

LOS TRABAJADORES DE LA ADMINISTRACIÓN DE FERROCARRILES DEL ESTADO DE URUGUAY ENTRE FINES DE LOS SESENTA Y PRINCIPIOS DE LOS SETENTA

SABRINA ÁLVAREZ*

doi.org/10.47003/RUHE/13.23.03

Resumen

Entre fines de los sesenta y principios de los setenta la “Administración de Ferrocarriles del Estado” (AFE) de Uruguay afrontó una crítica situación en materia financiera y de gestión. Los problemas no eran nuevos, pero se agudizaron en aquel entonces por la combinación de múltiples factores. En ese contexto, los alrededor de 12.000 ferroviarios vieron deteriorarse sus condiciones de trabajo y de vida. En la primera parte del artículo realizo una caracterización exploratoria de la situación económica y política de AFE. Luego presento una descripción de los trabajadores del servicio. Por último, ejemplifico cómo se deterioraron sus condiciones de trabajo y de vida en el período. El objetivo es dar cuenta cómo la crítica situación de la empresa y algunas decisiones políticas tomadas por las autoridades nacionales y del organismo impactaban en su desarrollo y, como corolario, en los trabajadores. Los datos presentados en este artículo fueron producidos en el marco de una investigación centrada en la acción colectiva de trabajadores ferroviarios entre fines de los sesenta y principios de los setenta. Se basa, fundamentalmente, en documentos sindicales y de la mencionada empresa pública.

Palabras clave: Administración de ferrocarriles del Estado, ferroviarios, Uruguay, sesentas.

Abstract

Between the end of the sixties and the beginning of the seventies, the “Administración de Ferrocarriles del Estado” (AFE) –unique railroad company in Uruguay- was going through a financial and management crisis. The problems affronted were of long duration, but they were deepened in the period because of the combination of multiple factors. In this context, almost 12.000 railway workers fought against the deterioration of their working and living conditions. In the first part of the article I provide an exploratory characterization of the economic and political situation of AFE. Then, I present a description of the railway workers. Finally, I show some examples of how their working and live conditions got worsen. The objective of the article is to analyze how the critical situation of the company and some political decisions taken by the national authorities and the company impacted on its development and, as a consequence, on the workers. The data presented in this article were produced during my investigation about the collective action of railway workers between the late sixties and early seventies. It is based, fundamentally, on union and the aforementioned public company documentation.

Keywords: State railways administration, railways workers, Uruguay, sixties.

* Departamento de Historia Americana, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (UdelaR). sabrialvareztorres@gmail.com

1. Introducción

El estudio de la historia de los trabajadores incluye múltiples dimensiones (sociales, económicas, geográficas, políticas, filosóficas)¹. El abordaje desde una perspectiva relacional (que parte del supuesto que el agente social “trabajadores” se configura en relación con otros agentes sociales) obliga a aproximarse a la historia económica. Este artículo presenta algunos datos producidos en una investigación centrada en el estudio de una serie de acciones colectivas de trabajadores ferroviarios entre fines de los sesenta y principios de los setenta. Estas acciones colectivas (desde la negociación con autoridades, la búsqueda de articulación con los usuarios, hasta los paros y huelgas) estuvieron orientadas, fundamentalmente, a la reivindicación de mejoras laborales y salariales y en las condiciones de vida de las familias ferroviarias. Sin embargo, también delinearón propuestas de solución a la crisis de la empresa que excedía sus reivindicaciones y los colocaba como defensores de una parte del “patrimonio nacional”. En ese breve, pero intenso período histórico, los ferroviarios enfrentaron las consecuencias de crisis del país y de la empresa que los empleaba (Administración de Ferrocarriles del Estado –en adelante: AFE). También resistieron a la implementación de una serie de medidas que ponían en cuestión la preservación de su fuente de empleo y empeoraban sus condiciones de trabajo y de vida (Alvarez, 2022).

La compleja situación que enfrentaba AFE en el período estudiado, debe ser considerada dentro de un proceso de larga duración. Hay un consenso entre los estudiosos del sistema ferroviario uruguayo que puntualiza que entró en una larga crisis hacia la década de 1930, como consecuencia de la crisis general y la permanente falta de inversiones de las empresas británicas encargadas de suministrar este servicio público. Si bien luego de la nacionalización (1948-1952) se intentó revertir este proceso, las medidas fueron contradictorias e insuficientes. A su vez, desde mediados de los años cincuenta, Uruguay atravesó una sucesión de crisis económicas consecuencia del agotamiento del modelo de desarrollo basado en la industrialización por sustitución de importaciones. A lo largo de los sesenta se ensayaron distintas respuestas que no lograron superar, salvo breves períodos, los graves problemas que se atravesaban. Estas crisis significaron para los trabajadores aumento del costo de vida, deterioro del salario real, aumento del desempleo y subempleo, emigración económica. Estos problemas derivaron en una profundización del conflicto social (Finch, 2005, pp. 246-250). Todo esto impactó, también, en los trabajadores ferroviarios.

Los abordajes historiográficos sobre el período de referencia se han centrado en el análisis del proceso de deterioro institucional y la conflictividad social y política que habría conducido a la dictadura civil-militar instalada en junio de 1973. El objetivo de este artículo es mostrar, desde un encuadre principalmente descriptivo, cómo la crítica situación de una empresa y algunas decisiones políticas tomadas por las autoridades nacionales y el organismo impactaban en su desarrollo y, como corolario, en los trabajadores. Cabe decir que el período trabajado fue de importante movilización y acción reivindicativa de los trabajadores que, de acuerdo a lo que expresaban, respondía a la situación de crisis del servicio y las propuestas de “recuperación” que ponían en cuestión sus condiciones de trabajo y de vida. En segundo lugar, en el período se elaboraron una serie de propuestas de reestructuración del servicio que, si bien no se lograron implementar en su totalidad (en parte, por la capacidad de resistencia de los trabajadores organizados) evidencian la preocupación por atender la situación caracterizada como crítica.

La variable económica ha tenido peso en la interpretación de las causas de este proceso, pero no se ha incorporado de manera sostenida el estudio de las consecuencias en las condiciones de trabajo y de vida de la población como se procura hacer aquí. En este texto presento un conjunto de datos cualitativos y cuantitativos que demuestran cómo la situación financiera de una empresa pública y las decisiones políticas tomadas para intentar transformarla impactaban en el trabajo y la vida de sus empleados. El abordaje de este caso, además de contribuir en la preservación de la memoria y el conocimiento histórico de este sector laboral, permite observar cómo la implementación de políticas económicas liberales (acompañadas del avance del autoritarismo) impactó en la vida de la población². El caso ferroviario

¹ Uso el género masculino gramatical para agilizar la lectura. Aunque en él incluyo siempre a mujeres y otras orientaciones sexo-genéricas.

² El historiador económico británico Henry Finch plantea que el paquete de medidas “estabilizadoras” que se implementaron durante el primer gobierno colegiado de la alianza herrero-ruralista (1958-1962) y durante el gobierno conducido por Jorge Pacheco Areco (1967-1972) se inspiraban en la ideología del “liberalismo (o neoliberalismo) económico.” Estos tenían como cometido central afianzar el “mercado libre y la libre competencia,

resulta relevante porque se trataba de un servicio monopólico estatal con presencia, en aquel momento, en una parte importante del territorio nacional. Además, el trabajo ferroviario puede ser considerado un sector laboral “estratégico” en la política sindical³. Asimismo en algunos momentos del período protagonizaron conflictos laborales que fueron objeto de respuesta de diversos actores sociales, políticos y económicos. Cabe señalar que la Convención Nacional de Trabajadores (CNT) en su I Congreso ordinario (1969) definió que, entre otras federaciones como la de funcionarios de OSE y trabajadores frigoríficos, la Federación Ferroviaria tenía un lugar reservado para integrar el Secretariado Ejecutivo de la Convención una vez que definiera integrarse a esta. Esto hace pensar que la participación de los ferroviarios en la estrategia sindical de la CNT era relevante en tanto tenían la capacidad de trastocar el funcionamiento de parte de la economía afectando el transporte de cargas y pasajeros. Hasta el momento de la afiliación en 1972 participó en calidad de organización “fraternal” de la CNT.

Es difícil ponderar la importancia de los ferroviarios en el mundo del trabajo de la época ya que no existen trabajos que analicen la generalidad de ese universo. De todos modos, algunos datos permiten hacerse una idea de su importancia en términos cuantitativos y cualitativos. Por ejemplo, según el Censo nacional de funcionarios públicos de 1969 para ese entonces había 213.001 personas empleadas por el Estado lo que representaba aproximadamente un 20% de la población económicamente activa. Estas personas cumplían diversas funciones administrativas y garantizaban el funcionamiento de servicios públicos básicos como el abastecimiento de agua y combustible, salud, educación y transporte. Algunas de esas tareas incluían trabajo de tipo industrial como el desarrollado en los talleres de AFE. Del total de cargos ocupados el 34% correspondía a la Administración Central, Poder Judicial, Poder Legislativo y “organismos varios” y el 26% a las empresas públicas; el resto se distribuía entre entes de enseñanza (19%), gobiernos municipales (14,2%), bancos del Estado (4,1%) y organismos de la seguridad social (2,7%). Los empleados por empresas públicas eran 55406. Dentro de éstos, el 27% trabajaban para la Administración general de las usinas y teléfonos del Estado; el 21,2% en la Administración Nacional de Combustibles y Portland y el 18,3% en AFE (ONSC, 1970, cuadros I y VII).

La bibliografía sobre la historia de los trabajadores ferroviarios en Uruguay es casi inexistente. Los principales aportes provienen de las memorias de un ex ferroviario (Olivera, 2010-2012) quien da cuenta, desde la mirada sindical, de la desafiante situación que atravesaban en el período. Los trabajos de la historiadora económica Magdalena Bertino y sus equipos muestran que entre fines de los sesenta y principios de los setenta en AFE hubo un marcado descenso en los rubros gastos e inversiones acompañado de un marcado deterioro en los ingresos. Señalan Bertino et al. (2019) que desde 1957 “cesó el crecimiento del PBI, y el deterioro de los sectores de la economía con mayor significación en el transporte se manifestó en el estancamiento de la demanda de transporte terrestre de carga. Pero mientras el transporte automotor de carga creció débilmente, el ferroviario sufrió una significativa caída.” Con esto se ponía fin a la etapa de “apogeo y crisis del estatismo” en AFE (Bertino et al., 2019, pp. 138-139). A su vez, Araya et al. (2013) afirman que entre 1957 y 1972 hubo “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.” Entre 1967 y 1972 “el tráfico ferroviario se contrajo hasta llegar a una situación crítica” (Araya et al., 2013, p. 10).

Esta información relativa a la situación de AFE denota la importancia del período analizado como momento de profundización de la crisis en la que se encontraba el servicio ferroviario bajo monopolio estatal y el inicio de una serie de transformaciones. Éstas, se implementarían, finalmente, durante la dictadura cívico militar (1973-1985) y el primer gobierno de Julio María Sanguinetti que viabilizaron la creciente privatización del servicio y la eliminación del transporte de pasajeros. Este complejo período como reacción contra el dirigismo estatal y el intervencionismo del Estado en la economía, a los que se consideraba causantes de la distorsión de los precios y del sistema productivo”. (Finch, 2005, pp. 255-256 y 263).

³ El historiador estadounidense John Womack Jr. sostiene que “las ‘posiciones estratégicas’ son las que dan poder técnico, ‘poder de interrupción’ o ‘poder disruptivo’ y la posibilidad de interrumpir la producción en toda la planta.” Esta idea se puede trasladar para pensar las estrategias sindicales en un específico contexto económico e identificar a sectores laborales con capacidad de presionar y garantizar el cumplimiento de medidas gremiales. (Womack, 2007, pp. 20-26).

económico y político de la empresa coincide con un momento en el que los trabajadores llevaron adelante diversas medidas de lucha para afrontar la crítica situación que impactaba en sus condiciones de trabajo y de vida.

Para aproximarme al tema y al período trabajé a partir del relevamiento y análisis de documentación preservada por el ex ferroviario Raúl Olivera que fuera producida por la Federación Ferroviaria y las Uniones ferroviarias del ex ferrocarril central y el ex Midland, así como de distintas agrupaciones de trabajadores ferroviarios⁴. A esto se sumaron datos provenientes de Memorias, Balances y Presupuestos de AFE de los años 1968 a 1973 y estudios sobre el problema ferroviario encontrados en 2017 en la Biblioteca de AFE localizada en el barrio Peñarol de Montevideo. La documentación de la empresa permite seriar datos relativos a su situación financiera, el tráfico de cargas y pasajeros, inversiones, gastos y administración del personal. De este conjunto informativo seleccioné las consideraciones cualitativas vertidas por las autoridades intermedias (como gerentes de distintos sectores de AFE) sobre la situación de la empresa y los datos relativos a la cantidad de trabajadores y sus salarios sin analizar en detalle el devenir financiero ya que excedía el objetivo de la investigación centrada en la acción colectiva de los trabajadores.

En la primera parte del artículo realizo una caracterización exploratoria de la situación económica y política de la AFE. Luego se presenta una descripción de los trabajadores del servicio. Por último, analizo distintos factores que hacen a las condiciones de trabajo y de vida en el período.

2. AFE a fines de los sesenta y principios de los setenta

Según analizaron Bertino, Díaz y Moreira el sistema de transporte ferroviario llegó a su “pico” de desarrollo en la década de 1930. Al momento de su nacionalización (entre 1948 y 1952) el estado de la infraestructura ferroviaria era malo. En 1963, AFE llevó adelante un plan de modernización que consistió en la compra de locomotoras diésel que sustituyeron a aquellas que funcionaban a vapor (Bertino et al., 2019, p. 138). Sin embargo, la modernización de parte del parque tractivo no fue acompañada con la adaptación de los talleres existentes y la capacitación del personal. Además, tampoco se implementaron las medidas sugeridas por la misión francesa Sofrerail en 1959, reiteradas por la Comisión de inversiones y desarrollo económico, CIDE (1966, p. 116)⁵.

Como consecuencia, a principios de la década de 1970 algunas locomotoras diésel se dejaron de utilizar y se volvieron a poner en marcha locomotoras a vapor. A su vez, según identificó la CIDE, desde mediados de los cuarenta

“la vía se ha visto afectada especialmente por la falta de renovación de rieles, durmientes y accesorios en general. En general puede decirse que solo el 23% de la red ferroviaria se encuentra en buenas condiciones de circulación y admite velocidades de hasta 80 kms por hora. Del resto, el 34% se encuentra en condiciones regulares y el otro 43% agrupa líneas cuya vida

⁴ Raúl Olivera militó en la lista 1 de la Unión Ferroviaria hasta 1973. Además, estuvo vinculado con la Resistencia obrero-estudiantil y el Partido por la Victoria del Pueblo. Desde hace años milita en la defensa de los Derechos humanos a través del Observatorio Luz Ibarburu. Para saber más sobre su colección documental ver: Alvarez (2020). La Federación Ferroviaria obtuvo su personería jurídica en 1946. Estaba integrada por tres organizaciones sindicales: la Unión Ferroviaria del Ferrocarril Central, la Unión Ferroviaria del Midland y la Sociedad de Conductores de Coches Motores. La Unión Ferroviaria del Ferrocarril Central nació en 1941 y representaba al personal de la empresa de capital británico “Central Uruguay Railway Limited”. En 1960 una reforma de su Estatuto dispuso que la organización representaría a todo el personal de AFE. A pesar de esto 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) y la “Sociedad de Conductores de Coches Motores” siguieron existiendo, por lo menos, hasta 1973. Todos los documentos producidos por organizaciones y nucleamientos de trabajadores ferroviarios empleados en este trabajo se encontraban en el archivo personal de Raúl Olivera en el año 2017 cuando fueron consultados.

⁵ En 1959 AFE solicitó a la empresa francesa Sofrerail la realización de un estudio para el mejoramiento del sistema ferroviario uruguayo. Las principales recomendaciones fueron las siguientes: supresión de 624 kms. de vía (21% del total), el cierre de 10 estaciones, transformación de 16 estaciones en paradas y el cierre de 32 paradas (CIDE, 1966, p. 116).

útil se encuentra sobrepasada o, por su mantenimiento deficitario, admite sólo velocidades comprendidas entre 40 y 60 kms por hora” (CIDE, 1966, pp. 106-107).

Esta situación, como veremos más adelante, se mantuvo prácticamente incambiada.

Aseveran Bertino, Díaz y Moreira que desde los primeros años de funcionamiento de AFE “el déficit financiero fue cada vez mayor, y llegó a su punto máximo en 1965. Luego fue disminuyendo, aunque los resultados operativos nunca llegaron a ser positivos.” (Bertino et al., 2019, p. 142). A su vez, entre 1967 y 1972 “los volúmenes transportados de pasajeros y de cargas se redujeron en alrededor del 50%, mientras el nivel tarifario del primero cayó un 12% con respecto al índice de precios al consumo; y el segundo en un 19%. El resultado fue una reducción de los ingresos reales de la empresa en un 68%. Asimismo, hubo tendencia creciente en gastos hasta 1966 debido a las inversiones de las primeras décadas” (Bertino et al., 2019, pp. 144-145).

Bertino, Díaz y Moreira ensayan una explicación del descenso “casi continuo” de los ingresos de AFE. Entre las causas identifican “las crisis económicas que enfrentó el país, las limitaciones en la oferta de AFE por las carencias de sus instalaciones y materiales y el mantenimiento de tarifas bajas” (Bertino et al, 2019, p. 144). El “Plan Nacional de Desarrollo económico y social” de la CIDE diagnosticaba que la demanda de transporte terrestre estaba saturada por la oferta de servicios automotores y ferroviarios y la falta de una política estatal de complementación. A su vez, señalaban que “el transporte automotor, tecnológicamente está mejor capacitado que el ferrocarril en distancias medias y cortas para el transporte de pequeños volúmenes” y que el servicio de pasajeros ofrecido por los autobuses era mejor que el ferroviario (CIDE, 1966, p. 105)⁶.

En las Memorias anuales de AFE de 1969 y 1971, las autoridades registraron un descenso en el transporte de Hacienda (48% y 50%) seguido por el de pasajeros (22% en 1969, sin datos para 1971) y cargas generales (10% y 11%). También 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” (AFE, 1970b, s.n.p). A ello se agregaban una serie de problemas como la disminución intermitente de la demanda de transportes de Hacienda (empeorado por las reiteradas vedas de la época), las deudas de clientes privados y públicos y la ya mencionada creciente competencia del transporte automotor (AFE, 1969 y 1970b).

Es importante subrayar que con la Reforma Constitucional de 1967, la gestión de los Entes autónomos y servicios descentralizados sufrió algunas modificaciones. La Constitución de 1967 aumentó la capacidad de control del Ejecutivo sobre la dirección de los Entes autónomos y servicios descentralizados eliminando el sistema de “tres y dos” establecido en la Constitución de 1952 que consistía en que la mayoría designaba tres y la minoría mayor dos, pretendiendo, así, generar un mecanismo de co-participación política. Además, 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 et al., 1998, pp. 50-51).

⁶ La lectura de la CIDE incorpora la dimensión política del problema del sistema de transportes especialmente, el ferroviario. Si bien no es objetivo de este trabajo profundizar en este asunto que merecería un estudio de mayor alcance, hay algunas pistas que invitan a considerar el papel de las políticas de gobierno nacional en el deterioro/ crisis del sistema ferroviario. En este sentido, algunas conclusiones a las que arriba el historiador económico brasileño Ivanil Nunes pueden servir para pensar el caso uruguayo. En un trabajo sobre la transformación del modelo de negocios ferroviario en Argentina y Brasil entre 1940 y 1970 señala que luego de la segunda guerra mundial “los déficit operacionales del ferrocarril se volvieron crónicos”. Pero, valga la extensa e ilustrativa cita, “en el período comprendido entre 1950 y 1990, la opción clara hecha por dichos Estados (argentino y brasileño) por el sistema de carreteras ha implicado el desmantelamiento de una parte de la red ferroviaria (...) al mismo tiempo que se comenzó a destinar la red ferroviaria para cuidar a un selecto grupo de usuarios de transporte de carga. Con la retirada de las líneas no rentables, que tuvo lugar en ambos países, junto con reducir la oferta de algunos servicios, como el transporte de equipaje, animales, y en particular el transporte de pasajeros (...) se hizo posible la reducción del personal, con lo cual se aumentó la productividad de la mano de obra. Estos factores, entre otros, motivaron el retorno de la iniciativa privada al sector en la década de 1990, principalmente por el hecho de que estas compañías ferroviarias se diferenciaban, y mucho, de aquellas empresas deficientes que habían sido estatizadas cerca de cuatro décadas atrás.” (Nunes, 2018, pp. 309-310).

A pesar de este incremento en la capacidad de designar las autoridades de AFE, el 28 de junio de 1968 el Presidente Jorge Pacheco Areco decretó su intervención (habilitado en el marco de la implementación de Medidas prontas de seguridad) arguyendo que los directores políticos no estaban contribuyendo en superar la crítica situación.⁷ Designó al Ing. E. Mario Peyrot como Presidente del Directorio, al Dr. Iberio J. Balay como Vice-presidente y al Ing. Julio M. Methol como Director. Tanto Peyrot como Methol, según el diario comunista *El Popular* eran “funcionarios del organismo con destacada actuación en el terreno profesional” (*El Popular*, 1968b). Peyrot, a su vez, fue director de obras del municipio de Montevideo durante la Intendencia del Ing. Germán Barbato (1947-1954). Balay integraba AFE 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 había desempeñado en el sector “Transporte” de la OPP (*El Popular*, 1968b). En 1971 y 1972 el Presidente del Directorio fue Jorge Baliñas Barbagelata, quien se había desempeñado como Secretario de Gerencia General en 1958, 1962, 1965, 1967, 1968 y 1969. De esta forma, el Directorio de AFE quedó directamente supeditado al Poder Ejecutivo. Si bien en varios momentos el Directorio reclamó mejoras a los Ministerios de Economía y Transportes, Turismo y Comunicaciones, se signó a lo que estos organismos definieran.

En el marco de la política general de los gobiernos de Pacheco Areco y Bordaberry, orientados por ideas liberales en materia económica, AFE tenía como principal cometido controlar su déficit. Para ello las autoridades buscaron disminuir la cantidad de funcionarios, priorizar los servicios rentables y mejorar la recaudación, lo que llevó al aumento de tarifas. Estas medidas fueron resistidas por los trabajadores organizados que entendían que AFE debía priorizar su rol social por sobre el económico (además de que buscaban defender su fuente de empleo). Para ello debía garantizar el acceso y contribuir en la formación de precios de los servicios de transporte, públicos y privados. Las medidas implementadas por los trabajadores fueron respondidas por el Directorio y el gobierno a través de diversas formas de represión y disciplinamiento a los trabajadores que participaran de las medidas gremiales. Por ejemplo, en julio de 1968 fue allanado el local sindical de la Unión ferroviaria; durante el período abordado fueron varios los militantes sindicales que fueron encarcelados. Asimismo, el Directorio dispuso sanciones y descuentos a los trabajadores que ejercían su derecho de huelga, amparándose en las medidas de excepción dispuestas por el Poder Ejecutivo desde junio de 1968. También, hubo desalojos de espacios laborales donde se desarrollaban medidas gremiales. Todas estas medidas servían para ejercer el control y la disciplina sobre la fuerza de trabajo que, presuntamente, estaba cuestionando a la autoridad y haciendo peligrar el funcionamiento de la empresa. 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 otros actores del gobierno que daban mensajes contradictorios a los trabajadores y la opinión pública prometiendo mejoras que no concretaban.

De todos modos, a pesar de las intenciones de las autoridades se puede observar que el número de trabajadores aumentó levemente. Asimismo, los ferroviarios organizados (con el apoyo de usuarios del servicio) lograron 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.⁸ Al mismo tiempo, desaceleraron el ritmo de aumento de las tarifas de transporte de pasajeros que afectaban, principalmente, a otros trabajadores y sus familias en tiempos de carestía generalizada.

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.⁹ De este

⁷ El decreto de aplicación de “Medidas prontas de seguridad” del 13 de junio de 1968 preveía, en su artículo 4º, la posibilidad de “intervenir, de considerarse necesario, los organismos del dominio industrial y comercial del Estado que por sus propios medios no lograran asegurar la regularidad de sus servicios perturbados, así como adoptar los medios, procedimientos y disposiciones conducentes a mantener la continuidad de los servicios públicos esenciales.” (Consejo de Ministros, 1968) Amparados en esta disposición, el 28 de junio el Consejo de ministros resolvió intervenir AFE y UTE. (*El Popular*, 1968a).

⁸ En el Anexo 2 se exponen datos relativos a la composición de la masa salarial en AFE, en la que se incluye el monto total de lo que se puede denominar como salario indirecto. 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.

⁹ Por ejemplo, en noviembre de 1967 se realizó el Primer encuentro ferroviario pro-recuperación de AFE en

modo, lo que se fue constituyendo como “el problema ferroviario” logró 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). Intermitentemente, el Directorio de AFE decía una cosa, la que contradecían desde los ministerios y viceversa. Esto podría ser interpretado como una estrategia que facilitaba la dilatación de las decisiones definitivas. A esto respondieron trabajadores organizados con distintas medidas que pretendían aclarar posiciones.¹⁰ Se podría pensar que, en este sentido, contribuyeron a la explicitación de la política de la empresa pública y su modificación parcial.

3. Los trabajadores de AFE

De acuerdo a las Memorias anuales de AFE, el número total de funcionarios sufrió pequeñas modificaciones al alza a lo largo del período.¹¹ De acuerdo a lo que se puede observar en las Tablas 1 y 2, en comparación con Argentina y Brasil el número de trabajadores empleados en servicios ferroviarios en Uruguay era mayor en relación al número de kms. de vía. A su vez, era menor que en Argentina respecto del número de pasajeros.

Tabla 1 Cantidad de empleados por kms. de vías férreas en Argentina, Uruguay (1970) y Brasil (1971)

	Empleados	Kms de vías férreas	Cantidad de empleados por kms de vías férreas
Argentina	145460	39905	3,64
Uruguay	13559	2975	4,55
RRFSA (1971)	120515	32102	3,75

Fuente: Elaboración propia en base a datos de tablas 1, 13 y 14 en Nunes (2018, p. 278, 306 y 308) para Argentina y Brasil y AFE (1971).

Paysandú y en diciembre la actividad “Pro-mejoramiento de AFE” en la ciudad de Mercedes. En enero de 1968 la Federación ferroviaria 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 promovió 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 (Unión ferroviaria, 1967a, 1967b, 1967c, 1968b y 1969b; Federación Ferroviaria, 1969b y 1970). Un indicio del alcance del apoyo logrado por los ferroviarios es que ante importantes conflictos gremiales desplegados en 1972 la prensa no fue tan crítica como lo fue con otros sectores laborales en el período. En ese mismo contexto se llevaron adelante actividades en las que se expresaba el apoyo de distintos sectores de la población en diversos puntos del país.

¹⁰ Un ejemplo evidente fue la puesta en funcionamiento de los trenes “bajo control obrero” en marzo de 1972, al inicio de la temporada turística de semana santa. A lo largo del período fueron reiteradas las solicitudes de aumento de las inversiones para el mantenimiento de la infraestructura, que recibieron como respuesta la negativa por parte del Poder Ejecutivo. Luego de la medida gremial mencionada, el Ministerio de Turismo transporte y comunicaciones se comprometió a destinar una importante suma de dinero para mejorar la infraestructura ferroviaria reconociendo la urgente necesidad de atender el problema.

¹¹ Para los años 1972 y 1973 los datos refieren a los trabajadores proyectados y no los efectivamente empleados.

Tabla 2. Relación entre el número de empleados y el transporte de pasajeros en Argentina y Uruguay en 1970

	Empleados	Pasajeros (millones)	Empleados millón de pasajeros
Argentina	145460	26,7	5449,98
Uruguay	13559	7,796	1739, 22

Fuente.: Elaboración propia en base a datos de tabla 13 en Nunes (2018, p. 306) para Argentina y AFE (1971).

El registro del número de funcionarios de AFE se realizaba de acuerdo a distintos criterios. El registro de los empleados por los distintos “programas” (gerencias) difiere del registro que los discrimina por “escalafones” ya que el primero no incorpora a los contratados mensualmente. Esto da una diferencia de un quinto aproximadamente. El total de personas empleadas en AFE (sin incluir los contratados) osciló entre 10269 en 1967 y 10719 (proyectados) en 1972.¹²

En la Tabla 3 se puede observar la evolución del número de trabajadores en cada “programa”. No se cuenta con datos específicos respecto de la cantidad de mujeres y varones que trabajaban en AFE en el período abordado pero de acuerdo a distintas fuentes se presume que ellas no habrían superado la quinta parte. En términos generales se observa una distribución de tareas por género: las mujeres empleadas en AFE trabajaban en tareas de oficina y servicios como limpieza (ONSC, 1971; Alcides Airaudó, Raúl Olivera, María Lemos y Lucas Peña, comunicación personal).¹³

En el período estudiado AFE contaba con cinco gerencias que organizaban la producción del servicio ofrecido y, por ende, al personal que la llevaba adelante. Dentro de estas se catalogaba al personal por escalafón obrero, técnico y semi-técnico. A continuación enumero y caracterizo brevemente a las cinco Gerencias y sus trabajadores:

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. 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. Pasó de 3521 trabajadores en 1967 a 4659 en 1971.

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. En 1967 había 3249 funcionarios bajo la órbita de esta gerencia, en 1969, 2387 y en 1971, 3419.

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). Los trabajadores de “vía y obras” representaban aproximadamente un sexto del total de los funcionarios.

4- Repartición de señalización y comunicaciones. Como el resto de las gerencias, 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

¹² En la documentación no se explicita a qué refieren con el término “proyectados” pero se infiere que remitía al número de trabajadores que planeaban emplear en un año.

¹³ Sería interesante hacer un estudio específico sobre las labores cumplidas, presumiblemente invisibilizadas, por las mujeres (esposas, suegras, hermanas) y los menores de las familias ferroviarias en Uruguay. La historiadora argentina Florencia Duva (2021), analizando el trabajo ferroviario desde una perspectiva de género, encontró que a principios del siglo XX tanto mujeres como menores cumplían tareas no remuneradas en estaciones y casillas de guardabarreras a lo largo de la vía. Si bien no fue un asunto en el que profundicé en mi investigación, hay indicios de que esta realidad también se daba en el Uruguay de las décadas de 1960 y 1970.

instalaciones eléctricas de los distintos edificios. Contaba con un Taller electromecánico en el que se trabajaba en el alumbrado de coches. Los trabajadores de este programa eran 295 en 1967 y 315 en 1972.

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 proveería que satisfacían derechos básicos de las familias ferroviarias como la salud y la alimentación.

Tabla 3. Evolución del número de funcionarios de AFE distribuidos por “programas” (Gerencias).

	1967	1968		1969	1971	1972	1973
		Vigente	Proyectado			Proyectado	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
Total	10269	9450	10981	10728	10719	10719	10737

Fuente: Elaboración propia en base a AFE (1967b, 1969, 1971 y 1973b).

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 la Central Uruguay Railway Company, la empresa de transporte ferroviario más grande al momento de la nacionalización del ferrocarril y la creación de AFE (Camors y Moyano, 2005, p. 286).

En el Proyecto de Presupuesto de AFE de 1969 se adjuntó el detalle de las funciones dentro de cada escalafón. El escalafón técnico incluía 42 funciones entre las que se contaban ingenieros, médicos, arquitectos, abogados, contadores, escribanos. 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 y representaban un 20% del total de los funcionarios. El escalafón obrero era el más numeroso en volumen de trabajadores (50% sobre el total) y en cantidad de funciones (sumaban 300), desde capataces y jefes hasta oficios variados. El 30% restante correspondía al escalafón técnico, semi-técnico y de servicios.¹⁴ En la tabla 4 se puede observar el número de trabajadores por escalafón.

Tabla 4. Evolución del número de funcionarios de AFE distribuidos por escalafón (1967-1973)

	1967	1968	1969	1971	1972	1973
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
Total	10264	12975	13470	13559	13559	11831

Nota: Los datos de 1972 y 1973 eran los proyectados. Los otros años corresponde a los “vigentes”.

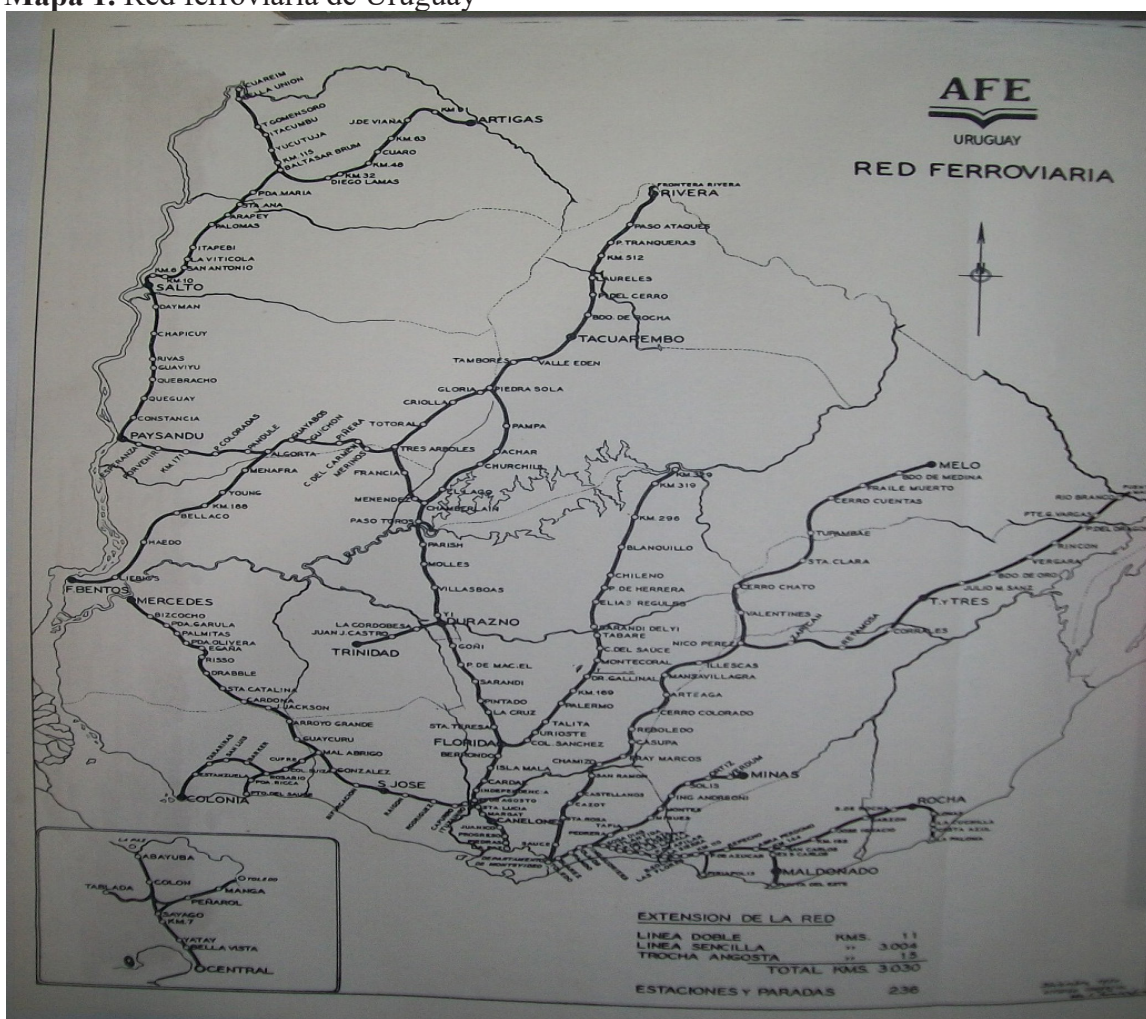
Fuente: Elaboración propia en base a AFE (1967b, 1969, 1971 y 1973b).

¹⁴ 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, 1970, s.n.p)

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, 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. 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”¹⁵ 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 aledañas¹⁶.

Como se puede observar en el mapa 1 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 1. Red ferroviaria de Uruguay



Reproducción fotográfica de: AFE (1967c). Imagen tomada por la autora.

Asimismo, hay que tener en cuenta la importante concentración de trabajadores en los talleres y remesas. En las remesas culminaban los recorridos de las líneas de ferrocarril y se hacía mantenimiento de las locomotoras y vagones. En el período abordado había talleres y remesas en funcionamiento en Estación Central, Bella Vista, Peñarol, Sayago, Florida, Sudriers, Nico Pérez, Paso de los Toros y

¹⁵ No cuento con un documento que explicita el alcance exacto de cada una de las secciones, pero en este caso se trata de la que tiene como centro a la actual localidad de Empalme Olmos, Depto. de Canelones.

¹⁶ En AFE (1967a) hay un anexo que detalla todas las estaciones del país.

Paysandú. Estos espacios laborales constituían centros de concentración de trabajadores y presencia de la empresa en el territorio cumpliendo un papel relevante en la producción del servicio ferroviario, su organización y gestión. Asimismo algunos de estos fueron de los principales centros de actividad colectiva reivindicativa de trabajadores. Entre ellos destacan los Talleres de Peñarol en Montevideo.

4. Condiciones de trabajo en AFE a fines de los sesenta y principios de los setenta

El deterioro de la infraestructura de toda la empresa (especialmente la tractiva y de los talleres) y algunas decisiones tomadas por las autoridades en cuanto al mantenimiento de la misma, determinaron que los trabajadores no pudieran desarrollar correctamente las tareas asignadas. En boletines de las agrupaciones y de las organizaciones sindicales de ferroviarios aparecen 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 (Seccional ferroviario del PCU, 1970).

Ese mismo año, la Resolución de Directorio de AFE n° 1997 estableció 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 para poder cumplir su función. En distintos momentos la Federación Ferroviaria reclamó por la ropa de lluvia para los trabajadores de maniobras en estaciones que trabajaban expuestos a inclemencias climáticas. A su vez, el personal de limpieza de Gerencia General debió reclamar condiciones mínimas para cambiarse y bañarse llegando a costear un calentador de agua (Seccional ferroviario del PCU, 1969a, 1969b y 1970; Unión Ferroviaria, 1968a, 1968b, 1969a, 1969b, 1970a, 1970b, 1970c, 1971a, 1971b).

Otro problema detectado tanto por las organizaciones gremiales como por autoridades de AFE fue el del estado del material tractivo y las vías. Como mencioné páginas atrás, a principios de la década de 1960 se había modernizado parte del parque motor a través de su “dieselización”, pero, por falta de repuestos y de fondos para comprarlos, no se sostuvo el mantenimiento que demandaba. En abril de 1969 denunciaron que los Talleres de Peñarol podían llegar a cerrar ante la falta de repuestos y, por ende, de trabajo que realizar. Argumentaban desde la Unión Ferroviaria que, como “pantalla”, el Directorio decidió que se recuperaran trenes a vapor, mientras se estropeaban las nuevas locomotoras adquiridas años atrás. Aseveraban los sindicalistas que Peñarol ya no era el “Taller moderno que conocimos” ya que sus tareas se habían reducido a revisar que el material no generara riesgo de vida (Unión Ferroviaria, 1969c). Trabajadores de varios sectores de los Talleres denunciaban que estaban cumpliendo funciones que no les correspondían, en condiciones indecorosas y sin garantía de recibir el pago correspondiente (Unión ferroviaria, 1971b).

En agosto de 1972, la Asamblea de Capataces de 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 y de los salarios. Según señalaban, los más capacitados se iban de AFE por falta de perspectivas, perdiendo las condiciones para capacitar a otros en el futuro. Todo ello, a pesar de las esperanzas que habían depositado en los planes de “recuperación” prometidos (Capataces Talleres Peñarol y Remesa Coches Motores Central, 1972). De hecho, en la Memoria anual de 1968 se advertía sobre “la imperiosa necesidad de una renovación masiva de vía en un porcentaje importante del sistema a efectos de ir paliando las situaciones más exigidas, pues a corto plazo ya no podría asegurarse el mínimo de estado compatible con la normal circulación de trenes” (AFE, 1968a).

En AFE (1970a) se señala que había desánimo y disminución de rendimiento en el personal por estar haciendo tareas que no les correspondía o estaban por debajo de su calificación. Entendían que la causa principal de esta situación eran las pésimas condiciones en las que se encontraba el material. Como indicador informaban que para julio de 1970 se contaba con 33 máquinas en funcionamiento diario que representaba el 44% del parque de locomotoras diésel eléctricas (AFE, 1970a, pp. 40-42).

Otro indicio del alcance del problema lo ofrece un informe presentado en enero de 1972 por la

Gerencia de material y tracción, en el que informaban de la crítica situación en la que se encontraban los talleres generales, mecánico y carpintería como consecuencia de la falta de personal y la dificultad para adquirir materiales necesarios de uso cotidiano. Esto llevaba al enlentecimiento del ritmo de trabajo y a la resolución de problemas por vías poco aconsejables desde el punto de vista técnico y económico, como, por ejemplo, intentando renovar material obsoleto. Señalaban que contaban con el 50% del personal que debía haber, el que, además, era de edad próxima a la jubilación, tratándose, justamente, de los trabajadores más capacitados que, de acuerdo al sistema de formación en oficios en el que se sostenía la capacitación de personal en AFE, se encargaban de enseñar a sus futuros relevos.¹⁷ Por este motivo observaban una disminución de la capacidad productiva de los talleres, un mal aprovechamiento de las capacidades de los trabajadores y malas perspectivas a futuro (AFE, 1972).

El sub-gerente de explotación, Ing. Jorge Camaño Podestá, informaba en abril de 1973 que era frecuente que “numerosos pasajeros” viajaran en los pasillos de los vagones “por falta absoluta de capacidad en los salones, pescantes y estribos” ante lo que eran “impotentes los esfuerzos del personal del tren y de las Estaciones para evitar estos hechos”. Esta sobrecarga del material tractivo se sumaba a “los efectos producidos por el estado precario en que se encuentra la estructura de la mayoría de nuestros salones de pasajeros”. Además, se estaban haciendo “esfuerzos fuera de los valores normales provocados por el estado en que se encuentran las instalaciones fijas de parte de la red” que generaban incertidumbre respecto de “las condiciones de seguridad con que se presta en determinados casos el servicio bajo la responsabilidad del Organismo.” (AFE, 1973a).

En un “Manifiesto al gremio” decía la Federación Ferroviaria 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” (Federación Ferroviaria, 1969a). La agudización de los problemas arrastrados por años impactó en las condiciones para desarrollar la labor ferroviaria. Este problema se sumaba a otros, como el deterioro del salario real y las condiciones de vida.

5. Condiciones de vida de los ferroviarios uruguayos a fines de los sesenta y principios de los setenta

El desfinanciamiento de AFE impactó también en la asistencia médica y el acceso a bienes de consumo cotidianos. Según el artículo 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 esas Compañías Ferroviarias mantendría los “beneficios de carácter social incluso los servicios habituales de Asistencia Médica, Caja de Auxilios y Proveeduría” (Nahúm, 2005, p. 257). Para el período que aborda este artículo existían varias filiales de la Cooperativa de consumo de AFE y las familias ferroviarias recibían asistencia médica a través del Hospital Británico y las instalaciones del Servicio médico de AFE en todo el país.¹⁸ La gestión de ambos servicios dependía de las Gerencias de Hacienda y General.

Hacia julio de 1969 la Federación ferroviaria y la Unión Ferroviaria informaban que AFE tenía importantes deudas con las farmacias que suministraban medicamentos a sus funcionarios, que decidieron no dar más productos a los trabajadores de AFE. Asimismo, el Hospital Británico amenazaba con no asistir a los enfermos ya que AFE le debía 12 millones de pesos (Comité de acción gremial de la Federación ferroviaria, 1969; Unión Ferroviaria, 1969a). El Directorio de AFE dispuso finalmente que

¹⁷ Según mencionaron los entrevistados y como se observa en fuentes de la empresa, el ingreso a la misma se realizaba, por lo general, en calidad de “meritorio”/“aprendiz” a edades que iban desde los 12 a los 18. Los “aprendices” podían pasar meses o años trabajando/aprendiendo un oficio sin percibir la misma remuneración que los trabajadores contratados o estables. Para ilustrar mínimamente sobre este mecanismo, cito un fragmento del Reglamento de trabajo del personal de Estaciones: “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, 1967a).

¹⁸ Para ese entonces la Cooperativa de Consumo de AFE proveía de productos de la canasta básica a unas 6000 familias y se encontraba en una situación financiera crítica que puso en cuestión su existencia. Tenía sucursales en distintos puntos del país (Peñarol, Paso de los Toros, Paysandú, Salto y Nico Pérez) y contaba con 90 empleados. Cerró finalmente en la década de 1980.

los funcionarios se debían atender en centros asistenciales de Salud Pública, aunque denunciaban desde el semanario “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 no siempre se resolvía (Seccional ferroviario del Partido Comunista del Uruguay, 1969a).

“El Riel” registró 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 aceptado en el Hospital Británico “porque AFE no paga sus deudas”. El funcionario falleció finalmente en el Hospital Maciel (Seccional ferroviario del Partido Comunista del Uruguay, 1969a).

Luego de varias gestiones se fue resolviendo parcialmente el problema, aunque quedó como uno de los principales puntos a tratar en la agenda sindical. En “El Riel” se interpretaba 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 n° 1105/70 se fijaba el aumento de la cuota de afiliación de servicios médicos. Otro “golpe a una vieja conquista de los trabajadores.” (Seccional ferroviario del Partido Comunista del Uruguay, 1970).

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. Entre diciembre de 1967 y enero de 1968 se generaron una serie de movilizaciones en respuesta a una medida del Directorio que afectaba a enfermos crónicos (Unión ferroviaria, 1967a, 1967c, 1968a y 1968b).

Asimismo, conquistaron el “seguro sanatorial para los familiares de los funcionarios y jubilados ferroviarios” (establecido en la Resolución de Directorio 2825/67 de octubre de 1967). 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 las cuotas de afiliación en los sueldos. De todos modos, en agosto de 1968, el Directorio Interventor derogó el decreto de creación del seguro, dejando desamparadas a cientos de personas (AFE, 1968b). Incluso, se negó a recibir a los delegados de la Federación ferroviaria para tratar el tema.

Hacia setiembre de 1971, una Hoja semanal informativa de la Unión ferroviaria 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 (Unión ferroviaria, 1971a y 1971b).

Otro capítulo de la pérdida de derechos adquiridos y el 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. A los socios de la cooperativa se les descontaba la cuota de afiliación a través del salario. Estos fondos derivaban en el Ministerio de Economía que, finalmente, no los devolvía a AFE que se tenía que encargar de pagar a proveedores y empleados. Desde 1968 usuarios y empleados de la Cooperativa denunciaron que AFE no pagaba los salarios de los empleados. Además, mantenía importantes deudas con los proveedores, quienes comenzaron a negarse a comercializar con la mencionada Cooperativa, por lo que empezaron a escasear algunos productos (Cooperativa de producción y consumo del personal de AFE, 1968; Federación Ferroviaria, 1969a; Funcionarios de la cooperativa de consumo de AFE, 1969; Seccional ferroviario del Partido Comunista del Uruguay, 1969b; Comité de acción gremial de la Federación Ferroviaria, 1969).

De acuerdo a lo que señala un informe de la Oficina de estadísticas laborales del Departamento de Trabajo del gobierno de Estados Unidos, el deterioro de las cooperativas fue una generalidad en la época. Las “oficinas estatales” demoraban en enviar dinero perteneciente a las cooperativas lo que provocaba que muchas se encontraran en una “crisis financiera crónica” (U. S. Department of Labor, 1970, p. 66)

Además de estos problemas, los ferroviarios afrontaron un marcado deterioro de su salario real, variable básica para considerar las condiciones de vida de las familias de trabajadores. Para describir la evolución del salario real de los trabajadores ferroviarios en el período 1967-1972 recogí y sistematicé información disponible en los Presupuestos anuales de AFE referente a salarios básicos (nominales) por escalafón y grado. A fin de estimar la evolución del salario real, esta información fue contrastada con la

serie “Índice de precios al consumo-nivel general-total país-promedio anual (base diciembre de 2010)” del Instituto Nacional de Estadística (2018).¹⁹

Tabla 5 Evolución del salario real mensual de los funcionarios de AFE, por escalafón (1968-1973)

Salarios reales mensuales, en pesos actuales (base diciembre de 2010)						Variación anual (porcentaje)			
	1968	1969	1971	1972	1973	1968-69	1969-71	1971-72	1968-72
Escalafón especial									
Presidente	30.194	33.302	81.474	46.166	69.737	10 %	145 %	-43 %	53 %
Vice-Presidente	27.175	29.140	67.895	38.472	61.435	7 %	133 %	-43 %	42 %
Vocal	27.175	29.140	67.895	38.472	61.435	7 %	133 %	-43 %	42 %
Gte Gral		47.622	42.158	27.485	40.530		-11 %	-35 %	
Sub-Gte Gral		43.168	38.205	24.902	39.435		-11 %	-35 %	
Asesor técnico	33.636	38.797	34.367	22.400	34.570	15 %	-11 %	-35 %	-33 %
Asesor legal (abogado)	31.986	34.426	30.471	19.866	34.570	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
Sec. Gral	29.489	31.804	28.105	18.329	24.906	8 %	-12 %	-35 %	-38 %
Pro. Sec gral	27.456	29.556	26.143	17.037	23.279	8 %	-12 %	-35 %	-38 %
Asesor escribano	22.072	23.770	21.065	13.734	25.454	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
Srio de Actas	20.472	22.021	19.506	12.721	17.783	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
Srio de Comisiones	20.472	22.021	19.506	12.721	17.783	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
Escalafón técnico por grados									
1	36.072	38.797	34.367	22.400	38.106	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
2	33.636	36.175	32.001	20.863	35.715	8 %	-12 %	-35 %	-38 %
3	31.160	33.510	29.664	19.343	33.357	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
4	28.715	26.933	27.355	17.838	31.000	-6 %	2 %	-35 %	-38 %
5	27.336	29.431	26.057	16.988	28.642	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
6	24.346	26.184	23.171	15.108	25.454	8 %	-12 %	-35 %	-38 %
7	22.062	23.728	21.007	13.702	22.698	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
8	20.693	22.271	19.737	12.868	21.120	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
9	16.818	18.108	16.044	10.464	19.560	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
10	17.130	18.441	16.361	10.677	17.584	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
11	15.188	16.360	14.514	9.467	15.209	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
12	14.181	14.362	12.725	8.306		1 %	-11 %	-35 %	-41 %

¹⁹ Recuperado de: <https://www.ine.gub.uy/web/guest/ipc-indice-de-precios-del-consumo>. Setiembre de 2018. El dato del salario nominal no incluye el salario indirecto percibido por los trabajadores, compuesto por las compensaciones que percibían por distintos acuerdos con la empresa y el pago de haberes por derechos adquiridos en materia de seguridad social. A diferencia de los datos del salario nominal/directo, discriminado por escalafones y grados, los salarios indirectos aparecen como masa conjunta por lo tanto no es posible incorporarlos en el análisis planteado que busca dar cuenta de la variación entre los distintos escalafones y grados de trabajadores. De todos modos, como posible aporte a otras investigaciones, se lo adjunta como Anexo 1. También adjunto una tabla en la que se encuentran los datos sobre salarios recogidos de los documentos de AFE mencionados, tal como allí aparecen. Agradezco a Carolina Román, Dra. en Historia Económica (Profesora Agregada de FCEA-UdelaR) por su invaluable asesoramiento para realizar una precisa lectura de los datos recogidos.

Salarios reales mensuales, en pesos actuales (base diciembre de 2010)						Variación anual (porcentaje)			
	1968	1969	1971	1972	1973	1968-69	1969-71	1971-72	1968-72
Escala fón semi-técnico, administrativo, obrero y de servicio por grados									
2	25.212	27.141	24.037	15.664	23.528	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
3	23.783	25.601	22.680	14.781	20.423	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
4	22.434	24.144	21.382	13.947	19.344	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
5	21.206	22.812	20.199	13.162	18.347	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
6	19.978	21.505	19.074	12.443	17.434	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
7	18.861	20.314	17.977	11.723	18.015	8 %	-12 %	-35 %	-38 %
8	17.814	19.190	17.025	11.102	15.741	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
9	16.818	18.108	16.044	10.464	14.927	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
10	15.902	17.109	15.178	9.892	14.213	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
11	15.006	16.152	14.312	9.336	13.516	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
12	14.181	15.277	13.533	8.829	12.868	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
13	13.406	14.445	12.812	8.339	12.254	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
14	12.661	13.654	12.090	7.881	11.656	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
15	12.057	12.988	11.542	7.521	11.208	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
16	10.769	11.614	10.301	6.720	10.195	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
17	10.457	11.281	10.013	6.540	9.962	8 %	-11 %	-35 %	-37 %
18	10.216	10.990	9.753	6.360	9.730	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
19	9.974	10.782	9.551	6.230	9.564	8 %	-11 %	-35 %	-38 %
20	9.733	10.573	9.378	6.115	9.414	9 %	-11 %	-35 %	-37 %
21	9.461	10.324	9.147	5.968	9.232	9 %	-11 %	-35 %	-37 %
22	9.209	10.116	8.974	5.853	9.099	10 %	-11 %	-35 %	-36 %
23	8.937	9.907	8.772	5.723	8.916	11 %	-11 %	-35 %	-36 %
Promedio						7 %	-11 %	-35 %	-38 %

Nota: Los datos para 1968, 1969 y 1973 son los proyectados, mientras que los de 1971 y 1972 son los denominados en la documentación como “vigentes”.

Fuente: Elaboración propia en base a Proyectos de Presupuesto de AFE y la serie “Índice de precios al consumo-nivel general-total país-promedio anual (base diciembre de 2010)” del Instituto Nacional de Estadística (2018).

El procesamiento de los datos de todo el período permite concluir que los ferroviarios, excluyendo al llamado “escala fón especial” (directorio, asesores y secretarios), sufrieron un descenso del salario real de 38% entre 1968 y 1972. Sin embargo, hay que tener presente las fluctuaciones inter-anales ya que hubo años de incremento salarial (como 1968) y caída (como 1972).

La Federación Ferroviaria junto con otros sindicatos de trabajadores públicos coordinados a través de la Mesa Sindical Coordinadora de Entes (MSCE), la Confederación de Funcionarios del Estado (COFE) y el Departamento de trabajadores del Estado (DTE) de la Convención Nacional de Trabajadores (CNT) realizaron diversas propuestas al estado (patrón) para evitar que se siguiera deteriorando su salario. Una de ellas fue el pedido de un préstamo no-reintegrable que fue otorgado en 1971, previo a las elecciones nacionales. Sin embargo, la Unión ferroviaria denunciaba 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 algunas compensaciones y no era claro si se les abonarían los préstamos aprobados (Unión ferroviaria, 1972).

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 (Unión ferroviaria, 1970a, 1970b, 1970c; Federación ferroviaria, 1972). Algunos

trabajadores optaban por realizar más horas extras para incrementar sus ingresos. Frecuentemente, esas horas extras trabajadas no eran abonadas.

Hay que tener en cuenta que los datos recogidos surgen de las proyecciones del Directorio de la empresa y no de lo efectivamente pago, en un período en el que fueron reiterados los atrasos en el pago de salarios directos e indirectos. Un dato significativo en relación a lo dicho es que entre 1967 y 1972 hubo, por lo menos, veintidós conflictos que tuvieron como su principal motivación el cobro de salarios y haberes adeudados. En este sentido, como señala el historiador Eric Hobsbawm, en la estimación de los ingresos de los trabajadores conviene contemplar la cantidad de horas de paro que estos puedan haber realizado (Hobsbawm, 1979, p. 125). Si bien no se cuenta con información precisa para realizar este cálculo, se puede presumir que los descuentos por paros impactaron, también, en el deterioro de los ingresos de las familias ferroviarias. 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 permiten reconstruir.

En síntesis, se puede decir que fueron varias las consecuencias de la crisis de AFE y algunas decisiones tomadas por las autoridades en la vida de los ferroviarios: deterioro de las condiciones de trabajo y los salarios reales, empeoramiento en el acceso a servicios sanitarios y a bienes de consumo de la canasta básica. El descontento provocado por esto no hacía más que agudizar los problemas financieros y de gestión que afrontaba la empresa, puesto que predisponía más a los trabajadores a aplicar medidas de trabajo a desgano hasta la paralización parcial o total de actividades.

6. Conclusiones

AFE atravesaba, hacia fines de los sesenta y principios de los setenta, una situación crítica. Esta se evidenciaba, especialmente, en su incapacidad de mejorar los ingresos y ofrecer un servicio de transportes competitivo. Los problemas no eran nuevos, pero en el período analizado se agudizaron producto, también, del contexto de crisis que vivía el país. AFE entró, así, en una especie de espiral del que no podía salir a pesar de los distintos estudios técnicos y los (insuficientes) fondos vertidos para superar la situación. Todo esto redundó en la pérdida de clientes y la disminución de los ingresos que posibilitaran realizar los gastos necesarios para garantizar el adecuado funcionamiento y mantenimiento de la infraestructura de producción del servicio.

Quienes producían el servicio (los trabajadores) se vieron directamente afectados por el complejo panorama. En este artículo, me centré en presentar algunas decisiones tomadas por el directorio de AFE que, de alguna manera, hacían pagar a los trabajadores el costo de la crisis. Y esto fue literalmente así. Como se mencionó, los trabajadores de estaciones tuvieron que comenzar a pagar las lamparitas de luz de las oficinas y las viviendas que les brindaba la empresa para cumplir su trabajo lejos de su residencia. También hice bastante énfasis en presentar información relativa a la situación de la infraestructura ferroviaria y observar cómo esta afectaba ya no sólo a los trabajadores, sino, también, a los usuarios del servicio.

Y, por último, analicé cómo en el período abordado al menos una parte de los ferroviarios enfrentó dificultades para garantizarse condiciones para acceder a dos servicios (derechos) como la alimentación y bienes de consumo básicos (a través de la Cooperativa de consumo de AFE) y a la salud (a través del Hospital británico y el servicio médico de AFE). A estos problemas se agrega el marcado deterioro del salario real que alcanzó al 38% entre 1968 y 1972.

Si bien el artículo se enfocó en aspectos descriptivos, deja planteadas algunas interrogantes en las que se espera seguir profundizando en futuras indagaciones pero que, también, buscan invitar a la reflexión y análisis. Por ejemplo: ¿por qué no se implementaron las propuestas de recuperación de AFE elaboradas por diversos equipos técnicos?, ¿cuál era el real alcance de la crisis?, ¿se podría hablar, como para el caso de Brasil y Argentina analizado por Nunes de políticas de desmantelamiento para la transformación del modelo de negocios ferroviario?, ¿cómo afectaron las medidas gremiales en la crisis?, ¿qué rol cumplieron los trabajadores organizados en el sostenimiento del servicio público ferroviario?

Bibliografía

- Araya, F., Bertino, M., Díaz, G. y Torelli, M. (2013). Evolución histórica de la Administración General de Ferrocarriles del Estado (AFE) en Uruguay: factores determinantes de su desempeño. Montevideo, Uruguay: IV Jornadas Académicas de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración.
- Alvarez, S. (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>
- (2020) Comentario sobre la colección documental de Raúl Olivera y algunos documentos ferroviarios. En: <https://getig.wordpress.com/comentario-sobre-la-coleccion-documental-de-raul-olivera-y-algunos-documentos-ferroviarios/>
- Bertino, M., Díaz, G. y Moreira, C. (2019). Creación y trayectoria de una empresa pública uruguaya: La Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) en Uruguay. En T. Gómez y J.V. Olivares (comps.). *Los ferrocarriles en América Latina. Historia y legado (siglos XIX y XX)* (pp. 119-154). CABA, Argentina: EUDEBA.
- Camors, V. y Moyano, A. (2005). Disciplinamiento y paternalismo: las condiciones de trabajo en los talleres de ferrocarril en Peñarol. En AA.VV. *Psicología y organización del trabajo VI* (pp. 277-298). Montevideo, Uruguay: Psicolibros.
- Duva, F. (2021). Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX. *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*, núm. 18, pp. 146-167.
- Finch, H. (2005). La crisis del modelo de sustitución de importaciones. 1955-1970. En H. Finch, *La Economía política del Uruguay contemporáneo. 1870-2000*, Capítulo 7. (pp. 243-254). Montevideo, Uruguay: Ediciones de la Banda Oriental.
- Hobsbawm, E. (1979). La Aristocracia obrera en la Gran Bretaña del siglo XIX. En E. Hobsbawm. *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera.* (pp. 269-316) Barcelona, España: Editorial Crítica.
- Nahum, B., Frega, A., Maronna, M. y Trochón, I. (1998). *El fin del Uruguay liberal.* Buenos Aires, Argentina: Ediciones de la Banda Oriental.
- Nahum, B. (2005). Nacionalización de empresas británicas de servicios públicos 1947-1949. Serie escritos de Historia Económica. VI. Montevideo, Uruguay. Depto. de Publicaciones FCEA-UdelaR.
- Nunes, I. (2018). La transformación de los negocios ferroviarios en Argentina y Brasil entre las décadas de 1940 y 1990. En T. Gómez y J.V. Olivares (comps.). *Los ferrocarriles en América Latina. Historia y legado (siglos XIX y XX)* (pp. 275-312). CABA, Argentina: EUDEBA.
- Olivera, R. (2010-2012) *Unahistoria de los ferroviarios.* Recuperado de: <http://unahistoriadelosferroviarios.blogspot.com.uy/>
- Womack, J. Jr. (2007). *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros.* México D. F., México: FCE. COLMEX.

Fuentes

- Administración de Ferrocarriles del Estado (1967a). Reglamento de trabajo del personal de Estaciones. RD. 367/67 del 9-2-67. Montevideo. En: Biblioteca de AFE.
- (1967b). Proyecto de presupuesto. Montevideo. En: Biblioteca de AFE.
- (1967c). Gerencia de vía y obras. Estudio discriminativo de la red ferroviaria. Montevideo. En: Biblioteca de AFE.
- (1968a). Memoria anual. Montevideo. En: Biblioteca de AFE.
- (1968b) Resolución de Directorio n° 1739/68. Montevideo. En: Biblioteca de AFE.
- (1969). Proyecto de presupuesto. Montevideo. En: Biblioteca de AFE.
- (1970a). “Temas ferroviarios. Situación actual del ente y medidas para recuperarlo”. Montevideo. En: Biblioteca de AFE.
- (1970b). Proyecto de presupuesto de 1969. Montevideo. En: Biblioteca de AFE.
- (1971). Proyecto de presupuesto. Montevideo. En: Biblioteca de AFE.
- (1972). Información sobre talleres y tracción. Gerencia de material y tracción a Gerencia General. Documento interno. Montevideo. En: Biblioteca de AFE.

- (1973a). Informe conjunto de las Gerencias de explotación y de material y tracción. Documento interno. Montevideo. En: Biblioteca de AFE.
- (1973b). Proyecto de presupuesto. Montevideo. En: Biblioteca de AFE.
- Capataces Talleres Peñarol y Remesa Coches Motores Central. Compañeros de Talleres y remesas del interior. 10 de agosto, 1972. Volante. En: Colección de Raúl Olivera.
- Comisión de inversiones y desarrollo económico -CIDE- (1966). Plan nacional de desarrollo económico y social 1965-1974 elaborado por la CIDE. Montevideo, Uruguay: CECEA.
- El Popular (1968a). Intervinieron UTE y AFE sustituyéndose a sus directorios. P. 12.
- (1968b). Comenzó el desmantelamiento en el servicio ferroviario. P. 12.
- Consejo de Ministros (1968). Registro Nacional de Leyes y Decretos. Decreto n°. 383/968. Medidas prontas de seguridad. Montevideo.
- Comité de acción gremial de la Federación Ferroviaria (1969). Boletín n° 7. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- Cooperativa de producción y consumo del personal de AFE (1968). Boletín n° 1. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- Federación Ferroviaria (1969a). Manifiesto al gremio. Volante. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1969b). Boletín informativo. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1970). Agresión a la soberanía e interés nacional. Volante. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1972). Basta de mentiras y promesas. Volante. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- Funcionarios de la cooperativa de consumo de AFE (1969). Volante sin título. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- Instituto Nacional de Estadística-Uruguay (2018). “Índice de precios al consumo-nivel general-total país-promedio anual (base diciembre de 2010)”. Recuperado de: <https://www.ine.gub.uy/web/guest/ipc-indice-de-precios-del-consumo>. Setiembre de 2018.
- Oficina Nacional del Servicio Civil. Presidencia de la República. (1970). Datos preliminares. Primer Censo nacional de funcionarios públicos. Montevideo. S.d.e.
- Seccional ferroviario del Partido Comunista del Uruguay (1969a). Semanario El Riel. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1969b). Semanario El Riel. Boletín de emergencia n° 6. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1970). Semanario El Riel. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- Unión ferroviaria (1967a). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1967b). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1967c). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1968a). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1968b). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1969a). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1969b). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1969c). Tu hoja. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1970a). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1970b). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.

- (1970c). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1971a). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1971b). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- (1972). Hoja semanal informativa. Montevideo. En: Colección personal de Raúl Olivera.
- 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.

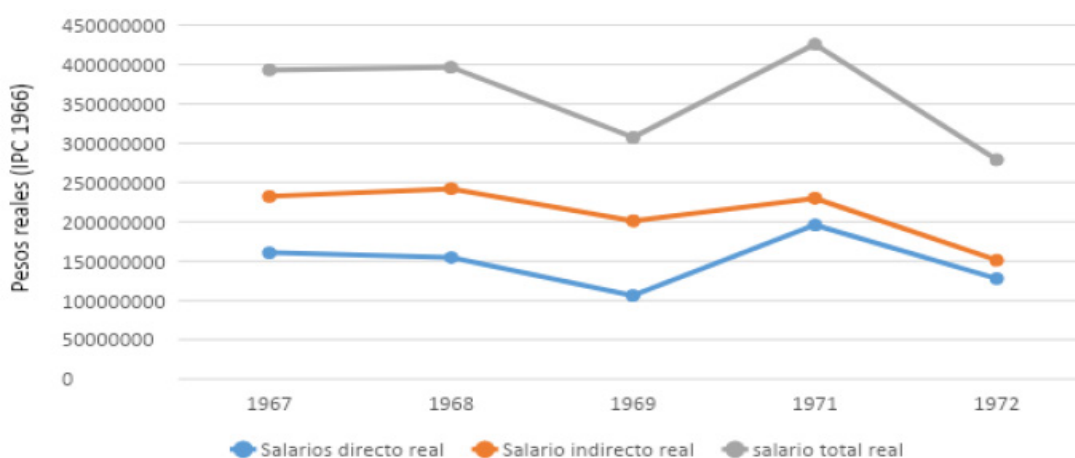
Anexo 1. Salario básico mensual de los funcionarios de AFE, por escalafón y grados de acuerdo a los proyectos de presupuesto de la empresa

	1966	1967	1968	1969	1971	1972	1973
Escalafón especial							
Presidente	-	-	30000	40000	141176	141176	420000
Vice-Presidente	-	-	27000	35000	117647	117647	370000
Vocal	-	-	27000	35000	117647	117647	370000
Gerente General	15 920	28 655	-	57200	73050	84050	244100
Sub-Gerente General	14 320	25 755	-	51850	66200	76150	237500
Asesor técnico	11 790	21 220	33420	46600	59550	68500	208200
Asesor legal (abogado)	11 1150	20 070	31780	41350	52800	60750	208200
Secretario General	10 180	18 325	29300	38200	48700	56050	150000
Pro. Secretario general	9 390	16 900	27280	35500	45300	52100	140200
Asesor escribano	7 300	13 140	21930	28550	36500	42000	153300
Secretario de Actas	6 680	12 025	20340	26450	33800	38900	107100
Secretario de Comisiones	-	-	20340	26450	33800	38900	107100
Escalafón técnico por grados							
1	12 740	22 930	35 840	46600	59550	68500	229500
2	11 790	21 220	33 420	43450	55450	63800	215100
3	10 830	19 495	30960	40250	51400	59150	200900
4	9 900	17 820	28530	32350	47400	54550	186700
5	9 330	16 795	27 160	35350	45150	51950	172500
6	8 190	14 740	24190	31450	40150	46200	153300
7	7 300	13 140	21920	28500	36400	41900	136700
8	6 760	12 170	“8A” 20560	26750	34200	39350	127200
9	6 120	11 015	16710	21750	27800	32000	117800
10	5 410	9 740	“10A” 17020	22150	28350	32650	105900
11	4 700	8 460	“11A” 15090	19650	25150	28950	91600
12	4 020	7 235	14090	17250	22050	25400	-

	1966	1967	1968	1969	1971	1972	1973
Escalañón semi-técnico, administrativo, obrero y de servicio. Por grados							
2	8 520	15 335	25050	32600	41650	47900	141700
3	7 960	14 330	23630	30750	39300	45200	123000
4	7 450	13 410	22 290	29000	37050	42650	116500
5	6 950	12 510	21070	27400	35000	40250	110500
6	6 500	11 700	19850	25830	33050	38050	105000
7	6 080	10 945	18740	24400	31150	35850	108500
8	5 680	10 225	17 700	23050	29500	33950	94800
9	5 310	9 560	16710	21750	27800	32000	89900
10	4 950	8 910	15800	20550	26300	30250	85600
11	4 630	8 335	14910	19400	24800	28550	81400
12	4 330	7 795	14090	18350	23450	27000	77500
13	4 040	7 270	13320	17350	22200	25500	73800
14	3 810	6 860	12580	16400	20950	24100	70200
15	3 605	6 490	11980	15600	20000	23000	67500
16	3 210	5 760	10700	13950	17850	20550	61400
17	3 120	5 615	10390	13550	17350	20000	60000
18	3 030	5 455	10150	13200	16900	19450	58600
19	2 940	5 290	9910	12950	16550	19050	57600
20	2 855	5 140	9670	12700	16250	18700	56700
21	2 775	4 995	9400	12400	15850	18250	55600
22	2 695	4 850	9150	12150	15550	17900	54800
23	2 645	4 760	8880	11900	15200	17500	53700

Fuente: Elaboración propia en base a proyectos de presupuesto de AFE. Los datos de 1967, 1968, 1969 y 1973 eran los proyectados. Los de 1966, 1971 y 1972 eran los que aparecen mencionados en la documentación como “vigentes”. No se ha podido saber a qué refiere la distinción en los grados que tienen la, además, la letra “A”.

Anexo 2. Evolución del fondo de salarios directo e indirecto en términos reales.



Nota: El salario directo real comprende el total pagado por la empresa a funcionarios presupuestados y contratados. El salario indirecto recoge el total de compensaciones y de beneficios sociales.

Fuente: Elaboración propia en base a proyectos de presupuesto de AFE.