



Apuntes sobre condiciones de trabajo y organización colectiva de los/as ferroviarios/as durante la última dictadura civil-militar uruguaya (1973-1985)

Sabrina Alvarez

Depto. de Historia Americana. FHCE-UdelaR (Uruguay)

sabrialvareztorres@gmail.com

Introducción

Durante la última dictadura civil-militar en Uruguay (1973-1985) la empresa estatal de servicios ferroviarios (Administración Nacional de Ferrocarriles, AFE) fue gestionada por un Directorio militar interventor que pretendió revitalizar su desarrollo y, así, superar algunos de los principales problemas financieros que arrastró por largo tiempo. En los primeros años del período hubo un significativo descenso en el número de trabajadores de la empresa el que habría aumentado hacia el final del mismo. Asimismo, se encuentran indicios de empeoramiento en las condiciones laborales reflejadas en la flexibilización de los mecanismos de contratación y el incremento de los accidentes laborales. Esto se produjo en un contexto de implementación de medidas económicas de corte liberal al tiempo que se agudizó el creciente autoritarismo desplegado a lo largo de los sesenta que tuvo como foco al sindicalismo.

Los estudios sobre el sistema ferroviario uruguayo se han centrado en los aspectos económicos de su desarrollo y en el conocimiento y puesta en valor del patrimonio

asociado al mismo. El abordaje de los trabajadores del sector es muy escaso. Existen algunos textos de corte testimonial producido en el entorno de organizaciones sindicales del sector y trabajos académicos centrados en algunos períodos específicos. En suma, es evidente la necesidad de ampliar y complejizar el análisis del asunto (dado el peso que tuvo este medio de transporte y comunicación en la vida del país) en el que debe incorporarse el accionar de los trabajadores y sus organizaciones (Alvarez, 2022 y 2023).

En esta ponencia presentaré, a modo de ensayo exploratorio, algunos indicios sobre los cambios en las condiciones de trabajo y de organización colectiva de los trabajadores ferroviarios durante la última dictadura civil-militar uruguaya. Lo presentado deriva de una investigación (que se encuentra en su fase inicial) sobre los conflictos laborales durante el período, analizados a partir del caso ferroviario, y de los resultados de mi tesis de Maestría enfocada en el estudio de la acción colectiva de los ferroviarios en el período 1967-1972.

Desorganización y reorganización sindical

Existe un relativo consenso en la historiografía sobre el sindicalismo uruguayo que establece que hubo un primer momento de confrontación a través de la huelga general de junio-julio de 1973 a partir de la que inició una avanzada represiva que obligó a que el funcionamiento de las organizaciones se sostuviera de forma más o menos clandestina. Hacia 1974 y, especialmente, 1975 se terminó un proceso que caracterizó de “desorganización” de los trabajadores y que se comenzó a revertir a partir de 1983 cuando inició el proceso de “reorganización”. Los ferroviarios atravesaron, a grandes rasgos, los mismos momentos.

Desde diciembre de 1972, luego de las elecciones gremiales, la Unión Ferroviaria (en adelante UF) y la Federación Ferroviaria (en adelante FF) estaban conducidas mayoritariamente por militantes ferroviarios comunistas nucleados en la lista 9. En abril de 1973 AFE fue intervenida por militares, avalados por las disposiciones del Pacto Boiso Lanza que propiciaron una salida a la crisis de febrero de 1973 que casi terminó con la destitución del Presidente de la República, Juan María Bordaberry. En el marco de esa crisis, los levantados presentaron un conjunto de comunicados que impactaron en el sindicalismo y las izquierdas de la época. El sindicalismo comunista, mayoritario en la CNT vio con expectativa parte del contenido de los comunicados, especialmente de los 4

y 7 por su coincidencia con parte de su programa político para afrontar a la profunda crisis que azotaba al país. Así, no se ha encontrado hasta el momento (a partir de las fuentes consultadas) cuestionamientos de parte de la dirección de la UF a la intervención del ente, sino más bien, se observa un discurso esperanzado respecto del potencial papel de los militares en la “recuperación” de AFE (Seccional ferroviario del PCU, 1973).

A partir del golpe de Estado de junio el encarcelamiento de dirigentes sindicales ferroviarios se hizo asiduo. Esto no era una novedad, ya que en los años anteriores también sufrieron este tipo de persecución y amedrentamiento. Sin embargo, es indiscutible el incremento cuantitativo lo que evidencia la específica estrategia del régimen civil-militar de desorganizar al movimiento sindical que, con la huelga general, demostró rápidamente su posición contraria al elenco golpista.

De acuerdo a la “Investigación histórica sobre la dictadura y el terrorismo de Estado”, fueron 17 los ferroviarios encarcelados por tiempo prolongado (11 solamente en 1975). Esta investigación es una primera y valiosa aproximación ya que sistematiza y socializa documentación de servicios de inteligencia referida a activistas sindicales. Los datos de encarcelamiento remiten a aquellos que fueron procesados, por lo que es apenas una muestra de los miles de trabajadores y militantes sindicales que sufrieron la prisión (UdelaR, 2008). Por ejemplo, según constató la UF en agosto de 1973 en un mes habían sido detenidos por “Fuerzas Conjuntas” 55 militantes ferroviarios, entre los que se encontraban los miembros del Consejo Directivo. La mayoría de esos 55 habrían sido apresados en el local sindical el 31 de julio “en circunstancias en que cumplían con sus tareas normales de dirigentes sindicales”. Otros fueron detenidos “en sus casas y otros en sus lugares de trabajo.” (UF, 1973a)

Además del encarcelamiento prolongado, el régimen de facto buscó disciplinar y coartar las libertades sindicales mediante distintas normas, configurando, a su vez, un nuevo modelo de negociación colectiva para la resolución de conflictos laborales.¹ Apenas estoy comenzando a trabajar en la identificación y análisis de la normativa orientada a este fin, por lo que, por ahora sólo subrayaré dos normas, por el impacto que tuvieron en términos concretos en el período y en la memoria del mismo: el decreto-ley n° 14248 de 1974 que

¹ La primera norma fue el decreto 622/73 de “sindicatos gremiales” que el propio régimen terminó desconociendo hacia marzo de 1974. Desde ese entonces hasta 1982 cuando se promulgó la Ley “de asociaciones profesionales” Uruguay no contó con una norma que regulara la actividad gremial. Esto fue cuestionado en reiteradas ocasiones por la Organización Internacional del Trabajo.

establecía la obligatoriedad de presentar una “declaración de fe democrática” para mantenerse en un cargo público y el acto institucional n° 7 promulgado en 1977 orientado a “sanear” de la función pública a aquellos trabajadores que integraran “organizaciones sociales o políticas que por medio de la violencia o de propagando que incitase a la violencia tiendan a destruir las bases fundamentales de la nacionalidad” Así, en la Colección de la Comisión Nacional de destituidos del Departamento de Historia del Uruguay, se preservaron 48 solicitudes de restitución en los cargos de trabajadores de AFE. Según lo que informaron los firmantes de las solicitudes los motivos iban desde la aplicación de las mencionadas normas de 1974 y 1977, sumarios administrativos, participación en acciones sindicales previas a la intervención y la no renovación de contratos.

Hacia 1980, luego de la presión que logró ejercer la Convención Nacional de Trabajadores en el exilio (especialmente a través de la Organización Internacional del Trabajo) y del impacto en el régimen de la derrota en el plebiscito por la reforma constitucional, se debió disponer de una norma que regulara el asociacionismo en el ámbito laboral. La ley de asociaciones profesionales, si bien era restrictiva y establecía que los trabajadores públicos no tenían potestad de organizarse sindicalmente, se convirtió, en el contexto de la “dictadura transicional” en una herramienta para la reorganización sindical que contagió a los ferroviarios.

En diciembre de 1983 apareció la primera publicación luego de 10 años en los, según sostuvieron, su voz fue “acallada” (UF, 1983). Esta se llamó “Unión” y se mantuvo como medio de comunicación sindical hasta 1985. A través de esta denunciaron, en un clima relativamente más favorable para la organización colectiva y expresión pública, numerosos problemas laborales que, presumo, fueron una constante durante el período dictatorial. A su vez, la publicación muestra cómo los ferroviarios fueron avanzando en la organización y cómo fue creciendo su capacidad de presionar a las autoridades de la empresa para alcanzar algunos reclamos.

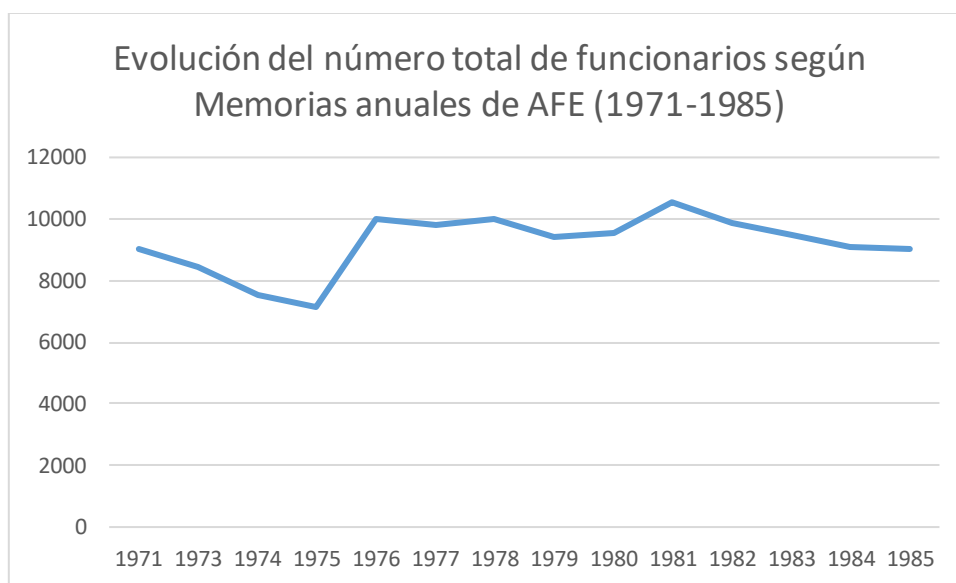
En ese contexto de persecución a la organización colectiva de los trabajadores y de violación de derechos humanos y, como veremos, en vinculación con orientaciones económicas específicas, se generaron una serie de cambios que evidencian una particular coyuntura en materia de condiciones laborales y de vida de estos trabajadores y sus familias.

Cambios en las condiciones laborales

De acuerdo a lo que he podido avanzar hasta el momento y, tomando en cuenta algunos planteos realizados por investigadores del mundo del trabajo durante las dictaduras de la Doctrina de la seguridad nacional de los sesentas y setentas, quiero compartir algunos indicios primarios respecto de un conjunto de cambios en las condiciones de trabajo que padecieron los ferroviarios en el período. En esta ponencia me centraré en dos asuntos: los cambios en la forma de vinculación contractual y el aumento de la accidentalidad laboral.

Según se puede observar en el cuadro 1 el número de trabajadores ferroviarios se redujo en casi 2000 entre 1971 y 1975, a partir de cuándo comenzó a incrementar.

Gráfico 1.



Fuente: elaboración propia.

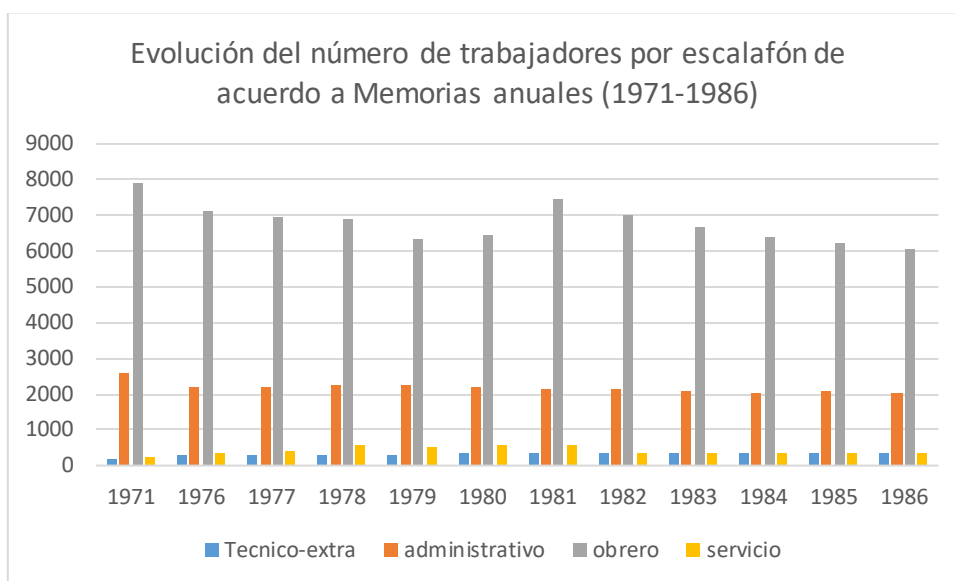
No estoy aún en condiciones de extraer conclusiones sobre las causas de la reducción del número de trabajadores en el primer momento. Sin embargo, hay que recordar que, como señalé en la primera parte de esta ponencia, a partir del golpe de Estado se profundizó un proceso de persecución a la militancia sindical nucleada en el entorno de la Convención Nacional de Trabajadores y en grupos políticos de izquierdas. Además en 1975 se desplegó la denominada “Operación Morgan” que tenía como cometido la desarticulación

de lo que quedaba funcionando clandestinamente de organizaciones de las izquierdas como el Partido Comunista del Uruguay, la Unión de Juventudes Comunistas y el Partido por la Victoria del Pueblo de las que participaban algunos militantes sindicales. En ese mismo año fueron encarcelados el mayor número de ferroviarios procesados en el período. Esto hace pensar en que la reducción del personal de la primera etapa se vinculó con el proceso de “saneamiento” del mundo del trabajo ferroviario.

Pero, además, hay que agregar que en 1973 se comenzó a implementar en el Plan nacional de desarrollo 1973-1977 que tenía entre sus principales objetivos la liberalización y la apertura de la economía impulsando los sectores agroexportadores, promoviendo cambios en la política monetaria y bregando por la restricción salarial (Yaffé, 2009, p. 125). AFE durante esos años recibió un flujo significativo de capitales y repuestos usados del exterior que le permitió revertir, al menos temporariamente, la pésima situación en la que se encontraba la infraestructura (Bertino, Díaz y Moreira, 2019, pp. 140-141). Además, en julio de 1975 la ley de creación de AFE fue derogada y sustituida por la Ley N° 14.396 que hizo entrar en vigencia la nueva Carta Orgánica que autorizó que, por ejemplo, privados, a través de contratos, se encargaran de tareas como construcción, modificación y conservación de las líneas férreas y el material rodante y de los elementos complementarios de transporte colectivo de pasajeros, cargas y encomiendas (Bertino, Díaz y Moreira, 2015, p. 16).

Antes de pasar a la parte relativa a los cambios en materia de contratación de los trabajadores, me interesa presentar otros datos sobre el conjunto del personal. Si bien los datos no coinciden de forma exacta, permiten realizar una aproximación a la distribución de trabajadores por escalafón (técnico, obrero y de servicio). Cabe explicar que el gráfico 2 comienza en 1971 ya que los datos de 1972 y 1973 eran los proyectados y no muestran una diferencia significativa respecto de los de 1971. En las memorias de 1973, 1974 y 1975 no hay datos de cantidad de personas empleadas por lo que se optó por continuar la recolección a partir del año 1976 cuando efectivamente, con algunas modificaciones, volvieron a registrar datos sobre el personal.

Gráfico 2



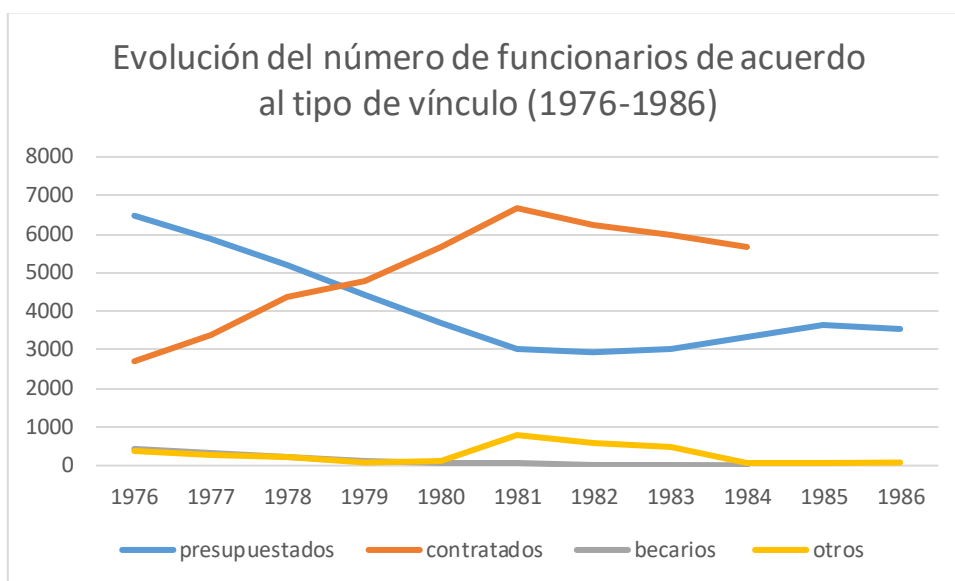
Fuente: elaboración propia. Los datos de 1971 para el escalafón “técnico-extra” corresponden a la suma del número de trabajadores del escalafón “técnico” y “semi-técnico”.

De esta gráfica, me parece que, por el momento, el dato más relevante es el de la fluctuación en el número de trabajadores del escalafón obrero. Esto permite esbozar la hipótesis de que la reducción del personal más significativa fue en el escalafón obrero, uno de los sectores más movilizadas en el período previo a la intervención de AFE.

Aumento de la contratación en detrimento de la presupuestación

Un cambio que entiendo significativo es el de inversión en la proporción de trabajadores con cargos presupuestados respecto de los contratados. A partir del relevamiento de datos sobre tipo de vínculo laboral de los ferroviarios se puede observar que disminuyó el número de presupuestados e incrementó el de contratados (ver gráfico 3). Es presumible que este cambio se haya producido luego de la “desorganización” de los trabajadores y, sobre todo, con la entrada en vigencia de la nueva Carta Orgánica de AFE.

Gráfico 3



Fuente: elaboración propia

Cabe señalar que la FF y la UF reclamaban desde fines de los sesenta que se presupuestara a los contratados (que representaban un 20% del personal) para que pasaran a formar parte del plantel estable de la empresa y a tener las mismas garantías laborales y beneficios sociales. Lejos de atender este reclamo durante el período dictatorial, se agudizó. Desde los primeras publicaciones sindicales de 1983 y 1984 el Consejo directivo provisorio de la Unión ferroviaria reclamaba por la presupuestación del gran número de trabajadores contratados. Sostenían que esos “compañeros” sufrían una “inestabilidad aún mayor” que los presupuestados ya que su relación laboral era por períodos de tiempo cortos, que podían extenderse entre uno a seis meses y su desvinculación laboral podía “resolverse por simple decisión administrativa”. Además estaban mucho más expuestos a las arbitrariedades de capataces y mandos medios.² Todo esto les generaba afrontar mayores dificultades para lidiar con las penurias derivadas del contexto de carestía general y tener “menor (entendible) compromiso con la tarea de recuperar el ferrocarril.”³ (UF, 1984a y 1984b).

² A los fines de esta ponencia resultaba excesivo incorporar el tema que, además, merece un análisis más detallado. Pero me interesa subrayar que en varias de los números de “Unión” mencionan ejemplos de arbitrariedades de parte de capataces y mandos medios.

³ Sin intención de entrar en detalle sobre este asunto, me interesa subrayar que la bandera de la “recuperación del ferrocarril” fue central en las luchas previas al período dictatorial y que en este contexto fue retomada.

Se puede inferir que, ante la limitación de la actividad sindical, la empresa profundizó la política de contratación flexible y, probablemente, económicamente más rentable. A su vez, si se pone en diálogo este dato con el de accidentalidad y deterioro del salario, es de sospechar que la búsqueda por la reducción de costos fijos se concretó, en parte, a través del empeoramiento de las condiciones laborales y de vida de los ferroviarios y sus familias.

Los accidentes laborales

De acuerdo a lo que denunciaron no solo trabajadores sindicalizados desde fines de los sesenta sino, también, gerentes de algunas secciones como tráfico y vía y obras, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria era malo y generaba problemas de diversa índole. Por ejemplo, en un informe en enero de 1972 elaborado por la Gerencia de material y tracción presentaban datos ilustrativos de la crítica situación en la que se encontraban los talleres generales, mecánico y carpintería. Atribuían el problema a la falta de personal idóneo y la dificultad para adquirir los materiales básicos para desarrollar las tareas. Como consecuencia se enlentecía el ritmo de trabajo y se buscaban soluciones coyunturales que eran poco recomendables técnica y económicamente (por ejemplo, renovar material obsoleto). Informaban que contaban con el 50% del personal necesario para el desarrollo de las actividades del taller, el que, además, estaba en edad de retiro. Estos trabajadores eran, nada más y nada menos, los más capacitados y quienes debían formar a sus relevos (AFE, 1972).

Parece ser que el directorio de AFE intervenido por militares en abril de 1973 se preocupó por dar respuesta a algunas de las demandas planteadas con anterioridad, como contar con repuestos y materiales para realizar tareas de recuperación de material tractivo y/o ropa adecuada. Pero, parece que el problema de escasez de mano de obra capacitada que se sostuvo y, presumo, empeoró por el proceso de “desorganización” de los trabajadores, se fue resolviendo poniendo a realizar tareas a personas insuficientemente capacitadas e incrementando la duración de la jornada laboral.⁴ Además, en consonancia con los preceptos del Plan Nacional de Desarrollo 1973-1977, comenzaron a exigir mayor

⁴ En 1973 AFE firmó un convenio con la Universidad del trabajo del Uruguay (UTU) para que estudiantes de distintas carreras fueran contratados en calidad de becarios para colaborar en la reparación de maquinaria. Esto fue cuestionado por la UF señalando que era absolutamente insuficiente para resolver los profundos problemas que atravesaba la empresa (UF, 1973b).

productividad a la mano de obra. Específicamente en AFE se trazaron metas tendientes a avanzar en la resolución de algunos problemas como la falta de maquinaria en funcionamiento para garantizar el servicio.

En 1976 se realizaron las primeras jornadas médico-ferroviarias organizadas por el servicio médico de la empresa. Este servicio existía desde el período de gestión británica y tendría su antecedente en el siglo XIX en la sociedad mutual organizada por los trabajadores del riel. Desde ese entonces se habría ido gestando una tradición de médicos especializados en la atención de los ferroviarios y sus familias. En el momento de la nacionalización y estatización del servicio ferroviario la sección encargada quedó en la órbita de AFE.

El temario de las Jornadas Médicas era amplio. Por el momento me he centrado, de forma exploratoria, en las exposiciones relativas a la salud laboral. Dentro de este amplio asunto destacaré el tema de la accidentalidad laboral que fue tratado específicamente en las Jornadas de 1976. Según consta en la recopilación de presentaciones, la Dra. Blanca Castrillon, Médica general, informó que “el elevado número de accidentes de los últimos meses, constituye una profunda y real preocupación para las autoridades de AFE como también para la Comisión de Seguridad” motivo por el que se buscaban estrategias para mejorar la prevención y así contribuir en la disminución de los accidentes “para que éstos no obstaculicen el plan de recuperación y desarrollo del Ferrocarril.” (AFE, 1976b).

La Dra. Castrillón sostuvo que el incremento en el número de accidentes en comparación a los años previos era un reflejo directo de las mejoras en la producción del servicio. Señalaba, por ejemplo, que “al decir de los mismos ferroviarios de las Cuadrillas de Vía y Obras sólo se dedicaban a ‘sacar pastos de las Vías’” por lo que “mal podían producirse accidentes.” (AFE, 1976b). Sin embargo, al analizar el factor “materiales y maquinaria” informaba que “muchos integrantes de las los sub-comités regionales de Seguridad” que trabajaban en contacto directo con el personal, ponían “énfasis en las reuniones para llevarlo a primer plano, por creer que en ellos está la producción de mayor número de Accidentes de trabajo.” (AFE, 1976b).

Asimismo, planteó que otro motivo del incremento en los accidentes era la incorporación de mano de obra inexperta a las tareas de “recuperación del ferrocarril”, principalmente a través del Convenio con UTU que

“permitió incorporar a talleres gente joven, con ciertos conocimientos en la prevención de los riesgos, pero no todos, ya que las necesidades imperiosas de personal en el litoral, Paysandú, Salto exigían la rápida incorporación de personal, para la ejecución de los trabajos, es así que se incorporó gente con desconocimiento absoluto de toda regla de seguridad y más aún de la tarea específica del obrero del riel.” (AFE, 1976b).

La principal causa de los accidentes en las tareas de vía y obras se debieron a “factor personal inseguro” lo que significaba, según el análisis de Castrillón, que “hubo de parte del accidentado falta de habilidad, de precaución, de conocimiento del trabajo. Actuó de una manera apresurada, nerviosa, imprudente.” De ese porcentaje casi la mitad se produjo entre los jóvenes de entre 18 y 30 años, adjudicando la responsabilidad a estos trabajadores, “gente joven, que con su impaciencia, inexperiencia e imprudencia, no creen en el peligro, desconocen el trabajo, pero creen poder hacerlo, ostentación de ‘coraje’ o falso concepto de autosuficiencia”. (AFE, 1976b).

En otras reparticiones identificaba otros problemas específicos. Por ejemplo, en Material y tracción era común la “incrustación” de objetos en los ojos, por no usar los implementos de forma correcta o por no cumplir las disposiciones reglamentarias. En Explotación era común la caída por descender de trenes en marcha y cruzar vagones en movimiento. Además, los obreros de esa repartición podían llegar a realizar jornadas de “entre 11, 16 y más horas diarias.” En el caso de las personas de mayor edad ocurría que “una alimentación insuficiente por no haber tenido tiempo de llegar a sus hogares y además el mal carácter, por lo que supone el desarraigo familiar, el trabajo a disgusto hace penosa la labor y por consiguiente más factible el Accidente de trabajo.” A esto, además, se agregaban distintas enfermedades como epilepsia, hipertensión y el ALCOHOLISMO (mayúsculas en el original). (AFE, 1976b).

En síntesis, el “factor humano” era el causante principal. El Consejo directivo provisorio de la UF reclamó con su primera aparición pública en diciembre de 1983 a través del boletín “Unión”, “medidas sobre seguridad laboral para salvaguardar la integridad física del ferroviario” (UF, 1983). A mediados del año siguiente, respondieron a los argumentos esgrimidos por el delegado de los trabajadores (designado por el Directorio) y publicados en la Revista “Rieles” (publicación oficial de la empresa) que sostenía que el 90% eran causados por el “factor humano”. Sostuvieron que esa valoración “que se maneja tan livianamente y con tanto descaro, hace referencia nada más ni nada menos que a la muerte

y mutilación de compañeros que no cometieron más error que el de aceptar condiciones de trabajo inhumanos presionados por la necesidad de llevar un miserable jornal a su casa.” (UF, 1984b).

Durante 1984 denunciaron en la mencionada publicación que ejercían sus funciones en condiciones de trabajo inadecuadas, soportando la persecución de “algunos superiores insensibles a nuestra actividad gremial”. El 4 de agosto de ese año se quemaron tres trabajadores en la fundición por no contar con las herramientas adecuadas. Además, cuando solicitaron atención médica, les negaron el traslado en ambulancia. Por este motivo se reunió la “Asamblea de coordinadora Peñarol” y acordaron que no harían más fundición mientras no contaran con las condiciones de seguridad mínimas, gracias a lo que lograron que la empresa comprara la vestimenta adecuada (UF, 1984c).

En las restantes jornadas médico ferroviarias no se volvió a abordar la problemática de la accidentalidad laboral de forma tan específica y detallada. En las de 1978 el jefe del servicio médico transmitió a sus colegas que se tenían que ocupar principalmente de “todo el gran grupo de funcionarios cuyo trabajo está orientado al movimiento de trenes” ya que las características de los que trabajaban en Talleres y en Vía y obras “no difieren de otros obreros existentes en empresas distintas.” Es decir que eran fácilmente sustituibles. Así, siguiendo el objetivo primordial de “recuperar el ferrocarril” debían “curar y curar pronto (...). Rehabilitar y restituir al trabajo al funcionario en el menor tiempo posible (...). Todo lo demás, especialmente la conquista de beneficios sociales, pese a su importancia, debe estar en segundo plano en nuestra actuación.” (AFE, 1978).

Un extremo de la accidentalidad laboral en AFE durante el período dictatorial fue la explosión de una cantera próxima a la localidad de Joaquín Suárez, al norte de la ciudad de Montevideo que se produjo el 1° de octubre de 1977 y se cobró la vida de quince trabajadores. En el número correspondiente al mes de noviembre de 1977 de la Revista “Rieles” se dedicaron dos páginas a mostrar algunas acciones que desarrollaron los trabajadores con el beneplácito del Directorio como crear una comisión para recibir donaciones para apoyar a las familias de las víctimas, además del acto conmemorativo que se realizó en el lugar de los hechos. Obviaron explicar las causas del accidente y, emotiva y poéticamente se lamentaron por este tipo de hechos que “nos llenan de congoja y nos ahogan las palabras, aflorándonos la rebeldía contra ese algo frente al que todos nos sentimos impotentes, y, ante el que siempre tenemos que claudicar... EL DESTINO.” (AFE, 1977).

El profesor Leonardo Giudice se preocupó hacia 2010 por revisar la forma en la que esta tragedia fue presentada en la época y cómo se representó en la memoria colectiva. Sostiene que se construyó un relato en el que hay un “judas” (el joven de 19 años que manipuló erróneamente el material explosivo) que no incorporó en ese momento ni después críticas sobre los responsables últimos que permitieron que un trabajador sin experticia se encontrara desarrollando tareas de ese grado de peligrosidad. Agrega, además, que la revisión del tema, debe ser contextualizada como parte de un proceso de mayor demanda de piedras necesarias para sostener la infraestructura ferroviaria puesta al servicio del entramado agroexportador (Giudice, 2010).

Si bien apenas estoy comenzando a analizar este tema, entiendo que allí hay una clave interpretativa muy sugestiva que coincide, además, con la de investigadores/as de otros países de la región como la Dra. Ana María Ribeiro (2022) que sostiene que el incremento de la accidentalidad laboral durante la última dictadura brasileña es un elocuente indicador de la intensificación de la explotación de la mano de obra en el marco de un intenso proceso represivo.

Cierre y apertura

Al empeoramiento en los mecanismos de contratación y en las condiciones de trabajo, se sumaron otros problemas que permiten dimensionar los múltiples problemas que afrontaron los ferroviarios y sus familias en el período en escrutinio. En primer lugar quiero destacar el tema salarial. Hasta ahora no ha sido posible reconstruir la evolución de los salarios de los ferroviarios en este período ya que en la documentación a la que he tenido acceso, a diferencia del período anterior (1967-1973), se podría decir que se invisibilizaron datos relativos a salarios. Afortunadamente, a través de distintas fuentes, se puede, al menos, elaborar una aproximación. Cabe señalar que, como coinciden distintos estudiosos del período, no hay dudas de que el salario real del conjunto de los trabajadores continuó su proceso de deterioro iniciado en 1957 y, por momentos, se acentuó a niveles impactantes. Esto permite inferir, fácilmente, que los ferroviarios, quienes venían de un proceso de pérdida de salario real, continuaron en la misma senda. Pero, por ejemplo, para 1973 el porcentaje correspondiente a sueldos respecto de los gastos de explotación era el 83% mientras que en 1977 fue el 64% (AFE, 1974 y 1978).

Como señalé páginas atrás, hacia 1983 un conjunto de trabajadores comenzó a organizarse en el contexto que habilitó la ley de asociación profesionales, la (relativa) apertura del régimen de facto y, presumiblemente ante el impacto de una nueva crisis económica como la que derivó de la crisis financiera de 1982. En sus publicaciones aparecía el problema del salario como problema sustantivo y en el proceso de apertura democrática sostenían que parte del mismo debía ir de la mano de la garantía en el acceso a productos elementales de alimentación en un contexto de carestía (UF, 1983).

Porque, más allá del salario directo, los ferroviarios tenían relativamente garantizados la satisfacción de dos necesidades sustanciales para su vida y la de sus familias: el acceso a la salud y la adquisición mediante una cooperativa de los productos de la canasta básica. En este sentido, resta aún analizar los cambios que se procesaron en la cooperativa de consumos de AFE (dependiente del Departamento de Proveeduría) y en el servicio médico ferroviario. Por el momento me interesa subrayar que en noviembre de 1977 se confirió a la Cooperativa, mediante decreto-ley, la potestad para retener “hasta el 35% (treinta y cinco por ciento) de los haberes devengados por concepto de sueldo, jornal, licencia, compensación, aguinaldo, comisiones u otras retribuciones nominales que el afiliado perciba” para cubrir las “obligaciones” contraídas con la mencionada institución (Consejo de Estado, 1977). Esto hace pensar que las dificultades para pagar las deudas eran extendidas y la opción del gobierno de facto fue cobrar las deudas. Por otra parte, sólo con tener en cuenta alguna de las ideas planteadas por los médicos del servicio médico en las jornadas, se puede presumir que los gastos en atención en salud se redujeron y/o se orientaron a disminuir el déficit. Para diciembre de 1983 los trabajadores organizados reclamaban la “reestructuración del servicio médico” (UF, 1983).

Más allá de las múltiples tareas pendientes en el procesamiento y análisis de fuentes junto con la revisión de bibliografía, los resultados presentados producto de esta primera aproximación al tema y a las fuentes me permiten identificar algunos núcleos problemáticos en los que seguir avanzando para comprender el impacto de los cambios impuestos en el sistema ferroviario en la vida de los trabajadores y sus familias en un contexto mundial de transformaciones económicas y local mediado por el autoritarismo.

Bibliografía y fuentes referidas

AFE (1972). Información sobre talleres y tracción. Gerencia de material y tracción a Gerencia General. Documento interno. Montevideo.

AFE (1971 a 1985). Memorias anuales.

AFE (1976). Servicio médico e higiene. Trabajos presentados. 1° Jornadas medico ferroviarias. Tomo I.

AFE (1977). Revista “Rieles”.

AFE (1978). Servicio médico e higiene. Trabajos presentados. 4° Jornadas medico ferroviarias. Tomo I.

Alvarez, Sabrina (2022). Trabajadores y sindicalismo ante la crisis y re-estructuración (Uruguay, 1967-1972): Apuntes a partir del caso ferroviario. *Contemporánea*, 15(2), 242–260. Recuperado a partir de <https://ojs.fhce.edu.uy/index.php/cont/article/view/1285>

Alvarez, Sabrina (2023). Los trabajadores de la Administración de ferrocarriles del Estado de Uruguay entre fines de los sesenta y principios de los setenta. Aceptado para su publicación en el próximo número de la Revista Uruguaya de Historia Económica.

Bertino, Magdalena; Díaz, 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, Gastón y 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)* (pp. 119-154). CABA, Argentina: EUDEBA.

Consejo de Estado (1977). Decreto-ley n° 14723. Autorización de retención de haberes a funcionarios de AFE, a la Cooperativa de producción y consumo del personal de AFE.

Giudice, Leonardo (2010). Los otros muertos de la dictadura. En: <https://losotrosmuertos.blogspot.com/2010/08/>.

UdelaR (2008). Investigación histórica sobre la dictadura y el terrorismo de Estado (1973-1985). Tomo III.

Ribeiro, Ana María (2022). Acidentes e doenças do trabalho como manifestação da superexploração da força de trabalho no Brasil da ditadura empresarial-militar. En: Larissa R. Correa, Marcelo Almeida de Carvalho Silva, Richard Martins (orgs.). Repressão aos trabalhadores e responsabilidade empresarial nas ditaduras do Cone Sul. Rio de Janeiro: PUC-Rio.

Seccional ferroviario del PCU (1973). “*El Riel*”. II época.

UF (1973a). “A los compañeros afiliados y al gremio”.

UF (1973b). “Hoja semanal informativa”. Año 8. N° 259.

UF. (1983). “Unión”. N° 1.

UF. (1984a). “Unión”. N° 2.

UF. (1984b). “Unión” n° 4.

UF, (1984c). Informe comisión finanzas 1983-1984.

Yaffé, Jaime (2009). Proceso económico y política económica durante la dictadura (1973-1984). En AA.VV. La dictadura cívico-militar. Uruguay 1973-1985. Montevideo: Banda Oriental.