directamente “consustanciados” con la CNT; destacando que “los compañeros ferroviarios habían soportado una dura campaña contra la CNT y sus dirigentes” pero los plenarios de solidaridad de la CNT en el marco de la huelga habrían mostrado lo contrario. Sostenían también que, aprovechando la experiencia de la huelga, se debía bregar por mejorar la organización en el interior “no solo en los lugares tradicionales” sino que en todo lugar donde hubiera nucleamientos de ferroviarios.<sup>633</sup>

---

<sup>632</sup> “Hacia la descongelación de la política salarial”. *Marcha*. 15-9-72 p. 10.

<sup>633</sup> Lista 9. Volante. Diciembre de 1972.



La lista 1 sufrió cambios al separarse los integrantes de la ROE que conformaron junto con los de la lista 3, la lista 13. En un volante de la lista 1 expresaba que era clave seguir una conducta sindical independiente. Resaltaban que en el marco de la última huelga se vio la “*calidad de los nuevos militantes sindicales*”. Explicaban su concepción del “*nacionalismo*” como defensa de la soberanía, de todo lo “*nuestro*”. En el caso de AFE era clave la defensa del salario como medio de preservar el factor humano que hacía posible su funcionamiento y defensa. Por último expresaron su predisposición a luchar por la defensa de las libertades públicas.<sup>634</sup>

En la asamblea ordinaria de delegados realizada los días 2 y 3 de diciembre se resolvió aceptar que todos los ferroviarios, sin distinción, pudieran ejercer el voto. Argumentaban que, dada la dificultad de cobrar las cuotas de afiliación, era imposible distinguir entre afiliados y no afiliados. También se sospechaba que fuera una estrategia beneficiosa para la lista 5 que presentó la propuesta.<sup>635</sup> Esta lista salió triunfante con el 42% de los votos. Desde la agrupación “Dignidad obrera” cuestionaban la actitud de “*CAUDILLOS, que figuran una vez cada dos años, para después dormirse en esos nombres...*” (mayúsculas en el original). Afirmaban que, a diferencia de estos, ellos presentaban candidatos que demostraban “*capacidad de trabajo*”.<sup>636</sup>

Los socialistas, quienes volvieron a alcanzar la mayoría del Consejo Directivo, sostenían que el triunfo de su lista era reflejo del “*alto grado de madurez política y de conciencia alcanzado por los trabajadores ferroviarios*” por el que la FF dio “*el paso más importante desde su fundación, incorporándose a la CNT*”. Así se premiaba “*justamente*” a las agrupaciones que llevaban dentro del gremio “*una postura clasista, unitaria, consustanciada con el sentir y la esencia de la clase obrera*”.<sup>637</sup> El triunfo consagraba, finalmente “*una trayectoria gremial de honrosa tradición (...) años de lucha en defensa de los intereses más caros del proletariado, (...) una conducta gremial de rectitud y honestidad intachables, (...) una recta interpretación del sentir y de las necesidades de los ferroviarios.*”<sup>638</sup>

No se ha logrado recabar valoraciones de las otras listas sobre el resultado de estas elecciones. Observando el período analizado y algunos de los hechos ocurridos, hay que subrayar en primer lugar que la lista 5 parece no haber perdido su base de apoyo a pesar de que no se presentó a las elecciones de 1970. Si se mira la integración de las listas se puede observar cómo algunas personas que la integraban en las elecciones de 1968 pasaron a sumarse a otras

---

<sup>634</sup> Lista 1. Volante “Razones para apoyarla todos”. Diciembre de 1972.

<sup>635</sup> Lista 5. Volante. Diciembre de 1972.

<sup>636</sup> Lista 13. *Dignidad obrera*. Diciembre 1972 (aprox.).

<sup>637</sup> “Ferroviarios: el triunfo en cifras.” *El Oriental*. 29-12-72. p. 6.

<sup>638</sup> *Ibidem*.

como ya se ha mencionado. Pero sus principales referentes no se integraron a ninguna. Se podría conjeturar que, si bien no integraron el Consejo Directivo en el período 1971-1972, mantuvieron su influencia como delegados.

**Cuadro n° 11. Resultados de elecciones para integrar el Consejo Directivo de la UF. 1968, 1970 y 1972**

	<b>1968</b>	<b>1970</b>	<b>1972</b>
<b>Lista 1</b>	406	916	565
<b>Lista 3</b>	764	803	-
<b>Lista 5</b>	1209	-	1156
<b>Lista 9</b>	-	581	693
<b>Lista 13</b>	-	-	336
<b>Anulados/en blanco</b>	17	5	-
<b>Total</b>	2396	2305	2750

Elaboración propia en base a información tomada de hojas semanales informativas de la UF.

Por otra parte, si bien se ha hablado de un proceso de radicalización vanguardizado por la prédica de la ROE y sus aliados, cabe señalar que los socialistas también estaban sufriendo un proceso de renovación interna desde tiempo atrás. Si bien parece que los ferroviarios socialistas eran de la línea “frugonista”, es probable que los virajes que sufrió el PS por esos años hayan impactado en la práctica gremial justificando el apoyo a medidas más “radicales”. No hay que olvidar, como se ha destacado en reiteradas ocasiones, el particular clima que se vivió en aquel tiempo que parece no haber dejado mejores alternativas que la toma de medidas confrontativas.

Asimismo, los comunistas pasaron de estar por fuera de la UF con su organización propia hasta 1968, a aumentar su caudal electoral gremial y, por ende, presencia en la directiva del sindicato.

En términos generales, además, hay que destacar el aumento del electorado quizá facilitado por la decisión de la Asamblea ordinaria de delegados de no limitar el voto a los afiliados.

Esto hace pensar en la multi-causalidad de la radicalización que se ha observado. Por una parte hubo ferroviarios férreamente convencidos de que ese era el camino que se debía tomar para lograr sus objetivos. Por otra, hubo aquellos que fueron críticos con esta postura, lo expresaron públicamente y pusieron en cuestión el desarrollo de las medidas. Y, por otra, parece haber un conjunto significativo de ferroviarios que por dos grandes motivos (disciplina y/o imposibilidad de ejercer su labor por la paralización de algún sector estratégico) acataban las medidas definidas por el Consejo Directivo y la asamblea de delegados.

Esto muestra la complejidad de las dinámicas reivindicativas colectivas atravesadas por diversidad de factores en un momento especialmente movilizador por los motivos que se han dado a saber. Sólo poniendo foco en casos específicos es posible aproximarse a este tipo de fenómenos para tratar de observarlos y analizarlos en relación con el contexto.

## CONCLUSIONES

Esta tesis tiene como objetivo describir y analizar las respuestas colectivas que dieron trabajadores ferroviarios uruguayos entre 1967 a 1972 a algunos de los impactos de la crisis iniciada a mediados de la década del cincuenta. También busca ensayar una explicación de los cambios que sufrieron las formas de lucha en el período de referencia. Se parte de la hipótesis de que al calor de la crisis económica, social y política y los cambios culturales de la época los ferroviarios respondieron colectivamente de formas diversas: por momentos “moderadas” y por momentos “radicales”. Esta conjetura se basa en supuestos teóricos propuestos por la sociología de la acción colectiva y la historiografía marxista, así como algunas ideas esbozadas por los uruguayos Yamandú González Sierra y Hugo Cores. Estas diversas formas decantaban de dinámicas sindicales, de tradiciones político-ideológicas que habían cultivado y una cultura ferroviaria que se fue forjando en las relaciones obrero-patronales y las familias ferroviarias. En este sentido se han observado dinámicas que responden al contexto de crisis general y otras a particularidades de la larga crisis que sufría AFE.

En el capítulo I se realizó una caracterización del contexto político, económico y social, haciendo foco en la situación de los trabajadores y el sindicalismo de la época. La información reunida y sistematizada en relación con el sindicalismo pretende ser un aporte primario a la necesaria profundización del estudio de la historia del proceso de unificación de un conjunto importante de los sindicatos uruguayos en el entorno de la CNT. Con este fin, se comparten en el Anexo una serie de cuadros en los que se reúne información sobre organizaciones filiales y “fraternales” de la CNT, así como otras que se organizaron por fuera de este importante nucleamiento sindical. A través de estos cuadros se puede construir una especie de mapa de las organizaciones sindicales uruguayas de la época. Al mismo tiempo, objetivo con el que fueron elaborados, permiten contextualizar al objeto central de la tesis: los trabajadores ferroviarios organizados.

En el capítulo I también se pretendió destacar que el Estado afianzó su papel como mediador de los conflictos emanados de la relación obrero-patronal. En este sentido, resulta evidente que, el acentuado proceso de crisis y reestructuración de la economía, fue acompañado de intentos de regulación de la actividad sindical (como la ley de creación de la COPRIN) y la creciente represión a las acciones sindicales que se convirtió en una constante del período.

Al mismo tiempo se ha podido observar en detalle cómo luego del “reflujo” posterior a la conflictividad de 1968-1969 hubo un nuevo impulso en el accionar sindical hacia el año 1972.

Esta periodización hace necesario que se profundice en el estudio de otros casos para ponderar el alcance de las luchas desplegadas en ese agitado año.

También resulta evidente la centralidad del accionar sindical de los funcionarios estatales en las dinámicas conflictuales de la época. Indicio de ello es el hecho de que una parte importante de las medidas represivas llevadas adelante en el período tendían a la contención de su capacidad de resistencia a los intentos de re-estructuración de algunas de las empresas públicas. A lo que se debe agregar el alto porcentaje de trabajadores públicos dentro de la PEA como dan cuenta los datos presentados en el capítulo I. A través del caso tratado se muestra la complejidad del cumplimiento del rol empresario del estado y del papel clave de los trabajadores realizando propuestas basadas en su conocimiento del funcionamiento de la empresa y su compromiso con su buen desempeño en tanto servicio público. Aspecto que se podría cotejar en otros ejemplos como los gremios de funcionarios de ANCAP, OSE, UTE. Cabe pensar también en la dimensión regional del fenómeno. Para ello se han hecho menciones a la situación del servicio ferroviario y las luchas de los trabajadores del sector en Argentina, evidenciándose que experimentaron problemas similares.

En el capítulo II se ensayó una caracterización de la situación de AFE y los ferroviarios. La información sistematizada, puesta en relación con la bibliografía que estudia la historia de una de las principales empresas públicas uruguayas, da luz sobre su situación en un período breve pero intenso en cuanto a cambios que tendrían impacto definitivo décadas después. A su vez, permite hacerse una imagen, que habría que seguir delineando, de su alcance en todo el país, su funcionamiento, relaciones que establecía así como cambios y continuidades respecto del período de gestión británica.

Por otra parte, la más importante de ese capítulo, se presenta una caracterización de los ferroviarios. A partir de información extraída de documentación producida por AFE se confeccionaron una serie de cuadros que se incorporaron en el cuerpo del capítulo y en los anexos. A través de estos se puede observar la evolución numérica de los ferroviarios, su distribución dentro del organigrama de la empresa y a nivel territorial. En cuanto a la cantidad de funcionarios, se ha podido observar la contradicción entre lo que se proponía hacer el Poder Ejecutivo y el Directorio de AFE y lo que lograba: si bien pretendía que disminuyera el número de empleados este, en términos generales, no cambió. Esto, por un lado, da cuenta de que la resistencia ofrecida por los trabajadores organizados puso un freno a los planes de re-estructuración propuestos. Por otro, que es difícil llevar a cabo tales objetivos en marcos jurídico-políticos determinados, signados, durante largo tiempo por prácticas de clientelismo político.

Asimismo, se ha enfatizado en la descripción y análisis de algunos sectores laborales dentro de AFE por la importancia que tenían en las dinámicas de lucha colectivas. Con la escasa información que aportan las fuentes a las que se tuvo acceso se ha dado cuenta de las relaciones de género al interior de AFE y del sindicalismo ferroviario. Este sería un tema digno de ser investigado en profundidad así como el de las particularidades en distintos puntos del país con diversa concentración de trabajadores.

El abordaje de esta descripción y análisis de AFE y los ferroviarios, estuvo atravesado por una noción de larga duración: “la familia ferroviaria”. Como se vio, esta idea quedó como cimiento en la industria ferroviaria desde que era propiedad de capitalistas de origen británico. Se manifestaba a través del cumplimiento por parte de las empresas de funciones catalogadas de “paternales” como el otorgamiento de beneficios sociales, realización de actividades recreativas, con la temprana socialización en el trabajo de los hijos de ferroviarios (ingreso como meritorios y aprendices) y la integración de toda la familia en el cumplimiento de algunas funciones. Estas prácticas las heredó AFE, aunque, mientras ese modelo heredado entraba en una crisis definitiva, fueron los trabajadores organizados que, re-significando la noción de “familia ferroviaria” la sostuvieron. Así, este rasgo disciplinador se convirtió en faceta de identificación colectiva y motor de organización y solidaridad de los trabajadores. De todos modos, dentro de esa identificación habría habido ciertos mecanismos que invisibilizaban a algunos y algunas y el ideal del ferroviario aparece vinculado especialmente con lo masculino y el sector conducción y guardas.

Otro punto central de este capítulo fue ensayar una caracterización de las organizaciones de ferroviarios y distintas expresiones político-ideológicas. Lamentablemente se ha podido avanzar poco en identificar expresiones de trabajadores ferroviarios dentro del arco de las derechas. En líneas generales, se puede decir que había una tradición autonomista que, en el período que se aborda, se vio trastocada por la más evidente presencia en el gremio de militantes vinculados con distintas corrientes políticas y político-partidarias.

Asimismo se realizó una aproximación a los impactos de la crisis en la vida de los ferroviarios y sus familias. Para ello se analizó la evolución del salario y el deterioro de las condiciones de trabajo y de vida en general. Para abordar la evolución del salario se realizaron una serie de cuadros que reúnen información tomada de Presupuestos anuales de AFE y se encuentran en el cuerpo del capítulo II y los Anexos. La observación de estos datos, relacionados con fuentes sindicales y prensa de época, permite concluir que una de las principales motivaciones de una parte importante de los ferroviarios para emprender acciones colectivas de lucha fue el notorio descenso del salario real, situación que se potenciaba por el

deterioro de las condiciones laborales y de vida en general.

En el capítulo III se ensayó una caracterización general de las distintas respuestas colectivas llevadas adelante por los ferroviarios organizados en el período seleccionado. A través de la misma se nota una tendencia: la organización colectiva de distintos sectores de ferroviarios (inclusive los capataces, por ejemplo) a medida que se hacían cada vez más notorios los impactos de la crisis económica, política y social.

La cancelación del servicio ferroviario en mayo de 1967 por decisión del Directorio de AFE, en el marco de uno de los tantos conflictos iniciado por el atraso en el pago de salarios, da cuenta de otra tendencia del período: el enrarecimiento y posterior modificación de los mecanismos de concertación social producto de una política de gobierno crecientemente autoritaria. Los trabajadores ferroviarios, a través de sus organizaciones, respondieron reclamando el cumplimiento del acuerdo básico de recibir remuneración por el cumplimiento de su función, pero también presentando propuestas de solución a los profundos problemas que sufría su fuente laboral. Estas situaciones, que se volvieron rutinarias, son expresión evidente del impacto de la crisis y la política de gobierno en la vida de los trabajadores y sus familias. Conocer estos detalles permite profundizar en el conocimiento de un período de la historia nacional, regional y mundial particularmente significativo.

Se ha podido observar que había un grado importante de acatamiento de las medidas gremiales, en especial aquellas que buscaban que se concretara el cobro de salarios o haberes adeudados. Esto se debía, en primer lugar, a que era un reclamo elemental que afectaba al conjunto de los trabajadores. Pero se observan, en especial en los casos de los que ya habían cobrado y de todos modos paralizaban, mecanismos de solidaridad interna. A esto se podría agregar lo que se ha caracterizado como hábitos disciplinados y jerarquizados propios del proceso laboral interiorizados por los trabajadores y trasladados a sus prácticas colectivas reivindicativas. Asimismo, cuando el sector conducción y guardas paralizaba actividades hacía uso de su “poder estratégico” obligando al resto a parar. La interdependencia de las secciones también, en estos casos, influía. La observación pormenorizada de un caso específico, en el que se podría ahondar mucho más, ha permitido dar luz sobre la interrelación de diversos factores que explican el despliegue de ciertas prácticas colectivas en un momento determinado. Este ejercicio se podría aplicar en otros casos para enriquecer el conocimiento y comprensión de las luchas sociales, en este caso, de trabajadores.

Por otra parte, el pago de salarios excluyente decidido por el Directorio era interpretado desde la gremial como mecanismo para dividir a los trabajadores, idea para nada descabellada. Como ya se dijo, fue una de las primeras medidas del Directorio interventor (agosto de 1968)

y generó un impacto inmediato puesto que modificó unilateralmente un acuerdo que se había alcanzado, luego de varios conflictos. Con esto se abrió una nueva ola de conflictividad. A esta situación respondieron las organizaciones de los ferroviarios apelando a la solidaridad tanto para aplicar y garantizar la efectividad de las medidas gremiales hasta llegar a plantear que, ante la conocida falta de recursos de AFE todos cobrarán un porcentaje menor al que les correspondía.

Al hacer un seguimiento de la dinámica sindical en relación a reclamos, negociaciones y acuerdos con las distintas instancias de gobierno nacional y del Poder Legislativo, resulta evidente que hicieron uso de diversos mecanismos para dilatar la definición de acuerdos (en especial aquellos que involucraban el vertido de fondos estatales) y su posterior concreción. Es claro que esta fue una forma de evitar cambiar los lineamientos pre-definidos en relación a la política económica. Al mismo tiempo, sirvió para contener expresiones de descontento social, especialmente aquellas organizadas desde ámbitos sindicales. Como corolario, se mostraba ante la opinión pública (esa presunta “mayoría silenciosa”) que el gobierno estaba dispuesto a negociar y daba soluciones. De este modo se aislaba a los “agitadores” que, desde esa óptica, pretendían apresurar la solución a los problemas y no hacían más que empeorar la situación.

Si bien se observan continuidades en las formas de acción colectiva, hacia 1971 se empiezan a llevar adelante medidas inspiradas en la táctica de “control obrero”. Se puede decir que esta es una de las principales transformaciones del período: se pasó de una lógica de relacionamiento obrero-patronal de dependencia del primero respecto del segundo, a un intento de superación de la misma. Esto se sustentaba en una generalizada idea de que los propios ferroviarios estaban sosteniendo a la alicaída empresa y que, además, eran los que mejor la conocían. El conocimiento acumulado por décadas y transmitido inter-generacionalmente (en muchos casos dentro de una misma familia) se utilizó para llevar adelante medidas gremiales que buscaban que se oyeran los reclamos y propuestas de los trabajadores para alcanzar soluciones reales a los problemas que enfrentaban. También gracias a este conocimiento de la industria es que elaboraron propuestas de solución a los endémicos problemas acarreados que fueron sistemáticamente desoídos por las jerarquías con poder de decisión en la materia.

Las prácticas de “control obrero” se basaron en interpretaciones diversas sobre el contexto. Estas van desde que las autoridades no tenían autoridad ante el sindicato (los trabajadores respondían más a los mandatos sindicales que a los del Directorio de la empresa) hasta que hubo un desafío a esa autoridad cuestionando acuerdos de funcionamiento reglamentados. Esto último se justificaba en la incapacidad e ignorancia de la dirección de la empresa y de los actores gubernamentales que afectaban en el funcionamiento de AFE.



Finalmente el capítulo IV se concentró en el estudio de las luchas desplegadas por los ferroviarios en el año 1972. En el entorno de estas se conjugan una serie de variables: en primer lugar, un cambio en la mayoría de la dirección de la UF que sustituyó a dirigentes más “moderados” por dirigentes “combativos”. En segundo lugar, un nuevo deterioro abrupto del salario real. Tercero, la mayor legitimación de la entrada en escena de las FF. AA. en la represión y la subsecuente lucha por la liberación de presos políticos. Cuarto, el enfrentamiento a la decidida puesta en práctica de un “Plan de re-estructuración” de AFE que pretendía reducir la cantidad de puestos de trabajo y ramales, hecho que impactaba en los ferroviarios y parte de la población, en especial en algunos puntos del interior del país.

La corrida de trenes “bajo control obrero” dio cuenta de un cambio táctico evidente en relación con las medidas propuestas por la dirección sindical precedente. Buscaba tener un rápido impacto y lo logró. Allí se puso en juego el “poder estratégico” de algunos sectores, la disciplina gremial y el conocimiento del funcionamiento del servicio ferroviario. Buscó afectar al usuario de una forma distinta, tratando de que se convirtiera en aliado y asumiera el compromiso de la defensa de un servicio público-estatal que, por ende, le pertenecía. Esta noción fue clave para sostener la huelga iniciada en los primeros días de setiembre del mismo año.

Se podría decir que la huelga ferroviaria dio cuenta de una forma de lucha en la que se conjugaba la predisposición a la confrontación de modo claro con la constante búsqueda y preservación de las instancias de negociación. Se podría concluir que esto fue consecuencia de la combinación en la dirección sindical de representantes de distintas tendencias que se movían más hacia uno u otro de estos vértices.

Como se ha mostrado en el relato respecto de la huelga, los ferroviarios participaron constantemente en las distintas instancias de negociación habilitadas. Aunque hay que decir también que, bajo el precepto de “negociar bajo posición de lucha”, modificaron en algunas instancias el rumbo del conflicto quizá generando que demorara en resolverse. Si a esto se le agrega la política “dilatatoria” de parte del Poder Ejecutivo (que tenía la “última palabra”) así como su tendencia a confrontar con el movimiento obrero, se puede explicar que la huelga haya durado casi un mes.

En este sentido la mediación de la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Representantes parece que fue clave para que se alcanzara un acuerdo que, como se vio, implicaba de alguna forma una formulación de corte político-programático que, finalmente, no se concretó. De todos modos, la combinación de la confrontación con la negociación fue interpretada como la táctica “correcta” por la dirección sindical. Es presumible que para una

parte significativa de los ferroviarios también, lo que se expresó en el resultado de las elecciones para integrar la Consejo Directivo de la UF de diciembre en la que salió triunfante la lista 5 que habría tenido históricamente posturas “moderadas” y un crecimiento de los votantes de la lista 9 vinculada con el PCU.

En síntesis esta tesis realiza un conjunto de aportes al conocimiento del período cada uno de los cuáles debería profundizarse. La escasez de estudios específicos sobre el tema y la riqueza y complejidad del mismo hacen que sea una cantera a seguir explorando. En este sentido propone un acercamiento general en algunos aspectos, como por ejemplo, el sindicalismo de la época que, evidentemente, no queda cerrado. Todo lo contrario, quedan varias interrogantes en las que profundizar en relación con el período, el antes y el después.

Asimismo, esta tesis contribuye en el conocimiento del Uruguay de fines de la década de 1960 y principios de la de 1970, evidenciando la importancia del movimiento sindical en la vida del país. Las respuestas de los trabajadores organizados, que en varias ocasiones eran acompañadas por la elaboración de propuestas ayudaron a la explicitación de la política pública y su modificación parcial. En este sentido, se puede pensar que los intentos de reglamentación de la actividad sindical buscaban, en última instancia, contener su virtual poder.

Esta investigación también permite relativizar la idea de que el máximo de movilización del movimiento sindical se produjo en el bienio 1968-1969. Se ha constatado que hubo un reflujo entre 1970 y 1971. Al año siguiente, en medio de una evidente institucionalización de los mecanismos represivos con mayor protagonismo de las FF. AA. el movimiento obrero respondió con fuertes y estratégicos conflictos en la lucha por las libertades y el salario.

A través del ejemplo de la ocupación y desalojo de los talleres de Peñarol (setiembre de 1971) se dio cuenta de episodios represivos contra la población que contrastan con las visiones inspiradas en la “teoría de los dos demonios”. En estos contextos emergieron discursos y prácticas que muestran, a su vez, tensiones en los imaginarios “nacionalistas” observándose una apropiación que llevaba a construir un “otro” anti-nacional representado, nada más y nada menos, por las autoridades de gobierno.

Por último cabe decir que el desafío de la “recuperación” del ferrocarril ha resurgido en los últimos años en el marco de un nuevo empuje de primarización de la economía. En la actualidad se está renovando parte del antiguo entramado del Ferrocarril Central como condición clave para la instalación de una nueva pastera de capitales finlandeses sobre las costas del Río Negro. La UF sigue planteando que el rol de AFE debe ser principalmente social y para el desarrollo de la economía desde una perspectiva soberana. Esta tesis ha intentado también dar a conocer las propuestas de solución elaboradas por trabajadores organizados a los

problemas que durante décadas ha enfrentado el sistema ferroviario y las empresas públicas. Esto permite ponderar los aportes a su desarrollo y, especialmente, conocer sus horizontes imaginados colectivamente y algunas de las formas de luchar por su concreción.

## ARCHIVOS, FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

### ARCHIVOS

#### 1- Sindicales

- a)- Archivo personal de Raúl Olivera. Bajo custodia de la Unión Ferroviaria. Papelería diversa producida por organizaciones sindicales de ferroviarios y agrupaciones. Reglamentos de trabajo. Digital y papel.
- b)- Papelería de Congresos ordinarios de la CNT preservadas por Héctor Rodríguez. En la Colección Ponce de León-Vilaró del Centro de estudios interdisciplinarios uruguayos. FHCE.

#### 2- Públicos

- a) Biblioteca de AFE. Documentos producidos por AFE y organismos que integró en el marco de su actividad.
- b)- Departamento de Archivo. Información Legislativa de la Cámara de Representantes.
- c)- Biblioteca y Hemeroteca del Poder Legislativo.
- d)- Sección diarios y revistas de la Biblioteca Nacional.
- e)- Dirección General de Registros. Ministerio de Educación y Cultura. Uruguay.
- f)- Archivo DNII. CEIU-FHCE.
- g)- Repositorios públicos en la web: Centro de información oficial. Consultas varias. <https://www.impo.com.uy/>. Instituto Nacional de Estadística. *Salario mínimo nacional. Evolución de la población.* en <http://www.ine.gub.uy/> Corte Electoral de Uruguay. *Historial de Hojas de votación.* <http://historialhojas.corteelectoral.gub.uy/> Parlamento de Uruguay. *Documentos y leyes.* <https://parlamento.gub.uy/documentosyleyes/leyes>

### FUENTES

#### Inéditas

##### 1- Fuentes sindicales

###### a)- Documentación producida por la FF, la UF y sectores laborales de AFE

Excepto el Estatuto, el resto corresponde al Archivo personal de Raúl Olivera. El desarrollo completo de las referencias se encuentra en el cuerpo del texto.

Asamblea del personal de conducción. Volante "Al personal de conducción y al gremio en general". 21-10-69.

Capataces Talleres Peñarol y Remesa Coches Motores Central. Volante "Compañeros de Talleres y remesas del interior". 10-8-72

Comité de acción gremial de la FF. *Boletín n. ° 2.* 30-6-68 a n. ° 4. 7-7-68.

Consejo directivo de la UF. Volantes varios entre octubre de 1969 y mayo de 1972.

FF. Folleto. *A los poderes públicos. Al pueblo. A los trabajadores Ferroviarios. ¿El Ferrocarril desaparece?* Agosto de 1968.

FF. Volantes entre Enero de 1967 y Octubre de 1972.

Sector Carpintería de los Talleres de Peñarol. *Tu hoja.* Año 1. N. ° 1. 31-10-69 y N° 2. 10-11-69.

Unión Ferroviaria del Ferrocarril Central (1964-1965). *Estatuto.*

UF. *Hoja semanal informativa.* N° 90. Año 2. 12-4-67 a N° 243. Año 7. 29-11-72.

###### c)- Publicaciones periódicas y volantes de agrupaciones

Todas se encuentran en el archivo personal de Raúl Olivera.

###### 1- Comunistas:

Agrupación de ferroviarios comunistas. Periódico *El Riel.* Setiembre de 1968 y Julio de 1969.

Comité de Ferroviarios del FideL. Periódico "Antorcha". Abril de 1970.

Comité electoral lista 9. Volante "Al gremio ferroviario". Octubre 1970.

Lista 9. Folleto "Los integrantes de la 'lista 9' se dirigen al gremio ferroviario". Agosto de 1972.

Lista 9. Volante. Diciembre de 1972.

OFU. *Boletín informativo.* Mayo-Julio de 1967.

OFU. Volante convocando a Asamblea General. 14-7-67.

Seccional ferroviario del PCU. Semanario *El Riel.* n° 6. 25-7-69 a II Época. N° 90. 26-10-72

2- *Agrupación Vanguardia*.  
Volante. 10-6-68.

3- *Lista 1, lista 13 y ROE*.

Lista 1. *Dignidad obrera*. Año I. N° 2. Marzo, 1972.  
Lista 1 de la UF. Periódico *El Militante*. Año 1. N° 1. Mayo 1970.  
Lista 1. *El Militante*. Año I. N° 1. Mayo de 1970.  
Lista 1. *El militante*. Año I. N° 3. Agosto de 1970.  
Lista 1. Volante “Razones para apoyarla todos”. Diciembre de 1972.  
Lista 13. *Dignidad obrera*. Diciembre de 1972.  
Lista 13. *Dignidad obrera*. Diciembre 1972 (aprox).  
ROE. *Información para militantes*. 25-4-72.

4- *Lista 3*

Lista 3. *Boletín n° 5*. 3-11-70.

5- *Lista 5*

Lista 5. Volante. Diciembre de 1972.

d)- Listas de candidatos a elecciones de comisión asesora y al CD de la UF

Lista 1. Lema: Unión Ferroviaria. Sub-lema: “Unidad, acción y lucha”. Período 1969-1970.  
Lista 1. Lema: Unión ferroviaria. Sub-lema: “Por la defensa del Ferrocarril y de nuestra Unión Ferroviaria.” Período 1973-1974.  
Lista 3. Lema: Unión Ferroviaria. Sub-lema: “1° de diciembre de 1941: Recordación histórica.” Período 1969-1970.  
Lista 5. Lema: Unión ferroviaria. Sub-lema: “Lealtad al gremio”. Período 1973-1974.  
Lista 9. Lema: Unión ferroviaria. Sub-lema: “Unidad, organización y lucha”. Período 1973-1974.  
UF. Elecciones generales internas para miembros del Consejo Directivo de la UF. Período 1969-1970.  
Lista 1. Lista de candidatos al CD de la UF. Período 1971-1972.  
Lista 3. Lista de candidatos al CD de la UF. Período 1971-1972.  
Lista 9. Lema: Unión Ferroviaria. Sub-lema: “Unidad y organización de todos los ferroviarios en su gremial: Unión Ferroviaria”. Período 1971-1972.  
UF. Elecciones generales internas para miembros del Consejo Directivo de la UF. Período 1971-1972.

e)- Funcionarios de la Cooperativa de consumo.

Funcionarios de la Cooperativa de consumo. Volante. Agosto de 1969 (aprox).

f)- Papelería preservada por Héctor Rodríguez. En Archivo del CEIU-FHCE, Colección Ponce de León-Vilaró

CNT (1969). “Proyecto de resolución general. Llamamiento”. I Congreso ordinario de la CNT. Montevideo.  
CNT. (1971). “Informe de la Comisión Poderes”. II Congreso ordinario de la CNT. Montevideo.  
CNT. (1971). “Informe de la Comisión de Organización. Proyecto de Resolución.” II Congreso ordinario de la CNT. Montevideo.  
CNT. (1971). Informe Comisión n.º 4 “Candidatos”. II Congreso ordinario de la CNT. Montevideo.

## **2- Fuentes producidas por el Estado.**

a)- AFE

Resoluciones de Directorio (R/D) y Notas al Personal de AFE

AFE. *Resolución de Directorio n° 1739/68*. 8-8-68. En Biblioteca de AFE.  
AFE. Comunicado “Al personal”. 3-7-68.

Memorias anuales. Proyectos de presupuesto y Presupuestos. Informes de Comisiones técnicas

Comisión especial creada por decreto del 24-4-67. (1967) *Informe remitido al MTCyT*.  
AFE “Proyecto de presupuestos de sueldos y gastos”. (Fue aprobado por el PE en febrero de 1967)  
AFE. (1967). “Proyecto de Presupuesto. Año 1968”. Agosto de 1967. Tomo I.

AFE. (1968). *Programas de inversiones necesarias para la recuperación del sistema ferroviario del Uruguay*.  
AFE. (1969). *Proyecto de Presupuesto de 1969*. Tomo I.  
AFE. Gerencia General. (1970). *Memoria anual 1969*. Montevideo.  
AFE. (1971). *Memoria anual de 1971*. Presentada en enero de 1972.

#### Carta Orgánica de AFE y Reglamentos general y específicos

AFE. (1956). *Carta orgánica de AFE. Acotada*. Talleres Gráficos de AFE. Montevideo. En Biblioteca de AFE.  
AFE. (1957). *Reglamento General*. Proyecto en RD 2368/57 (7-10-57). Aprobado por el CndG el 21-10-57. Puesto en vigencia por RD 2414/57 del 5-12-57. En Biblioteca de AFE.  
AFE. (1962). *Reglamento de sector conducción y guardas*. R.D. 1344/62. En Archivo de Raúl Olivera.  
AFE. (1967). *Reglamento de trabajo del personal de Estaciones*. RD. 367/67 del 9-2-67. En Biblioteca de AFE.  
AFE. (1967) *Reglamento del Telégrafo. Para el uso de los empleados del Organismo exclusivamente*. Imprenta de AFE (Peñarol). En Biblioteca de AFE.  
Cooperativa de producción y consumo del personal de AFE. *Boletín n° 1/68*. Abril, 1968.

#### b)- Otros

ONSC. Presidencia de la República. (1970). *Datos preliminares. Primer Censo nacional de funcionarios públicos*. Montevideo.  
INE. Población por sexos según Departamento. Censos 1996, 1985, 1975 y 1963. En Series históricas/Censos. Disponible en: <http://www.ine.gub.uy/web/guest/censos-1963-1996>  
Lista 99. (1971). En *Historial de Hojas de votación*. Corte Electoral de Uruguay. <http://historialhojas.corteelectoral.gub.uy/>

#### Constitución de la República. Leyes y decretos. Comisión de Legislación del trabajo

ASAMBLEA GENERAL DEL URUGUAY. *Ley N° 10.449 de Consejos de salarios*. <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/leytemp7314295.htm>  
ASAMBLEA GENERAL DEL URUGUAY. *Ley N° 13.720 de Comisión de productividad, precios e ingresos*. <https://parlamento.gub.uy/documentosyleyes/leyes/ley/13720>  
ASAMBLEA GENERAL DEL URUGUAY. *Ley n.° 14.068 de Seguridad del Estado y el orden interno*. <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/leytemp5845282.htm>  
Comisión de Legislación del Trabajo. Cámara de Representantes. (1972). *Actas n°43 y n°44*. En Departamento de Archivo. Información Legislativa de la Cámara de Representantes.  
Comisión de Legislación del Trabajo. Cámara de Representantes. (1972). *Acta n°55*. En Departamento de Archivo. Información Legislativa de la Cámara de Representantes.  
Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social. (1943). *Decreto-Ley N° 10.388. Estatuto del Funcionario Público*.  
PARLAMENTO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY. *Constitución de 1952*. Disponible en: <https://legislativo.parlamento.gub.uy/temporales/8836381.HTML#art168>  
PARLAMENTO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY. *Constitución de 1967*. Disponible en: <http://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Uruguay/uruguay04.html>  
Art. 311 de la ley 13892 del 19-10-70 <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/13892-1970>

#### Inteligencia policial

Policía de Montevideo. Dirección de Investigaciones. Departamento de Inteligencia y Enlace. (1966). *Estudio del Congreso de Unificación Sindical*. Doc. N° 3026. Archivo DNII. CEIU-FHCE.  
Policía de Montevideo. Dirección de Investigaciones. Departamento de Inteligencia y Enlace. (1969). *Asunto: audiciones radiales sindicales*. Doc. 3439. Archivo DNII. CEIU-FHCE.

### **3- Prensa.**

#### Diario El País

Diario fundado en 1918 vinculado a los sectores más conservadores del Partido Nacional.<sup>639</sup> En el contexto para el que fue consultado (marzo, setiembre y octubre de 1972) era un órgano oficioso.

---

<sup>639</sup> ALVAREZ FERRETJANS, Daniel. (2008). *Historia de la Prensa en el Uruguay: desde la Estrella del Sur a Internet*. Fin de siglo. Montevideo. p. 462.

#### Diario Acción

Órgano de prensa de la Lista 15 del PC. Fue fundado por Luis Batlle Berres. Se lo consultó para observar su postura a lo largo del período en el marco de distintos conflictos. Se nota un cambio de postura ideológica pasando lo coincide con el viraje que tuvo la lista 15 hacia el liberalismo. Hacia setiembre de 1972 el Director era Jorge Batlle Ibáñez y el Subdirector Julio María Sanguinetti.

#### Diario El Día

Diario fundado en 1867 por José Batlle y Ordóñez. Jorge Pacheco Areco director de este diario entre 1961 y 1965. Para el contexto que aborda esta tesis, *El Día* respondía a la lista 14 del PC. Cabe señalar que, quien fue el Director responsable hacia setiembre de 1971, José Pereyra González, fue secuestrado entre el 25 y el 29 de octubre de 1971 por la OPR-33.<sup>640</sup>

#### Diario Ahora

Vinculado con el Partido Demócrata Cristiano (PDC) que permitió la presentación del lema FA a las elecciones de 1971. El Diario comenzó a publicarse en ese contexto. El Director responsable era Oscar Bruschera.

#### Semanario Marcha

Se comenzó a publicar en 1939 promovido por Carlos Quijano, quien fue su director hasta el período que aborda esta tesis. Fue un medio de prensa que expresó diversas posturas de grupos y personalidades del arco de las izquierdas.

#### Periódico Compañero

Medio de prensa de la Resistencia Obrero-Estudiantil (ROE). Se comenzó a publicar en 1971 con una periodicidad irregular.

#### Diario El Popular

Órgano oficial del PCU. Se empezó a publicar en 1956.<sup>641</sup> Diario de consulta ineludible para hacer un seguimiento de acciones sindicales.

#### Semanario El Oriental

Órgano de prensa del PS. Se comenzó a publicar en 1971. El PS anteriormente impulsó el Semanario *El Sol* y apoyó el Semanario *Época*. Ambos medios fueron clausurados por el gobierno de Pacheco en diciembre de 1967.

### **4- Fuentes orales**

Todas las entrevistas fueron realizadas por Sabrina Alvarez.  
Entrevista a Alcides Airaudó. 25 de mayo, 2018. Montevideo.  
Entrevista a Raúl Olivera. 8 de mayo, 2018. Montevideo.  
Entrevista a María Lemos. 31 de julio, 2018. Montevideo.  
Entrevista a Lucas Peña. 8 de junio, 2018. Montevideo.  
Entrevista a José Díaz. 24 de setiembre, 2018. Montevideo.  
Entrevista a Dari Mendiando. 4 de junio, 2019. Montevideo.

### **Editas**

Asociación de Ingenieros del Uruguay. "Ceremonia de nacionalización de los ferrocarriles: Brillante celebración." en *Revista de Ingeniería* vol. 43, no 496, agosto de 1949.  
ALAF. (1969). *Memoria de la IV Asamblea general ordinaria*. Ferrocarriles del Estado de Chile. Santiago de Chile. En Biblioteca de AFE.  
CARBALLO, Eustorquio Altibio. (1970). *Memorias de un ferroviario*. Salto. En Archivo personal de Raúl Olivera.  
Centro Uruguay Independiente. (1986). *CNT. Programa y Estatutos*. Serie "Documentos sindicales". N° 2. CUI. Montevideo.  
CIDE. (1966). *Plan nacional de desarrollo económico y social 1965-1974 elaborado por la CIDE*. CECEA. Montevideo.

---

<sup>640</sup> ALVAREZ FERRETJANS, Daniel. Op. Cit. P. 482. JUNG, María Eugenia. Op. Cit. P. 78.

<sup>641</sup> ALVAREZ FERRETJANS, Daniel. Op. Cit. P. 507.

- “Así se está respondiendo”. *Cartas de FAU*. 9-9-68. En: Secretaría de publicaciones de FAU. (2016). *Cartas de FAU. De 20-6-68 a 25-8-69. Tomo I*. Impresora Aragones, Montevideo. p. 65.
- SIRI, Ingrid; PONCE DE LEÓN, Marta; SCHELOTO, Salvador. (1985). *El pueblo delibera: el Congreso del pueblo veinte años después*. CUI. Montevideo.
- U. S. Department of labor. Bureau of Labor Statistics. (1971). *Labor Law and Practice in Uruguay*. BLS Report 392. Geoffrey H. Moore, Commissioner. Washington D. C.

## BIBLIOGRAFÍA

### 1- Teórica y metodológica

- BOURDIEU, Pierre. (2001) *¿Qué significa hablar?* Akal, Madrid.
- BRAVERMAN, Harry. (1984). *Trabajo y capital monopolista. La degradación del trabajo en el siglo XX*. Editorial Nuestro Tiempo. México.
- BURAWOY, M. (1989). *El consentimiento en la producción. Los cambios del proceso productivo en el capitalismo monopolista*. Primera edición en inglés 1979. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de España. Madrid.
- DE GAUDEMAR, Jean-Paul. (1991). *El orden y la producción. Nacimiento y formas de la disciplina de fábrica*. María Tabuyo y Agustín López traductores. Edición original 1982. Editorial Trotta, Madrid.
- ELEY, Geoff; NIELD, Keith. (2010). *El futuro de la clase en la Historia. ¿Qué queda de lo social?* Primera edición University of Michigan (2007). Mónica Burguera (trad). Universitat de Valencia.
- FRASER, Ronald. (1993). *La Historia Oral como historia desde abajo*. Revista Ayer. N° 12. Pp. 79-92.
- FRENCH, John. F., JAMES, Daniel. (2007). *The Travails of Doing Labor History: The Restless Wanderings of John Womack Jr.* En: Labor: Studies in Working-Class History of the Americas, Volume 4, Issue 2. Pp. 95-116.
- HOBBSAWM, Eric. (1979). *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*. Primera edición en inglés: 1964. Editorial Crítica. Barcelona.
- HOBBSAWM, Eric. (1983). *Rebeldes primitivos. Estudio sobre las formas arcaicas de los movimientos sociales en los siglos XIX y XX*. Ariel. Barcelona
- JAMES, Daniel. (2004). *Doña María: historia de vida, memoria e identidad política*. Editorial Manantial. Buenos Aires.
- JELIN, Elizabeth. (2002). “Trauma, testimonio y 'verdad'” en JELIN, Elizabeth. *Los trabajos de la memoria*. Siglo XXI editores. Buenos Aires. pp. 79-98.
- MCADAM, Doug; MCCARTHY; John D. y ZALD, Mayer N. (1999). “Introducción. Oportunidades, estructuras de movilización y procesos enmarcadores: hacia una perspectiva sintética y comparada de los movimientos sociales.” en MCADAM, Doug; MCCARTHY; John D. y ZALD, Mayer N. *Movimientos sociales, perspectivas comparadas: Oportunidades políticas, estructuras de movilización y marcos interpretativos culturales*. Ediciones Istmo. Barcelona. Pp. 19-46.
- MODONESI, Massimo. (2005). *Teoría y praxis. La experiencia del obrerismo italiano*. Bajo el Volcán, vol. 5, núm. 9. pp. 95-108. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28650906>.
- MODONESI, Massimo. MODONESI, Massimo. (2010). *Subalternidad, Antagonismo, Autonomía. Marxismos y subjetivación política*. CLACSO. Colección Perspectivas. Buenos Aires. <http://www.naya.org.ar/articulos/med01.htm>. pp. 134-144.
- MONTGOMERY, David. (1992). *Workers' control in America. Studies in the history of work, technology, and labor struggles*. Primera impresión: 1979. Cambridge University Press. Cambridge.
- NIETO, Agustín. (2016). *Narrativas sobre la historia obrera en Argentina. Notas críticas y apostillas conceptuales*. Revista Herramienta. Buenos Aires. En <http://www.herramienta.com.ar/herramienta-web-18/narrativas-sobre-la-historia-obrera-en-argentina-notas-criticas-y-apostillas-conc>
- PAYO ESPER, Mariel. “Una huelga para defender la patria’. Reflexiones en torno a los trabajadores petroleros y la huelga de SUPE Ensenada de 1968.” en SCHNEIDER, Alejandro; GHIGLIANI, Pablo (comps.). (2015). *Clase obrera, sindicatos y Estado. Argentina (1955-2010)*. Imago Mundi. Buenos Aires. pp. 23-42.
- SIMONASSI, Silvia, BADALONI, Laura. (2013). “Trabajadores, empresas y comunidades urbanas: reflexiones introductorias.” en Avances del CESOR. Año X. N° 10/2013.
- TARROW, Sidney. (1997). *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Herminia Bavia y Antonio Resines (versión española). Alianza Editorial. Madrid.
- THOMPSON, E. P. (1979). *Tradición, revuelta y conciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad*



- preindustrial*. Editorial Crítica. Barcelona.
- THOMPSON, E. P. (1995). *Costumbres en común*. Crítica. Barcelona.
- THOMPSON, E. P. (2012). *La formación de la clase obrera en Inglaterra*. Capitán Swing Libros. Madrid.
- VIÑAR, Maren. VIÑAR, Marcelo. (1993). *Fracturas de memoria. Crónicas para una memoria por venir*. Ediciones Trilce. Montevideo.
- WOMACK, John Jr. (2007). *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. Florencia Orensanz Escofet (traducción). Primera edición, 2007. FCE. COLMEX. México.

## 2- Contexto histórico

- ALVAREZ FERRETJANS, Daniel. (2008). *Historia de la Prensa en el Uruguay: desde la Estrella del Sur a Internet*. Fin de siglo. Montevideo.
- ASTORI, Danilo (2003). “Estancamiento, desequilibrio y ruptura. 1955-1972.” en Instituto de Economía. *El Uruguay del siglo XX. Tomo I. La Economía*. EBO. Montevideo. Pp. 65-94.
- BÉRTOLA, Luis; OCAMPO, José Antonio. (2010). “Capítulo 4. Industrialización dirigida por el Estado.” En BÉRTOLA, Luis; OCAMPO, José Antonio. (2010). *Desarrollo, vaivenes y desigualdad. Una historia económica de América Latina desde la Independencia*. Sec. Gral. Iberoamericana. Madrid. Pp. 151-212.
- BROQUETAS, Magdalena. (2007). “Liberalización económica, dictadura y resistencia. 1965-1985.” en AA. VV. *Historia del Uruguay en el siglo XX (1890-2005)*. EBO. Montevideo.
- BROQUETAS, Magdalena. (2014). *La trama autoritaria. Derechas y violencia en Uruguay (1958-1966)*. Ediciones de la Banda Oriental. Colección Pasado/Futuro dirigido por Gerardo Caetano. Montevideo.
- CANCELA, Walter. MELGAR, Alicia. (1985). *El desarrollo frustrado. 30 años de economía uruguaya 1955-1985*. CLAEH. EBO. Montevideo.
- CHAGAS, Jorge. TRULLEN, Gustavo. (2005). *Pacheco. La trama oculta del poder*. Segunda edición. Rumbo editorial. Montevideo.
- CORREA, Javier. (2017). "Zelmar Michelini: su último impulso por el batllismo colorado (1966-1968)". En CAETANO, Gerardo (coord.). *Zelmar Michelini. Razones de una conducta, acción y pensamiento*. Planeta. Montevideo.
- DEMASI, Carlos. (1996). *La caída de la democracia: cronología comparada de la historia reciente del Uruguay (1967-1973)*. FCU. FHCE. Montevideo.
- DEMASI, Carlos. (2001). “1968: Del Neobatllismo al Autoritarismo” en *Revista Encuentros*. N° 7. Montevideo. Pp. 11-44.
- DEMASI, Carlos. (2019). *El 68 uruguayo: el año que vivimos en peligro*. EBO. Montevideo.
- DI SEGNI, Rossana; MARIANI, Alba. (1969). *Uruguay hoy. Crónicas contemporáneas II*. Enciclopedia Uruguaya. Editores Unidos. Montevideo.
- FINCH, Henry. (2005). Capítulo 7. “La crisis del modelo de sustitución de importaciones. 1955-1970” En FINCH, Henry. *La Economía política del Uruguay contemporáneo. 1870-2000*. 2° edición. EBO. Montevideo. pp. 243-254.
- IGLESIAS, Mariana. (2011). “La excepción como práctica de gobierno en Uruguay, 1946-1963.” *Contemporánea. Historia y problemas del siglo XX* | Volumen 2, Año 2.
- KIERSZENBAUM, Leandro. (2012) “Estado peligroso’ y Medidas Prontas de Seguridad: Violencia estatal bajo democracia (1945-1968)”. *Contemporánea. Historia y problemas del siglo XX* | Año 3, Volumen 3, ISSN: 1688-7638.
- LEIBNER, Gerardo. (2012). *Camaradas y compañeros. Una historia política y social de los comunistas en el Uruguay*. Segunda edición. Ediciones Trilce. Montevideo.
- MARKARIAN, Vania. (2012). *El 68 uruguayo entre molotovs y música beat*. Editorial Universidad Nacional de Quilmes. La Plata.
- NAHUM, Benjamín; FREGA, Ana; MARONNA, Mónica; TROCHÓN, Ivette. (1998). *El fin del Uruguay liberal*. Ediciones de la Banda Oriental. Buenos Aires.
- NOTARO, Jorge. (2001). “La batalla que ganó la economía”. En FCEA. *El Uruguay del Siglo XX. Tomo I. La Economía*. EBO. Montevideo.
- PELLEGRINO, Adella. (2003). *Caracterización demográfica del Uruguay*. Programa de Población Facultad de Ciencias Sociales-Universidad de la República. Montevideo.
- REY TRISTÁN, Eduardo (2006). *A la vuelta de la esquina: la izquierda revolucionaria uruguaya 1955-1973*. Fin de Siglo, Montevideo.
- RICO, Álvaro. (1989). *Del Liberalismo Democrático al Liberalismo Conservador (el discurso ideológico desde el Estado en la emergencia del 68)*. Centro de estudios uruguayos. EBO. FHC- UdelaR. Montevideo.
- VARELA PETITO, Gonzalo. (1988). *De la República liberal al estado militar. Crisis política en Uruguay 1968-*

### 3- Caracterización de la clase trabajadora y el sindicalismo

- ALVAREZ, Sabrina. (2011). “...a pelear posiciones más de clase...” *El viraje del gremio postal entre 1961-1964*. Monografía de Historia del Uruguay III. Curso dictado por M. Broquetas. Inédito.
- ALVAREZ, Sabrina. SOSA, Álvaro. (2016). Fascículo “Luchas, unidad y conquistas. El SUNCA en tiempos de crisis (1966-1972)”. Serie “Construyendo resistencia: el SUNCA durante la dictadura (1973-1985)” Carlos Demasi (Dir.). Convenio SUNCA-UdelaR. Inédito.
- BAJAC, Laura; SOSA, Christianne. (2005). *El acuerdo marco de negociación colectiva en el sector público*. Revista de Derecho Laboral Tomo XLVIII nro. 219 Julio-Setiembre 2005, F.C.U. Montevideo
- BOTTARO, José. (1985). *25 años del movimiento sindical uruguayo*. ASU. Montevideo.
- BOUZAS, Carlos. (2009). *La generación Cuesta-Duarte*. AEBU-PIT-CNT. Montevideo.
- CASTRO, Diego. (2019). *Autodeterminación y composición política en Uruguay. Una mirada a contrapelo de dos luchas pasadas que produjeron mandatos*. Tesis para obtener el grado de Doctor en Sociología. Directora Dra. María Raquel Gutiérrez Aguilar. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Comisión jubilados de AUTE. (2008). *La vida de un sindicato*. Fanelcor. Montevideo.
- CORES, Hugo. (1984). *Reflexiones sobre el Movimiento Obrero y la Crisis Política Uruguaya. 1968-1973*. «Edición provisoria». Montevideo.
- CORES, Hugo. (1997). *El 68 uruguayo. Los antecedentes. Los hechos. Los debates*. Ediciones de la Banda Oriental. Montevideo. Descargado de <http://memoriaviva5.blogspot.com/2009/01/el-68-uruguayo-hugo-cores.html>
- CORES, Hugo. (1999). *Uruguay hacia la dictadura: la ofensiva de la derecha, la resistencia popular y los errores de la izquierda*. EBO. Montevideo.
- CORES, Hugo. (2002). *Memorias de la resistencia*. EBO. Montevideo.
- CHAGAS, Jorge. TRULLEN, Gustavo. (1996). *José D'Elía. Memorias de la Esperanza*. Ediciones Trilce. Montevideo.
- DAVRIEUX, Hugo. (1970). *Salarios y acción sindical en el Uruguay, industria manufacturera, construcción y gobierno central*. Tesis. FCEA-UdelaR. Montevideo.
- D' ELÍA, Germán. (1970). *El movimiento sindical*. Nuestra Tierra, Montevideo, 1970.
- DOGLIO, Natalia. SENATORE, Luis. YAFFÉ, Jaime. (2004). “Izquierda política y sindicatos en Uruguay (1971-2003)” En LANZARO, Jorge (coord.). *La izquierda uruguaya entre la oposición y el gobierno*. ICP-FCS-UdelaR. FESUR. Editorial Fin de Siglo. Montevideo. pp. 251-296.
- ERRANDONEA, Alfredo; COSTABILE, Daniel. (1969). *Sindicato y sociedad en el Uruguay*. FCU. Montevideo.
- GEYSER, Margel (1997). *La prestación de servicios en el sindicalismo uruguayo: ¿un camino a profundizar*. Revista de Ciencias Sociales (Montevideo) no.5, abril 1991. p. 59-64
- GIRONA, Martín. SIOLA, Lucía. (2016) *Historia y memoria de COFE a 50 años de su fundación*. COFE. Tradinco. Montevideo.
- GONZÁLEZ SIERRA, Yamandú. (1992). “Continuidad y cambio en la historia sindical del Uruguay. Un enfoque desde la problemática actual.” Ponencia presentada al Taller “El Movimiento sindical en debate”. Organizado por el DATES-CIEDUR. Montevideo.
- GONZÁLEZ SIERRA, Yamandú. (1998). *Un sindicato con Historia. Unión de obreros, empleados y supervisores de FUNSA*. Tomo III. AEBU. UOES de Funsu. Montevideo.
- MECHOSO, Juan C. (2011). *Acción directa anarquista. Una historia de FAU*. Vol. 1. Editorial Recortes. Montevideo.
- MUÑIZ CASAS, Ángel. (2008). *La solidaridad como eje de la lucha sindical y política y las mesas zonales de la CNT*. S/d, Montevideo.
- LANDINELLI, Jorge. (1989) “Centralidad obrera y continuidad histórica en el movimiento popular uruguayo” en CAMACHO, Daniel; MENJIVAR, Rafael. (Comps.) *Los movimientos populares en América Latina*. Siglo XXI. México.
- LANZARO, Jorge Luis. (1986). *Sindicatos y sistema político. Relaciones corporativas en el Uruguay 1940-1985*. FCU. Montevideo.
- OLIVERA, Raúl. (1998). *Algunas ideas sobre el 68 uruguayo*. En <https://raulolivera.blogspot.com.uy/>
- PLÁ RODRÍGUEZ, Américo. (1999). *Estudios de la seguridad social*. FCU. Montevideo.
- PONCE DE LEÓN, Martín, RUBIO, Enrique. (2018). *Los GAU: una historia del pasado reciente (1967-1985): vivencias y recuerdos*. EBO. Montevideo.
- PORRINI, Rodolfo. (2005). *La Nueva Clase Trabajadora (1940-1950)*. Serie Tesis de Posgrado de Humanidades.

- Depto. De Publicaciones FHCE. Udelar. Montevideo.
- PORRINI, Rodolfo. (2007). “La sociedad movilizadora” en AA. VV. *Historia del Uruguay en el siglo XX (1890-2005)*. EBO. Montevideo.
- PORRINI, Rodolfo. (2008). *Guía Historia del Movimiento Sindical en Uruguay en el siglo XX (1905-1973)*. Instituto Cuesta-Duarte/PIT-CNT. Montevideo.
- RADAKOVICH, Rosario. (2006). “El contexto histórico, político y sindical entre 1950 y 1973” en RICO, Álvaro (coord.). *15 días que estremecieron al Uruguay: golpe de estado y huelga general 27 de junio-11 de julio de 1973*. Fin de siglo. Montevideo.
- RODRÍGUEZ, Héctor. (1984). *Nuestros sindicatos*. Ediciones Uruguay. Montevideo.
- RODRÍGUEZ, Héctor. (1993). *30 años de militancia sindical*. Centro Uruguayo Independiente, Montevideo.
- RODRÍGUEZ, Enrique. (1980). *Uruguay: raíces de la madurez del movimiento obrero*. S/d., Montevideo.
- RODRÍGUEZ DÍAZ, Universindo. (1989). *Los sectores populares en el Uruguay del novecientos*. Primera parte (1907-1911). Editorial Compañero. Montevideo.
- RODRÍGUEZ, Universindo, JUNG, María Eugenia. (2006). *Juan Carlos Mechoso. Anarquista*. Trilce. Montevideo.
- SARACHU, Gerardo (2005). *Prácticas asistenciales y movimiento sindical: un estudio exploratorio de los servicios sociales sindicales, sus alcances, potencialidades y limitaciones*. Udelar. FCS-DTS.
- SOSA, Álvaro. (2019). “Libres”, “democráticos” e “internacionalistas”. La Confederación Sindical del Uruguay en los años cincuenta. Claves. Revista de Historia, Vol. 5, Nº 8 (enero - junio 2019) ISSN 2393-6584.
- TURIANSKY, Wladimir. (1973). *El movimiento obrero uruguayo*. Pueblos Unidos. Montevideo.
- TURIANSKY, Wladimir. (2007). *Una historia de vida*. Fin de siglo. Montevideo.
- ZIBECHI, Raúl. (2006). *De multitud a clase. Formación y crisis de una comunidad obrera, Juan Lacaze (1905-2005)*. Ediciones IDEAS. Multiversidad franciscana de América Latina. Montevideo.

#### 4- Ferroviarios, industria ferroviaria y empresas públicas

- ADINOLFI, Laura; ERCHINI, Carina (2012). *El Ferrocarril en la construcción del territorio costero*. Uruguay: Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay, Vol. 10.
- ARAYA, Federico; BERTINO, Magdalena; DÍAZ, Gastón; TORELLI, Milton. (2013). *Evolución histórica de la Administración General de Ferrocarriles del Estado (AFE) en Uruguay: factores determinantes de su desempeño*. IV Jornadas Académicas de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración. 27, 28 y 29 de agosto de 2013. Montevideo.
- AROCENA, Felipe. (2004) *Patrimonio industrial, turismo cultural y desarrollo. El potencial del ferrocarril en el barrio Peñarol de Montevideo*. CUADERNOS DEL CLAEH n.º 88. 2º serie, año 29. ISSN 0797-6062. Montevideo. Pp. 65-71.
- BADALONI, Laura. (2011). La familia ferroviaria a principios del siglo XX. **Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino. En DICÓSIMO, Daniel; SIMONASSI, Silvia. Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social. Rosario. Prohistoria.**
- BARACCHINI, Hugo. (1981). *Historia de las comunicaciones en el Uruguay*. Segunda edición. Instituto de Historia de la Arquitectura, Udelar, Dirección de Publicaciones y ediciones. Montevideo.
- BERTINO, Magdalena. (2013). “La Reforma de las empresas públicas en Uruguay: una lectura desde la Historia Económica” en CHÁVEZ, D. y TORRES, S. (Eds.). *La reinención del Estado. Empresas públicas y desarrollo en Uruguay, América Latina y el mundo*. Transnational Institute, ANTEL y MIEM-DNI. Montevideo. pp. 151-162.
- BERTINO, Magdalena; MARIÑO, Natalia; QUEREJETA, Martina; TORRELLI, Milton; VÁZQUEZ, Daniela. (2013). *Cien años de empresas públicas en Uruguay: Evolución y desempeño*. Revista de Gestión Pública. Volumen II, Número 1. Enero-Junio 2013. ISSN 0719-1820. pp. 25-66.
- BERTINO, Magdalena; DÍAZ STEINBERG, Gastón; MOREIRA, Cecilia. (2015). *Creación y trayectoria de una empresa pública uruguaya: La Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE)*. IECON. Serie Documentos de Trabajo. DT 13/2015. Montevideo.
- BERTINO, Magdalena; DÍAZ STEINBERG, Gastón; MOREIRA, Cecilia. (2019). “Creación y trayectoria de una empresa pública uruguaya: La Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) en Uruguay”. En Teresita Gómez y Javier Vidal Olivares (comps.). *Los ferrocarriles en América Latina. Historia y legado (siglos XIX y XX)*. EUDEBA. CABA. pp. 119-154.
- CAMORS, Verónica; MOYANO, Ana. (2005). “Disciplinamiento y paternalismo: las condiciones de trabajo en los talleres de ferrocarril en Peñarol”. En AA.VV. *Psicología y organización del trabajo VI*. Psicolibros. Montevideo. pp. 277-298.
- Centro de Fotografía de Montevideo. (2003). *Proyecto NosOtros. Peñarol. Los barrios de Montevideo en imágenes*. Arquitectura promocional. Intendencia de Montevideo. Montevideo. Disponible en:

- <https://cdf.montevideo.gub.uy/exposicion/proyecto-nosotros-penarol>
- DUVA, Florencia. PALERMO, Silvana. (2015). “Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX”. En *Archivos*, año IV, n° 7.
- FALERO, Alfredo. (2008). “La batalla del riel: privatización del transporte y producción del discurso (análisis de caso)”. En FALERO, Alfredo. *Las batallas por la subjetividad: luchas sociales y construcción de derechos en Uruguay. Una aproximación desde la teoría sociológica*. CSIC. Fanelcor. Montevideo.
- GORDILLO, Mónica. (1988). *El movimiento obrero ferroviario desde el interior del país (1916-1922)*. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires.
- HOROWITZ, Joel. (1985). *Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera*. WOLFSON, Leandro (trad.). En *Desarrollo Económico*, Vol. 25, No. 99 (Oct.-Dic., 1985), pp. 421-446.
- JACOB, Raúl. (2012). *Sobre la creación de empresas públicas. El camino lateral*. Transformación, Estado y Democracia, N° 50. ONSC. Montevideo. pp. 72 – 87.
- NAHÚM, Benjamín. (2005). *Nacionalización de empresas británicas de servicios públicos 1947-1949*. Serie escritos de Historia Económica. VI. Depto. De Publicaciones FCEA-UdelaR. Montevideo.
- LABAURE ALISERIS, Carlos. (2006). *Régimen jurídico del ferrocarril*. A & C. R. de Dir. Administrativo e Constitucional, ano 6, n. 24. Belo Horizonte. p. 29-37
- OLIVERA, Raúl. (2010-2012) *Una historia de los ferroviarios*. En <http://unahistoriadelosferroviarios.blogspot.com.uy/>
- PRIMUCCI, Daniel; ROMAY, Carolina; ETCHEVARREN, Virginia; CHIRICO, Mercedes (2012). *Arquitectura ferroviaria en el Uruguay*. Disponible en [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI\\_coloquio\\_t6\\_arquitectura\\_feroviaria.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_arquitectura_feroviaria.pdf).
- RAGGIO, Alejandro. (2012). *Identidades en movimiento: el caso del barrio Peñarol*. Tesis de Maestría en Ciencias humanas. FHCE-UdelaR (inédita). Montevideo.
- RILLA, José. ESMORIS, Manuel. (coords.). (2012). *Barrio Peñarol. Patrimonio industrial*. Tercera edición. CLAEH-IMM. Imprenta Mastergraf. Montevideo.
- RODRÍGUEZ-LEURO, Aída Patricia. (2008). “Nosotros los ferroviarios!. Configuraciones y representaciones identitarias. Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Bogotá, 1958-1970”. En *universitas humanística* no.65 enero-junio de 2008. Bogotá-Colombia. Issn 0120-4807. pp. 331-351.
- SÁNCHEZ, Matías. (2018). *Los comunistas en la Unión Ferroviaria. 1955-1968*. Editorial Biblos. Buenos Aires.
- SURIANO, Juan. (1991). *Estado y conflicto social: el caso de la huelga de maquinistas ferroviarios de 1912*. Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. E. Ravignani”. Tercera serie. N° 4. Unión Ferroviaria. (s/f). *Historia*. Ver: <http://www.unionferroviaria.uy/nosotros/>

## ANEXOS

### **1. Organizaciones filiales y fraternales en los Congresos Ordinarios de la CNT (1969 y 1971)**<sup>642</sup>

#### **Cuadro n° 12. Cantidad de delegados según Congreso por organización filial**

Este cuadro, construido a partir de documentos preservados por Héctor Rodríguez y producidos por distintas comisiones de trabajo preparatorias de los Congresos, muestra la cantidad de delegados que correspondía a cada organización filial de la CNT en los Congresos de 1969 y 1971. Para el Congreso de 1969 se cuenta con datos referidos a la cantidad de delegados titulares y suplentes que correspondía a cada organización, así como los que efectivamente asistieron.

Organizaciones	I Congreso Delegados que corresponde	I Congreso Suplentes que corresponde	I Congreso Delegados presentes	I Congreso Suplentes presentes	II Congreso Delgados que corresponde
Sind. Serratososa y Castells	1	1	1	1	1
Unión obreros vareadores	1	1	1	1	2
ABU	63	41	40	5	45
AUTE	51	16	28	1	51
FANCAP	15	15	9	4	25
SUANP	11	11	9	2	11
COFE	5	6	4	4	
COT	45	28	29	4	45
FUECI	15	15	10	2	14
ADEOM	33	33	31	9	33
SUNCA	26	25	19	20	75
Fed. Salud Pública	14	14	9	5	10
SAG	10	10	2	-	5
Sind. Ind. Del cuero	4	4	-	1	4
UNTMRA	16	16	8	4	16
Fed. Nal. De Prof. De secundaria	10	10	2	-	10
APU	6	2	4	1	4
FOL	10	10	5	2	9
SOIMA	8	8	6	-	15
OTAU (Técnicos Aeronáuticos)	2	-	1	-	1
Asoc. Func. Judiciales	6	6	6	-	5
Fed. Nal. De Telecomunicaciones	3	-	2	-	3
Asoc. Func. Min. Ganaderías y Agricultura	10	10	6	5	15
AEIJA (Empleados de Institutos de Jubilaciones y Afines)	6	6	2	3	13
Asoc. Func. y Cuidadores	3	3	-	-	2

<sup>642</sup> Elaborado en base a documentos preservados por Héctor Rodríguez. En Colección Ponce de León-Vilaró del Centro de estudios interdisciplinarios uruguayos. FHCE.

del Consejo del niño					
	Primer congreso	Primer congreso	Primer congreso	Primer congreso	Segundo congreso
Organizaciones	Delegados que corresponde	Suplentes corresponde	Delegados presentes	Suplentes presentes	Delgados que corresponde
Asoc. Func. del CASMU	6	6	5	5	
UECU (Empleados cinematográficos)	2	4	-	-	2
Asoc. de Obreros y Empleados del Jockey Club	2	2	1	-	2
Asoc. de Func. de Cooperativas de Consumo	4	4	3	4	
Fed. del Vidrio	8	8	7	1	6
Org. Obrera del Dulce	1	1	1	-	3
Org. Obrero de Ómnibus	6	6	5	-	6
Unión de Trabajadores de AMDET	10	10	8	1	8
SOAGE (General Electric)	2	-	2	-	1
SUGU	6	6	4	1	4
FUDAUT	4	4	1	-	5
ADAIN	2	2	1	-	
Sind. de Calefacción y Acondicionadores	1	1	-	-	
Asoc. de Func. de AMDET	3	3	3	-	2
SUNTM	4	4	4	1	5
FOEMYA	2	-	2	-	
SUTCRA	2	2	2	-	1
Org. de Obreros de COPSA	1	1	1	-	1
Sind. del Fósforo	1	-	-	-	
Sind. Nal. de Trabajadores del Aceite	2	2	1	1	
Sind. Trabajadores de Industria Química	4	2	1	1	5
Sind. Único Tabacalero	3	1	-	-	
SIMA	7	7	5	1	8
Sind. Único de la Aguja	13	6	6	-	6
COLTU	1	1	-	-	
UNTSCIAP	5	5	5	1	
AFAF	6	6	4	3	6
Sind. Único del Automóvil	1	1	1	-	3
Fed. Docentes Universitarios	6	6	3	-	3
Asoc. Func. de la Asociación Española	3	3	3	-	
Asoc. Func. CHASEIDA	1	1	-	-	
Asoc. Func. Subsistencias	5	5	4	1	5
FUS	1	1	-	-	34
Fed. Administrativos de la Ind. Textil	3	3	1	-	3
FBOSE					10
Fed. Uruguaya de Magisterio					38
AFPU					4
ADESEIMA					1
Unión de Obreros Confiteros					4

	Primer congreso	Primer congreso	Primer congreso	Primer congreso	Segundo congreso
Organizaciones	Delegados que corresponde	Suplentes corresponde	Delegados presentes	Suplentes presentes	Delgados que corresponde
SOEFAPA					1
Curtidores de Nuevo París					3
Sind. de Trabajadores de ONDA					2
Sind. Plomeros y Cloaquistas					1
UOES-FUNSA					8
Org. Obreros Canelones-Sta. Lucia					1
ACCU					3
Sind. Trabajadores Petróleo					1
APC. Apartamentos					4
AESETA					1
Unión Obreros de ATMA					1
UOE TEM					2
SUA (Actores)					3
Asoc. Obreros y Empleados de CONAPROLE					9
Sind. Acarreadores de Cerdos					1
Fed. Func. Universitarios					4
Sind. Único de Peones de Tambo					2
Unión Regional Destiladores del Espinillar					3
Cté. Obreros Rurales del Litoral					1
Sind. Obreros de Frigorífico Tacuarembó					1
AFAF-Interior					1
Transporte Marítimo del Litoral					2
Sind. Autónomo de Trabajadores de Paycueros					1
Sind. de Fruteros y Verduleros de Salto					1
Sind. Agroindustrial de Obreros Tabacaleros					1
Fed. de Empleados Municipales					24
<b>TOTALES</b>	<b>502</b>	<b>403</b>	<b>341</b>	<b>95</b>	<b>671</b>

### Cuadro n° 13. Organizaciones fraternales en el Congreso Ordinario de la CNT de 1969

Este cuadro, también elaborado a partir de documentos preservados por H. Rodríguez, registra la cantidad de delegados por organizaciones filiales al Congreso de 1969.

Organización	Delegados
Centro de Vendedores de Plaza y Viajantes	5
Unión Departamental de Maestros de Canelones	6
Mesa zonal 11	6
Unión de Artistas Plásticos Contemporáneos	6
Frente Nacional de Inquilinos	7
SMU	10
Conf. Gral. Reivindicadora de las Clases Pasivas	7
Fed. OSE	15
FF	7
Asoc. Hosp. de Clínicas	9
Sind. Autónomo de los Obreros del Portland	16
FEUU	7
Total	101

## 2.

### Cuadro n° 14. Organizaciones afiliadas a la CNT, CUT e independientes según Informe de la Oficina de asuntos laborales del gobierno de EE. UU (1970)

A partir de información registrada en el mencionado Informe, se confeccionó este cuadro que permite visualizar la cantidad de afiliados a filiales de la CNT, de la CTU e independientes.

Organización	Afiliados	negocia por	
<b>CNT</b>	<b>200000</b>	<b>400000</b>	
AEBU	12000		CNT
COT	10000	17000	CNT
FOL	8000		CNT
AUTE	6500	14000	CNT
FOT	5000		CNT
ADEOM	5000		CNT
SUA -Sindicato único de la Aguja-	5000	15000	CNT
FANCAP	4000		CNT
COFE	4000	15000	CNT
UNTMRA	4000		CNT
SUNCA	4000		CNT
SUGU	4000		CNT
SOIMA	2500		CNT
FUM	2500		CNT
Asociación de Maestros del Uruguay	-		CNT
FENAPES	1500		CNT
Gremial de Profesores de Montevideo	900		CNT



<b>Organización</b>	<b>afiliados</b>	<b>negocia por</b>	
SMU	2500		CNT
UOES-FUNSA	2000		CNT
FFSP	2000		CNT
SUANP	2000		CNT
FUECI	2000	15000	CNT
Federación Obrera del Dulce	1500		CNT
SAG	1500		CNT
Sindicato de Canillitas de Diarios y Revistas	1500		CNT
APU	1500		CNT
Federación Nacional de Telecomunicaciones	1500		CNT
Asociación de Obreros y Empleados de Laboratorios	1500		CNT
Asociación de Funcionarios de SOYP	1000		CNT
Asociación de Funcionarios del Hosp. de Clínicas	1000		CNT
Sindicato de Obreros de Ómnibus Interdepartamentales	1000		CNT
Fed. Obrera de la Industria Química	1000		CNT
FOEIMYA	700		CNT
Unión de Obreros en Cueros, Calzados y Anexos	600		CNT
Sindicato Único del Transporte Marítimo	500		CNT
Federación Obrera del Vidrio	500		CNT
Unión de Empleados Cinematográficos del Uruguay	500		CNT
<b>CUT (Conf. Uruguay de Trabajadores)</b>	<b>50000</b>		
Federación Nacional de Empleados y Técnicos	16000		CUT
ANFP	10000		CUT
Fed. Uruguay de Bancarios Oficiales	2000		CUT
Confederación Nacional de la Ind. de la Construcción	3000		CUT
FONCRA			CUT
Sindicato Ladrilleros de Fábrica Autónomo del Uruguay			CUT
Comisión Nacional Intersindical Nacional de Radio, Electricidad, Metalurgia y Afines	3000		CUT
Federación de Asociaciones y Sindicatos Autónomos de Paysandú	2000		CUT
Federación Uruguaya de Músicos	1500		CUT
Asociación Uruguaya de Músicos			CUT
Federación de Obreros y Empleados Navales del Uruguay	1300		CUT
Federación Obrera Nacional de Trabajadores en Textiles, Cueros y Vestido	1000		CUT
Unión Motoristas, Obreros, Técnicos y Administradores Portuarios	1000		CUT
Sindicato Autónomo de Artes Gráficas	800		CUT
Federación de Empleados Metalúrgicos del Uruguay	600		CUT
<b>Independientes</b>	<b>60000</b>		
Federación Autónoma de la Carne	9000		Independiente
Sindicato de Obreros y Obreras del Frigonal			Independiente
FF	8500		Independiente
UF	6500		Independiente
UF del ex-ferrocarril Midland	1500		Independiente
Sociedad de conductores de coches motores	500		Independiente

Unión de Sindicatos de Trabajadores de Industrias Alimenticias	6000		Independiente
<b>Organización</b>	<b>afiliados</b>	<b>negocia por</b>	
Federación Nacional de Trabajadores Azucareros	3500		Independiente
Sindicato de Obreros y Obreras del Frigorífico Artigas	2000		Independiente
Unión Obrera Libre del Frigonal	500		Independiente
Unión Solidaria de Obreros Portuarios	4000		Independiente
Sindicato Autónomo de Estibadores de Ultramar	1000		Independiente
Sindicato de Estibadores Libres con Carnet de CASE	500		Independiente
Otras organizaciones del ramo estiba y mecánica naval	Casi 2000		Independiente
Sindicato Autónomo del Ómnibus	1000		Independiente
Sindicato Autónomo del Ómnibus Interdepartamental	1000		Independiente
FOEB	4000		Independiente
FFOSE	3500		Independiente
Asoc. Nacional de Funcionarios Postales	2000		Independiente
Centro de Viajantes del Uruguay	2000		Independiente
Asociación de Funcionarios de UTE	2000		Independiente
Asociación de Profesores de Enseñanza Secundaria del Uruguay	1400		Independiente
Confederación Democrática de Maestros y Funcionarios de Enseñanza Primaria del Uruguay	1000		Independiente
Asociación de Obreros y Empleados de Conaprole	1000		Independiente
Sindicato Autónomo de la Aguja	800		Independiente
Asociación de Funcionarios Administrativos, Obreros y de Servicios de la Dirección General de Telecomunicaciones	500		Independiente
Federación de Empleados y Obreros de Telecomunicaciones	200		Independiente
Asociación de Empleados de Radiodifusoras	500		Independiente

### **3. Distribución del personal por programas y subprogramas (1968 y 1969)<sup>643</sup>**

Los cuadros que siguen a continuación fueron elaborados a partir de información presentada por las distintas gerencias (“programas”) para la confección del Proyecto de Presupuesto de AFE de 1969. Registran la cantidad de funcionarios que dependían de cada gerencia discriminados por escalafón (según se explicó en el capítulo II).

#### **Cuadro n° 15. Programa 2. Sub-programa 2. 1. Material y tracción**

	1968 (vigente)	1969 (vigente)
Técnico	9	9
Semi-técnico	21	21
Administrativo	199	206
Obrero	2925	3194
De servicio	33	53

Elaborado en base Proyecto de Presupuesto de AFE de 1969.

<sup>643</sup> El de material y tracción está incorporado al texto en el capítulo II.

### Cuadro n° 16. Programa 3. Vía y obras

		1968 (vigente)	1969 (vigente)
De Administración	Técnico	21	22
	Semi-técnico	40	45
	Administrativo	146	159
	Obrero	13	11
	De servicio	17	17
	Sub-total:	237	254
De vía	Peón	1012	1221
	Vacantes que se eliminarán	378	378
	Total del sub-programa	1429	1638
De obras		312	310
De puentes		61	61
De equipos		69	68
De canteras/producción de balasto		123	121

Elaborado en base Proyecto de Presupuesto de AFE de 1969.

### Cuadro n° 17. Programa 4. Señalización y comunicación

		1968 (vigente)	1969 (vigente)
De Administración	Técnico	3	3
	Semi-técnico	8	8
	Administrativo	14	15
	Obrero	-	-
	De servicio	6	7
	Sub-total:	31	33
Mantenimiento de la señalización eléctrica	Técnico	1	1
	Obrero	49	49
	Total del sub-programa	50	50
Mantenimiento de la señalización mecánica (obreros)		27	27
Mantenimiento de comunicaciones	Administrativo	2	2
	Obrero	68	68
Instalaciones eléctrica en edificios	Semi-técnico	1	1
	Administrativo	1	1
	Obrero	46	46
Alumbrado de coches		23	25
Taller auxiliar electro mecánico	Semi-técnico	1	1
	Administrativo	2	2
	Obrero	45	56

### Cuadro n° 18. Programa 5 y 6. Gerencia de Hacienda y Administración General

	1968 -vigente-	1969 -vigente-
Técnico	23	
Semi-técnico	30	
Administrativo	527	
Obrero	146	
De servicio	103	

Elaborado en base Proyecto de Presupuesto de AFE de 1969.

**Cuadro n° 19. Programa 6. Sub-programa 6.1 (Salud e higiene).**

	1968 -vigente-	1969 -vigente-
Técnico	39	39
Semi-técnico	15	18
Administrativo	44	57
Obrero	1	1
De servicio	4	9

Elaborado en base Proyecto de Presupuesto de AFE de 1969.

**4. Evolución del salario básico y real de funcionarios de AFE de acuerdo a Presupuestos**

Estos cuadros fueron elaborados a partir de información recogida de Presupuestos anuales de AFE. En el primero se contrasta el “salario básico” registrado en los Presupuestos anuales por grado, con el Índice de Precios al Consumo para poder dar cuenta de la evolución efectiva del salario nominal. En el segundo se trata de dar cuenta de la evolución del salario directo e indirecto (nominal y real) a partir de los datos que aportan las fuentes (referidas al conjunto de los fondos previstos para el pago de estos haberes).

Agradezco la ayuda de la docente e investigadora, Doctoranda Carolina Román para la realización de esta serie de cuadros y gráfica.

**Cuadro n° 20. Salario básico (1966-1973)**

	1966 (vig)	1967 (proy)[1]	1968 (proy)[2]	1969 (proy)	1970	1971 (vig)	1972 (vig)	1973(proy) [3]	Variación del salario nominal
IPC (BASE 1966)	1,00	1,89	4,27	5,16	6,00	7,44	13,13	25,85	1968-1973
Presidente			30000	40000		141176	141176	420000	13,00
Vice-Presidente			27000	35000		117647	117647	370000	12,70
Vocal			27000	35000		117647	117647	370000	12,70
Gte Gral	15920	28655		57200		73050	84050	244100	
Sub-Gte Gral	14320	25755		51850		66200	76150	237500	
Asesor técnico	11790	21220	33420	46600		59550	68500	208200	5,23
Asesor legal (abogado)	11150	20070	31780	41350		52800	60750	208200	5,55
Sec. Gral	10180	18325	29300	38200		48700	56050	150000	4,12
Pro. Sec Gral	9390	16900	27280	35500		45300	52100	140200	4,14
Asesor escribano	7300	13140	21930	28550		36500	42000	153300	5,99
Srio de Actas	6680	12025	20340	26450		33800	38900	107100	4,27
Srio de Comisiones			20340	26450		33800	38900	107100	4,27
Grado									
1	12740	22930	35840	46600		59550	68500	229500	5,40
2	11790	21220	33420	43450		55450	63800	215100	5,44
3	10830	19495	30960	40250		51400	59150	200900	5,49

	1966 (vig)	1967 (proy)[1]	1968 (proy)[2]	1969 (proy)	1970	1971 (vig)	1972 (vig)	1973(proy)[ 3]	Variación del salario nominal
4	9900	17820	28530	32350		47400	54550	186700	5,54
5	9330	16795	27160	35350		45150	51950	172500	5,35
6	8190	14740	24190	31450		40150	46200	153300	5,34
7	7300	13140	21920	28500		36400	41900	136700	5,24
8	6760	12170	20560	26750		34200	39350	127200	5,19
9	6120	11015	16710	21750		27800	32000	117800	6,05
10	5410	9740	17020	22150		28350	32650	105900	5,22
11	4700	8460	15090	19650		25150	28950	91600	5,07
12	4020	7235	14090	17250		22050	25400		-1,00
2	8520	15335	25050	32600		41650	47900	141700	4,66
3	7960	14330	23630	30750		39300	45200	123000	4,21
4	7450	13410	22290	29000		37050	42650	116500	4,23
5	6950	12510	21070	27400		35000	40250	110500	4,24
6	6500	11700	19850	25830		33050	38050	105000	4,29
7	6080	10945	18740	24400		31150	35850	108500	4,79
8	5680	10225	17700	23050		29500	33950	94800	4,36
9	5310	9560	16710	21750		27800	32000	89900	4,38
10	4950	8910	15800	20550		26300	30250	85600	4,42
11	4630	8335	14910	19400		24800	28550	81400	4,46
12	4330	7795	14090	18350		23450	27000	77500	4,50
13	4040	7270	13320	17350		22200	25500	73800	4,54
14	3810	6860	12580	16400		20950	24100	70200	4,58
15	3605	6490	11980	15600		20000	23000	67500	4,63
16	3210	5760	10700	13950		17850	20550	61400	4,74
17	3120	5615	10390	13550		17350	20000	60000	4,77
	1966 (vig)	1967 (proy)[1]	1968 (proy)[2]	1969 (proy)	1970	1971 (vig)	1972 (vig)	1973(proy)[ 3]	Variación del salario nominal
18	3030	5455	10150	13200		16900	19450	58600	4,77
19	2940	5290	9910	12950		16550	19050	57600	4,81
20	2855	5140	9670	12700		16250	18700	56700	4,86
21	2775	4995	9400	12400		15850	18250	55600	4,91
22	2695	4850	9150	12150		15550	17900	54800	4,99
23	2645	4760	8880	11900		15200	17500	53700	5,05

**Cuadro n° 21. Salario directo e indirecto de funcionarios de AFE (1968-1972)**

Tipo	1968 (vig)	1968 (proy)	1969 (Vig)	1969 (proy)	1971	1972
Servicios personales (presupuestados)	264.574.440	621.922.320	509.933.040	528.705.000	742.088.400	853.400.000
Contratados	39.591.300	37.296.000	37.296.000	43.554.000	716.012.000	823.420.000
<b>Total salario directo</b>	<b>304.165.740</b>	<b>659.218.320</b>	<b>547.229.040</b>	<b>572.259.000</b>	<b>1.458.100.400</b>	<b>1.676.820.000</b>

Otras compensaciones	363.388.200	839.845.668	868.302.720	832.581.868	1.257.784.700	1.465.140.000
Beneficios sociales	76.395.960	192.007.200	168.722.400	394.920.000	451.920.000	519.700.000
<b>Total salario indirecto</b>	<b>439.784.160</b>	<b>1.031.852.868</b>	<b>1.037.025.120</b>	<b>1.227.501.868</b>	<b>1.709.704.700</b>	<b>1.984.840.000</b>
<b>Total salario directo + indirecto</b>	<b>743.949.900</b>	<b>1.691.071.188</b>	<b>1.584.254.160</b>	<b>1.799.760.868</b>	<b>3.167.805.100</b>	<b>3.661.660.000</b>
Porcentaje de salario indirecto sobre ingreso	59 %	61 %	65 %	68 %	54 %	54 %
Salario indirecto promedio por funcionario		6.627		7.594	10.508	12.198
<b>SALARIOS REALES</b>	1967 (proy)[1]	1968 (proy)[2]	1969 (Vig)	1971 (vig)	1972 (vig)	
IPC (BASE 1966)	1,89	4,27	5,16	7,44	13,13	
	<b>1967</b>	<b>1968</b>	<b>1969</b>	<b>1971</b>	<b>1972</b>	
Salarios directo real	160.693.129	154.551.924	106.127.776	196.016.450	127.729.926	
Salario indirecto real	232.341.397	241.915.069	201.117.194	229.840.309	151.193.012	
salario total real	393.034.526	396.466.993	307.244.970	425.856.760	278.922.938	
<b>VARIACIÓN DE SALARIOS REALES</b>	<b>1967</b>	<b>1968</b>	<b>1969</b>	<b>1971</b>	<b>1972</b>	
Salarios directo real		-4 %	-31 %	<b>85 %</b>	-35 %	
Salario indirecto real		4 %	-17 %	<b>14 %</b>	-34 %	
salario total real		<b>1 %</b>	<b>-23 %</b>	<b>39 %</b>	<b>-35 %</b>	
<b>VARIACIÓN DE SALARIOS NOMINALES</b>	<b>1967</b>	<b>1968</b>	<b>1969</b>	<b>1971</b>	<b>1972</b>	
Salarios directo real		117 %	-17 %	166 %	155 %	
Salario indirecto real		135 %	1 %	65 %	39 %	
salario total real		127 %	-6 %	100 %	76 %	

Gráfico n° 1. Salario directo e indirecto de funcionarios de AFE (1968-1972)

