

Cooperativas, Estado y Mercado. Privatización del transporte público de Montevideo a través de cooperativas (1947-2017)

Juan Pablo Martí
Universidad de la República, Uruguay

Resumen

En 1947 se aprobó la ley n° 10.980 por la que se creaba la Administración de Transporte Colectivo de Montevideo (*AMDET*) para proveer de transporte público a Montevideo. A lo largo de su historia, la gestión de *AMDET* presentó múltiples dificultades además de entregar resultados económicos negativos. Luego del Golpe de Estado de junio de 1973, y en el marco de políticas neoliberales, el gobierno uruguayo emprende una reforma del aparato estatal. En el caso de la municipalidad de Montevideo, la reforma pasa por deshacerse de la *AMDET* y para ello se plantea la cooperativización de los trabajadores como alternativa a la pérdida de su fuente de trabajo. Esto se concretará a través de la Resolución de la Intendencia Municipal de Montevideo n° 37.588 de 1974. En ella se establecen las bases de la cooperativización que prevé entre otras cosas el otorgamiento de la concesión del servicio a las cooperativas y la venta de las unidades de transporte que deberán ser pagados por las cooperativas.

El proceso de privatización de *AMDET* nos permite reflexionar sobre el rol del Estado en la promoción de las cooperativas. Buscamos entender por qué el Estado opta por las cooperativas para llevar adelante sus políticas y cómo condiciona esto el posterior desarrollo de la cooperativa. Analizamos el programa de privatización del transporte colectivo de pasajeros de Montevideo bajo la figura de cooperativas de trabajo. Nos interesa comprender los motivos de la política pública y en qué medida esta responde a la intención de promover la cooperativización o es producto exclusivamente del intento de achicamiento del Estado.

Como metodología de trabajo se utilizó el análisis del ciclo de las políticas públicas y para ello se partió del relevamiento de fuentes documentales (normativa y documentos de la municipalidad), entrevistas a informantes calificados y relevamiento de prensa de la época.

El análisis muestra que la cooperativización responde más a una utilización política por parte las autoridades municipales para reformar el Estado en el marco de las reformas de mercado que a una política de fomento del cooperativismo.

Palabras clave

Cooperativas; transporte; privatización; reformas de mercado; Montevideo

Códigos JEL: J54, P13, N86, G33, R48

Fecha de recepción del original: 17 de julio de 2018; versión definitiva: 18 de diciembre de 2019.

Juan Pablo Martí. Programa de Historia Económica y Social, Facultad de Ciencias Sociales Universidad de la República, Uruguay
E-mail: jpmartip@gmail.com. ORCID ID: 0000-0002-4162-1773

AREAS

Revista Internacional de Ciencias Sociales, 39/2019,
Economía Social y Cooperativismo en América Latina, una revisión interdisciplinaria, pp. 93-106.
DOI: 10.6018/areas.408461

COOPERATIVES, STATE AND MARKET. PRIVATIZATION OF PUBLIC
TRANSPORT IN MONTEVIDEO THROUGH COOPERATIVES (1947-2017)

Abstract

In 1947, Act No 10.980 was passed creating the Public Transportation Administration of Montevideo (*AMDET*) to provide public transportation to Montevideo. Throughout its history, the management of *AMDET* was presented with many difficulties in addition to delivering negative economic results. After the coup d'état of June 1973, and within the framework of neoliberal policies, the Uruguayan government undertakes a reform of the state apparatus. In the case of the municipality of Montevideo, the reform is to get rid of the *AMDET*, and for this, the cooperativization of the workers is proposed as an alternative to the loss of their source of work. This will be substantialized through Resolution No 37.588 of 1974 of the Municipal Government of Montevideo. It establishes the bases of the cooperativization that provides, among other things, the granting of the concession of the service to the cooperatives and the sale of the units of transportation that must be paid by the cooperatives.

The process of privatization of *AMDET* allows us to reflect on the role of the State in the promotion of cooperatives. We seek to understand why the State opts for cooperatives to carry out its policies and how these conditions the subsequent development of the cooperative. We analyze the program of privatization of public transport in Montevideo under the figure of worker cooperatives. We are interested in understanding the reasons of the public policy and to what extent it responds to the intention to promote cooperativism or is the product exclusively of the attempt to reduce the State.

As working methodology, the analysis of the cycle of public policies was used, and for that, it was based on the survey of documentary sources (regulations and documents of the municipality), interviews with qualified informants and press releases of the time.

This analysis shows that cooperativization responds more to a political use by the municipal authorities to reform the State in the framework of market reforms than to a policy of promoting cooperativism.

Keywords

Cooperativism; transport; privatization; market reforms; Montevideo

JEL codes: J54, P13, N86, G33, R48

Cooperativas, Estado y Mercado. Privatización del transporte público de Montevideo a través de cooperativas (1947-2017)¹

Juan Pablo Martí
Universidad de la República, Uruguay

I. Introducción

El trabajo que aquí se presenta parte de la idea que solamente tomando en cuenta la diversidad de orígenes de las cooperativas se podrá identificar un conjunto de factores críticos para su éxito y desarrollo (Battaglia, 2004: 40). La pregunta que subyace a la investigación es: ¿cómo se relacionan las condiciones de emergencia de las cooperativas con el desarrollo posterior de las mismas? Es decir, para entender su posterior desarrollo debemos comprender las condiciones de surgimiento de las cooperativas.

En esta ocasión reflexionamos sobre el rol del Estado en la promoción de las cooperativas². Nos interesan las políticas desarrolladas por el Estado para el fomento del cooperativismo que crean o que facilitan el desarrollo de cooperativas. Buscamos entender por qué el Estado opta por las cooperativas para llevar adelante sus políticas y cómo condiciona esto el posterior desarrollo de la cooperativa. En este caso analizamos la política de desmunicipalización del transporte colectivo de pasajeros de Montevideo bajo la figura de cooperativas de trabajo.

Una rápida revisión por las experiencias de fomento cooperativo en América Latina en los últimos años, nos muestran un papel cada vez más activo del Estado en la creación de coo-

perativas³. El rol del Estado como promotor de las cooperativas puede manifestarse de muy diversas formas⁴. El estudio de políticas públicas y de sus impactos contiene una dimensión temporal que le es intrínseca. Por ello es posible hablar de un proceso social al analizar la trayectoria de una cuestión a partir de su surgimiento, desarrollo y eventual resolución.⁵

Como metodología de análisis, nos basamos en el ciclo de las políticas públicas para facilitar su interpretación como un proceso dinámico y que permite, en cada una de las etapas, identificar y analizar elementos circunscriptos y un número limitado de actores involucrados. Tomamos el esquema conceptual propuesto por Subirats *et al.* (2008) para el análisis de las políticas públicas. Utilizaremos el enfoque del ciclo de las políticas públicas, entendido como el proceso que va desde el surgimiento del problema en la agenda pública hasta su resolución.

El modelo conceptual del ciclo de las políticas públicas facilita la interpretación de ellas como un proceso dinámico y permite, en cada una de las etapas, identificar y analizar elementos circunscriptos y un número limitado de actores involucrados⁶. Podemos reconocer distintas fases y para cada una de ellas los productos de la política pública.

- a) Inclusión en la agenda: los procesos a través de los cuales un problema *social* se identifica y más tarde se “tematiza”

¹ Agradezco los aportes de referencias documentales y bibliográficas que me realizó el Prof. Raúl Jacob durante la elaboración del trabajo. También agradezco a la Ec. Carolina Romero Cohen estudiante de la Maestría en Historia Económica (FCS-UDELAR) y funcionaria de la Dirección Transporte de la IM, el haberme proporcionado las series sobre venta de boletos y precios de los mismos. Todos los errores u omisiones que pudiera contener el trabajo son de mi entera responsabilidad.

² El trabajo se enmarca en una línea de investigación que tiene por objetivo “analizar y caracterizar en perspectiva histórica las políticas públicas hacia el sector cooperativo tanto en el marco normativo como en las acciones y programas estatales, especialmente, en lo referido a la promoción de cooperativas por el Estado”.

³ Véase al respecto Cravino y Mutuberría (2010); Hintze (2010); Martí (2011, 2012, 2013a, 2013b, 2016a, 2016b); Martí y Pérez de Uralde (2010).

⁴ Algunas posibilidades de acción del Estado son la legislación, las disposiciones fiscales, el asesoramiento técnico, la ayuda financiera, etcétera.

⁵ Resolución no significa solución. Oszlak y O'Donnell (1995 [1981]: 109-110) entienden por resolución la desaparición del tema de la agenda pública sin que por ello este haya sido solucionado. En ocasiones un tema se resuelve porque otros problemas más visibles monopolizan la atención.

⁶ Este proceso no se verifica en forma lineal en la realidad, e incluso algunas de sus fases pueden omitirse. Se trata de un modelo útil para el análisis aunque Subirats *et al.* (2008: 47-49) nos advierten de las limitaciones de este enfoque. Tal como sostiene Muller (1990, 33, citado por Subirats *et al.*, 2008): “...la representación secuencial de las políticas no debe utilizarse de manera mecánica. Deberán más bien imaginarse a las políticas públicas como un flujo continuo de decisiones y procedimientos a los que tratamos de dar un sentido”.

como problema público, así como las diferentes formas en que se produce su inclusión en la agenda política.

- b) Decisión-programación: la fijación de las bases jurídicas que sustentan los objetivos, los instrumentos de intervención y las modalidades operativas de la acción pública. Así como el acuerdo político-administrativo que fija las competencias, las responsabilidades y los principales recursos de los actores públicos para la implementación del programa político-administrativo.
- c) Implementación: como el conjunto de acciones y decisiones que, tras la fase de programación, tiende a la realización concreta de los objetivos de una política pública.
- d) Evaluación: son los enunciados evaluativos de los efectos de las políticas públicas que pretenden evidenciar los (eventuales) cambios de comportamiento de los grupos-objetivo y los efectos inducidos en los beneficiarios finales y puede permitir valorar científicamente o políticamente la pertinencia, la eficacia y la eficiencia de la política pública (más o menos) aplicada.

Todas las fases se hallan vinculadas por lo que una alteración en cualquiera de ellas afecta a las demás, de ahí que el análisis de las políticas públicas deba llevarse a cabo con una perspectiva de globalidad e interdependencia de elementos.

En cuanto a las técnicas de recolección de información, se recurrió básicamente a la bibliografía sobre el tema, el análisis documental (Legislación y Resoluciones de la Junta de Vecinos de Montevideo), la revisión de la prensa de la época, entrevistas en profundidad a informantes calificados y series proporcionadas por la Dirección de Transporte de la Intendencia de Montevideo.

Junto a esta introducción, el trabajo se compone de otras tres secciones. En la primera exponemos los antecedentes que tiene esta temática. A continuación, analizamos el proceso de desmunicipalización del transporte capitalino a manos de las cooperativas como política pública. Finalmente, a modo de conclusión, reflexionamos sobre las consecuencias de este proceso.

II. Antecedentes sobre el tema

Al momento de relevar los antecedentes que tiene la temática podemos proponer una clasificación que agrupa los antecedentes en tres categorías. Una primera categoría refiere a los antecedentes que refieren al transporte como política pública. Para ello seleccionamos dos trabajos que tiene directa relación con el tema a abordar. El primer trabajo es el de Thomson (1982) y está referido a los distintos tipos de transporte usuales en América Latina, el autobús, el tren suburbano y el metro o subterráneo y en el que se muestra que entre ellos es el autobús el más usado aunque suele ser el menos favorecido por la política pública puesto que a diferencia de los otros o no

está subvencionado por el Estado o “recibe subsidios solo en casos excepcionales, y a veces aporta en forma de impuestos y tasas, más de lo que recibe” (Thomson, 1982: 85). El segundo trabajo es de Hernández (2013) y se ocupa del transporte en la ciudad de Montevideo. Ubica el tema del transporte público como una política relacionada con el bienestar como lo puede ser la salud, la vivienda o la educación. En este sentido el trabajo plantea las preguntas sobre “el proceso de provisión y la dimensión de la equidad tales como quién paga por el servicio y quién recibe los beneficios, cuál es su cobertura y con qué calidad lo reciben quienes están cubiertos” (Hernández, 2013: 163).

La segunda categoría de antecedentes refiere al transporte como política pública pero se relaciona con lo que se conoce habitualmente con el proceso de “reformas de mercado” (Bértola y Ocampo, 2010). En esta categoría podemos señalar dos antecedentes que abordan el tema del transporte público de Montevideo y el proceso de desmunicipalización de AMDET como ejemplo de las reformas de mercado llevadas adelante en nuestro país. El primero es el trabajo clásico de Finch (2005) que al referirse al proceso de desmunicipalización sostiene que fue uno de los cambios introducidos por el régimen neoliberal que “no fue mal visto ni se pudo revertir” (Finch, 2005: 298). El segundo antecedente al respecto es un trabajo de Bensión (2006) que pone a la privatización del AMDET como ejemplo de la concesión de actividades públicas que se pasan a la órbita privada en el marco de estas reformas. Sostiene que se trató de la “Clausura de una actividad deficitaria, aunque se mantuvo el pago de sueldos de los funcionarios” (Bensión, 2006: 68).

Finalmente, la tercera categoría está integrada por los trabajos que estudian específicamente la desmunicipalización de AMDET y los cambios procesados en el transporte público de Montevideo. Algunos de estos trabajos fueron realizados por estudiosos y aficionados al transporte, en particular los que podríamos llamar los “omnibuseros”. El trabajo más destacado en este sentido es el de Pienovi (2009). Se trata de un trabajo exhaustivo sobre el transporte público montevideano y tiene un capítulo en particular dedicado a la privatización de AMDET. En el trabajo describe el proceso de privatización haciendo énfasis en el destino de las líneas y los ómnibus y trolebuses pertenecientes a AMDET. En este mismo registro podemos señalar los escritos que tienen su origen en el Grupo ACLO (Agrupación de Coleccionistas de Literatura Omnibusera) quienes hacen una pormenorizada descripción de la historia de las empresas y de sus ómnibus (ACLO, 2009a, 2009b, 2010). También existen sitios especializados en internet como por ejemplo: “Trolebuses de Montevideo” (Martínez, s/f). Finalmente, como antecedente directo y base de este trabajo se encuentra un estudio que realizamos 10 años atrás en el cual se analizaba el caso de las cooperativas surgidas por la privatización de AMDET en el marco de los programas públicos para la creación de cooperativas de trabajo (Martí *et al.*, 2008).

III. Análisis de la creación de cooperativas para la desmunicipalización del transporte público de Montevideo

Como señalamos anteriormente tomaremos el ciclo de las políticas públicas como marco para analizar la desmunicipalización del transporte público montevideano. Nos concentraremos en las cuatro etapas antes señaladas: A) La identificación y la definición del problema: el transporte público y la situación de AMDET, B) La programación: propuesta de IM y Junta de Vecinos para solucionar el déficit crónico y reformar el Estado, C) La implementación: concesión del servicio de transporte público a empresas cooperativas integradas por los funcionarios, y D) La evaluación de los resultados: desaparición de AMDET, funcionamiento de las cooperativas de transporte y tercerización.

A. La identificación y la definición del problema: el transporte público y la situación de AMDET

Para ubicar el proceso de desmunicipalización y posterior creación de cooperativas de transporte es necesario repasar la historia de creación de AMDET. El elemento determinante para su creación fue que, en febrero de 1947 y como parte del pago de la deuda británica con el Uruguay, el Municipio de Montevideo firmó un convenio de compra-venta con la Sociedad Comercial de Montevideo, empresa británica que tenía a su cargo el servicio de transporte urbano con tranvías⁷.

A comienzos de diciembre de 1947 se sanciona y promulga la Ley n° 10.980, llamada de "Empresas de transporte colectivo". En ella se declara de utilidad pública la expropiación de los derechos que tienen las empresas concesionarias de los servicios de transporte colectivo de pasajeros de la capital (Art. 1) con las mismas "ventajas, privilegios y franquicias acordados a las actuales empresas concesionarias" (Art. 3). Además, se otorga la administración de este servicio al Gobierno Departamental de Montevideo que constituirá persona jurídica bajo la Administración de un directorio, al que se le dictan normas de acción, etc. Una de las características de este directorio, que condicionará la gestión posterior de AMDET, será que debía estar integrado por cinco miembros designados por el Intendente de Montevideo, tres nombrados por la mayoría de la Junta Departamental de Montevideo y otros dos por la minoría. Este reparto también se reflejará en los funcionarios, como era la costumbre de la época, transformando a la nueva entidad en un codiciado bocado para el clientelismo siendo el úni-

⁷ Además de los tranvías, el Estado uruguayo adquirió las compañías de ferrocarriles y la Compañía de Aguas Corrientes que también estaban en manos británicas.

co organismo con estas características a nivel departamental⁸. En la misma Ley se faculta al BROU a extender un préstamo al Gobierno Departamental (Art. 14) y se incorpora al personal de empleados y obreros al nuevo servicio municipal de transporte (Art. 15).

Conforme a esta Ley, el 29 de diciembre de 1947 fue creada la Administración de Transportes Colectivos de Montevideo (AMDET). Se creó a partir de la compra de la Sociedad Comercial de Montevideo que explotaba los tranvías y de las empresas de autobuses AMSA⁹ y TUSA¹⁰, de muy reciente creación. El objetivo de AMDET era sustituir a los tranvías por trolebuses y autobuses (Anónimo, 2009).

El nacimiento de AMDET condicionaría fuertemente su futura gestión. En primer lugar, se hizo cargo de los tranvías, muchos fuera de servicio y cuando en el mundo entero se sustituían los tranvías por los autobuses que eran más ágiles y necesitaban menos inversiones. En segundo lugar, además de absorber a los funcionarios de las anteriores empresas se llenaría de empleados colocados en razón del reparto político partidario, burocratizando su gestión. Finalmente, los autobuses que absorbieron y los que compraron eran de diferentes marcas complejizando el mantenimiento de la flota. A esto se sumaba que, a diferencia de las empresas privadas en las que generalmente el propietario era su conductor, a los coches de la compañía municipal no se les prestaba el adecuado mantenimiento (Pienovi, 2009).

El cambio más importante procesado por el ente municipal fue el pasaje de los tranvías a los trolebuses que tuvo lugar a partir de la aprobación del Plan de la Red de Trolebuses de Montevideo en diciembre de 1950 y que comenzó a funcionar en marzo de 1951 (Pienovi, 2009).

Respecto de los autobuses se dio un proceso que se denominó "canibalización". Muchos debían ser retirados de servicio para su reparación. Como existían problemas con los repuestos, entre otras cosas por las limitaciones que tenía AMDET como ente estatal para realizar las compras con llamados a licitación y una pesada burocracia, los que entraban a reparación eran utilizados para extraerles repuestos dejándolos inutilizables.

Los cuestionamientos a la gestión municipal de AMDET no tardaron en llegar. Se criticaba la burocracia, la mala calidad del servicio y los altos costos. Un editorial del Diario Acción de 1963 mostraba que los de AMDET duplicaban los de las empresas privadas, a saber: CUTCSA \$1,14; COME \$1,14 (que no utilizaba guarda), UCOT \$1,30; COETC \$1,48 y AMDET \$2,83 (Torrado, Ponciano "Cuál es el costo del boleto" en Acción, 29 de marzo 1964, citado por Pienovi, 2009). También, producto de una gestión pésima, pero que cada vez le costaba más

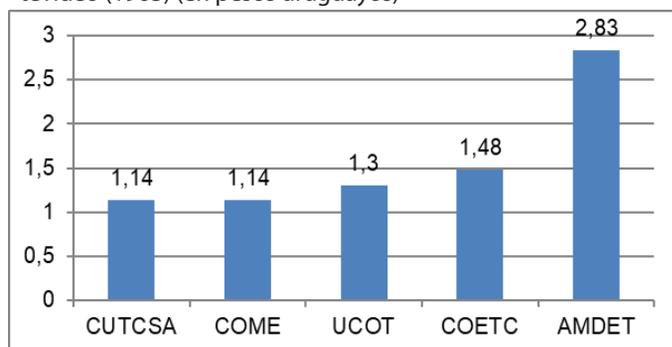
⁸ Respecto del clientelismo político del que era objeto la AMDET, el secretario del Sindicato de Obreros y Empleados de AMDET se expresaba de manera crítica años más tarde: "La política del 3 y 2 entró a saco; se cometen toda clase de arbitrariedades. Y luego se usa y abusa, para fines politiqueros, del Ente financiado con los dineros del pueblo" (Estudios, 1967: 40).

⁹ A.M.S.A. (Autobuses Montevideo Sociedad Anónima), propiedad de Ambrosi y Cía. importador de vehículos y repuestos había comenzado a funcionar en octubre de 1947.

¹⁰ TUSA (Transporte Urbano Sociedad Anónima), propiedad del Sr. Juan Belhot, había comenzado a funcionar también en 1947. El julio de 1948 el municipio se hizo cargo de la empresa y el Sr. Belhot continuó con la fábrica de carrocerías.

cara al municipio montevideano. Esta situación generaba un pesado déficit que hacía recaer sobre la intendencia de Montevideo. El Ing. Aquistapace, presidente del Concejo Departamental de Montevideo entre 1955 y 1959, llegó a afirmar “o el municipio de Montevideo termina con AMDET, o AMDET termina con el municipio”.

Gráfico 1: Comparativo del costo estimado por Boleto en Montevideo (1963) (en pesos uruguayos)



Fuente: elaboración propia a partir de: Ponciano Torrandó, “Cuál es el costo del boleto”, *Acción*, 29 de marzo 1964 (citado por Pienovi, 2009).

Hacia fines de la década de 1960, la empresa, que se había pensado como testigo para la fijación del precio del boleto urbano, atravesaba una gran crisis que hace pensar a la municipalidad y a los propios trabajadores cuáles son las alternativas. Un artículo sobre el transporte aparecido en el diario *La Mañana* el 18 de mayo de 1966 un artículo sobre el transporte sostenía que entre las soluciones debía pensarse la “desmunicipalización de AMDET, que con su hipertrofia burocrática y desastrosa situación financiera contribuye a encarecer el servicio” (*La Mañana*, 1966/V/18).

Por Resolución n° 226, de fecha 11 de marzo de 1967, la Intendencia decreta la intervención de AMDET. Esta fue confirmada y prorrogada por Resolución n° 8.423 del 18 de octubre del mismo año. El objetivo de la intervención de AMDET es reorganizarla y superar las dificultades por las que atravesaba. El Municipio estudia la posibilidad de deshacerse de la empresa y, a su vez, los trabajadores plantean la cooperativización¹¹.

Posteriormente, la Resolución n° 15.776 del 29 de junio de 1968 resolvió: Instituir una Comisión Administradora Delegada que tendrá a su cargo la dirección de la AMDET con el objetivo de organizar la gestión y estudiar las alternativas para su solución. La Comisión Administradora estaba compuesta por dos miembros designados por el Intendente y un tercero elegido por los funcionarios de AMDET en votación secreta¹².

¹¹ La gestión de la empresa es totalmente deficitaria, debiendo hacerse cargo la municipalidad de cubrir el déficit calculado en \$700.000.000 mensuales. Por otra parte, se menciona que de los doscientos cincuenta trolebuses con los que cuenta la empresa, a comienzos de la década de 1970 están en funcionamiento solamente sesenta.

¹² Esperando que se hiciera la votación, el primer delegado de los funcionarios fue designado por el Intendente de Montevideo. El elegido fue Severino Alonso, Secretario General del Sindicato de Obreros y Trabajadores de AMDET e integrante del

B. La programación: propuesta de IM y Junta de Vecinos para solucionar el déficit crónico y reformar el Estado

En principio, los trabajadores de AMDET, organizados en la Sindicato de Obreros y Empleados de AMDET de tendencia comunista se mostraban contrarios a la privatización bajo la forma cooperativa, tal como lo presenta el delegado de los trabajadores en la Comisión Administradora Delegada a cargo de la intervención.

... los obreros nos oponemos categóricamente a la cooperativización por varias razones; la primera de ellas es porque una cooperativa de tal índole no tiene ningún porvenir, es imposible que subsista bajo régimen capitalista. Baste decir que las cooperativas privadas que surgieron con todas las ventajas (aval del Banco República y flota relativamente nueva) ya están tecleando y sus miembros han perdido una parte de las conquistas sociales. Con este antecedente es fácil comprender lo que ocurriría en Amdet: todos los déficits caerían sobre sus trabajadores y como consecuencia de ello, cientos de obreros quedarían en la calle...; la tercera razón y no la menos importante, porque desataría la lucha entre hermanos de clase, significaría la pérdida de las conquistas y de la propia organización sindical (Estudios, 1967).

La organización sindical que era muy fuerte y activa en cada movilización en contra del gobierno de la época y se mostraba favorable al estatuto público de sus miembros. No obstante, esto, existe un registro que data de julio de 1970 que muestra un primer pedido realizado por los trabajadores para hacerse cargo de la gestión de la empresa. Esta demanda se repite luego del Golpe de Estado de 1973¹³. Este nuevo contexto va a acelerar la desmunicipalización de AMDET. Los trabajadores volverán a reclamar la cooperativización y la municipalidad aprovechará la oportunidad para terminar con un problema.

El 1° de octubre de 1973 los obreros cooperativizados de AMDET elevaron un escrito al Presidente de la República, Juan María Bordaberry, para “la solución a la problemática de AMDET por medio del sistema cooperativo”, en dicho escrito se plantean “las soluciones para resolver el pavoroso caso de AMDET, verdadero cáncer capitalino y porque no nacional” (Junta de Vecinos de Montevideo, 1976: 22). Se menciona que las soluciones propuestas hasta el momento no habían sido efectivas y que en estas condiciones la única posibilidad de continuidad de AMDET es con base en

...que se desangren las arcas municipales, las rentas generales del Estado, los recursos del Banco República, y se

Comité Central del Partido Comunista del Uruguay (Estudios, 1967).

¹³ Luego del Golpe de Estado las autoridades municipales de electas son proscriptas y sustituidas por una Junta de Vecinos de Montevideo designada por el régimen militar, mientras que el Intendente Rachetti permaneció en el cargo hasta 1981.

resientan también las finanzas del Banco de Previsión Social, de la Caja de Asignaciones Familiares, del Banco de Seguros del Estado y hasta nuestra cooperativa de consumo (Junta de Vecinos de Montevideo, 1976: 23).

En razón de esta situación la solución propuesta por los trabajadores es:

- a) Que se entregue a Cooperativas Obreras la administración y explotación de las distintas estaciones de ómnibus de AMDET, en forma paulatina e independiente, de acuerdo con un plan racional que podemos discutir en conjunto.
- b) Que inicialmente, el patrimonio, (Vehículos, bienes, equipos, etc.) queden en propiedad del Ente durante un período experimental de un año, siempre y cuando los mismos queden para uso exclusivo de la cooperativa.
- c) Que, demostrada la eficacia de la administración y explotación cooperativa, se proceda a la venta de los bienes de producción, si de acuerdo en esta forma, a las cooperativas.
- d) Que las cooperativas deberán administrarse con total autonomía... (Junta de Vecinos de Montevideo, 1976: 23 y 24).

Por el ACTA nº 14 del 10 de octubre de 1973 la Junta de Vecinos de Montevideo¹⁴ toma conocimiento de esta solicitud y decide abocarse de inmediato al estudio del problema. Durante los meses posteriores se dará una intensa discusión entre las autoridades municipales y los interventores de AMDET en la cual se cuestionará la gestión, la venta y remate de unidades y repuestos¹⁵. De esta discusión la Junta de Vecinos concluye que

...estaba en un cien por ciento de acuerdo con que la solución del problema de la AMDET consiste en disolverla; mejor, transferir las líneas que tiene a su cargo, a cooperativas formadas por sus propios funcionarios, dentro del régimen de libertad de asociación. De esta forma ganará la administración, al librarse de un déficit sofocante; ganarán los actuales funcionarios al mantenerse su fuente de trabajo, con la ventaja de que serán sus propios administradores y, por consecuencia, los dueños de su destino; ganará el público en general, al contar con mejores servicios (Acta nº 45, 12/VI/1974, citada en Junta de Vecinos de Montevideo, 1976: 47 y 48).

Cabe la pregunta de por qué habría de hacerse la privatización en cooperativas. Si revisamos la historia del transporte público montevideano encontraremos que ya entre 1928 y 1930 se formaron 11 cooperativas de autobuses en Montevideo. Sobre este proceso señala (Pienovi, 2009: 118)

[En 1928] *Los propietarios se fueron organizando en Cooperativas de Consumo... a instancias del Centro de Proprietarios... además coordinaban los servicios y lograban acuerdos entre los propietarios para realizar extensiones o modificaciones se establecieron cooperativas donde los socios eran los coches, siendo cada uno de ellos una pequeña empresa en sí mismo, pues debía de solventar todos sus gastos, realizando la cooperativa la administración y el suministro de insumos.*

La principal organización cooperativa surgió de la organización de los propietarios de autobuses que se enfrentaban con la compañía de tranvías y la intendencia. En 1933 en una asamblea realizada en el Centro de Proprietarios de Ómnibus bajo la presidencia del Sr. José Añón y se decidió no vender los ómnibus a la empresa tranviaria y estudiar la fusión total de todas las líneas en una sola cooperativa. La presión de la Intendencia capitalina contribuyó para que esto se concretara. En 1936 el intendente promulgó el decreto nº 1.178 de la Junta que establecía que en dos años caducarían todos los permisos de autobuses de Montevideo. Les estaba dando a los propietarios de autobuses un plazo de dos años de plazo para organizar una sociedad con personería jurídica para recibir la concesión de los servicios de transporte aprobada por la Junta Departamental. Ante esta presión, y a pesar de que no se creía esto posible, los propietarios se organizan y el 13 de mayo de 1937 se labra el acta fundacional de la "Cooperativa Uruguay de Transportes Colectivos Sociedad Anónima"¹⁶ (CUTCSA) que se convertiría en la principal organización privado de transportes de Montevideo¹⁷.

La posibilidad de cooperativizar el servicio tenía además algunos antecedentes directos. En 1962 el Concejo Departamental de Montevideo aprobó los permisos a tres nuevas empresas. La primera fue COETC (Cooperativa de Obreros y Empleados del Transporte Colectivo) formada en su mayoría por empleados de AMDET que comenzó a funcionar en febrero de 1963. En ese mismo año inició sus actividades la empresa UCOT (Unión Cooperativa de Obreros del Transporte), formada por trabajadores de AMDET y CUTCSA. En ambos casos se trataba de cooperativas de trabajadores con una organización parecida a la que tenía CUTCSA al momento de su fundación. La tercera empresa de reciente implantación en Montevideo era la COME (Corporación de Ómnibus Micro Este) formada

¹⁴ La Junta de Vecinos de Montevideo era un organismo creado por el gobierno de la Dictadura para suplantar las funciones de los órganos deliberativos departamentales previstos por la Constitución de la República, las Juntas Departamentales que fueron disueltas por los Decretos nº 465 y 497 de 1973. A diferencia de los ediles integrantes de la Junta Departamental que eran electos por la población de Montevideo, la Junta de Vecinos de Montevideo estaba compuesta por nueve integrantes designado por el intendente y el jefe de policía.

¹⁵ Uno de los aspectos interesantes de esta discusión es el papel jugado por los obreros de AMDET como centro de poder dentro de la empresa, no olvidemos el contexto de dictadura y la persecución que se realizara de los dirigentes sindicales.

¹⁶ La aprobación de la Ley nº 10.761 de Sociedades Cooperativas en 1946 obligó a CUTCSA a transformarse en "Compañía Uruguay de Transportes Colectivos Sociedad Anónima".

¹⁷ Posteriormente, en 1938 y con la llegada al gobierno del Presidente Baldomir, se aprobaría un decreto que otorgaba a CUTCSA la concesión exclusiva del servicio de transporte por autobuses en Montevideo (Pienovi, 2009).

también en su mayoría por trabajadores de AMDET que querían mejorar su situación convirtiéndose en dueños de sus coches.

Como se apreciará a partir de todos estos antecedentes, la formación de cooperativas para el brindar servicios de transporte público en Montevideo no era una novedad como tampoco que trabajadores de AMDET optaran por la cooperativización.

Esta alternativa de privatizar en cooperativas se reflejó en la Resolución de la Intendencia Municipal de Montevideo n° 37.588 del 5 de setiembre de 1974. En la misma el Intendente Municipal de Montevideo, resuelve.

Declarar su propósito de alentar la explotación de servicios de transporte colectivo de pasajeros actualmente a cargo de la AMDET, en régimen de concesión de servicios públicos, bajo forma cooperativa y con la utilización del personal y de los bienes actualmente a disposición de la Administración Municipal nombrada, dando preferencia a los propios funcionarios de la misma (Resolución n° 37.588, citada en Junta de Vecinos de Montevideo, 1976: 56)

En ella se establecían las bases de la cooperativización, a saber:

- a) Se otorgará concesión de servicio público. Plazo: 10 años.
- b) Se entregarán 50 autobuses en condiciones de trabajar; con más una opción hasta el 10% de autobuses para reparar o reconstruir.
- c) Se estimará un presupuesto de explotación realista...
- 4) Cada autobús será tasado antes de su entrega; y será amortizado en 8 años con 2 años iniciales de gracia...
- d) Los pagos de efectuarán al Banco República...
- e) Se afectarán 6 funcionarios, incluso guardas y chóferes, por cada autobús;
- f) La empresa debe constituirse en Cooperativa Laboral de Transporte Colectivo...
- g) Contralor permanente del Municipio, mientras no se terminen las amortizaciones... (Resolución n° 37.588, citada en Junta de Vecinos de Montevideo, 1976: *ibidem*)

Otro de los aspectos de las bases de acuerdo es que los funcionarios que pasasen a formar parte de la cooperativa cesarían en sus cargos desde el día de comienzo de los servicios a prestarse por aquella.

Finalmente, en la misma resolución se establecía abrir en el Departamento de Tránsito y Transporte, un registro de sociedades cooperativas (constituídas o en formación) interesadas en la explotación del servido. Tenían un plazo de apenas 25 días para inscribirse puesto que la inscripción cerraba el 30 setiembre de 1974.

Esta resolución del gobierno municipal va a contar con el beneplácito de un sector de los trabajadores de AMDET, cooperativizados en COTSUR (Cooperativa Obrera de Transporte del Sur), y con la oposición tanto de las autoridades interventoras como de un importante sector de funcionarios de AMDET que ven en la cooperativización la liquidación del ente. Estos conflictos van a motivar el enfrentamiento de las autoridades

municipales con los interventores de AMDET y la presión para agilizar la cooperativización.

C. Implementación: concesión del servicio de transporte público a empresas cooperativas integradas por los funcionarios

El llamado de la Intendencia a registrarse concitó poco interés. Incluso la prensa de la época señalaba que la cooperativización a través de la cual la Intendencia Municipal busca desprenderse del pesado lastre que significa AMDET, "es rechazada al parecer por una mayoría del personal" (*El País*, 1974/X/22). Un artículo del diario *El País* señalaba al respecto que

A pesar de las facilidades ofrecidas, el interés entre el personal de AMDET ha sido escaso, tal vez por falta de organización; al punto que desde los primeros momentos solo se hizo presente a formalizar su inscripción la cooperativa COTSUR, formada por unos 300 socios, y que fuera, precisamente la que sugirió la idea de explotar en forma cooperativa parte de los servicios del ente municipal del transporte (El País, 1974/IX/30)

En definitiva, terminan registrándose tres cooperativas: Cooperativa Obrera de Transportes del Sur (COTSUR); Cooperativa Obrera Larrobla Transporte (COLT), en formación, y Rápido Internacional Cooperativo (RAINCOOP).

Durante algunos meses el tema no va a tener novedades, excepto porque la Intendencia debe continuar transfiriendo dinero a AMDET (Resolución n° 43.927 por la que se transfieren 600 millones de pesos) y que el servicio de transporte se sigue deteriorando, incluso el personal de AMDET es sancionado por no cumplir con el servicio el 1° de enero de 1975 (*El País*, 1975/I/3).

La primera cooperativización se va a concretar en el mes de marzo. La Resolución n° 47.441 del Intendente Municipal de Montevideo del 11 de marzo de 1975, refrendada por medio del Decreto del Gobierno Departamental n° 16.788 del 14 de marzo de 1975, otorgaba a COTSUR una concesión por 10 años para la explotación de algunas líneas de servicio público de transporte colectivo de pasajeros para lo cual se le conceden 5 líneas (Art. 1) y se le entregan 55 autobuses (Art. 3). Uno de los artículos establece que el municipio tendrá el más amplio acceso a la documentación contable y administrativa de COTSUR y podrá asimismo asistir a las deliberaciones de los órganos de gobierno, contralor y administración de la cooperativa (Art. 8). El Decreto también establece que los socios de COTSUR que fuesen funcionario de AMDET, deberían renunciar inmediatamente a sus cargos. (Art. 13) (Acta n° 83 del 12/3/1975 citada en Junta de Vecinos de Montevideo, 1976: 94 y ss.). Se integraron 330 trabajadores a COTSUR y pocos días después, el 15 de marzo de 1975 salían de la Estación Larrobla los primeros servicios de COTSUR para cubrir las líneas nocturnas 1, 17 y 76 (*El Día*, 1975/III/15).

Cuadro 1. Venta total y distribución de boletos anuales entre las distintas empresas (1933-2003)

Año	AMDET	COOPTROL	COTSUR	RAINCOOP	CUTCSA	COETC	UCOT	COME	Otro tipo de boletos **	TOTAL
1933	114.204.125				87.977.516					202.181.641
1934	115.659.166				97.505.115					213.164.281
1935	120.404.101				100.677.866					221.081.967
1936	113.515.255				110.697.497					224.212.752
1937	101.656.791				133.914.217					235.571.008
1938	105.279.822				144.442.354					249.722.176
1939	108.050.476				151.348.442					259.398.918
1940	106.292.051				163.507.785					269.799.836
1941	113.411.096				175.044.296					288.455.392
1942	122.864.399				173.046.375					295.910.774
1943	149.478.136				179.753.858					329.231.994
1944	158.364.503				194.244.594					352.609.097
1945	163.043.123				203.229.438					366.272.561
1946	156.699.428				221.109.002					377.808.430
1947	162.417.978				226.330.244					388.748.222
1948	173.212.381				143.927.573					317.139.954
1949	181.655.039				237.039.851					418.694.890
1950	175.464.295				246.159.623					421.623.918
1951	161.981.741				247.028.482					409.010.223
1952	158.967.540				262.711.215					421.678.755
1953	154.319.314				290.304.701					444.624.015
1954	143.579.100				307.745.611					451.324.711
1955	128.180.783				314.344.133					442.524.916
1956	143.353.562				324.265.650					467.619.212
1957	155.060.487				306.106.809					461.167.296
1958	161.812.199				319.134.702					480.946.901
1959	154.322.892				336.366.814					490.689.706
1960	150.316.596				350.955.043					501.271.639
1961	136.556.019				329.014.001					465.570.020
1962	117.053.163				335.586.014					452.639.177
1963	77.786.668				263.785.741	17.420.384	10.759.916	6.265.889		376.018.598
1964	84.556.835				271.922.404	34.462.897	20.003.924	17.891.283		428.837.343
1965	89.079.018				293.060.651	39.910.933	21.140.198	20.409.377		463.600.177
1966	76.835.614				280.015.186	39.693.431	20.299.036	15.423.015		432.266.282
1967	82.959.977				261.672.902	36.385.555	18.823.472	14.067.500		413.909.406
1968	86.029.139				246.867.753	35.267.437	18.230.370	13.516.430		399.911.129
1969	87.131.039				273.263.396	39.035.279	20.604.469	13.707.648		433.741.831
1970	94.866.910				283.878.794	40.054.086	22.174.245	15.633.000		456.607.035
1971	91.592.561				287.223.830	40.665.271	22.862.168	16.422.735		458.766.565
1972	81.775.368				281.100.152	39.176.414	22.750.121	17.178.523		441.980.578
1973	73.746.668				282.792.163	38.854.164	22.797.333	17.687.425		435.877.753
1974	64.236.951				278.179.454	37.997.237	22.976.204	18.798.699		422.188.545
1975(*)		27.654.119	15.347.600	9.995.553	270.901.928	38.192.626	22.962.881	18.788.846		403.843.553
1976		17.375.210	28.692.260	17.757.174	256.747.264	36.639.017	31.663.147	18.439.447		407.313.519

1977		21.416.911	31.633.682	16.028.913	234.139.087	36.515.218	32.871.810	19.323.948		391.929.569
1978		22.196.057	34.368.276	17.165.866	239.790.683	37.698.369	33.633.113	20.369.808		405.222.172
1979		24.739.130	35.270.403	18.200.395	250.869.664	38.339.621	33.657.647	21.352.068		422.428.928
1980		25.345.323	34.705.148	18.391.544	259.525.763	38.266.522	33.713.631	22.174.239		432.122.170
1981		24.089.423	31.243.530	17.707.059	251.523.713	37.845.021	32.122.126	22.391.235		416.922.107
1982		22.890.221	28.933.284	16.818.599	234.524.864	35.247.033	30.529.084	21.335.564		390.278.649
1983		20.618.081	27.171.351	15.751.777	221.739.132	32.091.812	27.826.014	19.579.702		364.777.869
1984		21.051.084	26.450.132	15.213.671	210.757.306	30.387.471	26.831.438	19.086.332		349.777.434
1985		19.222.367	25.150.920	15.576.540	212.076.366	29.356.329	25.564.758	18.688.505		345.635.785
1986		18.890.611	24.260.016	16.792.716	223.339.544	29.514.670	25.569.547	19.139.987		357.507.091
1987		18.307.099	23.815.879	16.343.513	229.842.475	29.248.192	24.673.451	19.580.159		361.810.768
1988		17.761.197	23.144.627	15.702.090	218.879.502	29.331.667	23.413.041	19.715.657		347.947.781
1989		14.888.859	20.355.941	14.476.102	227.375.214	28.859.812	21.746.560	19.203.892	0	346.906.380
1990		13.600.328	16.163.790	12.950.447	234.692.048	29.371.616	19.579.136	19.998.123	1.583.987	347.939.475
1991		12.394.390	17.700.863	13.296.615	230.188.753	29.696.330	21.239.370	20.245.550	15.869.229	360.631.100
1992		532.741	13.989.418	13.806.751	235.357.311	30.373.804	19.752.818	21.044.483	19.074.563	353.931.889
1993				22.784.035	219.090.909	39.877.383	25.856.420	27.010.003	20.627.319	355.246.069
1994				26.018.325	214.186.634	44.186.530	30.014.584	28.183.100	24.151.623	366.740.796
1995				23.494.839	203.318.377	41.294.219	29.338.985	26.106.238	23.712.315	347.264.973
1996				23.453.401	195.628.997	40.936.944	28.769.449	25.936.416	13.590.000	328.315.207
1997				22.306.250	192.771.379	40.050.877	27.961.977	24.997.373	12.955.000	321.042.856
1998				22.467.031	186.907.593	38.901.346	27.711.165	24.567.759	22.507.852	323.062.746
1999				21.529.767	175.284.497	37.294.087	27.572.491	23.928.795	21.029.309	306.638.946
2000				19.917.126	166.563.756	34.740.973	25.757.424	22.373.429	20.774.621	290.127.329
2001				19.336.189	157.733.424	33.711.964	24.666.791	21.319.056	20.315.000	277.082.424
2002				17.603.171	141.807.720	30.232.392	21.601.247	19.374.513	19.880.034	250.499.077

Fuente: datos de la Dirección de Transporte de la Intendencia de Montevideo.

* A partir de 1975, AMDET se transforma en COOPTRON, COTSUR y RAINCOOP.

** Otro tipo de boletos: Gratuitos, Pases Libres, Libres gratuitos y otros.

La segunda cooperativa será RAINCOOP a la que también se le entregó la concesión de los servicios de transporte por 10 años por los Decretos del Gobierno Departamental nº 16.853 y nº 16.854 del 8 de mayo de 1975. También se permitió el uso parcial de la Estación Unión, ubicada en Av. 8 de octubre y Villagrán, en carácter de comodato precario hasta el 14 de febrero de 1977. Según el Grupo ACLO el nombre "Rápido Internacional Cooperativo" se debió a que los fundadores tuvieron que tomar un estatuto ya existente para la creación de una cooperativa de carga internacional (ACLO, 2009b). El inicio de los servicios se realizó el 13 de Mayo de 1975 cuando comenzaron a circular los servicios prestados por RAINCOOP con las 70 unidades que fueron entregadas por la Intendencia de Montevideo a los cooperativistas (*El País*, 1975/V/13).

Como se puede apreciar, la cooperativización se concretó de forma vertiginosa. Tanto es así que en el Acta nº 84 de la Junta de Vecinos de Montevideo del 19/III/1975 se menciona que: "La premura determinó que no se cumplieran con algu-

nos detalles, como ser la pintura total prevista: franja amarilla y techo blanco, lo cual se irá arreglando progresivamente." En este mismo sentido, en una entrevista un cooperativista de la desaparecida RAINCOOP sostenía

...entregan y dicen bueno muchachos acá tienen los coches, de hecho como lo entregaron te da la pauta de que los tipos se jugaron a que se murieran, vos sabes que si das 70 permisos, 50 y pico de coches de los cuales la mitad esta hecho bolsa, como los tipos van a poder sacar la plata para arreglar los coches, pagar los sueldos, comprar repuestos, pagar el gasoil y se hizo, a pesar de todo un 13 de mayo, en la madrugada salieron los coches con la pintura fresca. Se ataban las cosas con alambre y esa fue la única forma de sacar las cosas adelante (entrevista con dirigente de RAINCOOP, 03/05/2006).

Posteriores resoluciones de la IMM habilitarán la venta a las nuevas cooperativas de repuestos y nuevas unidades (Decretos de la Junta de Vecinos nº 16.934, nº 16.960 y nº 17.222).

Restaba la desmunicipalización de los trolebuses que sería más lenta y se concretaría casi medio año después. Para explicar la demora de la desmunicipalización las autoridades interventoras de AMDET invocaron dificultades técnicas ya que no se podía dividir la explotación de los trolebuses y el manejo de las líneas mayor complejidad que las líneas de autobuses anteriormente concesionadas. Es por ello que las negociaciones para traspasar a una sola cooperativa los casi 100 trolebuses eran dificultosas. En principio se presentaron dos grupos cooperativos (COOPTRON y CONATCO) que no llegaban a cumplir las condiciones exigidas de absorber a por lo menos seis funcionarios de AMDET por cada unidad de transporte (*El País*, 1975/VII26).

Al final se aprobó la cooperativización de los trolebuses por Resolución nº 61.431 de la IMM del 14 de octubre de 1975 que fuera refrendada por los Decretos de la Junta de Vecinos nº 17.224, 17.225 y 17.226 (citadas por Junta de Vecinos de Montevideo, 1976: 143-145). Se entregaron en concesión la explotación de las líneas de trolebuses a la Cooperativa de Trolebuses (COOPTRON), así como las unidades y cierta cantidad de repuestos. La cooperativa recién se había constituido unos meses antes. La Asamblea constitutiva de COOPTRON se había realizado el 22 de mayo de 1975 y el 16 de julio de 1975 se aprobaron los Estatutos de COOPTRON (COOPTRON, 1976). COOPTRON comenzó a brindar el servicio de transporte con trolebuses el 25 de octubre de 1975 con la cesión de cuatro líneas de AMDET.

Esta última cooperativización de los trolebuses reflejará mejor que las anteriores las tensiones suscitadas entre los trabajadores. A diferencia de las anteriores, y por las razones de indivisibilidad de la línea de trolebuses, para que se pudiera concretar los trabajadores de AMDET debieron pasar en masa a la nueva cooperativa. Esto generó fuertes enfrentamientos entre los trabajadores partidarios de la cooperativización y los que se oponían. Estos enfrentamientos tienen su origen en la Huelga General convocada el 9 de julio de 1973 por los sindicatos nucleados en la Convención Nacional de Trabajadores (C.N.T.) como respuesta al Golpe de Estado en la que participaron activamente los trabajadores de AMDET. Las autoridades de AMDET sancionaron duramente a los huelguistas tras su finalización (uy.press, 2017/I/16). A esto se suma que desde varios partidos de izquierda de la época el cooperativismo era duramente cuestionado puesto que se pensaba que invisibilizaba la lucha de clases y se convertía en una expresión funcional al sistema capitalista.

En este marco, la cooperativización de COOPTRON será vista como la última alternativa para mantener unidos a los trabajadores sindicalizados, aunque las personas que habían constituido la cooperativa eran simpatizantes del régimen. El traspaso masivo de funcionarios enfrentó a las autoridades de la cooperativa que incluso llegaron a solicitar “la intervención de militar de nuestra cooperativa, pues si el transporte cae en manos comunistas, se reiniciarán con total facilidad los paros y huelgas de todos los gremios, al amparo de la paralización del transporte” (Carta de las autoridades de COOPTRON al Jefe del

Estado Mayor Conjunto, Contralmirante Francisco Sangurro (22/XI/1977), citada por uy.press, 2017/I/16).

A fines de ejercicio 1975 cesó en sus funciones la Comisión Interventora de AMDET y se sustituyó por una Comisión Liquidadora que terminó de traspasar los bienes en su mayoría a las compañías de ómnibus. En tanto los funcionarios de AMDET que no se integraron a las cooperativas o renunciaron o fueron obligados a jubilarse. El 31 de enero de 1976 hizo su último viaje el trolebús de la Línea 66, el último que le quedaba de AMDET (Pienovi, 2009).

D. Evaluación de los resultados: desaparición de AMDET, funcionamiento de las cooperativas de transporte y tercerización

Corresponde evaluar los resultados de acuerdo a los objetivos trazados por las autoridades al lanzar el programa de cooperativización.

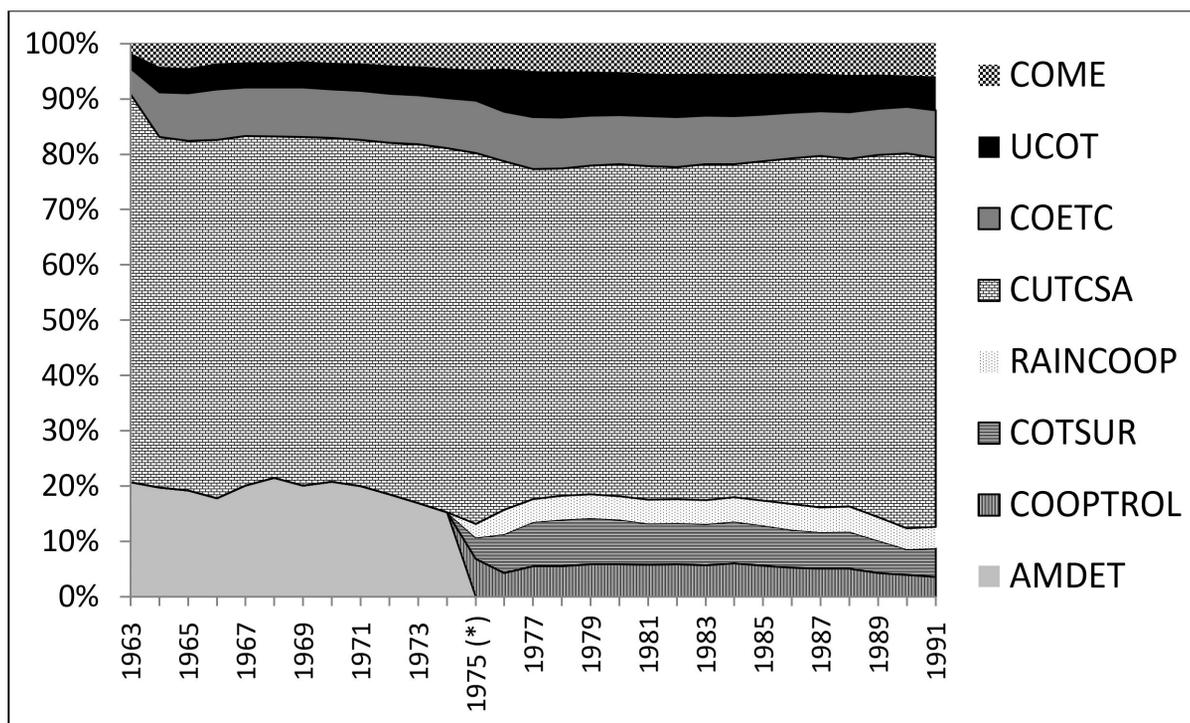
En cuanto al objetivo de la desaparición de AMDET podemos apreciar que esto se cumple con la cooperativización. Los funcionarios de AMDET, al pasar a formar parte de las cooperativas, terminan su vínculo laboral con la municipalidad. En tanto los trolebuses y los ómnibus son entregados a las cooperativas con el propósito de terminar con AMDET. La privatización de AMDET en cooperativas se cumplió de acuerdo a lo programado y las cooperativas formadas con los restos de AMDET conservaron buena parte del mercado de boletos de la capital. El siguiente gráfico nos muestra cómo, a partir de su creación en 1975, la participación de las cooperativas fue bastante similar a la que tenía AMDET, no superando nunca el 20% de la venta de boletos.

Esto va a ser celebrado por la prensa de la época que va a destacar, entre otras cosas, el ahorro que significó para la comuna la desaparición del ente municipal (*El País*, 1976/XI/4). Pero no se trata solamente de razones económicas. También se destaca la desaparición de AMDET

[...] por lo que significa como afirmación de una orientación política [...]Indicada la desestatización como una de las grandes pautas a las cuales ajustarían su orientación las actuales autoridades, no son muchos hasta ahora los ejemplos concretos en que aparece realizado el extremo. [...] En resumen, AMDET fue un desastre más en la historia de las administraciones oficiales y otro argumento a favor de la empresa privada y la reducción de la esfera estatal a lo indispensable (El País, 1975/XI/1).

Sin embargo, y a pesar de lo que se sostuvo en la época, la privatización no implicó una mejora del servicio ni de los precios del mismo. Por el contrario, el costo del boleto del transporte público montevideano no paró de aumentar en términos reales, pasó de \$ 11,80 en 1975 a \$12,88 en 1977. Y ya no se podía hacer a AMDET responsable de la suba.

Gráfico 2. Participación de las distintas empresas en la venta de boletos de Montevideo (1963-1991)



Fuente: elaboración propia a partir del Cuadro 1.

* A partir de 1975, AMDET se transforma en COOPTROL, COTSUR y RAINCOOP.

El segundo objetivo trazado por las autoridades fue el de transferir a cooperativas los servicios prestados por AMDET. Pero no se trató de un verdadero programa de cooperativización, aun cuando la gran mayoría de personal y unidades de transporte (ómnibus y trolebuses) fueron transferidas a las cooperativas creadas a estos efectos. Con esto las cooperativas se hacían cargo de una pesada herencia. En primer lugar, de unos coches que, aunque no fueran tan antiguos, si estaban muy mal mantenidos. Asimismo, desde un comienzo, la Intendencia dejó claramente establecido que el otorgamiento de los ómnibus y trolebuses estaba condicionado a la absorción de seis trabajadores por unidad de transporte a ser transferida. Además, la Resolución n° 37.588 establecía claramente que los funcionarios que optasen por las cooperativas quedaban automáticamente desvinculados de la municipalidad. Es así como las cooperativas absorben una plantilla de funcionarios y una gestión con una cultura de trabajo ineficiente y burocrática adquirida en AMDET. Este proceso de desmunicipalización abarcó en primera instancia a 392 ex-funcionarios municipales que se sumaron a COTSUR, 410 que se integraron a RAINCOOP y casi 600 que formaron COOPTROL.

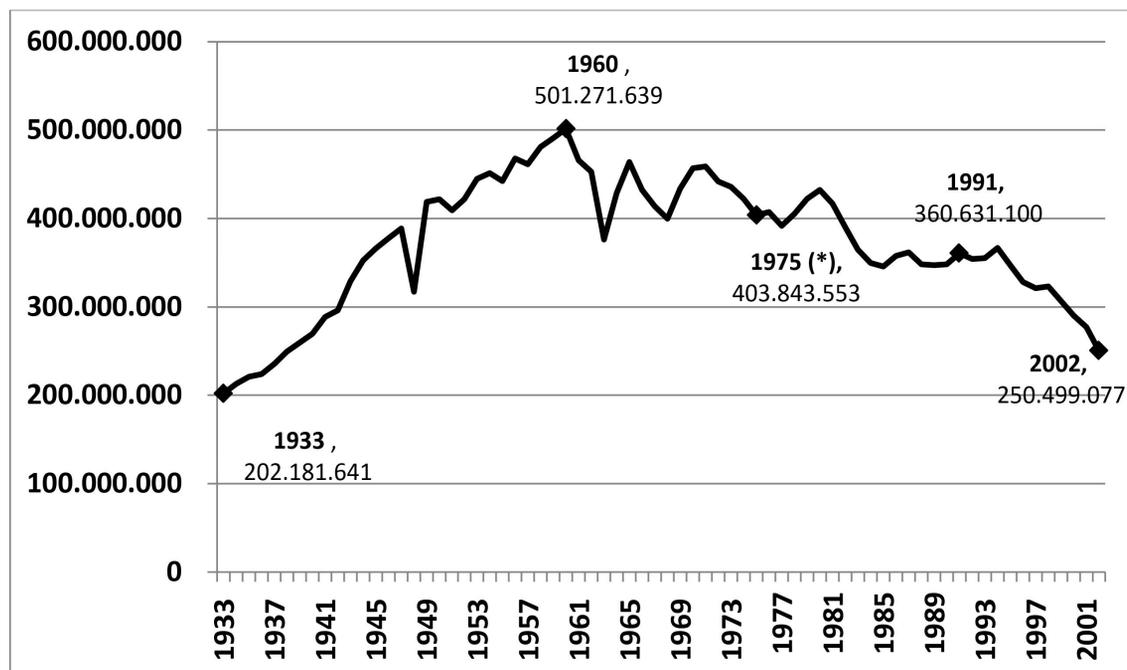
Desde la perspectiva de los trabajadores de AMDET, y de acuerdo al testimonio de cooperativistas de RAINCOOP, la cooperativización era la única alternativa que le dejaba la municipalidad. Era la cooperativa o quedarse sin trabajo. El desconocimiento de los trabajadores hizo que en los primeros años de

funcionamiento la gestión de la cooperativa se hiciera de forma muy artesanal. En 1978 RAINCOOP no pudo hacer frente al pago de los coches y el municipio nombra un interventor con el fin de asegurar el pago. La gestión del interventor tiene facetas contradictorias. Por un lado, mejora la gestión y consolida a RAINCOOP que logra pagar los autobuses. Pero, por otro lado, y a juicio de los cooperativistas, los años de la intervención

Fueron épocas muy duras pero eso consolidó al grupo, no te olvides que un grupo tiene que armar su identidad, un día vinieron de afuera dijeron bueno muchachos júntense estos son los coches vamo´ arriba, aquella estación es de ustedes yo se las presto por tiempo indeterminado, fórmense en una cooperativa y después que estén armados páguenme, lleva un proceso la formación de la identidad (entrevista con dirigente de RAINCOOP, 03/05/2006).

De las tres cooperativas formadas por la desmunicipalización de AMDET ya no sobrevive ninguna. Como se puede apreciar en el gráfico que se encuentra a continuación, las ventas de boletos continuaron descendiendo. En 1991 se vendieron casi 140 millones menos que en 1960. A esto se le suma que, tal como habíamos visto, la participación de las cooperativas se mantuvo relativamente constante. La menor venta de boletos, en un mercado cada vez más reducido no permitió la sostenibilidad de las nuevas empresas.

Gráfico 3. Evolución de la venta total de boletos en Montevideo (1933-2002)



Fuente: elaboración propia a partir del Cuadro 1.

Las primeras en quebrar fueron las cooperativas COOPTROL y COTSUR que dejan de circular durante el año 1992 en el marco de la renovación de la flota de transporte capitalino impulsada por la Intendencia de Montevideo. Por Resolución nº 281/92 de la Intendencia Municipal de Montevideo se revocaron los permisos de circulación y el 27 de enero de 1992 y luego de 41 años dejaron de funcionar los trolebuses de Montevideo cancelando la experiencia de COOPTROL. Los 502 cooperativistas que tenía COOPTROL pasaron a CUTCSA con la propiedad de un doceavo de los coches nuevos con que se cumplirían las líneas adjudicadas. Esta situación suscitó importantes críticas en la medida que se trataba de los mismos cooperativistas en gran medida responsables de la quiebra de COOPTROL

...la administraron como si no fuera de ellos mismos: se trabajaba poco en los talleres donde se organizaban interminables partidos de fútbol a diario en horas de labor, Se robaba en la venta de boletos y en general, no se tenía cuidado por los bienes de la cooperativa. Pero estos trabajadores cooperativistas a pesar de haber aniquilado su fuente de trabajo, fueron "premiados", recuperando el trabajo y el dinero invertido (Pienovi, 2009: 354).

En tanto el 30 de octubre del mismo año dejó de Circular COTSUR. Por un acuerdo alcanzado con las otras empresas de transporte capitalino, a excepción de CUTCSA y UCOT, por

el cual se les ofrecía las líneas se logró que los trabajadores de COTSUR tuvieran una continuidad no solo en su fuente de trabajo, sino que también se le reconocieran los derechos de propiedad sobre parte de los ómnibus por lo que no perdieron nada de los que habían invertido en la formación de las cooperativas.

RAINCOOP quebró en el año 2016 terminando así la experiencia de desmunicipalización de los servicios de transporte y privatización del mismo en manos de cooperativas. Los 571 trabajadores de RAINCOOP fueron parcialmente absorbidos por las otras empresas y otros fueron a seguro de paro y a una bolsa de trabajo (El Observador, 2016/V/28). En cuanto a los bienes de RAINCOOP, 52 ómnibus en diverso grado de deterioro fueron rematados en setiembre de 2017 con lo que terminó la experiencia de las cooperativas surgidas de la desmunicipalización de AMDET (El País, 2017/IX/23).

IV. A modo de conclusión

El proceso desmunicipalización de AMDET obedece a las políticas de reforma del Estado llevadas adelante por el régimen militar. Seguramente esta coyuntura fue la que permitió

que se concretara la de otra manera los intereses gremiales y políticos la hubieran bloqueado. Una empresa que fue creada por ley n° 10.980 no requirió para su disolución más que una resolución del Intente de la época y la anuencia de la Junta de Vecinos, un organismo de muy escaso peso político y manipulado por las autoridades militares de la dictadura. No obstante, con el retorno de la democracia no se escucharon voces reclamando revertir esta medida. Probablemente la evaluación que se hacía de la mala gestión y el déficit generado por el ente a lo largo de su historia determinó que nadie reclamara su reapertura y que, a partir de la desmunicipalización de AMDET, el Estado ya no brindara el servicio de transporte. Aunque la participación del Estado sea a nivel departamental o nacional, continuó bajo la forma de otorgamiento de subsidios.

Otra de las conclusiones que se desprende de este trabajo es que la participación de los trabajadores en la desmunicipalización fue bastante marginal. El análisis muestra que la cooperativización responde más a una utilización política por parte las autoridades municipales para reformar el Estado que a una política de fomento del cooperativismo. Más que formar parte de una política pública interesada en el fomento del cooperativismo, se trata de acciones aisladas que impulsan la formación de cooperativas con el objetivo de solucionar un problema tercerizando en cooperativas actividades antes desarrolladas por el Estado.

Fruto de este origen tan peculiar, los propios trabajadores de las cooperativas rara vez asumieron verdaderamente la gestión de la empresa y siempre se sintieron que eran organismos para estatales. Reflejo de esta concepción es el juicio que los ex trabajadores de RAINCOOP le entablaron a la Intendencia de Montevideo por el cobro de salarios impagos, horas extra, licencias, salarios vacacionales, aguinaldos y reintegros de jornales. Los trabajadores argumentaban que se trataba de una "subcontratación" del Estado y por eso le correspondía la "responsabilidad subsidiaria" en los derechos laborales impagos. Finalmente, la jueza del caso sostuvo que los trabajadores eran "cooperativistas" y por tanto correspondía a la cooperativa el pago (*Búsqueda*, 2017/IV/27).

Entrevista, fuentes y bibliografía

Entrevistas

Entrevista a WALTER RIVERO (dirigente de la Cooperativa RAINCOOP). Realizada el miércoles 3 de mayo de 2006. Entrevistador Juan Pablo Martí.

Fuentes y bibliografía

- ACLO, Agrupación de Coleccionistas de Literatura Omnibusera (2009a): *Empresas deaparecidas (I): COTSUR-Montevideo*. Recuperado 23/08/2016, http://grupoaclo.blogspot.com/2009/03/empresas-desaparecidas-i-cotsur_5795.html
- ACLO, Agrupación de Coleccionistas de Literatura Omnibusera (2009b): *RAINCOOP - 34 años de historia*. Recuperado 23/08/2016, <http://grupoaclo.blogspot.com/search?q=raincoop>
- ACLO, Agrupación de Coleccionistas de Literatura Omnibusera (2010): *Empresas deaparecidas (III): COOPTROL-Montevideo*. Recuperado 23/08/2016, <http://grupoaclo.blogspot.com/search/label/Trolebus>
- Anónimo (2009): *Historia de los Trolebuses Montevideanos*. Recuperado 23 de junio de 2018, http://www.turismoenuruguay.com.uy/articulos/articulos_masinfo.php?id=33&secc=articulos&cr=&path=0.542
- Anónimo (1966/V/18): Aumento o subsidio: solución ineludible, *La Mañana*.
- Anónimo (1975/VII/26): "AMDET: facilitarían las bases para traspasar los trolebuses", *El País*, p. 4.
- Anónimo (1975/XI/1): "Requiem para AMDET", *El País*, p. 5.
- Anónimo (1976/XI/4): "AMDET: El Municipio Ahorra N\$ 1 Millón. Se ofrece mejor servicio sin pesadas subvenciones", *El País*, p. 6.
- Anónimo (2017/IX/23): "El velorio bajo martillo de Raincoop". *El País*.
- Anónimo. (1967): "El 3 y 2 entró a saco en AMDET. Entrevista a Severino Alonso". *Estudios*, 43, pp. 38-43.
- Anónimo (1975/III/15): Esta madrugada inició sus servicios COTSUR, *El Día*, p. 5.
- Anónimo (2016/V/28): "Raincoop: gobierno asegura solución a todos los trabajadores", *El Observador*. Disponible en <https://www.elobservador.com.uy/raincoop-gobierno-asegura-solucion-todos-los-trabajadores-n916956>.
- Anónimo (2017/IV/27): "Un grupo de cooperativistas de Raincoop reclamó \$18 millones a la Intendencia y al Ministerio de Transporte, pero la Justicia lo desestimó", *Búsqueda*, p. 16.
- Anónimo (1974/IX/30): AMDET: "Hoy vence el plazo para la cooperativización", *El País*, p. 7.
- Anónimo (1974/X/22): "AMDET: Se inicio el estudio final para ceder 50 unidades a sus funcionarios", *El País*, p. 8.
- Anónimo (1975/I/3): "Defecciones de ese día se penarán; sólo 5 unidades de AMDET circulando", *El País*, p. 7.
- Anónimo (1975/V/13): "Transporte: con 70 unidades inició sus actividades una cooperativa obrera", *El País*, p. 7.
- BATTAGLIA, Filippo (2004): *L'organizzazione nelle cooperative*. Edizioni Pi-greco, Roma.
- BENSIÓN, Alberto (2006): *Las reformas económicas de Uruguay (1974-2004)*. Serie Macroeconomía del desarrollo, Vol. 50, CEPAL, Santiago de Chile.
- BÉRTOLA, L. y OCAMPO, J.A. (2010): *Desarrollo, vaivenes y desigualdad. Una historia económica de América Latina desde la independencia*. Secretaria General Iberoamericana, Madrid.

- COOPTROL (1976): *Estatutos. Copia testimoniada*. Cooprol, Montevideo.
- CRAVINO, María Cristina y MUTUBERRÍA, Valeria (2010): "Cuando el Estado conforma cooperativas: entre la cooptación y la autonomía", en Juan Pablo Martí y José María Pérez de Uralde (eds.), *La autonomía y la autogestión en las cooperativas. Herramientas y metodologías para su desarrollo*, FUNDIBES, Valencia, pp. 99-111.
- FINCH, Henry (2005): *La economía política del Uruguay contemporáneo, 1870-2000*. Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo.
- HERNÁNDEZ, Diego (2013): *Políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Avances y desafíos en la reforma del sistema de la ciudad de Montevideo*. Crítica y Emancipación, 11, pp. 161-214.
- HINTZE, Susana (2010): *La política es un arma cargada de futuro: la Economía Social y Solidaria en Brasil y Venezuela*. CICUS/CLACSO, Buenos Aires, <http://biblioteca.clacso.edu.ar/subida/uploads/FTP-test/clacso/se/20120509042959/cuadernos41.pdf>.
- JUNTA DE VECINOS DE MONTEVIDEO, JVM (1976): *Proceso de desmunicipalización de la AMDET*. Junta de Vecinos de Montevideo, Montevideo.
- MARTÍ, Juan Pablo (2011): "Legislación y fomento del cooperativismo en Uruguay. Esfuerzos espasmódicos, fragmentarios y reactivos". *Revista de Estudios Cooperativos*, 16 (2), pp. 10-26.
- MARTÍ, Juan Pablo (2012): "El Instituto Nacional de Colonización y la creación de cooperativas desde el Estado: Las experiencias de la Unidad Cooperaria N°1 y de CALPACE". Presentado en *Congreso Internacional "La Economía Social y Solidaria en la Historia de América Latina y el Caribe. Cooperativismo, desarrollo comunitario y Estado"*, Buenos Aires.
- MARTÍ, Juan Pablo (2013a): Interés público y cooperativas. Análisis del fomento del cooperativismo en el ámbito rural en Uruguay a través del ejemplo del Plan Nacional de Silos (1972-2004), en Mario Radrigan y Cristina Barria (eds.), *Innovación social y cooperativa*, [153 - 182], Ril Editores, Santiago de Chile.
- MARTÍ, Juan Pablo (2013b): "La Cooperativa Nacional de Productores de Leche. Su creación analizada desde las políticas públicas", en *América Latina en la Historia Económica*, Vol. 20, pp. 90-113.
- MARTÍ, Juan Pablo (2016a): "Estado y cooperativismo agrario en Uruguay. Vaivenes y contradicciones de una relación compleja (1935-2008)", en José Martín Bageneta et al. (eds.): *Entre la economía social y el mercado. Reflexiones para un debate abierto en el agro latinoamericano*, INTERCOOP, Buenos Aires, pp. 71-114.
- MARTÍ, Juan Pablo (2016b): "Políticas públicas y desarrollo local de Bella Unión a través del modelo cooperativo (1965-2005)". *Idelcoop*, 220, pp. 125-144.
- MARTÍ, Juan Pablo y PÉREZ DE URALDE, José María (eds.) (2010): *La autonomía y la autogestión en las cooperativas. Herramientas y metodologías para su desarrollo*, FUNDIBES, Valencia.
- MARTÍ, Juan Pablo, SORIA, Cecilia y DABEZIES, María José (2008): Programas públicos para el fomento del cooperativismo de trabajo en Uruguay (1976-2006), en José María Pérez de Uralde (Ed.), *La economía social en Iberoamérica. Enfoques de interés en España, Portugal y Uruguay*, FUNDIBES, Valencia, pp. 271-307.
- Martínez, E. (s/f): *Trolebuses de Montevideo*. Recuperado 10 de noviembre de 2018, <http://theageofthetrain.tripod.com/trolebusesdemontevideo.html>
- OSZLAK, Oscar y O'DONNELL, Guillermo A. (1995 [1981]): "Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación". *Redes*, Universidad Nacional de Quilmes, 2 (4), pp. 99-128.
- PIENOVI, Mario Luis (2009): *La biblia del transporte urbano. 155 años de historia del transporte urbano de Montevideo*. Vol. I, Psicolibros/Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Montevideo.
- SUBIRATS, Joan; KNOEPFEL, Peter; LARRUE, Corinne y VARONE, Frédéric (2008): *Análisis y gestión de políticas públicas*. Vol. 1, Editorial Ariel, Barcelona.
- THOMSON, Ian (1982): "El transporte urbano en América Latina: consideraciones acerca de su igualdad y eficiencia". *Revista de la CEPAL*, 17, pp. 85-117.
- uy.press, (Ademar Campos) (2017/VI/16): *La transformación de AMDET en tres cooperativas, una operación de la dictadura*, uy.press - Agencia Uruguaya de Noticias. Disponible en <http://www.uypress.net/auc.aspx?74655,67>, Acceso: 04/05/2018.

