



Fundada el 1º de diciembre de 1941

# Unión Ferroviaria

## MSCE PIT-CNT

BOLETÍN Nº 01 - FEBRERO 2015



*Se producen dos  
descarrilamientos  
ferroviarios  
mensuales...  
¿No será hora que  
las vías sean la  
prioridad?*



## MANO A MANO CON:



*Carlos Aramendi  
Presidente de la  
Unión Ferroviaria:*

*“Cuando nosotros accedemos  
a la dirección del sindicato  
muchos nos dieron el pésame”.*

Comunicaciones: calle **Lincoln 1576**  
esq. Ap. Saravia - Cel: 099 199 674 - 098 148 209  
**Tel/Fax:** 2356 0623 - **Correo Electrónico:** uf@adinet.com.uy



# *Consejo Directivo de la Unión Ferroviaria Período 2014-2016*



Carlos Aramendi  
Presidente



William De  
Los Santos  
Vicepresidente



Georgy Martínez  
Secretario  
General



Sergio Pechi  
Secretario de  
Formación



Jorge Álvarez  
Secretario  
de Finanzas



Cristina Reppetto  
Secretaria de  
Organización



Luis Burgos  
Secretario  
de Propaganda



Rodolfo Galván  
Secretario  
de Presidencia



Ricardo Cajigas  
Prosecretario  
General



# *Se producen 2 descarrilamientos ferroviarios mensuales... ¿No será hora que las vías sean la prioridad?*



El futuro Ministro de Transportes y Obras Públicas Sr. Víctor Rossi, afirmó que las rutas nacionales serán una prioridad de su gestión por el desgaste que tienen. Los trabajadores creemos que se vuelven a cometer graves errores que le salen muy caros al País, a sus empresas públicas y privadas, y que terminan pagando todos los uruguayos.

Es cierto que el estado de las carreteras no es el ideal, es más, algunas están muy deterioradas a pesar de que se le han hecho varias reparaciones y tareas de mante-

nimiento en los últimos 10 años. Trabajos que le han costado al Estado muchos cientos de millones de dólares.

Pero debemos analizar las causas de este rápido deterioro. Indudablemente el aumento del tránsito vehicular es el principal factor. Éste se produce por el mayor parque automotor y por el aumento de la producción nacional que requiere ser transportada para su elaboración y o comercialización. Pero está comprobado por estudios científicos hechos en EEUU que

un camión de más de 10 toneladas deteriora 5000 veces más la carretera que un auto. El parque de camiones de gran porte que tiene Uruguay es decir de más de 25 toneladas, es de 33.000 camiones.

Todos los años se agregan 3000 nuevos camiones a este parque y debemos sumar los camiones extranjeros que circulan sobre nuestras rutas.

Esa es la principal fuente del deterioro que sufre nuestra red carretera. ¿Esto significa que debemos de prohibir la circulación de camiones para preservar las rutas? ¡NO! ¡Eso sería ridículo!

Pero seguir enterrando millones y millones de dólares de todos los uruguayos en el hormigón de las rutas nacionales, sería además de ridículo irresponsable. Todos los estudios coinciden que si se traslada parte de la carga por ferrocarril el País ahorra en pocos años, muchos millones de dólares en lo que se llama las externalidades.

Esto es en gastos de reparación de rutas, drástica baja de la accidentabilidad, ahorro de combustible y conservación del medio ambiente.

Los camiones no desaparecen se complementan con el ferrocarril, algunos se reciclan en camiones de menor tonelaje, se frena la sobrecarga en las rutas de 3000 camiones nuevos todos los años. Los puestos de trabajo no desaparecen se reciclan en choferes de camiones más chicos, en obreros ferroviarios, en trabajadores de la construcción.

Hoy se producen un promedio de 2 descarrilamientos ferroviarios mensuales producto en su mayor parte del caótico estado de las vías. Descarrilamientos que acarrean gastos de cientos de miles de dólares



en reparación de vías y material rodante, y muchos días anuales de suspensión del tráfico por esos trabajos.

La reconstrucción de las vías con técnicas modernas es una inversión que dura 25 o 30 años con un mínimo mantenimiento. ¡Deberían ser las vías ferroviarias la prioridad del MTOP!

Sin descuidar las rutas, lo que se gaste en rieles es inversión porque se recupera con las externalidades. Continuar gastando millones de dólares en las rutas que sabemos van a ser destruidas en poco tiempo por el alto tránsito, sin pensar y aplicar estrategias que frenen este círculo vicioso, es prolongar la agonía de la logística del transporte de cargas que sufre el Uruguay productivo. Confiamos en que el MTOP revise sus prioridades.



## *Los cambios que se hicieron*

El 1º de marzo asume nuevo Gobierno.

Nuevo pero no tan nuevo, porque va a ser el tercer mandato consecutivo del Frente Amplio. Hace 10 años un amplio sector de la población “le prestó su voto” al FA que prometía iniciar una etapa de cambios. Y realmente hubo cambios. Pasamos de las crisis recurrentes a un crecimiento irregular pero sostenido del PBI.

Los índices de desocupación bajaron notoriamente y los índices de pobreza se redujeron del 39% en el 2002 al 28% en el 2013 según datos de la CEPAL. El 20% más rico de la población que en el 2002 se quedaba con el 41,8% de la riqueza del País, redujo su tajada al 34,8%. Mientras los dos quintiles más pobres aumentaron la misma del 8,8% al 10% según la misma fuente. Además se introdujeron cambios en el Sistema de Salud, se avanzó en leyes laborales de protección a los derechos de los trabajadores. Los cambios en materia de igualdad de género y políticas de no discriminación fueron muy importantes.

La promoción de las inversiones fue im-



portante, las políticas en materia de seguridad también. La Cancillería ha jugado un papel muy destacado fundamentalmente en el segundo período. Por lo tanto nosotros no nos afiliamos a los que critican al Gobierno del FA diciendo que todo sigue igual, que ahora es lo mismo que antes. Tampoco nos subimos al carro de los que gritan por cambios que ellos no hicieron cuando gobernaron, ni menos en el de los que quieren volver al pasado porque dicen que fue mejor.

## *Los cambios que faltan*

En un País que ha sostenido un crecimiento importante y se encuentra tan bien preparado para soportar los avatares de las eventuales crisis internacionales, según el propio equipo económico, deberíamos profundizar en la política de distribución de la riqueza.

Para que quede claro esto es, menor tajada para los más ricos y más porción de la torta para los quintiles bajos y medios bajos. Aquí se concentran la mayoría de los trabajadores. Y deberíamos profundizar estos cambios más rápido, si es que queremos que vean los

resultados nuestros hijos aunque sea. Mientras el sector agroexportador multiplica sus ganancias tanto en el valor de la tierra como por el producto, seguimos teniendo cientos de miles de trabajadores diez mil pesistas, cuando además deberíamos estar hablando de catorcemil pesistas.

El Sistema de Salud ha cubierto a mucha más población que antes, pero seguís sin poder tomar los remedios por el valor del ticket

*Continúa en pág 6*



en la privada o porque no hay en Salud Pública.

La distribución del ingreso, mucho de éste es el Fonasa que nosotros aportamos, va a parar a la corporación médica que cobran miles de dólares por cada intervención, mientras los enfermeros ganan promedio de \$15.000 líquidos para atender el doble de pacientes que recomienda la OMS.

Todos los logros de la Política Exterior los estamos rifando con la insistencia en mantener al Ejército en Haití, cuando ya se ha configurado un golpe de Estado, lo que transforma a nuestras FFAA en el Ejército pretoriano que desde el Gobierno, se había prometido que no íbamos a ser.

El ministro de Defensa no solo insiste en esto, también dice que el General Miguel Dalmao es inocente del asesinato en torturas de Nibia Sabalsagaray, desconociendo al Poder Judicial.

Afirma que no tiene más información e ironiza con la tortura. En conclusión, retrocedemos en materia de derechos humanos. ¡Impresentable Sr. Ministro!

En educación se ha avanzado pero no lo suficiente y acá hay varios responsables. Los partidos de oposición que no votaron la descentralización de la UTU expandiéndola al interior. El gobierno que no siguió las sugerencias y resoluciones de un Congreso de la Educación. Los trabajadores que luchamos contra los proyectos educativos que ponen a ésta al servicio de las empresas, lo que está bien, pero que no logramos tener nosotros nuestro propio proyecto común educativo.

La infraestructura es el tema en el que todos reconocen un déficit importante, todos menos Enrique Pintado, que como siempre sigue pintado. Aunque seguimos insistiendo en que la culpa no es del chanco sino de los que le dan de comer. ¡Mujica lo mantuvo 5 años en su puesto! En puertos existen interesantes proyectos, por ahora eso proyectos con pocos avances. De lo de PLUNA mejor ni hablar, aunque en esto los responsables se



arrastran desde varios Gobiernos atrás, sin que se salve éste. El prometido apoyo al desarrollo de la navegación fluvial quedó en la construcción de 2 barcazas. En las rutas seguimos enterrando millones de dólares para que los camiones pasen sobre ellos sin dotarnos de políticas para revertir el círculo vicioso de: más producción, más camiones, más accidentes y carreteras rotas, más camiones, otra vez más carreteras rotas, más dólares en la reparación de rutas, más producción, más camiones, mas rotura de carreteras... ¡Cuando se van a dar cuenta que hay que cambiar la pisada, que esto no resiste más! Hoy el País cuenta con importantísimas reservas monetarias, tanto que algunos expertos dicen que son demasiadas, que puede ser contraproducente. La práctica internacional ha demostrado que la mejor forma de afrontar una crisis es la inversión, fundamentalmente la inversión pública en infraestructura y construcción.

¿Qué impide que se use una pequeña parte de esas reservas en potenciar la infraestructura? No solo no afectaríamos la necesidad de mantener reservas sino que nos estaríamos adelantando a una eventual complicación económica internacional.

Esto permitiría conservar el ferrocarril que es un medio estratégico de transporte en manos del Estado, sin estar dependiendo de los privados. Y evitaría un conflicto que indudablemente se dará si con una política que atropella los derechos de los trabajadores.



## MANO A MANO CON:

*Carlos Aramendi*

*Presidente de la Unión Ferroviaria*

*“Cuando nosotros accedemos a la dirección del sindicato muchos nos dieron el pésame”.*

Un año que empieza...hay que mirar para atrás, hacer un balance, pero como contrapartida mirar para adelante y pensar en todo lo que se viene por delante...

Yo creo que más allá del balance que se debe hacer de este último año, creo que deberíamos hacer un balance de un todo, porque yo creo que hablar de un todo refleja el cambio que tuvo la Unión Ferroviaria desde el momento en que nosotros asumimos la dirección.

Cuando nosotros accedemos a la dirección del sindicato muchos nos dieron el pésame, como que ya todo había concluido... había una sensación como que todo era imposible. Nos decían lo lamento mucho, porque están agarrando un fierro caliente, no sé cuántas historias más. Apuntamos primero a un cambio político. Desde el arranque entendemos que políticamente la dirección del sindicato iba en un camino equivocado... entonces se hizo un cambio en la dirección política del sindicato y por el otro lado se hace un cambio también muy abruptamente de la estructura del sindicato y la forma de trabajo.

Desde ese punto de vista se hicieron cambios muy grandes al punto de que algunos de los cambios, que nosotros iniciamos fueron un poco rechazados por los compañeros hasta que no sedieron cuenta de que esos cambios iban por buen camino.

¿Cuál era el principal problema que observabas en la interna del Sindicato?

Unos de los problemas más preocupan-



tes era la desafiliación.

Había muy pocos afiliados en las plantillas de la Unión Ferroviaria. Lo primero que hicimos fue realizar una campaña para tratar de tener nuevos afiliados. Esa campaña fue muy buena y logramos records históricos de los últimos tiempos en la cantidad de afiliación, si tomamos como referencia a la cantidad de trabajadores, siempre tomando en cuenta eso. Se hace un cambio político, un cambio político muy fuerte, la dirección empezó a caminar en otro sentido, se entendió hacer una política más combativa, una política más en defensa real de los intereses de los trabajadores y no en defensa de unos pocos que era lo que



antiguamente se venía manejando.

También se tomaron decisiones importantes a nivel de las finanzas del sindicato. Decisiones que trajeron muchas opiniones, pero que en definitiva a lo largo del tiempo fueron entendidas y en su momento fuimos respaldados absolutamente.

Iniciamos nuestra gestión con un enorme problema político. El Gobierno pretendía la privatización de AFE.

Ahí se hizo un trabajo político muy fuerte en todo el interior. Se visitaron todas las mesas políticas y gracias a esas visitas conseguimos hacer algunos cambios estructurales.

Se logró parar por parte de todos los trabajadores, este proyecto privatizador, que en ese momento se iniciaba a través del Ministerio de Transporte. Gracias a ese esfuerzo de todos y a la gran presión que logró ejercer el sindicato no solo en los medios de comunicación, sino que además dentro del propio sistema político, este proyecto cae.

Aparece un nuevo modelo, un nuevo modelo que fue presentado por el mismo Ministerio el que también vuelve a ser rechazado por todos los trabajadores.

¿En qué consistía este nuevo proyecto?

Consistía en la creación de una empresa estatal bajo el derecho privado.

Tuvimos que hacer dos grandes asambleas. La primera fue la más importante de todas, que nucleó a más de 800 trabajadores.

De una plantilla de 1100 trabajadores concurren más de 800. Esa fue la primera asamblea multitudinaria que se hace a nivel de la Unión Ferroviaria en toda su historia, donde participaron afiliados y no afiliados. Ahí es donde nosotros nos dimos cuenta que todos los cambios estructurales y cambios de funcionamiento que se habían realizado, iban por buen camino.

¿Qué paso en esa Asamblea?

Esta asamblea también rechaza este nuevo proyecto y los trabajadores por unani-



midad y por aclamación deciden que ningún trabajador pasara al derecho privado, cosa que hoy se sigue manteniendo.

Esta fue una decisión tomada hace dos años atrás, decisión que todos los ferroviarios seguimos manteniendo firmemente hoy como un estandarte.

No va haber un ferroviario en una empresa bajo el derecho privado.

Eso fue un logro de esta dirección, convocar a esa asamblea.

¿Qué pasó luego?

Inmediatamente después se abre la negociación.

Ahora se veían involucrados los derechos de los trabajadores, por lo tanto teníamos que buscar una salida. ¿Cómo salíamos políticamente de esta situación? Se decide hacer otra asamblea, donde concurren más de 700 trabajadores.

También por aclamación se vuelve a ratificar lo mismo y se le da al Consejo Directivo de alguna forma poder para negociar una salida para aquellos trabajadores que de alguna forma fueran obligados o fueran presionados por el Gobierno a pasar al derecho privado.

La Unión Ferroviaria consigue a través de una negociación de casi dos años, de alguna forma negociar un retiro anticipado, uno de los mejores retiros anticipados de los últimos tiempos.

Ya habíamos tendido los ferroviarios dos o tres retiros anticipados... pero este fue de los mejores que han recibido los trabajadores ferroviarios.

Y nadie puede desconocer que fue negociado por esta dirección.

Por otro lado se logra cambiar la Ley de



excedencia, o sea, se logra incorporar una Ley de excedentes, exclusivamente para los ferroviarios, cosa que nunca había existido.

Esos fueron puntos muy positivos.

¿Como contrapartida también la Unión Ferroviaria participaba activamente dentro del PIT-CNT?

Históricamente habíamos estado dentro de la mesa representativa con un voto compartido, no teníamos voto pleno, lo compartíamos con los Mecánicos-Navales.

Pero en este último Congreso, nosotros hacemos un acuerdo político con la Lista 41, la que conforman COFE, los compañeros del Correo, y otros sindicatos más, éramos siete sindicatos.

Se hace un acuerdo político de cómo se iba a llevar adelante esta nueva corriente sindical y gracias a este paso que nosotros creemos fue muy importante, logramos entrar a la mesa representativa con un voto pleno, o sea, con un voto de la Unión Ferroviaria.

Logramos tener un compañero dentro del ejecutivo del PIT-CNT. Las dos cosas. Eso para la Unión Ferroviaria, un sindicato relativamente chico pero con un peso histórico muy fuerte, se transforma hoy en un logro de vital importancia.

Logramos tener una representación dentro del Secretariado Ejecutivo del PIT-CNT con un peso importante, creo firmemente sin perjuicios que es así, que es un peso muy importante, que ha ayudado en todo este proceso. Más allá que a veces no se pueden plasmar como uno quiere sus principios o ideales, nuestra representación dentro del Secretariado Ejecutivo ha sido un peso muy importante a la hora de algunas decisiones políticas que se han tomado.

Creemos que esto también es un paso muy acertado.

Hubo momentos muy complejos. Uno de ellos cuando el Directorio de AFE retiró el servicio de pasajeros.

De alguna forma siempre intentamos ne-



gociar con el directorio.

Tratamos de buscar alternativas hasta que prácticamente con el impulso de la Unión Ferroviaria y el directorio de ese momento se logra encontrar una solución. Con una gran incidencia de la Unión Ferroviaria.

Por el otro lado también creemos que es muy importante el cambio que se logró para los compañeros que trabajan en las vías. Estos empezaron un proceso de recambio de sus viviendas, porque hay mucha gente que son volantes y viven mucho tiempo fuera de sus hogares y de los viejos vagones vivienda se pasó a contenedores vivienda.

Esto fue otro logro de la Unión Ferroviaria. Cuando digo la Unión Ferroviaria no es solo la dirección sino el conjunto de todos los trabajadores.

¿También se ganaron algunos espacios internacionales?

Exactamente, también nosotros apuntábamos a este crecimiento. Necesitábamos que la Unión Ferroviaria marcara presencia en el exterior.

Logramos entrar a la CLATE, y hoy tenemos una representación dentro de la CLATE. Cada vez que se reúne el Comité Ejecutivo de la CLATE, un compañero de la Unión Ferroviaria concurre a él. Es un núcleo de sindicatos de Latinoamérica y el Caribe, son más de cuarenta y dos sindicatos que están nucleados, sindicatos estatales. Se trata de una organización muy fuerte.

Hace muy poco tiempo logramos también entrar a la ITF, que es otra Organización Internacional de Transporte Ferroviario. Creo que esos son logros muy



importantes más allá que a veces no se puede, no se logren, o los compañeros no lo puedan medir con la dimensión que verdaderamente tiene. Hoy podemos decir que tenemos presencia internacional.

¿Qué porcentaje de afiliación tiene hoy nuestro Sindicato?

(Piensa...) Éramos diez mil trabajadores ferroviarios y ocho mil, nueve mil afiliados.

Caímos brutalmente a tener menos de mil trabajadores y tenemos cerca de ochocientos afiliados. Casi el 90 % de afiliación.

Es un gran orgullo y una gran responsabilidad que tantos compañeros estén utilizando esta herramienta. Entienden lo importante que és. Hemos transmitido el mensaje correcto.

La idea es seguir trabajando en esta dirección similar, seguir con los mismos pasos, seguir afianzándonos en el terreno internacional porque estamos haciendo con gente joven muchos cursos a nivel nacional, como internacional para que vayan agarrando formación sindical, y por el otro lado seguiremos apuntando a lo que todos anhelamos, tener un sindicato fuerte, una herramienta fuerte para que de alguna forma los trabajadores ferroviarios se sientan apoyados y de alguna forma también se vean respaldados en todos sus derechos.

No todas las cosas de repente salieron bien, sabemos que también nos equivocamos muchísimo, cometimos errores, nos equivocamos y tal vez nos seguiremos equivocando, esa es la condición humana, acertar y equivocarse, pero todo aquel que se equivoca es porque realmente está haciendo algo, sino no habría posibilidad de equivocarse.

¿Cuáles son las prioridades para este año?

Las prioridades para este año son seguir trabajando, nosotros ahora estamos abocados muy fuertemente en el tema de la reestructura. Yo creo, nosotros creemos que en esta reestructura nos jugamos mucha cosa, nos jugamos una nueva estructura en



la empresa, nos jugamos el volver a darle el valor al trabajador ferroviario. Se trata de la mejor posibilidad para intentar mejorar el salario de los ferroviarios. Es el único instrumento que tenemos para mejorar el salario del trabajador de un ente público, de las empresas públicas... es a través de la reestructura. En esta reestructura nos estamos jugando muchísimo, porque es la oportunidad de que nosotros podamos de alguna forma tratar de equilibrar nuestro salario a lo que son el resto de las empresa públicas, tal vez no lleguemos a quedar en la misma franja pero por lo menos acercarnos en lo que más podamos a lo que son los salarios de las otras empresas públicas.

Ésta es un poco la intención, sabemos que detrás de este trabajo de la reestructura también va haber un gran trabajo político de como nosotros justificamos la misma, como justificamos los salarios, esta discusión se va a tener que dar en la OPP, se va a tener que dar en el Ministerio de Economía, para que luego sea colocado dentro del presupuesto. Será el momento de salir a pelear y defender nuestros derechos, derechos que con mucho esfuerzo y sacrificio cientos de ferroviarios, algunos que ya no están han conseguido. Pues el destino nos ha puesto por delante esta dura pelea que debemos enfrentar todos juntos. Dejando de lado las diferencias circunstanciales.

Ferrovianos, como responsable de esta dirección, quiero decirles que este será un 2015 de grandes logros, de grandes conquistas, no solo porque la lucha paga, sino porque hoy más que nunca siento que los ferroviarios estamos preparados.



## Ricardo Cajigas – Lista 41 del PIT-CNT

# *“El PIT-CNT nació de la diversidad que tenían las ideas y los pensamientos de los viejos dirigentes sindicales”*

¿Qué balance hace del cierre de éste año la Lista 41?

-Yo creo que el balance es bastante positivo. En primer lugar nosotros seguimos trabajando durante todo el año, manteniendo como siempre las posiciones que unen al movimiento obrero, porque eso para nosotros es un valor muy importante, pero sin que eso haga perder la independencia de clase frente a las patronales ni frente al Gobierno. Además manteniendo también los matices, las diferencias con algunos de los miembros del secretariado, ya que tener diferencias no nos hace desunir el movimiento obrero. El movimiento obrero uruguayo y fundamentalmente lo que hoy es la CNT y el PIT-CNT nació no de que todos los trabajadores se pusieran de acuerdo y pensarán exactamente igual, si no a partir justamente de la diversidad que tenían las ideas y los pensamientos de los viejos dirigentes sindicales. Diversidad que no les impidió unirse en una Organización Sindical para poder luchar mejor por los derechos de todos los trabajadores

Nosotros somos fiel seguidores de ese sentimiento que animo a armar a todos los trabajadores uruguayos en una sola Organización Sindical.

¿Hoy en qué lugar está parada la Lista 41?

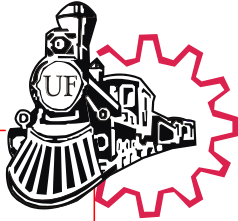


-Yo creo que está bastante bien parada, por varias razones, una de ellas fundamentalmente es el tema este que acabamos de hablar, de haber mantenido nuestras ideas, haberlas sostenido a pesar, sin diluirnos en ninguna de las otras corrientes sindicales que hay con todo respeto que todas nos merecen y la otra haber mantenido la independencia de clases. Pero además de eso creo que estamos bien parados en el sentido que hemos trabajado más o menos bien, independientemente de que siempre estamos disconformes porque siempre pensamos que se puede hacer las cosas mejor. En ese sentido nosotros creemos que el hecho de haber insumido, de haber volcado tanto tiempo a atender todos los conflictos, que fueron innumerables en este año, en el anterior, todos los conflictos y apo-

yar todos los conflictos de los trabajadores, eso nos ha hecho que descuidáramos un poquito el tema de mantener reuniones de los Sindicatos de la Lista 41 de los principales Dirigentes a los efectos de debatir posiciones políticas e ideológicas, cosa que justamente ahora en este mes estábamos intentando corregir. Y lo hemos empezado hacer, manteniendo alguno de los dirigentes de la Lista 41 reuniones con Direcciones Sindicales.

¿Qué se puede esperar de la Lista 41 de cara al próximo año?

Yo creo que lo de todas las corrientes y casi todos los sindicatos. Éste año que viene va haber Congreso, esta vez sí o sí. Nosotros planteamos la idea de hacer el Congreso ya el año anterior, pero las corrientes mayoritarias planteaban de que estaba muy dificultoso para hacer el Congreso y en parte era cierto, por el tema de las elecciones, pero este año va haber Congreso PIT-CNT sin ninguna duda. Y bueno, estaremos indudablemente trabajando para contribuir, aportando proyectos, ideas, y valoraciones y por supuesto compitiendo también para tener ahí compañeros con responsabilidad que puedan ejecutar las ideas que llevemos y que logremos hacer aprobar en las comisiones y en el Congreso PIT-CNT.



Fundada el 1° de Diciembre de 1941 - Con Personería Jurídica

## *Ante el conflicto de los trabajadores del gas*

UOAOEGAS, el sindicato de los trabajadores del gas, ha mantenido durante 20 años una durísima y desigual lucha contra la privatización "disfrazada" pergeñada por el acuerdo alcanzado por los gobiernos de Luis Alberto Lacalle y de Julio María Sanguinetti.

La gestión privada según sus defensores, mantendrían los puestos de trabajo, mejoraría y extendería la atención al usuario, incorporaría inversiones y bajaría las tarifas.

La realidad es distinta tal como lo advertían los trabajadores.

Pérdida de puestos de trabajo y represión sindical, fuerte deterioro del servicio al usuario, el gas natural es escaso y caro, inversiones nulas o tardías.

Es que se da una lógica de hierro que los trabajadores del gas resumen fantásticamente:

***"hay una contradicción que se vuelve insalvable. Una empresa privada al frente del Servicio Público tiene el límite del lucro, de cuanto menos "gasto" mejor, aunque eso resienta el servicio".***

Los trabajadores ferroviarios conocemos su experiencia, la conocemos por experiencia propia. Venimos sufriendo los mismos ataques contra la empresa pública, los impulsan los mismos personajes, los sostienen con los mismos argumentos, dentro de la fuerza de Gobierno son los mismos sectores que titubean o directamente no acuerdan con las propuestas de la Unión Ferroviaria y el PIT-CNT.

Al igual que ustedes seguimos resistiendo firmemente los intentos por privatizar en forma "disfrazada" dicen ustedes, en forma "encubierta" decimos nosotros. Ambos sabemos que es lo mismo. Es la aplicación de recetas privatizadoras neoliberales "maquilladas" a fin de engañar, de estafar los claros pronunciamientos populares contra las privatizaciones del pueblo uruguayo.

Tengan la seguridad de contar con nuestro más firme apoyo a vuestra lucha compañeros, es nuestra lucha también. Los trabajadores ferroviarios les damos fraternal abrazo.

**Contra todas las privatizaciones.**

**¡Respetar el mandato popular!**

**Secretariado Ejecutivo de la Unión Ferroviaria**

### **RECIBIMOS Y PUBLICAMOS**

Para enviar cualquier comentario o sugerencia: [uf@adinet.com.uy](mailto:uf@adinet.com.uy)

Montevideo, 16 de diciembre 2014

De: Encargado de Depósito Regional Sur

A: Directivos de Unión Ferroviaria

Asunto: Cuentas claras

Comunico a ustedes, que leyendo el Boletín N° 32 de diciembre de 2014, en página N° 5 referente al título Cuentas Claras, me siento identificado, y de mala manera, en los comentarios expresados.

Aclaro que desde fecha 15 de noviembre del año 2013 estoy a cargo de todos los depósitos de Regional Sur. Eso implica la responsabilidad de rea-

lizar pedidos a almacenes Peñarol en general, y proveer a todo el personal de Vía y Obras con las necesidades que la seguridad exige, entre otras cosas que mi función cumple.

Si bien hace mucho tiempo, posiblemente pudo haber ocurrido lo comentado, creo que no corresponde realizarlo en este momento porque eso no refleja la realidad actual.

A los compañeros que realizan las quejas, si pertenecen a Regional Sur, quiero decirles que desde enero de 2014 les he entregado en más de una oportunidad: zapatos de seguridad, guantes, protector solar, fajas lumbares, ropa, lentes, gorras y botas.

Agrego además que ya tengo la ropa para repartir el año que viene.

No entiendo las quejas que están formulando. El tema zapatos fue el mas complicado para su entrega, por problemas de AFE y los fabricantes; no se entregaron en fecha, pero no fue por "boludez", como dice la publicación.

Considero una falta de respeto a un compañero que siempre estuvo y estará preocupándose para que no les falte nada.

Solo quería aclarar mi situación ante este artículo para que no surjan malos entendidos.

Solicito se publique por este mismo medio la presente carta.

**José Pedro Sosa  
Encargado de Depósitos  
Regional Sur**



## *Llegaron a Cuba los primeros congresistas de EEUU para discutir sobre el histórico acuerdo*

Una delegación de congresistas demócratas de Estados Unidos llegó en las últimas horas a Cuba, en la primera visita de legisladores de ese país a la isla desde que se produjo el



17 de diciembre pasado el histórico anuncio del restablecimiento de relaciones entre La Habana y Washington.

El grupo estuvo encabezado por el senador demócrata Patrick Leahy, uno de los legisladores más activos en los temas de política exterior con Cuba.

Leahy, al frente de otro grupo de congresistas, ya había visitado la isla en febrero de 2013 para, entre otros, pedir la liberación de Alan Gross, el contratista norteamericano que fue condenado en la isla por "acciones contra la integridad territorial del Estado" y que fue liberado y devuelto a Estados Unidos el 17 de diciembre, en virtud de los acuerdos para el restablecimiento de relaciones entre La Habana y Washington.

Poco antes habían sido liberados los presos políticos cubanos en EEUU, condenados a cadena perpetua en juicios fraguados en los que se los acusaba falsamente de espionaje y conspiración.

En aquella visita, estos legisladores fueron recibidos por el presidente cubano Raúl Castro.

En esta ocasión, los congresistas hablaron de las expectativas estadounidenses

como las cubanas con respecto al nuevo cambio de política y ayudar a desarrollar un mensaje concreto sobre lo que ambos países están dispuestos a hacer para lograr una relación constructiva.

Sin ningún tipo de dudas estas son buenas noticias que van en el camino de restablecer relaciones diplomáticas y tal vez también comerciales entre ambos países. Seguramente tardará un poco más, pero se abre el camino hacia un eventual fin del vergonzoso bloque por el que EEUU, intentó someter al pueblo cubano presionándolo para abandonar el socialismo. Pero debemos permanecer alertas porque aún en el mejor de los casos que se terminara el bloqueo, eso no significa que abandonen sus intenciones y presiones contra el socialismo que todavía perdura en la isla.

En todo caso habrá que ver que otros medios utilizan.

# Atentado Yihadista a Charlie Hebdo en Francia

12 personas murieron víctimas de un tiroteo que tuvo lugar en la sede del semanario satírico francés Charlie Hebdo en París. Otras 11 personas resultaron heridas, cuatro de las cuales tuvieron secuelas importantes, según confirmó el presidente François Hollande.

La revista se hizo mundialmente conocida a raíz de la publicación de varias caricaturas de Mahoma en 2012, lo que irritó el ánimo de sec-

tores radicales islamistas. "Son nuestros héroes. La República se ha visto atacada hoy. Nuestra arma es la unidad", declaró ese día Hollande en el Elíseo. El presidente francés destacó que las fuerzas de seguridad se desplegarán en todos los lugares en los que pueda haber una amenaza y señalado que Francia "responderá a la altura del crimen cometido".

Al día siguiente del atentado se vivió una jornada de luto nacional. "Unámonos frente a esta prueba difícil y ganaremos", concluyó el presidente francés.

Es indudable que no existe justificación ninguna para responder con una matanza las ironías de la revista francesa, aun



si fueran consideradas una provocación. Pero también es cierto que la "sensibilidad" de las poblaciones de medio oriente, entre ellas los musulmanes, deben estar influidas por las invasiones con decenas de miles de muertos por ejércitos extranjeros buscando "armas de destrucción masiva."

O por decenas de miles de palestinos muertos al resistir los asentamientos de Israel, violando todas las resoluciones de

las Naciones Unidas sin que ningún país occidental, llame a "la unidad como arma para protestar contra esos atropellos".

Condenamos y repudiamos el ataque terrorista a periodistas como condenamos y repudiamos los ataques de ejércitos extranjeros en territorios del medio oriente.

Tendría otro valor "moral" la protesta de muchos gobernantes si también condenaran con la misma fuerza todos los terrorismos, también los terrorismos de Estado.

Invasiones armadas que muchas veces con la excusa de defender derechos humanos del mundo, terminan violando los mismos y esconden las verdaderas intenciones, como por ejemplo conservar el control sobre las reservas de petróleo.



## *En marzo, comienzan las clases...*

Sergio Pechi  
Secretario de Formación



La Unión Ferroviaria, en su plan de cambios generacionales, manteniendo la vigencia de la lucha de clases por una sociedad sin explotados ni explotadores, ha puesto en funcionamiento, la Secretaria de Formación Sindical, para trabajar y coordinar talleres, junto al Instituto Gerardo Cuesta – León Duarte y los Plenarios Departamentales, apoyando la formación de todos los trabajadores a nivel nacional, ha planteado a las distintas Regionales del Instituto (Tacuarembó, Maldonado, Treinta y Tres y Paysandú) talleres para todo el año.

Con esto sumamos la experiencia de lucha y conquistas, viendo diferentes realidades que nos involucra a toda la clase trabajadora.

Esto se definirá en la segunda quincena de febrero, cuando el Instituto se reúne

para definir esos planes de formación, que abarcan:

Organización y Planificación

Salud y Seguridad Laboral

Derecho y Seguridad Social

Economía y Negociación Colectiva

Comunicación

Historia del Movimiento Sindical

Corrientes del pensamiento

Metodología para la acción

Talleres para integrantes de Cooperativas del Plan de Vivienda Sindical

Así como se cubren las otras áreas que propone el Instituto, como son el asesoramiento (a través de equipos de abogados) y la investigación del equipo técnico.

En modalidad de Escuela Básica, Escuela Superior, talleres específicos para sindicatos y federaciones, sería la formación propuesta para este año 2015.

Recuerden compañeros, que si nos formamos somos fuertes, si nos organizamos seremos invencibles.



# RAZONES PARA AFILIARTE A LA UNIÓN FERROVIARIA

LOS TRABAJADORES/AS  
NECESITAMOS AL SINDICATO.  
Y ÉSTE ES MÁS ÚTIL SI ES MÁS FUERTE.

LA UNIÓN FERROVIARIA  
RESPONDE DE SU ACTUACIÓN  
SÓLO ANTE SU AFILIACIÓN  
Y ANTE LOS TRABAJADORES/AS,  
QUE SON LOS QUE PROPORCIONAN  
EL RESPALDO SOCIAL  
Y LOS RECURSOS  
NECESARIOS PARA ELLO.

TU  
SINDICATO

ES TU

HERRAMIENTA  
DE LUCHA

ES LA HORA



DE COMPROMETERSE,  
DE PARTICIPAR,  
DE TRANSFORMAR LA REALIDAD.

UNIÓN FERROVIARIA  
CLATE

MISCE

UNIÓN FERROVIARIA

TE INFORMA,  
TE ASESORA,  
TE APOYA Y  
TE PROTEGE.

PIT-CNT  
ITF