

Informe del transporte en el Uruguay

Mesa de Transporte
Abril de 2013



**Federación de Cooperativas
de Producción del Uruguay**

Informe del Transporte en Uruguay

Gerardo Gilardoni

El Uruguay ha sido desde su fundación y más precisamente luego de la Guerra Grande, un país que estuvo en la proporción a su tamaño una evolución casi constante de su transporte de pasajeros y de cargas. En el tema cargas era desde su fundación un punto importante de las vías marítimas y más teniendo como tenemos uno de los puertos más importantes del sur americano, pero esa es otra historia, pero mirando siempre de espaldas al mar fuimos privilegiando el transporte terrestre a cambio de potenciar las vías fluviales y fue tan así que los primeros transporte colectivos eran tirados por caballos, muchos de ellos por emprendimientos de privados y generalmente de emprendedores individuales, "EL SR.LARRAVIDE, prospero comerciante porteño afincado en nuestra ciudad, decidió dotar a Montevideo de su primer servicio de ómnibus a caballo.

No está demás hacer notar que en la época de dicho transporte llegó a tener más de 5000 trabajadores dependientes dado que esta modalidad estaban desde los conductores de los transporte hasta los talabarteros hoy casi desaparecidos, los herreros los carpinteros que cuidaban de los vehículos, etc., como también en los alrededores del viejo Montevideo que sembraban el forraje para los animales. Comenzó con una importación desde Inglaterra 6 vehículos de esas características y con ello se inauguró, el 10 de mayo de 1853 una línea entre el café de M. Lasnier ubicado en Av.18 de Julio Nro. 13 esquina Andes y la Villa de la Unión, donde finalizaba en el Hotel de Benjamín Pérez. En los años 1868-1870 se comienza a circular el primer tranvía a caballo el cual era una innovación del anterior pero que circulaba sobre rieles lo cual le permitía una circulación más ágil en las antiguas calles empedradas y muchas de balastro, el mismo que fue inaugurado el 1 de junio de 1868 por la llamada Ferrocarril a sangre de la Unión y luego Tramway a la Unión y cuya terminal era donde hasta hace poco los talleres de Raincoop. Luego, en noviembre de 1906 se procedió a la inauguración del servicio de tranvías eléctricos llamado entonces Power House donde el Dr. Williman quien era en ese entonces presidente de la Sociedad Comercial de Montevideo " hoy podemos ver donde era su central en el edificio de la Plaza Seregni".

Esos fueron los arranques para que, como sucedió con las mayorías de los emprendimientos de la era Inglesa, luego de su desarrollo y logrado obtener sus ganancias no se tomaron las molestias de reponer y adecuar los sistemas, ni el sistema político tubo en consideración que pasaba

con los trabajadores del viejo sistema de tracción a sangre, ni al eléctrico, ni de este al moderno a combustión le dejaron luego de la súper explotación en la bancarrota a la cual se debió enfrentar casi sin recursos por las administraciones no preparadas ni técnicamente ni en infraestructura específica de un sistema ordenado y adecuado al crecimiento urbano de la ciudad en su extensión y de la población; la prestación de los servicios en ese momento imprescindible para la ciudad en pleno crecimiento. Los políticos sentían la atracción del momento por la creación de un ente nuevo que le permitía tener algunos cargos más de una administración burocrática del estado y en este caso de la administración Departamental. Esa administración, que era de AMDET, tuvo algunas luces pero fueron más las sombras y, sin tener capacidad técnica ni voluntad, ni compromiso administrativo, fue deteriorándose.

Creada en diciembre de 1947 por la ley Nro. 10980 y que establecía en el art 32 que "El servicio de transporte colectivo será persona jurídica capaz de todo derecho y obligación conforme a la ley" si bien daba nombre al nuevo organismo del Municipio paso a ser la Administración Municipal de Transporte Colectivo de Montevideo y que desde el principio compitió con una empresa que en su alboros será conformada por dueños independientes que luego comenzaron a constituirse en cooperativas por líneas para pasar a conformar luego en estos tiempos en una suerte de empresa bicéfala donde por un lado está la administradora de todos como sociedad anónima y por otro los pequeños propietarios en una suerte de empresas unipersonales hasta que ayudo en una estrategia empresarial ir acotando la influencia en el desarrollo de la empresa municipal no sin tener responsabilidades de esta en su propia liquidación, la forma en que esta Administración se fue liquidando enfrentando desde los años 62 la creación de las cooperativas de transporte COETC, con 100 coches, UCOT con 50 y COME, con 70 coches micros ayudada por la consolidación de una empresa privada que hoy conocemos bastante bien y anteriormente detallamos que es la actual CUTCSA.

En los años 1972. Comienza el proceso de desmantelamiento de esta administración que si bien tenía el 20% de los usuarios del sistema tenía el 50% de los trabajadores del mismo, situación que le era bastante onerosa a las arcas del erario municipal: esto fue desgastando dicha administración, que en la época de **Rachetti** intendente de la dictadura comenzó su desarticulación.

Es un poco de historia para poder ver cómo llegamos al hoy donde el servicio de transporte en particular en Montevideo esta brindado por las Empresa CUTCSA Y COMETSA que son sociedades anónimas de aparente capital nacional y que tienen el 73% de transporte colectivo está en manos de CUTCSA y un 27% del mismo en manos de las cooperativas.

Aclarando un poquito, el transporte de Montevideo está compuesto teóricamente por cinco empresas, de las cuales cuentan con una flota de 1489 vehículos, empleando unas

6300 personas. Esta flota está distribuida hoy por unas 140 rutas que hoy han sido sustancialmente modificadas sin tener en cuenta costos relevantes para las empresas. De C.U.T.C.S.A. Y C.O.M.E.S.A. son sociedades anónimas y donde unos 50% de los trabajadores son accionistas y C.O.E.T.C., U.C.O.T Y R.A.I.N.COOP, son cooperativas con aproximadamente el 2% son trabajadores dependientes, esto nos lleva a uno de los problemas de los tres más relevante y es la diferencias en el sistema de aportaciones de los trabajadores; Las cooperativas aporta cada trabajador por los descuentos legales un 25% de su salario, mientras que las sociedades anónimas y respetando la ley entre un 6 y un 10%. Esto se da por el objetivo de conformar una razón social diferente mientras que el aporte o el compromiso con la sociedad es totalmente diferenciado; uno de los beneficios que permitían absorber en parte los costos de producción era la exoneración del aporte patronal por el sistema cooperativo, situación que quedó derogada por el gobierno de Jorge Batlle al igualar todo el sistema.

Las situaciones en la prestación de los servicios en el día de hoy tienen grandes problemas, uno de los cuales es el costo de los combustibles segundo gran tema y que es en el costo de producción casi un 30%, es un tema que a nivel mundial tiene su incidencia y se busca nuevas soluciones como los coches híbridos de tracción mecánica combinada de combustible líquido y eléctrico, o también en base a combustible gaseoso o GNS. Otro, como toda empresa de servicio, es el costo salarial y este último es preocupante dado que es una de las variables que se gradúa según la correlación de fuerza de los trabajadores y empresarios y dado que en los momentos actuales tenemos un valor de referencia del producto (que es el boleto) la paramétrica, y sin duda aunque no se esté de acuerdos de los costos, tomados en la misma es sin duda un elemento de trabajo al momento de estructurar los costos del servicio, por otro es las nuevas formas de prestación del servicio a través de las obras encaradas por la Intendencia de Montevideo, que si bien ha crecido el uso del transporte colectivo.

La implementación de las nuevas modalidades como lo son el uso del boleto electrónico, conjuntamente con la transformación del sistema Metropolitano donde se crean corredores especiales para el transporte público con la existencia de paradas terminales o troncales a creado en el público de dichos servicios muchas inquietudes que se ven acrecentadas por el poco diálogo entre los tres grandes protagonistas. Los mismo son la Intendencia en primer lugar, los trabajadores y empresarios, pero también el que ha estado más ausente que son los usuarios. Es un criterio que en esta sociedad en la que vivimos todos y más en el caso de las empresas de servicio los usuarios tengan voz y voto para que de esta forma controlen y auspicien las formas en que utilizan dichos servicios, si bien han existidos diálogos parciales entre los empresarios, obreros y los representantes del organismo público la ausencia del usuario ha provocado mucho de los desconciertos al no comprender el plan de reestructura en su totalidad y la aplicación de este. En base a lo enunciado y que solo es eso porque el problema es mucho más profundo y donde el sistema

cooperativo en particular y el sistema en su totalidad tiende por la suma de dificultades a caer en un proceso de graves dificultades de sobrevivencia es la necesidad de la búsqueda de un estudio serio de renovación, donde la proyección de una nueva gestión frente a los desafíos como una planificación a largo plazo.

Crear una auditoría o proyecto es una por si sola es una utopía, por la grave situación financiera de las Cooperativas del Transporte, por lo cual deseamos solicitar a Cudecoop como gremial y representante del cooperativismo en nuestro país sume los esfuerzos para la búsqueda soluciones a este gran dilema que no admite la menor demora.