

Los espacios de trabajo y no-trabajo de los/as ferroviarios/as en el Uruguay de los sesentas y los setentas

SABRINA ALVAREZ

Universidad de la República
sabrialvareztorres@gmail.com

Resumen: Este trabajo tiene como objetivo describir, de manera exploratoria, algunos de los espacios de trabajo y no-trabajo de los ferroviarios uruguayos, centrándose en las décadas de los sesenta y setenta del siglo XX. Estos años, marcados por la crisis y la movilización social, representan un punto de inflexión en el proceso de deterioro del sistema ferroviario. Esto se refleja en algunos cambios que experimentaron los ferroviarios y sus familias en la manera de habitar y significar espacios que habían sido cimentados desde la “era dorada” del ferrocarril. El artículo persigue dos objetivos principales: primero, caracterizar los diferentes espacios en los que se desarrollaba la vida cotidiana de los ferroviarios y sus familias, destacando las particularidades de este sector productivo en el que coexistían el trabajo en movimiento y el trabajo fijo en el territorio; segundo, presentar indicios preliminares sobre cómo, en un contexto de crisis, los trabajadores y sus familias hicieron uso de algunos de estos espacios. En este sentido, el texto busca contribuir a la reflexión sobre el papel de la dimensión espacial en diversas dinámicas constitutivas del quehacer de la clase trabajadora.

Palabras clave: espacios, ferroviarios, Uruguay, sesentas, setentas

Recibido: 1 de octubre de 2022. **Aprobado:** 10 de diciembre de 2023.

Introducción

Las dimensiones de espacio y tiempo son fundamentales para comprender el accionar humano en sus múltiples formas.¹ El estudio de la clase trabajadora se enriquece sustancialmente al considerar la dimensión espacial, permitiendo identificar y caracterizar los lugares, territorios y paisajes² en los que los trabajadores desarrollan sus actividades tanto en el tiempo de trabajo como en el de no-trabajo.³ Esta perspectiva facilita una comprensión más compleja de las dinámicas sociales, al considerar cómo los aspectos geográficos y territoriales las afectan, y al identificar particularidades y generalidades desde distintas escalas de análisis.⁴

En este trabajo, busco describir de manera exploratoria algunos de esos espacios, centrándome en cómo los habitaban los trabajadores ferroviarios entre las décadas de los sesenta y setenta.⁵ Durante estos años, se produjeron

¹ David Harvey, “La construcción social del espacio y el tiempo”, *La condición de la posmodernidad* (Buenos Aires: Amorrortu, 1998).

² Cada una de estas categorías ha sido objetivo de debate y elaboraciones conceptuales. Su abordaje excede ampliamente los objetivos de este trabajo. Por este motivo opté por el término “espacio” ya que resulta lo suficientemente amplio para abordar distintas aristas del asunto.

³ Tomo prestada la noción de tiempo de trabajo y no-trabajo del texto de José Luis Oyón Bañales quien remite, a su vez, a sugestivos planteos de Ira Katznelson. José Luis Oyón, “Historia urbana e historia obrera: reflexiones sobre la vida obrera y su inscripción en el espacio urbano, 1900-1950”, *Historia Contemporánea*, 24 (2002): 11-58.

⁴ Silvia Simonassi, “Las escalas de análisis en la historia de los trabajadores. Perspectivas, debates y reflexiones”, en *La historia argentina en perspectiva local y regional. Nuevas miradas para viejos problemas*, Susana Bandieri y Sandra Fernández (coord.) (Buenos Aires: Editorial Teseo, 2017), 272-273. Andrew Herod, “Preface”, en *Scale. Key Ideas in Geography* (Londres: Routledge, 2011), XI-XVII. Mike Savage, “Espaço, redes e formação de classe”, *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 3, 5 (2022): 06-33. Mirta Zaida Lobato, “Introducción” en Mirta Zaida Lobato (ed.), *Comunidades, historia local e historia de pueblos: huellas de su formación* (Buenos Aires: Prometeo Libros, 2021), 9-26.

⁵ Uruguay atravesó, desde mediados de la década de los cincuenta, una serie de crisis económicas derivadas del agotamiento de las políticas de industrialización por sustitución de importaciones. Desde fines de esa década los gobiernos comenzaron a ensayar respuestas a una problemática compleja. La alianza del sector más conservador del Partido Nacional (el herrerismo) con el ruralismo (donde confluían intereses de sectores vinculados con el ámbito agroexportador), triunfante en las elecciones de 1958, puso a Uruguay en la senda del (neo)liberalismo, ideología político-económica que, conjugada con medidas represivas al descontento social, orientó a los gobiernos de Jorge Pacheco Areco (1968-1971) y Juan María Bordaberry (1971-1976). Las sucesivas crisis atravesadas impactaron en los asalariados de forma directa a través del aumento del costo de vida, el deterioro del salario real, el aumento del desempleo y subempleo y la emigración económica. Estos problemas derivaron en una profundización del conflicto social que, como decía, fue respondido con la

diversos acontecimientos y procesos que marcaron un punto de inflexión: se agudizó un problema de larga duración en el sistema ferroviario, iniciado en la década de 1930, mientras se comenzaban a tomar decisiones políticas tendientes a su transformación. Frente a estas medidas, los trabajadores respondieron buscando alternativas. Esta tendencia hacia la reestructuración del sistema ferroviario alcanzó su punto culminante a fines de los años ochenta, cuando se canceló el servicio de pasajeros.⁶ Muchos de los espacios

creciente represión. Uno de los actores más activos del período fue el movimiento sindical que, en el marco de la crisis y la persecución política, afianzó su coordinación. Henry Finch, cap. 7, “La crisis del modelo de sustitución de importaciones. 1955-1970”, en Henry Finch, *La Economía política del Uruguay contemporáneo. 1870-2000* (Montevideo: EBO, 2005), 246-250, 255-256 y 263. Sabrina Alvarez, *Entre “moderados” y “radicales”. Aproximación a las respuestas colectivas de trabajadores ferroviarios (1967-1972)*, (Montevideo: inédito, 2021), 59-80. En ese contexto se profundizó la larga crisis del sistema ferroviario, el gobierno y las autoridades de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), empresa monopólica del sector, intentaron llevar algunas políticas tendientes a “recuperarlo”. Estas incluían desde la inversión en el mantenimiento de la infraestructura, pasando por la modernización de la flota, hasta la reducción de personal, aumento de tarifas y cierre de ramales entendidos como improductivos. Como consecuencia de la resistencia ofrecida por los trabajadores organizados, que entendían que lejos de reducir las dimensiones de AFE había que potenciarla, las autoridades no lograron avanzar en todos sus proyectos (Alvarez, *Entre “moderados” y “radicales”*, 81-118).

⁶ Si bien no es objetivo de este trabajo profundizar en un asunto complejo y 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”. Ivanil Nunes, “La transformación de los negocios ferroviarios en Argentina y Brasil entre las décadas de 1940 y 1990”, pp. 309-310, en Teresita Gómez y Javier Vidal Olivares (comps.), *Los ferrocarriles en América Latina. Historia y legado (siglos XIX y XX)* (Buenos Aires: EUDEBA, 2018), 275-312.

que se describen en este artículo fueron cimentados desde finales del siglo XIX, cuando comenzó la instalación del sistema ferroviario en Uruguay, por lo que en varios pasajes me remitiré a ese período.

Aunque este texto no pretende formular una hipótesis de investigación (dado que su objetivo es principalmente descriptivo), es evidente que al menos una parte de los trabajadores ferroviarios transitaba el espacio de manera particular, como consecuencia de la estructura productiva de la industria en la que trabajaban. Además, coexistían dentro de ese amplio “mundo” ferroviario diversas formas de asentamiento en el territorio. En este “mundo” convivían quienes trabajaban en el movimiento del material tractivo o formaban parte de cuadrillas de mantenimiento de la infraestructura, con aquellos que laboraban en talleres, oficinas, estaciones y canteras.⁷ Como se tratará de ilustrar, estas distintas formas de transitar el espacio fomentaron dinámicas de solidaridad y organización entre los diferentes núcleos de trabajadores.

Las fuentes utilizadas en este trabajo provienen, principalmente, de una investigación centrada en el accionar reivindicativo y los conflictos laborales de los/as ferroviarios/as durante el período de crisis económica, social y política de fines de los sesenta y principios de los setenta en Uruguay. Entre estas fuentes se incluyen publicaciones sindicales, documentos de la empresa, prensa de organizaciones políticas y entrevistas.⁸ Además, se incorporan

⁷ En su análisis sobre la importancia de considerar la dimensión espacial en los estudios sobre formaciones de clase trabajadora, el sociólogo británico Mike Savage ejemplifica con los ferroviarios ingleses. Savage plantea que la conformación de un sindicalismo ferroviario se alcanzó por la capacidad de superar lógicas localistas que generaban resquemores entre trabajadores del sector. En este proceso afectaron una serie de cambios impuestos por las empresas tendientes a incrementar su dimensión, la fusión de distintas empresas dispersas en el territorio y el traslado de los trabajadores de un lugar a otro del entramado ferroviario. Más allá de esto, la capacidad de los activistas contribuyó a que los ferroviarios radicados en distintos lugares comenzaran a tener una visión más global y a identificarse como un conjunto particular que, a su vez, excedía su alcance local o regional. Savage, “Espaço, redes”, 25-26.

⁸ Las entrevistas fueron realizadas en el marco de la mencionada investigación. Se procuró entrevistar a personas de distintas corrientes político-sindicales activas en la época y de distintos sectores laborales. La selección de entrevistados contó con la ayuda de Raúl Olivera, quien 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 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-docimentos-ferroviarios/>. Sus lúcidos análisis sobre el

imágenes tomadas durante recorridos realizados en 2022 por algunos de los espacios abordados, aunque solo con fines ilustrativos. Si bien el marco espacial es Uruguay, dado que el sistema ferroviario abarcaba una parte significativa del territorio del Estado, gran parte de los ejemplos se refieren a la estación y talleres de la ciudad de Paysandú y al barrio Peñarol en Montevideo, conformado principalmente en los alrededores de los talleres ferroviarios.⁹

Al comenzar a investigar el caso ferroviario en Uruguay, encontré que los estudios sobre el tema se centraban principalmente en tres áreas. En primer lugar, estudios económicos de larga duración, como los coordinados por la historiadora económica Magdalena Bertino y el historiador económico Gastón Díaz, que se centran en la “era dorada”¹⁰ del ferrocarril en Uruguay, así como el trabajo de Benjamín Nahúm, enfocado en el proceso de nacionalización y estatización del servicio ferroviario entre 1948 y 1952.¹¹ En

“mundo” ferroviario, junto con el de otros jubilados ferroviarios, hacen inevitable que se los referencie reiteradamente.

- ⁹ El historiador uruguayo Rodolfo Porrini menciona en el capítulo “El Cerro (Montevideo) en los años 60. Un barrio de trabajadores en crisis” [en Mirta Zaida Lobato (ed.), *Comunidades, historia local*, 147-168], que en esa ciudad existieron barrios obreros como el Cerro, Maroñas y La Teja. No menciona a Peñarol. En varios testimonios de viejos trabajadores ferroviarios y habitantes del barrio Peñarol se reitera la idea de que este era un “barrio obrero” (ver Centro de Fotografía de Montevideo. *Proyecto NosOtros. Peñarol. Los barrios de Montevideo en imágenes* (Arquitectura promocional. Intendencia de Montevideo, 2003); y José Rilla y Manuel Esmoris (coords.), *Barrio Peñarol. Patrimonio industrial* (Montevideo: CLAEH-IMM, 2012). También, a través de fuentes testimoniales y documentales que se mencionarán a lo largo del texto se puede inferir que hubo otras locaciones en distintos puntos del país en los que se generaron identidades locales con destacable influencia ferroviaria. Por ejemplo, alrededores de la estación y talleres de la capital departamental de Paysandú, Paso de los Toros y el barrio “ferrocarril” de Tacuarembó (Departamento de Tacuarembó), Nico Pérez y Florida (Departamento de Florida), Salto. Esta lista no es exhaustiva y busca resaltar la necesidad de seguir explorando el asunto.
- ¹⁰ La “era dorada” del ferrocarril en América Latina corresponde al período de expansión del ferrocarril, evidenciado en la construcción intensiva de vías férreas y coincidiendo con “un virtual monopolio del transporte terrestre moderno”. Esta época llegó a su fin “en algún punto de la primera mitad del siglo XX, y generalmente antes de la depresión de los años treinta”. La especialista en historia ferroviaria Sandra Kuntz Ficker asevera que, a diferencia de lo que sucedió en otras latitudes, el declive que se experimentó entonces no se revirtió posteriormente, lo que significó la marginación del transporte ferroviario de la vida económica y social de esta región. Sandra Kuntz Ficker, “La experiencia ferroviaria en América Latina: una introducción”, en Sandra Kuntz Ficker (coord.) *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina* (México D.F.: El Colegio de México, 2015), 113.
- ¹¹ Magdalena Bertino, Gastón Díaz y Cecilia Moreira, “Creación y trayectoria de una empresa pública uruguaya: La Administración de Ferrocarriles del Estado

segundo lugar, existen estudios que identifican y caracterizan el patrimonio arquitectónico y material ferroviario.¹² Finalmente, se ha prestado atención al barrio montevideano de Peñarol, fuertemente afectado por la instalación de los principales talleres ferroviarios de Uruguay a fines del siglo XIX. Los trabajos sobre este barrio abordan temas como la identidad barrial, estrechamente vinculada con “lo ferroviario”, su patrimonio arquitectónico y las relaciones obrero-patronales en los talleres durante el período de gestión británica.¹³ Las referencias a los trabajadores se limitan, en su mayoría, a aquellos que vivían o transitaban por el barrio Peñarol. En cuanto a las dinámicas sindicales, se cuenta con los valiosos textos del ex ferroviario Raúl Olivera, quien, a partir de fuentes sindicales, ensayó una reconstrucción de este aspecto de la historia ferroviaria y del mundo del trabajo.¹⁴

El artículo está dividido en tres grandes secciones. En la primera, ubico geográficamente a los trabajadores ferroviarios uruguayos en el período mencionado, con el objetivo de identificar los espacios geográficos donde se concentraban y mostrar la especificidad de algunos sectores laborales y su vínculo con el territorio. En la segunda parte, describo los espacios de trabajo,

(AFE) en Uruguay”, En Teresita Gómez y Javier Vidal Olivares (comps.), *Los ferrocarriles en América Latina*, 119-154. Gastón Díaz, “Uruguay” en Sandra Kuntz Ficker, *Historia mínima*. Benjamín Nahúm, *Nacionalización de empresas británicas de servicios públicos 1947-1949*. Serie escritos de Historia Económica VI (Montevideo, Depto. de Publicaciones FCEA-UdelaR. 2005).

¹² Laura Adinolfi y Carina Erchini, “El Ferrocarril en la construcción del territorio costero”, *Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay*, vol. 10 (2012). Felipe Arocena, “Patrimonio industrial, turismo cultural y desarrollo. El potencial del ferrocarril en el barrio Peñarol de Montevideo”, *Cuadernos del CLAEH*, 27, 88 (2004): 65-71. Daniel Primucci, Carolina Romay, Virginia Etchevarren, Mercedes Chirico, *Arquitectura ferroviaria en el Uruguay* (2012).

¹³ Alejandro Raggio, “Identidades en movimiento: el caso del barrio Peñarol” (Tesis de Maestría en Ciencias Humanas, FHCE-UdelaR, 2012 [inérita]); Centro de Fotografía de Montevideo, *Proyecto NosOtros. Peñarol*; Rilla y Esmoris, *Barrio Peñarol*; Verónica Camors y Ana Moyano, “Disciplinamiento y paternalismo: las condiciones de trabajo en los talleres de ferrocarril en Peñarol”, en AA.VV. *Psicología y organización del trabajo VI* (Montevideo: Psicolibros, 2005), 277-298.

¹⁴ Raúl Olivera, *Una historia de los ferroviarios*. Disponible en <http://unahistoriadelosferroviarios.blogspot.com.uy/>. Quiero resaltar que, a partir de una observación primaria de las actividades que realizan algunos colectivos de trabajadores, ex trabajadores y aficionados al ferrocarril, el material tractivo en desuso y la infraestructura ferroviaria tienen un lugar central en su narrativa y, al parecer, en su socialización e integración. Esas narrativas están fundamentalmente centradas en la “era dorada” del ferrocarril a la que miran con nostalgia ante el lento y sostenido proceso de desmantelamiento del sistema. Esto se observa a través de distintas páginas en la red social Facebook. Por ejemplo: “Midland Paysandú” y “CEFU. Museo ferroviario”.

como estaciones, talleres, oficinas y trenes, haciendo también una breve mención a las canteras de extracción de piedras y las casillas de señalización. Como se verá, estos espacios influyeron en las prácticas y lugares que se describirán en la tercera sección del texto. Esta última sección comienza caracterizando un conjunto de espacios de no-trabajo donde los ferroviarios y sus familias realizaban actividades relacionadas con la reproducción de la vida, el ocio y la confraternización. A continuación, describo, a través de algunos episodios de lucha entre fines de los sesenta y principios de los setenta, los espacios donde se organizaron y desplegaron medidas gremiales como expresión de la conflictividad. Para finalizar, comparto algunas reflexiones.

Distribución geográfica de los/as ferroviarios/as uruguayos a fines de los sesenta

El Mapa 1, que representa la red ferroviaria de Uruguay en 1967, permite visualizar de manera clara el alcance del sistema ferroviario en ese período. Este mapa refleja el máximo de expansión alcanzado por la red ferroviaria antes de que comenzara, en esos años, un proceso de paulatino abandono de ramales y estaciones que se consideraban improductivos para los fines de la empresa.¹⁵ Se observa que la mayor concentración de vías, y como se verá más adelante, de trabajadores, se encontraba en la zona centro-sur del país. Esto es un reflejo directo de la organización “radial” que caracterizó al ferrocarril desde su expansión a fines del siglo XIX, cuando fue instalado principalmente al servicio de la exportación de productos agropecuarios, canalizados a través del puerto de Montevideo.¹⁶

¹⁵ En 1952 se creó la AFE luego de que fueran compradas dos empresas a sus propietarios británicos, a partir de una serie de negociaciones que comenzaron en 1949. La nueva empresa nucleó bajo una misma institución al Ferrocarril Central del Uruguay, al Ferrocarril “Midland” y los Ferrocarriles del Estado. Benjamín Nahúm, *Nacionalización*, 302-304. Durante la dictadura civil-militar se construyeron nuevos ramales, pero, como señalé, desde fines de los sesenta se habían comenzado a cancelar algunos que se entendían improductivos.

¹⁶ Ver Gastón Díaz, “Uruguay”.

Mapa 1. Red ferroviaria de Uruguay (1967)



Reproducción fotográfica de Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), Gerencia de vía y obras (1967). *Estudio discriminativo de la red ferroviaria*. En Biblioteca de AFE. Imagen tomada por la autora. Los números corresponden a la ubicación de referencia de las secciones mencionadas a continuación.

Las fuentes de la empresa que registran el número de funcionarios, los tipos de cargos y escalafones no permiten obtener una visión clara de la distribución geográfica de estos. La mayor aproximación que he logrado se basa en una serie de datos publicados en el Proyecto de Presupuesto de AFE

de 1969, en los cuales se registra al personal de tráfico de la gerencia de explotación. Este grupo estaba compuesto por quienes trabajaban en estaciones, remesas, talleres y trenes, desempeñando diversas funciones.

Cuadro 1. Número de trabajadores de tráfico, dependientes de la Gerencia de Explotación (1968 y 1969)

		1968	1969
Administración control de trenes		70	141
Administración oficina Telégrafo		39	43
Administración de servicio		2	2
Superintendencia Estación Central (1)	Administrativo	205	229
	Obrero	383	406
	De servicio	20	26
	Subtotal	608	660
Estaciones Sección Central (1)	Administrativo	145	184
	Obreros	398	415
	Subtotal	543	599
Estaciones Sección Florida (2)	Administrativo	149	158
	Obrero	124	128
	De servicio	1	1
	Subtotal	274	287
Estaciones Sección Paso de los Toros (3)	Administrativo	126	152
	Obrero	132	132
	Subtotal	258	285
Estaciones Sección Paysandú (4)	Administrativo	110	142
	Obrero	190	190
	De servicio	9	9
	Subtotal	309	341
Estaciones Sección San José (5)	Administrativo	89	108
	Obrero	74	74
	Subtotal	163	182
Estaciones Sección Sudriers (6)	Administrativo	159	160
	Obrero	138	138
	De servicio	1	1
	Subtotal	298	299
Estaciones Sección Nico Pérez (7)	Administrativo	122	141
	Obrero	114	114
	De servicio	2	2
	Subtotal	238	257
Personal de conducción		3.289	4.364

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

A partir del cuadro (coincidiendo con lo representado en el mapa), se puede observar que la mayor concentración de trabajadores se encontraba en el área metropolitana de Montevideo, representando más del 40% del total del

personal de tráfico. Las estaciones de las secciones Paysandú y Sudriers concentraban aproximadamente un 11% cada una. En tercer lugar, las estaciones de las secciones Florida y Paso de los Toros reunían un 10% cada una. Por último, las estaciones de las secciones San José y Nico Pérez representaban un 6% y casi un 9%, respectivamente. Las oficinas ubicadas en estos lugares se encargaban de gestionar las tareas realizadas en sus respectivas zonas de influencia.¹⁷ Como se verá en las próximas secciones del artículo, el área con mayor concentración de trabajadores fue también donde (y desde donde) se desarrollaron las principales actividades de tiempo de no-trabajo. En este sentido, se podría afirmar que la organización del trabajo para la producción del servicio ferroviario condicionó directamente el tiempo y el espacio de no-trabajo.

Por otro lado, como señalé en la introducción, una parte relevante (y quizá la más característica) del trabajo ferroviario se realizaba en movimiento a lo largo del territorio. Dentro del conjunto de trabajadores de “tráfico” se incluía el sector de conducción y guardas, que representaban un cuarto de los casi 12.000 funcionarios ferroviarios en Uruguay a principios de los setenta.¹⁸ Este importante porcentaje del personal se desplazaba diariamente por el territorio. Los empleados con mayor antigüedad operaban en trayectos fijos, mientras que los más nuevos rotaban de forma más o menos permanente.¹⁹ Este sector en movimiento fue central en algunas dinámicas colectivas del “mundo” ferroviario, que mencionaré más adelante.

Además del personal de tráfico, que era numeroso pero disperso en el territorio, existían algunos espacios donde se concentraba una cantidad significativa de trabajadores, como los talleres y remesas.²⁰ Estos espacios

¹⁷ Hasta el momento no encontré una fuente que delimite el alcance territorial de cada una de estas secciones. En el *Reglamento del personal de telégrafo* de 1967 hay un anexo que detalla todas las estaciones del país. Para ese entonces alcanzaban un total de 225. Este habría sido el número máximo alcanzado ya que a partir de ese período comenzó un proceso de cierre de ramales, y por ende estaciones, como consecuencia de la política reestructuradora que comenzó a implementar el Directorio de AFE. AFE. *Reglamento del Telégrafo. Para el uso de los empleados del Organismo exclusivamente* (Montevideo: Imprenta de AFE, 1967). En Biblioteca de AFE.

¹⁸ Este número, dada las dimensiones de Uruguay, es importante. Téngase en cuenta que la población económicamente activa para 1970 se estima en 1.053.328. Sebastián Fleitas y Carolina Román, “Evolución de la población económicamente activa en el siglo XX: un análisis de la estructura por sexo, edad y generaciones”. *Boletín de Historia económica*, año VIII, 9 (2010). Pero, además, representaban a un sector crucial en la economía con capacidad de paralizar algunos de sus sectores.

¹⁹ Entrevista a Lucas Peña, Montevideo, 8 de junio de 2018.

²⁰ En las remesas culminaban los recorridos de las líneas de ferrocarril y trabajaban mecánicos y técnicos en el mantenimiento de las locomotoras y

laborales eran centros de concentración de trabajadores que realizaban tareas de tipo industrial. Asimismo, garantizaban la presencia de la empresa en el territorio, no solo en términos de la producción del servicio ferroviario, sino también de su organización y gestión, ya que en ellos se encontraban oficinas de la administración y gerencia, coincidentes con las secciones mencionadas anteriormente. Estos lugares también fueron los principales centros de actividad colectiva reivindicativa de los trabajadores.²¹ En sus alrededores se ubicaban diversos espacios de no-trabajo, que mencionaré más adelante.

Los espacios de trabajo

Como se señaló, los ferroviarios desempeñaban sus labores en diversos espacios distribuidos a lo largo del territorio. Estos incluían edificios como estaciones, remesas, talleres, galpones y oficinas; dispositivos rodantes; y espacios abiertos como las propias vías y sus alrededores, así como las canteras de extracción utilizadas para el mantenimiento de la vía. A continuación, caracterizaré brevemente algunos de estos espacios.

En las *estaciones*, por turno, había al menos un Jefe de estación o un “Jefe relevante” encargado de coordinar el trabajo en esa estación y su zona de influencia. Este trabajaba junto con un telegrafista, peones de carga y descarga, y personal de vigilancia y servicio. Eventualmente, podían colaborar con cuadrillas de vía y obras, organizadas territorialmente y en movimiento dentro de un espacio específico, bajo la coordinación de los respectivos capataces.²²

Las estaciones eran espacios de confluencia para los trabajadores ferroviarios que desempeñaban distintas funciones y que, según la estructura operativa de la empresa, dependían de diferentes gerencias. Además, en estos lugares también transitaban y se encontraban con usuarios del servicio de pasajeros y de carga. Según algunos relatos, también era común ver a los hijos e hijas de las familias de los ferroviarios interactuando en estos espacios.²³

vagones. Se sabe que había talleres y remesas en Estación Central, Bella Vista, Peñarol, Sayago, Florida, Sudriers, Nico Pérez, Paso de los Toros y Paysandú. Los cuatro primeros están en el radio de la ciudad de Montevideo.

²¹ Entre ellos destacan los Talleres de Peñarol en el barrio homónimo en la ciudad de Montevideo.

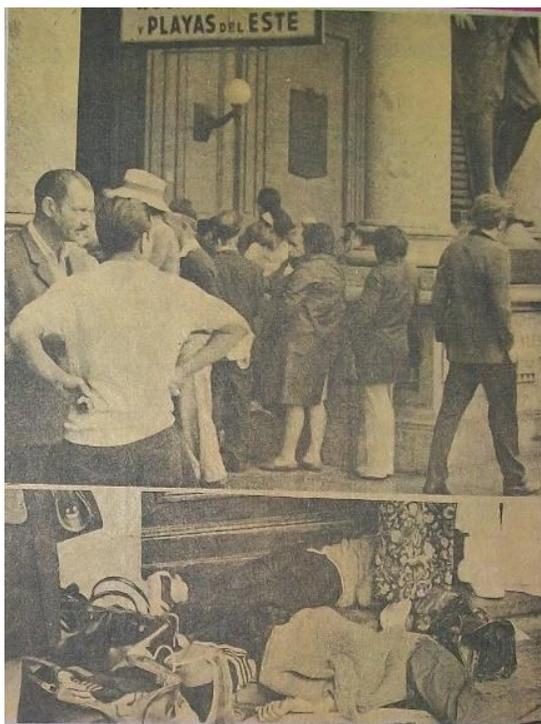
²² AFE, *Reglamento de trabajo del personal de Estaciones*. Resolución de Directorio núm. 367/67 del 9/02/1967. En Biblioteca de AFE. AFE. *Reglamento del Telégrafo*.

²³ Entrevista a María Lemos, Montevideo, 31 de julio de 2018. María Lemos comenzó a trabajar en el sector administrativo de AFE durante la última dictadura civil-militar (1973-1985). Florencia D’Uva, “Los trabajos de mujeres y

Usuarios del servicio ferroviario esperando la reanudación del servicio durante una medida gremial (“trenes bajo control obrero”) en Estación Central de trenes, Montevideo.

El País, 25/03/1972.

Ahora, 23/03/1972.



Asimismo, los talleres y remesas identificados se encontraban próximos a las estaciones. En localidades donde la empresa proporcionaba viviendas a los trabajadores y sus familias, como en Peñarol, Tacuarembó y Paso de los Toros, estas viviendas se situaban en los alrededores de las estaciones,

menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX”.
Trashumante. Revista Americana de Historia Social, 18 (2021): 146-167.

talleres y remesas. En este sentido, puede afirmarse que las estaciones eran el centro neurálgico tanto para el desarrollo del trabajo como para el tiempo de no-trabajo de los ferroviarios.

En los *talleres y remesas* convivía personal de distintos grados dentro de los escalafones técnico, semi-técnico, obrero y administrativo. Estos eran los centros de mayor concentración de personal, donde se realizaba el trabajo industrial de la empresa. Los talleres estaban subdivididos en diversas secciones especializadas en funciones como carpintería, mecánica, pinturería, fundición y reparaciones. Matías Sánchez, en su libro sobre ferroviarios comunistas argentinos, define al taller ferroviario como un “lugar que comprende un grupo de edificaciones especializadas en la reparación total de locomotoras, coches de pasajeros, vagones de carga y diversos materiales que comprende el ferrocarril”. De esta manera, los talleres reunían varios edificios, lo que los convirtió, como señala Sánchez, en una “importante industria estatal” después de los procesos de nacionalización y estatización posteriores a la Segunda Guerra Mundial.²⁴

Como mencioné anteriormente, los talleres ubicados en el barrio montevideano de Peñarol han sido objeto de estudios por parte de diversos especialistas en el marco de un proceso de patrimonialización de la zona, impulsado por organizaciones de la sociedad civil y el gobierno departamental de Montevideo. El historiador José Rilla y el gestor cultural Manuel Esmoris realizaron un trabajo significativo que caracteriza detalladamente este espacio de referencia para una parte de los ferroviarios y sus familias, muchas de las cuales aún residen allí. Rilla y Esmoris detallan que en los talleres de Peñarol existían seis secciones: mecánica, carpintería y aserradero, fundición, pinturería, velería e imprenta. Además, se construyó un edificio de oficinas y una remesa circular compuesta por 30 boxes para el alistamiento de locomotoras y un plato giratorio central. Entre los setenta y ochenta, se instaló un taller para maquinaria diésel, adquirida a principios de los sesenta.²⁵

En noviembre de 1969, los trabajadores de los talleres de Peñarol advertían que estos podían cerrar debido a la falta de repuestos y, por lo tanto, de trabajo que realizar. Aseguraban que Peñarol ya no era el “taller moderno que conocimos” y que estaban llevando a cabo tareas que no les correspondían, bajo condiciones que ponían en riesgo su seguridad.²⁶ Tras el intento de modernización de algunas partes de los talleres llevado a cabo por la intervención militar que gestionó la empresa durante los primeros años de

²⁴ Matías Sánchez, *Los comunistas en la Unión Ferroviaria. 1955-1968* (Buenos Aires: Editorial Biblos, 2018), 55.

²⁵ Rilla y Esmoris, *Barrio Peñarol*, 76-77.

²⁶ Boletín “Tu hoja” elaborada por la sección carpintería de los talleres de Peñarol, 10/11/1969. En archivo de Raúl Olivera.

la última dictadura civil-militar, estos talleres continuaron operando hasta la década de 1980.²⁷



Uno de los galpones que forman parte del complejo identificado como “Talleres del ex ferrocarril Midland” en la ciudad de Paysandú. Foto tomada el 20 de julio de 2022. En los trabajos del Centro de fotografía de Montevideo y Rilla y Esmoris se encuentran imágenes de estos espacios en Peñarol, Montevideo.

En el entorno de los talleres de Peñarol, se construyeron, a fines del siglo XIX, una serie de edificaciones destinadas a garantizar alojamiento y espacios de socialización para los trabajadores de los talleres, así como para gerentes e ingenieros de la empresa. En el caso del Midland Uruguay Railway, cuyos principales talleres estaban en la ciudad de Paysandú, no se construyó un barrio, pero se garantizó la vivienda por otros medios. De manera similar, en los alrededores de la remesa y los talleres de Tacuarembó y Paso de los Toros, también propiedad del Central Uruguay Railway (CUR), se edificaron viviendas para los trabajadores del servicio.

Los *trenes de pasajeros y de carga* ocupan un lugar central en el sistema ferroviario. En primer lugar, porque son los que permiten cumplir con la función principal del sistema: transportar objetos y personas. En segundo lugar, porque estos vehículos en movimiento facilitan el desplazamiento a lo largo del territorio y la comunicación entre distintos puntos. Esto, como señala Mike Savage, imprimió una lógica particular en los trabajadores ferroviarios y en sus formas organizativas.²⁸

²⁷ Rilla y Esmoris, *Barrio Peñarol*, 78.

²⁸ Aunque no debería pensarse como exclusiva de los ferroviarios, sino compartida con otros trabajadores del transporte como los marítimos y aeronavegantes. Reflexiones de este tipo se compartieron en la mesa “Comunidades obreras en torno a los sectores del transporte en la Argentina y América Latina: ferroviarios, marítimos, aeronavegantes y automotores en los siglos XX y XXI.” Coordinada por Laura Caruso (IDAES, UNSAM/CONICET/CEHTI) y

En los trenes convivía el personal de conducción, compuesto por foguistas, conductores o maquinistas, y guardas, quienes se movían constantemente por el territorio.²⁹ En los trenes de pasajeros, además, existían servicios concesionados a privados. Algunos de los trabajadores en los trenes interactuaban también con pasajeros y con trabajadores de las estaciones, como los estacioneros, peones de carga y descarga, y técnicos de las remesas, a lo largo de los recorridos. Es importante destacar que, en el contexto de la crisis del servicio ferroviario, que se intensificó a principios de los setenta, parte del descontento de los usuarios se canalizó hacia los trenes. Por ejemplo, ingenieros de AFE documentaron en 1972 una serie de incidentes “delictuosos” —como la rotura de vagones, daños en su interior y apedreamiento desde el exterior—, interpretados como posibles expresiones de “protesta” de los pasajeros ante las cada vez peores condiciones del servicio.³⁰

Los trabajadores del sector de conducción y los guardas tenían su propia organización sindical. De hecho, a fines de los sesenta y principios de los setenta, llevaron a cabo medidas gremiales sin el apoyo de la Federación Ferroviaria, que era la principal organización de la época.³¹ Se podría decir que el lugar central que ocupaban estos trabajadores en el desarrollo del servicio les otorgaba un poder estratégico, del cual eran conscientes, y que los llevó a desarrollar una percepción de relativa superioridad respecto al resto de los trabajadores del sistema ferroviario.³²

Gustavo Contreras (INHUS - CEHIS, UNMDP/CONICET) en las III *Jornadas internacionales de historia de los/as trabajadores/as y las izquierdas*. Universidad Nacional de Rosario, Argentina. 7 a 11 de junio de 2021.

²⁹ AFE. *Reglamento de sector conducción y guardas*. Resolución de Directorio núm. 1344/62. En Colección de Raúl Olivera.

³⁰ AFE. Gerencias de explotación y de material y tracción. Informe conjunto (Montevideo, 1973), en Biblioteca de AFE.

³¹ La Federación Ferroviaria estaba integrada por tres organizaciones sindicales: la Unión Ferroviaria del Ferrocarril Central (la más grande), la Unión Ferroviaria del Midland (en el litoral del país) y la Sociedad de Conductores de Coches Motores. Hasta el momento de la afiliación en 1972 participó en calidad de organización “fraternal” de la Convención Nacional de Trabajadores (creada entre 1964 y 1966). Alvarez, *Entre “moderados” y “radicales”*.

³² Dice Raúl Olivera, trabajador ferroviario en el período abordado, que “se había creado esa idiosincrasia que el sector más importante que había en el ferrocarril era el maquinista.” De hecho se decía que cuando el sector estaba “inquieto” era probable que “largaban el paro y no necesariamente había una decisión del sindicato... el sindicato quedaba algunas veces corriendo atrás de esas medidas que tomaban los trabajadores...” (Entrevista a Raúl Olivera, Montevideo, 22 de mayo de 2018). Lucas Peña, quien trabajó durante toda su carrera funcional en el mencionado sector recuerda que eran bastante “cerrados” y, se podría decir, corporativos, ya que les costaba unir sus reivindicaciones con las del resto de los trabajadores. Entiende que esto se debía, especialmente, a que no tenían muchos

En la estrategia sindical de fines de los sesenta y principios de los setenta, en un contexto de creciente autoritarismo y aumento de la conflictividad social, los trenes se convirtieron en un canal fundamental de comunicación entre los trabajadores dispersos en distintos puntos del país. Raúl Olivera recuerda que “si no llegaba el boletín de la Unión Ferroviaria que decía ‘paro’, el paro no existía... es decir, tenía que llegar la comunicación oficial” a través del boletín.³³ Esto subraya la importancia de que el servicio ferroviario funcionara como un engranaje al servicio del sindicato y de que las distintas partes del sistema, ubicadas en diferentes lugares, actuaran en sintonía y a tiempo.³⁴ Además de su función comunicativa, los trenes fueron utilizados como una herramienta de presión sobre la patronal y como un medio para visibilizar el conflicto ante la opinión pública. Durante esos años, se implementó una medida que los gremios denominaron “corrida de trenes bajo control obrero,” la cual abordaré más adelante.

Por otra parte, las oficinas de la administración, como se mencionó, estaban distribuidas en diferentes puntos del territorio. Se encontraban dentro de remesas y talleres, donde se gestionaba tanto el personal como los materiales empleados, así como en las superintendencias y centros de secciones mencionadas previamente. Además, dentro de cada estación había una oficina del jefe de estación, desde la cual se llevaban a cabo funciones administrativas, incluyendo la venta de pasajes, la recepción y distribución de bultos, el funcionamiento del telégrafo, y la coordinación de la carga y descarga de objetos.

En la Estación Central, ubicada cerca del puerto de Montevideo, se encontraban las oficinas centrales de la empresa, donde se concentraba el mayor número de trabajadores del sector administrativo.³⁵ Muchos de estos trabajadores, especialmente aquellos en la Estación Central, donde operaban las oficinas del Directorio, trabajaban en estrecha proximidad con gerentes y directores de la empresa. Esta cercanía les permitía no solo tener contacto directo con los usuarios del servicio, sino también con otros trabajadores

vínculos con otros trabajadores en el proceso de producción del servicio (Entrevista a Lucas Peña).

³³ Entrevista a Raúl Olivera, Montevideo, 8 y 22 de mayo de 2018.

³⁴ Si bien relativo a otro período histórico y espacio geográfico, cabe destacar la coincidencia con algunas descripciones presentadas por Mike Savage en el artículo citado anteriormente. Me animo a decir que hay elementos estructurales del sistema ferroviario que trascienden tiempos históricos y espacios geográficos y que, como dije más arriba, podría pensarse para otros sectores del transporte.

³⁵ El sector administrativo representaba un 20% del total de trabajadores de AFE y entre estos es donde se habría concentrado el mayor número de mujeres en toda la empresa. Los documentos a los que se tuvo acceso no visibilizan el número de mujeres y varones.

ferroviarios de las remesas y talleres cercanos. De este modo, adquirirían una perspectiva global del funcionamiento de la empresa, una visión que fue utilizada a favor de los reclamos gremiales, tal como lo evalúa Raúl Olivera, quien trabajó en las oficinas de administración en la Estación Central.

Además, es relevante destacar que la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) era propietaria de una cantera en la localidad de Joaquín Suárez, en el departamento de Canelones. El trabajo realizado en este espacio era inusual en relación con el imaginario común sobre “lo ferroviario,” ya que implicaba la extracción de piedras. Sin embargo, es importante mencionarlo debido al impacto que tuvo para los ferroviarios y los pobladores de Joaquín Suárez la explosión de la cantera de AFE en octubre de 1977, durante el régimen civil-militar, que cobró la vida de 14 trabajadores.³⁶ Este hecho también resalta la magnitud que alcanzó el sistema ferroviario bajo la gestión pública de AFE, que abarcaba múltiples espacios y formas de trabajo, como se ha intentado reflejar en este apartado.

Por último, cabe mencionar las casillas de señalización dispersas a lo largo de todo el territorio, de las cuales aún quedan rastros. Durante la implementación de la medida de la corrida de trenes “bajo control obrero”, las casillas de señales en las estaciones Central, Sayago y Peñarol fueron bloqueadas por miembros del ejército para impedir la salida de nuevos trenes, y los trabajadores fueron desalojados por la fuerza. Esto evidencia la importancia de la función de señalización en el proceso de producción del servicio ferroviario y, por ende, en el desarrollo de esta medida gremial.³⁷

Los espacios de no-trabajo

En el tiempo de no-trabajo, los trabajadores y sus familias realizaban actividades de disfrute, ocio y confraternización, así como tareas reproductivas como la adquisición de bienes de la canasta básica y la atención

³⁶ Leonardo Giudice, *Los otros muertos de la dictadura: explosión en la Cantera de Suárez (1-10-1977)* (Montevideo: Aquí estamos, 2007). También se habría utilizado hasta 1981 la cantera “Parada Sud” en la localidad de Centenario, departamento de Durazno, frente a la localidad de Paso de los Toros, en el extremo sur del departamento de Tacuarembó.

³⁷ Federación Ferroviaria, *Volante*, 27/03/1972. Interesa destacar que la historiadora argentina Florencia Duva problematiza la forma de desarrollo de la tarea en el entramado ferroviario en las primeras décadas del siglo XX y sostiene, a partir de la lectura de diversas fuentes producidas en el ámbito ferroviario, que el trabajo en los puestos de señalización era sostenido no solo por varones (titulares del cargo) sino, también, por mujeres, jóvenes y niños. Duva, Florencia “Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX”. *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*, 18 (2021), 146-167.

a la salud.³⁸ Estos momentos y espacios de encuentro, socialización y fortalecimiento de lazos solidarios se desplegaban en lugares específicos, estrechamente vinculados con el trabajo. Estas actividades, junto con muchas asociadas al ocio, involucraron a las esposas e hijos/as de los ferroviarios (mayoritariamente varones).³⁹

Como mencioné anteriormente, en los alrededores de estaciones, talleres y remesas en distintos puntos del país, las empresas construyeron viviendas para las familias de ferroviarios, comercios de diversa índole que ofrecían servicios, así como espacios para el desarrollo de actividades culturales y deportivas. Por ejemplo, en el barrio Peñarol en Montevideo, la sociedad anónima de capitales británicos, Central Uruguay Railway (CUR), que instaló los principales talleres del entramado ferroviario uruguayo hacia fines del siglo XIX, se encargó de construir viviendas para trabajadores, gerentes y directivos, así como distintos espacios de esparcimiento, socialización y consumo en un área geográfica próxima. Se podría decir que construyeron lo que se ha denominado como un “sistema fabril con villa obrera”.⁴⁰ Este “sistema” se fue deteriorando paralelamente al empeoramiento del sistema ferroviario en general, iniciado en los años treinta y acelerado en los sesenta. Con la nacionalización a fines de los años cuarenta, esta infraestructura pasó a manos del Estado uruguayo, que continuó utilizándola para garantizar la vivienda a los ferroviarios, ahora convertidos en trabajadores estatales.

En cuanto a otros conglomerados ferroviarios mencionados, como Tacuarembó, Paso de los Toros y Paysandú, aún faltan estudios específicos que permitan dar cuenta de sus características y alcance. Sin embargo, a partir de la aproximación primaria que he realizado, infero que allí también se dieron dinámicas, al menos, asimilables a las de Peñarol.

Reproducción de la vida, ocio y confraternización

Como ya señalé, entre fines de los sesenta y los ochenta, AFE se encargaba de garantizar la vivienda a algunos de sus trabajadores de forma directa, ya sea adjudicando casas construidas o pagando viáticos a los trabajadores del sector de conducción, guardas, y vía y obras, quienes debían pasar algún tiempo lejos de sus núcleos familiares.

³⁸ Teóricas feministas nos han enseñado a pensar a las tareas reproductivas como parte fundamental del trabajo. En este ensayo opto por recortar en los espacios de trabajo exclusivamente ferroviario, pero no ignoro la importancia del trabajo reproductivo.

³⁹ Ver Oyón, “Historia urbana e historia obrera”, 46.

⁴⁰ José Leite Lopes citado en Simonassi, “Las escalas de análisis”, 280.

La adjudicación de viviendas por parte de la empresa generaba el efecto de mantener al trabajador (y a veces a su familia) cerca del lugar de trabajo.⁴¹ En relación con esto, cabe subrayar que en el ingreso de personal a la empresa ferroviaria se priorizaba a los hijos de sus empleados. Lucas Peña y María Lemos, quienes tenían varios familiares trabajando en el servicio ferroviario, coinciden en que la temprana socialización en el ámbito ferroviario los predisponía a trabajar allí una vez adultos, continuando así la “tradicción” heredada de sus familiares.⁴²

El hecho de que la empresa se interesara en que las familias ferroviarias vivieran cerca de las estaciones, talleres y/o remesas plantea preguntas sobre el impacto de las políticas patronales en la organización y control del espacio. También es relevante analizar cómo los trabajadores significaron y experimentaron estas políticas y cómo influyeron en sus formas de relacionarse entre sí y con otros. Además, es importante considerar cómo esos entramados habitacionales, laborales, educativos y culturales fueron mutando a lo largo del tiempo. Por ejemplo, como he sostenido, el barrio ferroviario de Peñarol fue construido con el objetivo de mantener cerca a trabajadores y directivos de la empresa desde fines del siglo XIX.⁴³ Sin embargo, hacia finales de los sesenta y setenta, en un momento de acentuación de la crisis ferroviaria y de movilización de los trabajadores, este barrio se convirtió en un espacio de organización y solidaridad para los militantes sindicales y sus familias.⁴⁴

⁴¹ El vecino de Peñarol y jubilado ferroviario Pablo Peláez, entrevistado por Rilla y Esmoris, señaló que los ingleses administradores del CUR daban las viviendas próximas a los talleres a los maquinistas y foguistas con el fin de tenerlos a la orden cuando los necesitaran. Rilla y Esmoris, *Barrio Peñarol*, 59.

⁴² Entrevistas a Lucas Peña y María Lemos.

⁴³ Ver Alvarez, *Entre “moderados” y “radicales”*, 145-149.

⁴⁴ El historiador argentino Daniel Dicósimo en su trabajo sobre la villa obrera organizada en torno a la cementera “Loma Negra” plantea una idea bien sugestiva que, creo, puede ser considerada para analizar, también, el caso abordado en este artículo. Dice que la construcción de la villa obrera buscaba “resolver tres problemas fundamentales de la patronal: la fijación de la mano de obra, su disciplinamiento productivo y su apartamiento de la organización y acción sindicales”. Agrega que “el diseño del espacio público tenía una función disciplinaria y moralizante. (...) la villa no era una comunidad exclusivamente obrera, sino que congregaba, en espacios diferenciados, a los diferentes grupos sociales que componían el plantel laboral: gerentes, jefes de sección, ingenieros, técnicos, empleados administrativos y obreros. Esa reunión parecía diseñada para acentuar la noción de que la empresa era, sobre todo, una ‘gran familia’ congregada en un mismo espacio; y para poner en escena una concepción jerárquica sobre la sociedad: la ubicación y la calidad de las viviendas se correspondían con la posición en la empresa y en la sociedad de quienes la habitaban”. Daniel Dicósimo, “Origen, auge y crisis de una villa obrera. Loma

Por otra parte, los trabajadores del sector de conducción y guardas se organizaban para garantizarse espacios donde descansar luego de cumplir con su horario laboral cuando se encontraban lejos de sus domicilios particulares. Una estrategia que utilizaron para optimizar sus viáticos fue emplearlos de manera colectiva, abaratando así los costos de alimentación y alojamiento. Para ello, alquilaban casas donde llegaban a cohabitar entre 10 y 15 personas, compartiendo dormitorios y espacios de esparcimiento.⁴⁵

El historiador estadounidense Joel Horowitz menciona en su artículo sobre ferroviarios argentinos varios ejemplos de formas organizativas para la ayuda mutua entre estos trabajadores. Destaca especialmente las “comunidades de guarda” o “sociedades de alojamiento”, a través de las cuales, según plantea, se ejercía una disciplina sobre y entre los trabajadores. Horowitz describe que estas comunas:

eran viviendas alquiladas por grupos de obreros en las terminales ferroviarias o puntos de relevo; tenían camas con sus sábanas, frazadas, etcétera, y normalmente se contrataba a una mujer para que se encargase de la limpieza. En su cocina los hombres podían prepararse la comida, lo que con frecuencia hacían colectivamente. Para los obreros que no podían retornar por la noche a sus hogares, estas ‘comunidades de guardas’ (también utilizadas por algunos maquinistas y fogoneros) ofrecían un alojamiento muy económico, además de la camaradería. El derecho de permanencia era extendido a veces a integrantes de organizaciones similares, pero vedado a los trabajadores que se apartaban de las normas establecidas.⁴⁶

El ex maquinista Lucas Peña recuerda que, dentro de su sector laboral, había algunos trabajadores conocidos como “catreados”. Se trataba de aquellos que, durante la emblemática huelga de 1947, decidieron trabajar, y que, por muchos años, tuvieron prohibido dormir en las casas compartidas o en las estaciones, lo que los obligaba a cargar con sus catres y buscar dónde colocarlos. Esta era una forma de imponer disciplina gremial.⁴⁷

Aunque no se dispone de más información para profundizar en este aspecto de la vida de los trabajadores de este sector, parece claro que el hecho de no solo trabajar, sino también compartir el tiempo de no-trabajo, contribuía al afianzamiento de sus vínculos. Los entrevistados que trabajaban en este sector afirman que “uno pasaba más tiempo con los compañeros que con la propia familia...” o “formabas la familia con un ferroviario... con un maquinista o un foguista... era la única manera... fuera del ámbito ferroviario

Negra Villa Caciue (1956-2001)” en Mirta Zaida Lobato (ed.), *Comunidades, historia local*, 104-105.

⁴⁵ Entrevista a Lucas Peña.

⁴⁶ Joel Horowitz, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera”, *Desarrollo Económico*, vol. 25 (1985): 434.

⁴⁷ Entrevista a Lucas Peña.

era muy difícil".⁴⁸ A su vez, como mencioné anteriormente, este sector tenía una autoidentificación particular y un peso relevante dentro de la dinámica sindical.

Por otra parte, hacia fines de los sesenta, existían varias filiales de la Cooperativa de Consumo de AFE, y las familias ferroviarias recibían asistencia médica a través del Hospital Británico en Montevideo y las instalaciones del Servicio Médico de AFE en todo el país. Para ese entonces, la Cooperativa de Consumo de AFE proveía productos de la canasta básica a unas 6.000 familias, contaba con 90 empleados y estaba en una situación financiera crítica que puso en cuestión su existencia. La cooperativa tenía sucursales en distintos puntos del país, como Peñarol, Paso de los Toros, Paysandú, Salto, y Nico Pérez. Lamentablemente, cerró en la década de 1980.

La asistencia médica se ofrecía en lugares específicos dentro del Hospital Británico en Montevideo, así como en las instalaciones del servicio médico de AFE a lo largo del país.⁴⁹ En estos espacios se encontraban no solo los trabajadores ferroviarios sino, especialmente, sus esposas, madres e hijos/as. La crítica situación de AFE a fines de los sesenta puso en riesgo el derecho a la atención sanitaria de sus trabajadores y familias, lo que propició la organización colectiva para evitar la desaparición de estos servicios y mejorar su funcionamiento.⁵⁰

El jubilado ferroviario y militante socialista Alcides Airaudo destacó en entrevista la importancia de la cooperativa de consumo, pero también del abastecimiento de productos en comercios locales durante momentos de paralización de actividades e incluso de atraso en el cobro de salarios, algo habitual en el período abordado. El vínculo establecido por las mujeres, amas de casa, con comerciantes propiciaba mejores condiciones para que, en tiempos de dificultades, estos se solidarizaran con las familias ferroviarias en apuros. Además, las mujeres cumplían el rol de administrar los recursos alimentarios cotidianos, lidiando con las dificultades de la carestía.⁵¹ En este sentido, el hogar de los ferroviarios, comandado por las mujeres (madres-esposas) era clave en la reproducción de la fuerza de trabajo y en el sostenimiento de las familias.

⁴⁸ Luis Alberto Morales, entrevista de marzo de 2003, en Centro de fotografía de Montevideo, *Proyecto NosOtros. Peñarol*, 5. Entrevista a Lucas Peña. Entrevista colectiva con trabajadores y jubilados de AFE, Paysandú, 9/09/2022. Algo similar podría pensarse para los trabajadores de las cuadrillas de vía y obras.

⁴⁹ Ambos servicios fueron instalados originariamente por el CUR. Rilla y Esmoris, *Barrio Peñarol*, 59 y 84.

⁵⁰ Unión Ferroviaria (en adelante UF), *Hoja semanal informativa*, núm. 217, año 7, 1/10/1971. UF, *Hoja semanal informativa*, núm. 218, año 7, 8/10/1971. En Colección de Raúl Olivera.

⁵¹ Entrevista a Alcides Airaudo, Montevideo, 25 de mayo de 2018.



Antiguo local del Servicio médico de AFE.



Antiguo local de la cooperativa de consumo de AFE. Ambos, próximos a la estación y talleres de Paysandú. Foto tomada el 10 de setiembre de 2022. En el libro ya citado de Rilla y Esmoris se encuentran imágenes del local de la cooperativa de consumo en Peñarol.

Por otra parte, los propietarios británicos del Ferrocarril Central del Uruguay no solo previeron garantizar la vivienda a parte de los trabajadores, sino también facilitar el acceso a la educación y promover el desarrollo de actividades deportivas. En 1894, se inauguró una escuela pública en Peñarol, fruto de negociaciones entre el administrador general del CUR y el Estado uruguayo. Esta escuela, subvencionada por la empresa, se instaló frente a los talleres.⁵² Además, hasta 1913, los propietarios del “Central Uruguay

⁵² Rilla y Esmoris, *Barrio Peñarol*, 60.

Railway Cricket Club,” posteriormente conocido como “Peñarol,” fueron los fundadores del club, que hoy es uno de los principales equipos de fútbol de Uruguay.⁵³ Por su parte, los gerentes e ingenieros contaban con su propio club, donde practicaban polo, cricket y tenis. Según Rilla y Esmoris, “durante los años sesenta y setenta, la zona del polo se convirtió en un cementerio de trenes donde jugaban los niños del barrio. También se instalaron allí varias canchas de fútbol, muy utilizadas por las ligas universitarias y amateurs de la ciudad, conocidas como las *canchas del ferrocarril*”.⁵⁴

Asimismo, en distintos puntos del país, grupos de ferroviarios fueron creando clubes deportivos, especialmente dedicados al fútbol.⁵⁵ Por ejemplo, en 1912 nació en Salto el “Ferrocarril Fútbol club”, importante club de fútbol de la ciudad hasta el presente. El “Club Atlético Ferrocarril” de la ciudad de Tacuarembó fue creado en 1936.

En el barrio Peñarol, reiteradamente mencionado, también existían espacios para el desarrollo de actividades culturales, como el “Centro Artesano,” mientras que en el adyacente barrio Sayago se encontraba un cine del mismo nombre.⁵⁶ El “Centro Artesano” se estableció en Peñarol junto con los talleres en la década de 1890. Anteriormente, había operado frente a la estación y talleres de Bella Vista (o Lorenzo Carnelli), cerca de la bahía de Montevideo, pero fue trasladado cuando se instalaron los talleres en Peñarol. Se utilizaba para enseñar los oficios del ferrocarril, pero también los obreros y empleados organizaban allí sus actividades de recreación”.⁵⁷ Hacia los años sesenta, ambos espacios culturales fueron empleados por la Federación Ferroviaria para realizar asambleas y actos públicos.

Por último, varios testimonios coinciden en que los ferroviarios se reunían asiduamente en bares ubicados cerca de sus lugares de trabajo. En Peñarol, se congregaban en el bar “La Primavera” (fundado en 1896) o en la fonda de Doña Lola.⁵⁸ Varias anécdotas emergen de las entrevistas sobre este aspecto de la vida de los ferroviarios. Algunos, desde una perspectiva actual que cuestiona la relación entre el trabajo y el consumo de sustancias psicoactivas,

⁵³ Rilla y Esmoris, *Barrio Peñarol*, 95.

⁵⁴ Rilla y Esmoris, *Barrio Peñarol*, 111. En la década de 1990, la Cooperativa ferroviaria de viviendas 2 (Cofevi) logró, luego de intensas gestiones, que el Estado uruguayo cediera ese terreno, inutilizado, para la construcción de sus viviendas. Centro de Fotografía de Montevideo, *Proyecto NosOtros. Peñarol*, 23.

⁵⁵ Una búsqueda exploratoria en internet realizada en 2022 me permitió identificar clubes con la denominación “ferrocarril” y “ferroviario” en las localidades de 25 de Agosto (Canelones), Colón (Montevideo), Lago Merín (Cerro Largo), Florida, Salto y Tacuarembó.

⁵⁶ Estos mismos espacios, como se verá más adelante, eran utilizados para actividades sindicales.

⁵⁷ Rilla y Esmoris, *Barrio Peñarol*, 95.

⁵⁸ Rilla y Esmoris, *Barrio Peñarol*, 116 y 118

así como las co-responsabilidades en las tareas del hogar, critican el hecho de que los ferroviarios pasaran tanto tiempo fuera de sus hogares, y en algunos casos, mencionan el consumo de alcohol como una práctica extendida entre ellos.⁵⁹



Antiguo bar en el que se reunían los ferroviarios de Tacuarembó. Ubicado a una cuadra de la estación de la mencionada ciudad. Foto tomada el 12 de julio de 2022.

Espacios de organización colectiva y conflicto

Muchos de los espacios de organización colectiva y despliegue del conflicto coincidían con los lugares de trabajo y de no-trabajo, aunque no se limitaban exclusivamente a estos. Es decir, estaciones, talleres, remesas, material tractivo, oficinas, así como cines, teatros, la cooperativa de consumo y el servicio médico, se convirtieron en escenarios de organización reivindicativa y de manifestación abierta del conflicto. Sin embargo, también hubo otros espacios donde los conflictos específicos de los ferroviarios se entrelazaron con los de otros trabajadores, especialmente los estatales, y se visibilizaron en la escena pública.

Entre los espacios de *deliberación* y *organización*, destacan los locales sindicales y de agrupaciones de ferroviarios. Hasta el momento, se han identificado locales sindicales en Peñarol, Salto, Paysandú, Tacuarembó y Paso de los Toros. Antes del golpe de Estado de junio de 1973, también operaba un local del seccional ferroviario del Partido Comunista del Uruguay en el barrio Peñarol. Para ese entonces, la Unión Ferroviaria estaba en

⁵⁹ Entrevista a Raúl Olivera, 22 de mayo de 2018; Entrevista a Alcides Airaud.

proceso de construir un nuevo local que, hasta el día de hoy, no se ha terminado. Frente a este se realizaban asambleas y mítines.



Mitin frente al local de la Federación ferroviaria, próximo al edificio en construcción, setiembre de 1972. Fondo *El Popular*. Centro de Fotografía.



Captura de pantalla de fotografía de Google Earth de 2015 en la que se puede ver el edificio sin concluir. Le agradezco al docente e investigador del Depto. de Historiología (FHCE-UdelaR), Lic. Francis Santana por la ayuda para ubicar estas imágenes.

En los ya mencionados cine “Sayago” y Centro “Artesano” se llevaron a cabo asambleas generales entre fines de los sesenta y principios de los setenta. Asimismo, la Estación Central de trenes, ubicada cerca del centro de Montevideo, fue otro de los lugares donde se desarrollaron asambleas y diversas acciones sindicales. Según los testimonios recogidos, a través de

estas actividades se buscaba, por un lado, presionar al Directorio, que tenía sus oficinas en el mismo edificio, y por otro, hacer visible ante los usuarios del servicio los conflictos que enfrentaban los trabajadores.



Concentración de trabajadores/as en Estación Central de Trenes en Montevideo. *El Popular*, 12/01/1971.

Por otra parte, acompañando las instancias de diálogo y negociación con las autoridades, o, a veces, simplemente para lograr ser escuchados, los ferroviarios se movilizaban colectivamente hacia las sedes de organismos estatales. De acuerdo a quién fuera el interlocutor con el que intercambiar pareceres o presentar demandas, se realizaban concentraciones frente a una u otra sede de organismos estatales. Los ferroviarios solían concentrarse frente a las oficinas del Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, el Palacio Legislativo, y la Estación Central de AFE, donde funcionaba el Directorio de la empresa.

Además, realizaban actos frente a la sede sindical (la existente y la que estaba en construcción), los Talleres de Peñarol y otras localidades, el Cine Sayago, el “Triángulo Sayago” y zonas céntricas de otras localidades. También apoyaban concentraciones y asambleas del Departamento de Trabajadores del Estado (DTE) de la Convención Nacional de Trabajadores (CNT), la Mesa Sindical Coordinadora de Entes (MSCE) y la CNT en diferentes puntos de Montevideo.

Las *concentraciones en Estación Central* se llevaban a cabo cuando se pretendía tener o se habían concertado reuniones con el Directorio de AFE. Inicialmente, estas concentraciones se utilizaban esencialmente para hacerse escuchar por el Directorio o la Gerencia. A partir de 1971, comenzaron a aprovechar estas instancias para realizar asambleas informativas con los trabajadores de Estación Central (muchas veces en simultáneo o en el mismo día se hacían en los Talleres de Peñarol) e informar a los usuarios del servicio.

Cabe recordar que la Estación Central era uno de los centros neurálgicos de la red ferroviaria, donde se concentraban numerosos funcionarios y usuarios.

También se realizaban *movilizaciones desde distintos espacios laborales* (destacando en Montevideo la Estación Central y los Talleres de Peñarol) hacia el Palacio Legislativo o algún ministerio. Para estas movilizaciones, se disponía de medios de transporte como camiones, ómnibus o incluso trenes. En el contexto de una serie de conflictos desatados en septiembre de 1971, se realizó una corrida de tren “bajo control obrero”, que sirvió como medio de movilización hacia la Estación Central, generando un mayor impacto para los ferroviarios y la población en comparación con las tradicionales “camionadas”.⁶⁰

En marzo de 1972 se implementó una medida similar pero con un objetivo distinto. En esta ocasión, los ferroviarios buscaban hacer funcionar los servicios de transporte ferroviario bajo las órdenes de la organización gremial, en lugar de la gerencia, permitiendo a los pasajeros viajar gratuitamente. El objetivo era generar simpatía entre los usuarios del servicio, quienes también sufrían las consecuencias de la crisis de la empresa y las decisiones políticas del gobierno. Además, se pretendía presionar a las autoridades para que habilitaran espacios de diálogo y negociación. La medida alcanzó un gran impacto público y provocó una rápida respuesta de las autoridades. Fue implementada en un momento crítico, cuando una parte significativa de la población montevideana comenzaba a movilizarse hacia distintos puntos del país durante la “semana de turismo”.⁶¹ De este modo, un dispositivo clave para la producción del servicio ferroviario se convirtió en una herramienta de lucha gremial.

Cabe destacar que la articulación de acciones con otras organizaciones sindicales alcanzó un punto destacado durante la huelga de septiembre-octubre de 1972, con la realización de una “gran marcha” de ferroviarios por Montevideo, apoyada por la CNT. Para llevar a cabo esta marcha, la Federación Ferroviaria contó con el apoyo de mesas zonales y plenarios locales de la CNT para atender a los compañeros que llegaban a Montevideo desde distintos puntos del país. Por ejemplo, el Plenario Sindical de La Paz-Departamento de Canelones (a 10 km del barrio Peñarol) facilitó lo necesario para realizar un mitin en la zona, aprovechando la importante concentración de trabajadores que llegarían allí. El mitin contó con la presencia de obreros de la bebida, municipales, textiles, de la construcción, maestros, profesores y estudiantes. Luego de este mitin, los participantes se dirigieron hacia el

⁶⁰ Se podría definir a las camionadas como movilizaciones callejeras en camiones alquilados para la ocasión con fondos del sindicato. Suelen utilizarse para asegurar el acatamiento de la medida de paro y movilización desde los lugares de trabajo.

⁶¹ Alvarez, *Entre “moderados” y “radicales”*, 150-160.

barrio Peñarol para realizar un acto frente a la sede de la Federación Ferroviaria. Posteriormente, marcharon por las avenidas Sayago, Millán, Bulevar Gral. Artigas y Gral. Flores hasta llegar a calle Yatay, cerca del Palacio Legislativo, donde se llevó a cabo el acto final. En la noche, los ferroviarios acamparon en el “Club Ferrocarril” (cerca de los Talleres de Peñarol) para integrarse a la movilización de la CNT al día siguiente.⁶²

También en el contexto de la huelga de setiembre-octubre de 1972 se realizaron *concentraciones barriales en Montevideo y en el interior del país*. Me interesa resaltar estas prácticas ya que podrían evidenciar un cierto grado de descentralización (evidenciado en lo geográfico-territorial) de los espacios de referencia, coincidente, además, con la conformación de mesas zonales y plenarios locales a través de la CNT.⁶³ Es decir, ya no solo se buscaba llegar a los espacios de poder político-estatal, sino que también se apeló a otros donde interactuaban diversos actores sociales, económicos y políticos mediante dinámicas locales.

Durante la mencionada huelga, según lo informado por la prensa consultada, se establecieron “ollas” en Peñarol, San José, Pando, Santa Lucía, Canelones, Las Piedras, Juan Lacaze y Paysandú. En Pando (Departamento de Canelones), además, se organizó un campamento, según registró el diario comunista *El Popular*.⁶⁴ Desde este campamento se salía a informar a la población local y a recolectar víveres. En efecto, realizaron una manifestación “por las calles céntricas de la localidad, acompañados de mujeres y niños, y portaron carteles que reclamaban la solidaridad y apoyo de los habitantes”.⁶⁵

⁶² “Marcha de ferroviarios”, *El Popular*, 25/9/1972, p. 8. “Una multitud en la ‘Marcha sobre Montevideo’ por un ferrocarril para el pueblo”, *Ahora*, 27/9/1972, p. 3. “Marcha de los ferroviarios”, *Marcha*, 22/9/1972, p. 12.

⁶³ El Estatuto de la CNT, acordado en el Congreso de unificación sindical de 1966, preveía la organización de la naciente Convención en distintos niveles empezando por las bases, pasando por las “ramas” hasta llegar al organismo central (Mesa Representativa y Secretariado Ejecutivo). Al mismo tiempo impulsaba la creación de instancias de organización territorial a través de plenarios locales y departamentales. Si bien no estaba previsto en el Estatuto, en el período se conformaron distintas mesas zonales en la ciudad de Montevideo que habilitaban la articulación de los sindicalistas (especialmente de las bases) con distintos actores desde el anclaje territorial. Alvarez, *Entre “moderados” y “radicales”*, 62 y 64-65.

⁶⁴ “Hacen hincapié en la recuperación de AFE”. *El Popular*, 16/9/1972, p. 5. Cabe resaltar que los medios de prensa que más cubrían este tipo de acciones en el marco de la huelga estaban vinculados con grupos de izquierdas. En el caso de *El Popular* se trataba del diario del Partido Comunista del Uruguay y el semanario *Marcha* nucleaba para ese entonces las voces de sectores de izquierda más confrontativa.

⁶⁵ “Huelga en AFE: Ministros darían su posición”, *El Popular*, 17/9/1972, p. 3.

El principal objetivo de las “ollas” y campamentos era proporcionar un espacio de referencia y reunión para los ferroviarios en huelga, así como asegurar su alimentación y la de sus familias durante la paralización, en un contexto de aumento de precios y carestía. Además, servían para visibilizar el conflicto ante la población y para identificar a los ferroviarios que no participaban en las medidas gremiales.⁶⁶

El semanario *Marcha* entrevistó a varios dirigentes ferroviarios que aseguraban que la lucha se extendía a “todos los sectores”, no solo en Montevideo. Mencionaron localidades como Blanquillos y Sarandí del Yí (a las que denominaban “la Siberia”), destacando que, a pesar de tener solo esporádicos contactos con el resto del gremio debido a su ubicación, estaban perfectamente alineados y dispuestos a luchar hasta el final. Lo mismo sucedía en la línea Colonia y el “litoral”, que abarcaban el sur y oeste del país.⁶⁷ Así, el contexto de lucha fomentó una mayor percepción de proximidad entre los trabajadores dispersos en distintos puntos del territorio, gracias a la capacidad de los actores ubicados en el centro del entramado ferroviario (Montevideo) para acercarse a lugares lejanos con los que normalmente no tenían contacto.

Reflexiones finales

El núcleo central del artículo permite extraer algunas conclusiones en relación con los principales objetivos. En primer lugar, la estructuración del entramado ferroviario durante la “era dorada” continuó influyendo en diversas dinámicas de la vida de los trabajadores y sus familias. La amenaza de desaparición o transformación radical de este entramado movilizó a las familias ferroviarias en su defensa.

La organización del trabajo ferroviario dividió a los trabajadores entre aquellos en movimiento y los fijos en el territorio. Entre los primeros, el sector vinculado con el tráfico fue sumamente importante en momentos de conflicto. Entre los segundos, lo fueron los de los talleres. La particularidad del trabajo ferroviario en relación con el espacio reside en el efecto del movimiento y la capacidad de control de un dispositivo complejo como un tren de carga o pasajeros, otorgando a un sector de los trabajadores un poder estratégico con la potencialidad de afectar no solo al sistema ferroviario, sino también a otros. Como señala la socióloga marxista Beverly Silver, la

⁶⁶ Luego de la huelga se hizo público en la hoja semanal informativa la lista de los trabajadores que no acataron la medida. Según quedó registrado en números anteriores de la mencionada publicación esta medida de “marcar carneros” era habitual.

⁶⁷ “El conflicto ferroviario” firmado por W. P., *Marcha*, 22/9/1972, p. 9.

conflictividad laboral en el ámbito del transporte se mantuvo en un 30% a lo largo del proceso de globalización desde 1870. A partir de la década de los ochenta, los ferroviarios, anteriormente poderosos, comenzaron a ser superados por los trabajadores del sector aeronáutico en términos de poder de afectación de la economía.⁶⁸

A través de los ejemplos de conflictividad presentados, se observa que, en momentos de intenso conflicto, los distintos espacios se interrelacionaron y se convirtieron en terreno de disputa y lucha por su control. Los espacios en los que se despliegan las luchas podrían considerarse una dimensión fundamental de estas, así como las características que adoptan. Para validar esta hipótesis sería necesario realizar comparaciones. Lo que resulta evidente es que los espacios construidos por la patronal británica y apropiados por la gestión estatal perseguían fines específicos que, si bien lograron mantener a las familias ferroviarias nucleadas y simpáticas con la empresa, fueron utilizados por estas con otros sentidos durante períodos de tensión como el abordado.

Este trabajo partió de la descripción de un conjunto de espacios habitados por trabajadores de un sector productivo y sus familias. Un abordaje alternativo podría partir de los barrios (o comunidades) en los que se asentaban. A diferencia del emblemático barrio/comunidad obrera “Cerro” de Montevideo, que albergaba trabajadores/as de distintos sectores productivos (excepto comercios y servicios), no se observa en los barrios ferroviarios mencionados una presencia significativa de trabajadores de otros sectores, salvo de comercio y servicios directamente asociados con la concentración ferroviaria.⁶⁹ Diría, a priori, que esos espacios urbanos se mantuvieron relativamente aislados, especializados en la concentración de ferroviarios. Así, la fuerte comunidad ocupacional ferroviaria coincidía con el barrio/comunidad. En estos barrios se tejían solidaridades que fueron fundamentales para sostener los momentos de lucha. En este contexto, es probable que las mujeres, madres y esposas ferroviarias jugaran un papel importante. Como mencionó el ex maquinista Lucas Peña, los ferroviarios “hacían familia” con otros ferroviarios lejos de casa, y es plausible que ellas hicieran lo mismo en el barrio. Estas y otras hipótesis deberían ser contrastadas a través de investigaciones adicionales que profundicen en el tema.

⁶⁸ Beverly J. Silver, *Fuerzas de trabajo. Los movimientos obreros y la globalización desde 1870* (Madrid: Ediciones Akal, 2005), 113-120.

⁶⁹ De todos modos, cabe destacar que en barrios adyacentes había plantas textiles y vinculadas con la industria automotriz, así como una planta de procesamiento de embutidos. La historia del mundo del trabajo de la zona noroeste de Montevideo, donde se ubica Peñarol, aún se conoce muy poco, por lo que aquí planteado puede ser puesto en cuestión.

Title: Working and Leisure Spaces of Railway Workers in Uruguay in the 1960s and 1970s

Abstract: This article describes, in an exploratory way, some of the working and leisure spaces of Uruguayan railway workers, focusing on the 1960s and 1970s. These years, marked by crisis and social mobilisation, represent a turning point in the process of deterioration of the railway system. This is reflected in some of the changes experienced by railway workers and their families in the way of inhabiting and signifying spaces that had been cemented since the 'golden age' of the railway. The article pursues two main objectives: first, to characterise the different spaces in which the everyday life of railway workers and their families took place, highlighting the particularities of this productive sector in which work on the move and fixed work in the territory coexisted; second, to present preliminary indications of how, in a context of crisis, workers and their families made use of some of these spaces. The text seeks to contribute to the reflection on the role of the spatial dimension in various dynamics that constitute the work of the working class.

Keywords: spaces, railway workers, Uruguay, sixties, seventies

Título: Espaços de trabalho e não trabalho dos trabalhadores ferroviários no Uruguai nas décadas de 1960 e 1970

Resumo: Este artigo descreve, de forma exploratória, alguns dos espaços de trabalho e de não-trabalho dos trabalhadores ferroviários uruguaios, com foco nas décadas de 60 e 70 do século XX. Esses anos, marcados pela crise e pela mobilização social, representam um ponto de inflexão no processo de deterioração do sistema ferroviário. Isso se reflete em algumas das mudanças experimentadas pelos trabalhadores ferroviários e suas famílias na forma de habitar e significar espaços que haviam sido consolidados desde a "era de ouro" da ferrovia. O artigo persegue dois objetivos principais: primeiro, caracterizar os diferentes espaços em que se desenrolava a vida cotidiana dos ferroviários e de suas famílias, destacando as particularidades desse setor produtivo em que coexistiam o trabalho em movimento e o trabalho fixo no território; segundo, apresentar indícios preliminares de como, em um contexto de crise, os trabalhadores e suas famílias faziam uso de alguns desses espaços. Nesse sentido, o texto busca contribuir para a reflexão sobre o papel da dimensão espacial em diversas dinâmicas que constituem o trabalho da classe trabalhadora.

Palavras-chave: espaços, trabalhadores ferroviários, Uruguai, anos sessenta, anos setenta