

# La recuperación del Ferrocarril



*Colaboración del Señor Juan V. Beñarán, padre de nuestro Secretario Redactor Boris R. Beñarán:*

De acuerdo a lo que es público y notorio por haberse difundido en la prensa escrita, oral y televisada, por voceros del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, así como por jefes y técnicos de A. F. E. y teniendo en cuenta lo actuado por la C.I.D.E. se llega a las siguientes verdades.

- 1) El ferrocarril es necesario e imprescindible para la vida y el desarrollo del País.
- 2) Es el medio de transporte de cargas y pasajeros más conveniente en nuestro País por su economía y comodidad por lo que debe constituir la columna vertebral del sistema de transporte nacional.
- 3) Con 12.000 empleados, una red de 3000 kilómetros de vías, un patrimonio cuantioso y una función económico-social que cumplir es no obstante un organismo al borde del precipicio.
- 4) Un ferrocarril recuperado, superado y organizado cumpliría su misión y podría ser rentable en lugar de ser deficitario. Pero quiero aclarar: reacondicionada totalmente su red vial, reforzada con las dobles vías proyectadas y con suficiente material tractivo y remolcado, técnicamente en concordancia con las vías. Sería muy largo enumerar siquiera someramente toda la necesidad de material. Solo como referencia acoto que el número de unidades de transporte de pasajeros tiene que ser superior a 300.
- 5) Las mismas fuentes oficiales se han mostrado pesimistas en cuanto a que el Estado pueda reunir los recursos para una recuperación total, sin supresiones, y sin levantamiento de vías, cuando es deseable que los servicios se incrementen.

Frente al dilema de una caída total, que deje al País sin ferrocarril o tener que recurrir a empresas puramente particulares, hay sin embargo una tercera posición.

Me refiero a lo que ofrece el Artículo 188 de la Constitución de la República que establece que la ley puede admitir capitales privados en la ampliación del patrimonio de los entes autónomos.

Esta solución, bien estudiada puede ser conveniente, porque sería sin desmedro de la condición de funcionarios estatales de los empleados del Ente, aportaría los recursos necesarios, eliminaría la lucha capital privado-ente estatal y no permitiría los errores que se han cometido en el pasado.

Comprendo que no es el ideal para los que ambicionamos un ferrocarril estatal eficiente y progresivo, pero es una salida a una situación que lleva al desastre.

Es lo que antecede una idea personal y en realidad me agradaría que las autoridades pertinentes tuvieran una mejor.

## LAS JORNADAS FERROVIARIAS

Dentro del panorama sombrío que ofrece nuestro ferrocarril nos reconforta la actitud sacrificada de los Directores de A.F.E., que a pesar de las pesadas tareas impuestas por las circunstancias actuales por que atraviesa el Ente, han iniciado las Jornadas Ferroviarias en un esfuerzo supremo para salvarlo. Por el bien del País y de la Institución deseamos a los Directores y Jefes una feliz culminación a sus esfuerzos.

Director Resp.

R. Antúnez

Castellanos

Año 3 — No. 18

Diciembre de 1967

## NUESTRA PARADOJICA HISTORIA DE LOS ULTIMOS CUARENTA AÑOS DE EXPLOTACION FERROVIARIA

La historia de los ferrocarriles uruguayos en las últimas cuatro décadas es una ridícula paradoja que comenzó en el año 1926, fecha en que cesaron los privilegios que aseguraban a las ex Compañías Británicas una actividad monopólica, de acuerdo a la Ley de trazados de caminos de 1884.

Coincidiendo con la caducidad de los privilegios que marcaban dicha Ley, el Uruguay comenzó una política en directo favor de otro tipo de transporte; el carretero, construyéndose los caminos sin cargo alguno a quién los iba a utilizar, otorgándose las máximas facilidades a los particulares relacionados con este transporte, creándose así la desleal competencia contra las Compañías Ferroviarias, las cuales por su parte, debieron seguir para poder subsistir una política al extremo conservadora, minimizando las adquisiciones, obras y reparaciones a las más imprescindibles. No obstante el servicio se mantenía con la relativa eficiencia.

El transporte automotor hacia fines de la década del 20, como es lógico suponer no había alcanzado un desarrollo suficiente como para competir contra el ferrocarril, aún en todo su esplendor, pero bajo una política proteccionista y por el avance técnico experimentado, están desde la década del 30, en condiciones de retar a duelo a Compañías Ferroviarias que el Estado las tenía oprimidas, imposibilitadas de todo desarrollo. Bajo estas insostenibles circunstancias, las Compañías Inglesas se mantienen hasta el año 1949 en que son adquiridas por quien precisamente les impedía todo progreso. De acuerdo a las declaraciones de los propios jefes ingleses, toda Ley aprobada por el parlamento perjudicaba directa o indirectamente a los intereses ferroviarios.

Aquí, en el año 1949 y subsiguientes, es cuando sucede lo realmente paradójico, ya que pese a que el Estado se hizo cargo de los ferrocarriles, este siguió impidiéndoles prosperar. En el año 1952 las ex Compañías Británicas son fusionadas con los Ferrocarriles y Tranvías del Estado, empresa esta que también era castigada por el propio dueño, el Estado, y así bajo un desconsolador panorama quedó constituida la Administración de Ferrocarriles del Estado.

La historia de los últimos quince años es aun más trágica. El Estado sigue incrementando la protección a los automotores, facilitándoles mejores carreteras, repuestos, vehículos, etc., mientras los ferrocarriles continúan con el mismo estancamiento. Por otra parte las negativas consecuencias de la politización entraron a jugar su rol en los ferrocarriles, al igual que en el resto de la administración estatal.

Lamentablemente estas situaciones son las culpables de que los ferrocarriles uruguayos

sean el desastre que son hoy, y cuyos detalles ya han sido extensamente difundidos. Se hace notar como dato importante que la vía principal de A.F.E. tiene una edad promedio superior al medio siglo, existiendo rieles con 70 a 80 años instalados en el 28,1% de la red. De un total de 4.005.000 durmientes con que cuenta el sistema, el 25% están en malas condiciones, y más del 16% son inservibles (incluidos dentro de los en malas condiciones) por lo cual se requiere reponer en forma urgente unas 650.000 unidades. Estos factores son los causantes de las bajas velocidades de circulación y deterioros del material rodante. El material rodante por su parte tiene una edad promedio superior a 50 años y es totalmente insuficiente.

Estos datos demuestran bien claramente lo dicho anteriormente, es decir el desinterés total en materia ferroviaria, lo que ha motivado que la explotación sea muy engorrosa y cara, y, por otra parte a causa de la insuficiencia de material, las recaudaciones insuficientes, de ahí el tremendo déficit de A.F.E.

El País no solo pierde al tener que solventar el déficit, pierde aún mucho más dinero, pierde usufructuar las noblezas y ventajas que ofrece un verdadero ferrocarril, en las mejores condiciones. El Gobierno no desconoce estos hechos, como lo han demostrado en reiteradas oportunidades, pero lamentablemente no hay decisiones favorables, parece que no hay interés en soluciones ferroviarias. En cambio el transporte automotor sigue figurando primero en todo plan de mejoramiento de las comunicaciones terrestres.

—0—

### PUERTO DEL SAUCE CEMENTERIO

El que conoce la Estación Puerto del Sauce no puede menos que pensar con nostalgia en sus buenos tiempos. Estación de grandes trenes de carga de la Fábrica de Papel Campoamar etc.

Una gran masa de ferroviarios jubilados de las máquinas a vapor.

Estación típicamente atrayente por su singularidad.

Que fué lo que le pasó....?

La Fábrica de Papel ya no ordenó vagones a AFE, los vecinos de Juan Lacaze no viajaban por ferrocarril por la lentitud de su travesía, preferían pagar los excesivos precios de ONDA pero llegar más rápido.

Las autoridades de A.F.E. no se preocuparon entonces por tratar de mejorar ese servicio, poniendo un coche en la combinación que agilitara el transporte.

Por eso cuando se suspendió el servicio entre Rosario y Pto. del Sauce nadie se enteró y luego cuando levantaron la vía en ese tramo ya no había más remedio, a pesar que se dijo entonces que solo se hacía para mejorarlas.

(Pasa a la pág. 6)

# ESTACIONERO

Director Responsable: Roberto Antúnez Castellanos  
Artes 1894 (Colón)

Año 3

Diciembre 1967

Nº 18

## EL FERROCARRIL CONTRA EL AVION

Ya el ferrocarril no puede competir contra el avión en una carrera de velocidad, como lo hiciera el veloz Philadelphia - New York Express que, venció sin esfuerzos a un aeroplano en una competencia realizada hace cerca de sesenta años, pero la lucha sigue con éxitos para los ferrocarriles. Ya no es la velocidad en sí el factor decisivo, sino una serie de ventajas que ofrece el viaje en tren, e incluso en determinados casos, hacen el viaje más corto a pesar de las tremendas velocidades de los actuales jets.

En Europa principalmente, los ferrocarriles han experimentado una total transformación. Cuando parecía que indefectiblemente los grandes viajes en trenes habían pasado a la historia, vencidos por el jet o por el automóvil, surgieron ideas revolucionarias con nuevas concepciones de trenes, creándose así los Trans - Europ Express (T.E.E.).

Estos trenes de gran lujo y que corren a 145 kilómetros por hora surgieron del estudio de una serie de consideraciones que aseguraban el total éxito al poderse brindar al viajero mejores conveniencias. Hasta distancias de 500 a 600 kilómetros el ferrocarril es más práctico al tenerse en cuenta el tiempo que pierde el pasajero del aire en trasladarse del centro de las ciudades a los aeropuertos. Es común que el viaje en sí en avión sea más corto que el viaje en automóvil de o al aeropuerto.

Otro factor y muy preponderante que tienen a su favor los ferrocarriles es la seguridad del viaje, no solo en lo que respecta al riesgo de accidentes, ya que es una cualidad muy conocida de este transporte, sino que, no están supeitados a demoras o suspensiones por mal tiempo como los aviones. Esta es una ventaja indiscutible para todo aquel que viaja por necesidad como los hombres de negocio, etc. El viaje en automóvil resulta muy incómodo y fatigoso al tener que conducir por carreteras atestadas.

El ferrocarril ofrece muchos otros refinamientos que bien compensan el tiempo más que pueda durar el viaje por tren respecto al jet. Mientras se viaja sentado en lujosos coches con asientos reclinables, persianas eléctricas, ventanillas dobles (para mejor aislación), aire acondicionado, sobre rieles continuos, soldados en vez de eclisas, los cuales brindan una marcha tranquila exenta de traqueteos, aunque de igual modo no se oíría nada ya que los coches son a prueba de ruidos; se sirven exquisitas comidas sobre mesitas

que se extraen de huecos en la pared. Hay además teléfono para poderse comunicar con cualquier parte, agentes bancarios que proveen de las monedas apropiadas al pasar las fronteras donde los trenes ya no se detienen por inspecciones aduaneras, porque los inspectores viajan a bordo de los mismos ferrocarriles.

El Trans - Europ Express proporciona además secretarías que hablan muchos idiomas, diarios y revistas y un servicio instantáneo de reservaciones, que permite al viajero pedir exactamente el asiento que le guste: atrás, adelante, cerca de la ventanilla o del pasillo, en el coche de fumar o en los que no se fuma.

El interés por los trenes de pasajeros de lujo está muy vivo y teniendo hoy mejores perspectivas que nunca, siguen derrotando hasta al avión en lo principal que éste tiene que es el tiempo de viaje.

—0—

### LO QUE SE DICE

QUE las Primeras Jornadas Ferroviarias fueron todo un éxito

QUE en ellas se pudo comprobar cuál es el interés de los departamentos del litoral por el ferrocarril.

QUE de no concretarse un presupuesto adecuado para A.F.E. habrá que suspender los servicios en el litoral.

QUE se siguen inscribiendo cientos de mermorios en las estaciones.

QUE de no despertarse en el Gobierno una conciencia ferroviaria de tal suerte que A.F.E. cuente con la debda protección y apoyo, el ente del riel no podrá continuar prestando servicios.

QUE de todos los uruguayos depende la recuperación de A.F.E.

QUE aún hay quienes no comprenden lo que constituye un ferrocarril en forma para la economía nacional.

QUE hay rotativos que hablan del ferrocarril como si fuera un cáncer para el país.

QUE quienes hablan así demuestran no conocer la situación de A.F.E. y cuales son sus posibilidades.

QUE son los intereses ajenos al riel los que influyen sobre estos editoriales.

## PRIMERAS JORNADAS FERROVIARIAS REGIONALES EN PAYSANDU

El gobierno nos ha confiado un cargo de dirección para que, actuando con seriedad y serenidad —factores determinantes del éxito—, podamos ser útiles a la nación a través de un eficiente servicio.

Con estas manifestaciones dió comienzo el Presidente de A.F.E. Sr. Julio César Bustelo a las Jornadas Ferroviarias de este día, en las que se dialogó con las autoridades departamentales del Litoral y la prensa, con el marco del numerosísimo público que atentamente siguen las alternativas de éstas trascendentes etapas, en procura de dar permanencia efectiva a los precarios servicios ferroviarios del Litoral.

Las Jornadas con los gobernantes departamentales y la prensa, se extendieron durante el día en tres etapas, intercambiándose ideas y proyectos sobre los alcances de las restricciones en los servicios; posibilidades de adaptación del ferrocarril a las necesidades mínimas de la época; valor de los subsidios ante la nueva paridad monetaria; obligaciones impositivas del Ente que se vuelcan íntegramente en beneficio del tesoro de Obras Públicas; tránsito internacional que A.F.E. no puede realizar por falta de medios; competencias ruinosas por Leyes que amparan determinadas formas de transporte; importantes convenios internacionales de trueque de materiales ferroviarios por producción, a los que debe prestarse preferente atención; producción estancada por interrupción del tendido de líneas, y se mejoran en cambio con importantes inversiones, rutas en decidida competencia con el riel; etc., etc.

≡

Hicieron uso de la palabra con certeros enfoques y variados temas, el Intendente de Paysandú Arq. Oscar Garrasini, quien se mostró decidido partidario en apoyar la obra de recuperación del ferrocarril, "PORQUE LAS NADAS QUE SE CELEBRAN, TIENEN UN MENSAJE DE VERDAD", y están expresadas e inspiradas en rehabilitar "AL MEDIO QUE TRAJÓ AUTÉNTICO PROGRESO PARA PAYSANDU".

A su vez, el Representante Nacional Sr. Washington Vázquez dijo que también, como todos los sanduceros, enarbola la consigna de "RESCATAR DEL OLVIDO AL FERROCARRIL".

En su oportunidad, el Intendente de Río Negro Ing. Agrónomo Emilio Falcone, al destacar las necesidades de las zonas servidas por el ferrocarril, mencionó que su voz de protesta será de las primeras que se escuchen si se paralizan los servicios ferroviarios.

El Diputado Dr. Jorge Larrañaga, sintetizó su pensamiento manifestando que todos tene-

mos que ser labriegos en esta causa del riel, para cumplir el sueño de quienes con magnífica visión, profetizaron el progreso que este sistema de transporte daría al país y al Litoral, inquietud que compartió el Dr. Luis P. Tabares, Presidente de la Junta Deptal. de Paysandú, mencionando además la importancia de A.F.E. como centro fundamental de la economía nacional, en coordinación con todos los medios similares.

El Intendente de Artigas Prof. Atilo Ferrandiz, dijo que el ferrocarril es la vida del departamento. Dependemos de él para todas las manifestaciones de progreso y economía por sus desplazamientos masivos.

El Edil departamental artiguense Sr. Mario Delgado, expresó que no pretenden ser los hijos privilegiados de A. F. E. Queremos ser tratados en un plano de igualdad con los demás, pese a que el departamento es el más alejado y a que los costos de imprescindibles abastecimientos, son por esta causa, mayores. Si en las épocas de tránsito normal de los trenes, soportamos todo tipo de restricciones por la falta de un adecuado material ferroviario; y si a la crisis que vivimos, tenemos que agregarle la incertidumbre de la paralización de los trenes en el Litoral, ha llegado la hora expresó "DE DEJAR DE LADO LAS BANDERIAS POLITICAS Y ENCARAR TAN DELICADO PROBLEMA CON TODA URGENCIA".

≡

Con acertados conceptos sobre el tema de la recuperación, se expresó el Secretario de la Federación Ferroviaria Sr. Walter Caulia, y cerró la jornada el corresponsal del diario EL TELEGRAFO de Paysandú, Sr. Zapicán Bermúdez.

Con la justeza propia de quienes a diario palpan la realidad nacional, dijo que el problema para A.F.E. y para el Litoral, "ES UNA CUESTION DE VIDA O MUERTE". Los periodistas hablamos siempre claramente, y este no es un problema de unos pocos. Es de todos, pues el Estado no está al servicio de unos pocos. Rememorando una frase de un ilustre mandatario americano, expresó: "ACCION SI, PERO AHORA Y PARA A.F.E.".

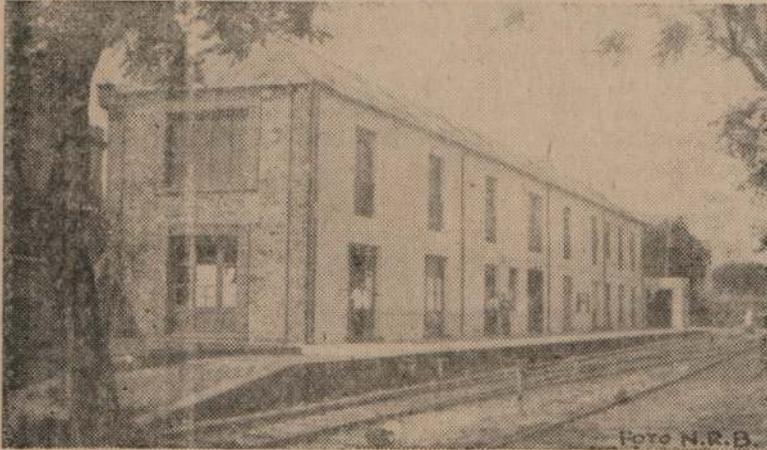
—0—

### LA MUERTE DEL Pte. GESTIDO

*Sorpresivamente falleció el 6 de Diciembre ppdo., el primer mandatario de la República General Oscar D. Gestido, creando su desaparición física una verdadera congoja nacional, ya que el extinto Presidente se había granjeado la atracción de todo su pueblo por las grandes virtudes que poseía y que supo demostrar a través de los múltiples cargos en que actuó, entre ellos el de Presidente de un Directorio Interventor de la Administración de Ferrocarriles del Estado hace unos diez años, por lo cual los ferroviarios lamentamos su muerte en forma muy especial.*

# HISTORIA FERROVIARIA

EL DESAPARECIDO RAMAL CENTRAL,  
CORDON, UNION, MANGA.



Ex Estación Cordón (23/11/37).

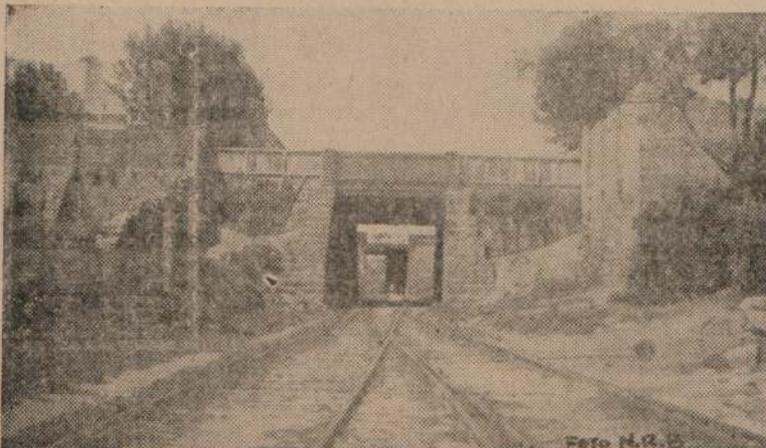
Resulta mucho más agradable dedicar espacio a las inauguraciones de líneas férreas que a la clausura de alguna, pero no obstante no se puede omitir al hablarse de historia ferroviaria, máxime en este caso pues será respuesta a muchas preguntas que se hacen muchos jóvenes que no llegaron a conocerlo y sin embargo han observado los múltiples vestigios del desaparecido ramal ferroviario.

Se dice ramal, pues así lo era en los últimos tiempos hasta su clausura hace precisamente tres décadas, pero en realidad era parte fundamental de la línea Montevideo a Minas, ya que esta línea en principio no estaba empalmada entre Peñarol y Manga porque eran compañías independientes.

La historia del ramal comienza en 1874, año en que se inicia la construcción de la vía férrea Montevideo a Pando por parte de una

(sigue pág. 6)

— — —



Pasajes bajo las calles T. Narvaja, Sierra y Arenal Grande.

## ANGELITO QUERUBIN EL TREN DE LAS 7 Y CUARTO

Eran las 7 y treinta cuando se vió aparecer el tren de las 7 y cuarto, una muchedumbre se aglomeraba en la estación para poder prenderse aunque fuera del pasamano. Había subido el boleto del ómnibus, y el pueblo buscaba el amparo del pasaje más accesible.

Dentro el salón los comentarios eran de múltiple contenido. Se hablaba de fútbol, del precio del pan, del tercero de Nacional de la foto en aluminio de Gardel, en fin, entre nubes de humo se trataba de acortar el viaje para aquellos que se dirigían a sus tareas diarias.

Desde su ubicación —como asiento— Querubin estaba atento a todo lo que se hablaba. (Para los que no leyeron el primer capítulo debo aclarar que Querubin es un angelito que se encuentra encarnado en un asiento de ferrocarril).

El joven muchacho se hallaba sentado sobre Querubin y charlaba animosamente con otro.

—Sabés con quien me encontré, la otra vez?

—¿Con quién?

—Con Fernández, sabés? andaba por el Paso y me crucé con él. No lo conocía está mas viejo. El me conoció enseguida y se me vino.

—Que suerte que te encuentre —me ijo. Ando desorientado, vos me podés sacar en andas.

—¿Qué te pasa?

—¿Te acordas de mi nena, Graciela?

—Me acuerdo, ¿está enferma?

—No, está lo más bien. Lo que pasa es que cumple 15 años y aparte del regalo que le compró la madre yo quería hacerle otro y... no sé...

—Pero, muchacho —le dije— si todos los problemas son esos es fácil solucionarlo. Sabés que vamos a hacer?... Nos largamos hasta una casa disquera y le comprás un buen disco y quedás como un campeón. Que te parece?

—Vos sabés que tenés razón, vamos.

—Y fuimos, casualmente tengo un amigo que es gerente de una casa importante y allá nos fuimos. Mi amigo nos hizo escuchar las últimas novedades en discos para la juventud, pero a mi criterio ninguno de ellos ofrecía atractivos para obsequiar a una chica que cumple quince años y así se lo hice saber a mi amigo.

—Y entonces que hacemos.

—Vamos a otra casa

Salimos, pero no habíamos caminado veinte pasos cuando mi amigo el gerente nos llamó. Ven-

(sigue pág. 6)

(viene de la pág. 5)

Compañía Nacional, la cual tuvo muchas dificultades financieras y las obras quedaron interrumpidas en varias oportunidades y recién quedó inaugurada oficialmente el 12 de Junio de 1882. Con la presencia del Presidente de la República General Máximo Santos se realizó una interesante ceremonia social en el primitivo teatro de Pando que congregó a lo más calificativo de la sociedad pandense de aquella época. La comitiva oficial arribó en un tren especial, adornado con banderas y trofeos, siendo acompañado por una banda militar dirigida por el capitán Salvagno. Estas obras fueron bendecidas por Monseñor Inocencio María de Yéregui.

La línea Montevideo a Pando fué proyectada y construída por el ingeniero Luis Andreoni conjuntamente con el edificio de la Estación Pando. Además proyectó la línea Pando a Minas que fué construída por la Compañía Nordeste que se constituyó en Londres en 1887, la cual se hizo cargo del tramo construído por la Compañía Nacional entre Montevideo y Pando. El tramo de Pando a Minas fué inaugurado el 6 de Enero de 1889. Habiéndose improvisado un altar en la Estación Pando bendijo la línea Monseñor Soler. El Presidente de la República don Máximo Tajes resaltó la importancia de la obra.

La concesión a la Compañía Nordeste incluía la construcción de una Extensión Este hasta Nico Pérez, Melo y Treinta y Tres, obras estas que comenzaron en 1888. Hasta San Ramón quedó abierto el 20 de Setiembre de 1890 y hasta Nico Pérez el 1º de Setiembre de 1891.

En el año 1892 el Ferrocarril Central mediante arreglos tomó a su cargo la explotación de las líneas del Nordeste y construyó la vía de Peñarol a Manga. Desde este momento la importancia de la primitiva entrada de la línea a Minas por Cordón y Unión esta definida, pues paulatinamente el tráfico comienza a entrar por el recorrido actual, transformándose el tramo cuya estación principal era Cordón en un simple ramal, utilizado especialmente

como punto de carga y descarga de wagones.

En el año 1930 se levanta el tramo de este ramal entre Central y Cordón, desapareciendo así el tren local que corría los domingos de Central al Hipódromo de Maroñas con motivo de las carreras. En el costado izquierdo de la Estación Central y sobre la calle queda un tramo de vía en curva que se utiliza para carga y descarga de wagones que era el empalme con este ramal. A fines de 1937 se resuelve levantar la totalidad del ramal entre Cordón y Manga, trabajos estos que comenzaron en abril de 1938.

---

(Viene de la pág. 2)

Antes de que esto ocurriera, un día que corrió la voz de la posibilidad de suspender los servicios, los ferroviarios con residencia en la localidad lógicamente se movilizaron. Hasta llegaron a hablar en la eGrecia de la Fábrica de Papel quienes les aseguraron que ellos se comprometían a contratar un tren semanal para transportar sus mercaderías.

Con eso era más que suficiente para mantener los servicios pues por lo menos se cubriría el presupuestó y no se dejaría huérfanos de transporte una masa de funcionarios que habían dedicado toda una vida a trabajar por el ferrocarril. Es necesario volver a recordad acaso que A.F.E. no está para ganar sino para servir...?

Resultado que la población ferroviaria de aquella zona tiene que viajar por ONDA pagando precios astronómicos.

Esto es solo algo de lo que tenemos que decir hay algo que es realmente importante: A nuestro conocimiento ha llegado la noticia de que en la Estación P. del Sauce hay varios VAGONES QUE HAN QUEDADO AISLADOS. Entre ellos hay un tanque, un mediano y una Chilena, no es que estamos buscando la recuperación de nuestro ferrocarril...?

Les dejo la palabra...

*Amado Rodríguez*

---

(viene de la pág. 5)

—Can —nos dijo— tengo aquí un disco que todavía no salió a la venta si les conviene con mucho gusto se lo voy a obsequiar ya que se trata de un caso especial.

Y pasamos, era realmente un hermoso disco de Twist, una música sumamente agradable pero la letra, había algo que no pegaba decía así: "Twist, Twist por la mañana amor"... "Twist, Twist por la tarde pasión..." "Twista, Twist, por la noche locura..." y así terminaba. Claro está yo aconsejé que había cierto termino poco propicio para una chica de quince años. Porque eso de la mañana amor, pasa, la tarde pasión, puede pasar, pero la noche locura... no queda bien para una

chica tan joven.

—Pero eso no es problema— me dijo mi amigo el gerente— fijate.

Y tomando una hojita de afeitarse raspó cuidadosamente los últimos surcos del disco. Ya está, pueden llevarlo con confianza, les gustará a los jóvenes.

Salimos, mi amigo ligeramente emocionado. Te podés imaginar, un regalo mío solo... Ah, vos tenés que ir al cumpleaños no me podés fallar...

—Ante tanta insistencia tuve que aceptar.

Llegó el día de la fiesta. Una gran concurrencia de gente joven

rodeaba a la hija de Fernández. En un momento dado la joven hizo detener la música y se dirigió a la concurrencia: "A continuación voy a hacerles escuchar un disco que me ha regalado mi papá y que todavía no está en venta"...

Y sobre el tocadiscos comenzó girar el flamante regalo de Fernández... "Twist, Twist, por la mañana amor..." "Twist, Twist, por la tarde pasión..." "Twist, Twist, y por la noche... Trácate, trácate..."

Telón.

*Amado Rodríguez*

# SAN BENDITO ESTABLECIMIENTO JHII I EUBRU

*de Ignacio Mendiboure*

EXPORTACION - ABASTO  
CARNICERIA - PRODUCTOS PORCINOS

RAMON ALVAREZ 370 - TEL. 90 Y 19  
LA PAZ - DEPARTAMENTO CANELONES

## Este novillo...



### NECESITA PASTOS MUY NUTRITIVOS

para aumentar su rendimiento en el menor tiempo posible. De Ud. depende proporcionarle pasturas abundantes y de calidad, mediante una fertilización racional y económica. Entre las numerosas fórmulas de ABONOL encontrará la más apropiada para su tipo de explotación.



# ABONOL

FORMULAS COMPUESTAS • SUPERFOSFATO DE CALCIO



ABONOL Expresión de ciencia aplicada, para aumentar nuestra producción agropecuaria.

GRAL. PALLEJA 2562 esq. Entre Ríos Tel. 2016 01 Montevideo

# VINOS LA SELECCION

## CASTIGLIONI HNOS. S. A.

CASAVALLE 5291

COLON

# 1869 - 1969

## Administración de Ferrocarriles del Estado

SU DINAMICA PROYECTADA HACIA EL CENTENARIO DE UN MEDIO DE TRANSPORTE EFICIENTE, CAPAZ DE PRESTAR LA UTILIDAD QUE SU ROL HISTORICO LES ASIGNO Y LA ERA CONTEMPORANEA CONFIRMA.

## ¿SERA UN EPITAFIO?

Hace casi diecinueve años, fue colocada en el frente de la Estación Central J. Artigas una placa que dice: 31 de enero de 1949. En esta fecha siendo el Presidente de la República Don Luis Batlle Berres, Ministro de Obras Públicas el Ing. Don Manuel Rodríguez Correa y Ministro de Hacienda el Esc. Don Ledo Arroyo Torres, fueron adquiridas las Compañías Británicas de Ferrocarriles, completándose así la nacionalización de toda la red ferroviaria del País.

Ella significa el triunfo de un progresista ideal, la estatización de los servicios públicos que eran propiedad de compañías extranjeras, como los tranvías, aguas corrientes, ferrocarriles, etc. Hoy esta avancista ideología sustentada por muchos políticos de ayer está en grave peligro, ya que, como es sabido, la cri-

sis que padece A.F.E. ha llegado al punto de que no se podrían cumplir los servicios, porque no obstante la decidida y loable actuación del actual Directorio de A.F.E., no se obtiene del Estado un presupuesto acorde con las mínimas necesidades del Ente.

Todos los gobernantes, de todos los sectores políticos tienen el deber de bregar por la pronta recuperación de A.F.E., pero unos en especial, los que contribuyeron a la nacionalización de los ferrocarriles, los que son sus sucesores en las distintas ramificaciones existentes y que constantemente realzan las actitudes de sus predecesores, tienen la obligación de prestarle el mayor apoyo y luchar para salvar el Ente del Riel, de lo contrario pronto la hermosa placa se habrá transformado en un triste epitafio.