

ESTACION FERRO

VASCOS Y CARRETERAS

Según un antiguo cuento, varios vascos discutían frente a un cartel que lucía la palabra consulta, sobre el significado de ésta. Por fin uno de ellos definió el vocablo de acuerdo a su manera y entender, de la siguiente forma: Pues hombre, consulta quiere decir que yo quiere hacer una cosa y va y vos consulta, tu dices que si yo hago, tu dices que no yo hago.

Pues bien, aquí en el Uruguay, se discutió sobre carreteras y a pesar de que la más elemental lógica aconsejaba trazar caminos convergentes a las vías férreas, se llamó en consulta a una misión extranjera (cuyo dictamen pocos conocen) la que como en el caso de la ruta 5 no aconsejó su ejecución. No obstante ahí está la ruta 5 para cuya remodelación se han votado recientemente 100 millones de pesos y se esta gestionando ayuda extranjera, todo lo cual da plena razón al vasco del cuento.

—000—

LAS JORNADAS FERROVIARIAS

Todas las grandes obras han tenido en algún momento detractores.

Las Jornadas Ferroviarias no pueden ser la excepción. Sabemos que se han alzado en contra de ellas algunas voces. Muy pocas por supuesto, que consideran que las Jornadas son un gasto y un esfuerzo que podrían aplicarse directamente a mejorar los servicios. Nosotros opinamos que los gastos, que no tienen entidad ninguna y el esfuerzo que si es grande, nunca han estado mejor aplicados que esta oportunidad. Nadie puede negar la necesidad de la recuperación de A.F.E., desde el punto de vista de la objetividad y la lógica, por lo que no habría que gastar tiempo ni trabajo en convencer a nadie de una necesidad que convence por si misma. Pero la lógica y la razón a veces tienen que vencer obstáculos muy fuertes, en ocasiones insalvables. Por eso el Directorio ha emprendido una tarea árdua. Ha querido venir de afuera hacia adentro, para que las voces de la razón en labios de Legisladores, Directores, Jerarcas, Ediles, Dirigentes Gremiales, Industriales, Comerciantes, Hacendados y Pueblo se hagan oír y se multipliquen hasta que su eco adquiera una fuerza incontenible que rompa por fin las barreras que se oponen a una recuperación que el país entero reclama.

—000—

Primeras Jornadas Ferroviarias Regionales del Oeste

El 16 y 17 de diciembre ppdo. se realizaron en la ciudad de Mercedes las primeras jornadas ferroviarias regionales del oeste, en un esfuerzo del Directorio de A.F.E. por despertar una conciencia ferroviaria. A través de la operación verdad, expuso el Presidente de A.F.E. Sr. Julio César Bustelo, que las instalaciones de A.F.E. tienen su ciclo de vida cumplido, y que, el Ente es tan imprescindible ya que la recuperación del País por el campo, agro, ganado, e industrial no tienen sentido sin A.F.E.

En 1966 A.F.E. dejó de transportar el 80% de las cargas por insuficiencia de su material y sin embargo fué y es juzgado con ligereza por su déficit y la mala calidad de los servicios sin pensar que A.F.E. tiene sobre sus vías modelos T o A mientras que, el transporte automotor impala o

Pasa a la pág. 3

MEJORAS LABORALES

Muchas veces los estacioneros se preguntan por qué han dejado al sector de estaciones tan abandonado, tan olvidado y maldicen las conquistas obtenidas por los otros funcionarios.

Las causas del desequilibrio existente entre el trato que reciben unos y otros sectores, tiene su origen en ellos mismos, ya que cada mejora se ha estudiado y luchado por ella aisladamente por cada sector, sin ninguna relación con el resto del funcionariado, política esta que ha sido seguida por la propia Federación Ferroviaria, sin existir por parte del Organismo tampoco una tendencia reguladora equitativa. El resultado es lógicamente desastroso e injusto como es ya del conocimiento de todos los ferroviarios, en especial de los perjudicados.

Hay la necesidad de que el personal de estaciones se compenetre de la importancia que tienen las movilizaciones para hacer valer sus derechos. Por que las conquistas aunque sean justas y razonables, hay que luchar por ellas.

En este orden de cosas, el estacionero tiene la oportunidad de que al fin el hecho de ser

Director Resp.

R. Antúnez
Castellanos

Año 4 — No. 19

MARZO de 1968

administrativos especializados tenga algún valor. Como fuera publicado en anteriores números, el Director de A.F.E. Sr. Elbio Pérez Tellechea ha elaborado un proyecto que modifica sustancialmente el sistema de calificaciones y promociones, el cual entre otros detalles importantes, está la valorización de los distintos cargos de las estaciones, desde los Jefes a los Telegrafistas.

Este interesantísimo proyecto necesita el estímulo de los propios beneficiados con él, para que tenga probabilidades de ser aprobado. Es por eso, que desde estas páginas invitamos a todo el personal que de uno u otro modo resulte beneficiado con este proyecto, en especial al estacionero a movilizarse y hacer ver que están interesados por él.

—000—

COCHE MOTOR FIAT

El 21 de febrero fue librado al público un nuevo servicio rápido de pasajeros entre Central J. Artigas y Punta del Este, constituyendo esta innovación un gran acierto por parte del actual Directorio de A.F.E.

Se ha afectado a estos rápidos el coche motor FIAT cedido por el Ferrocarril General Urquiza de la Argentina, cuyas principales características son las siguientes: unidad motriz (con salón para pasajeros, compartimiento de equipajes y comando) y remolque (o salón pasajeros con comando conductor y bar). Las dos unidades completan 196 asientos en clase única.

El coche puede circular a una velocidad de más de 100 k.p.h. en ambos sentidos, sin necesidad de darse vuelta, ya sea en forma normal o con remolque por delante.

Aparte del factor rentabilidad, esta nueva unidad servirá para demostrar a la opinión pública las ventajas del ferrocarril, recuperando en parte el prestigio perdido en el correr del tiempo.

—000—

FORMACION DE TELEGRAFISTAS

Hace tiempo atrás fué publicada en estas páginas, las en ese entonces recientes disposiciones que reglamentan la entrada de "meritorios" al Organismo, por un sistema que en cierto modo se asemeja al viejo método de las compañías británicas de los meritorios sin sueldos. Este último es el factor de preocupación de los jóvenes aspirantes a telegrafistas, ya que hasta que no estén en condiciones para estos cargos no percibirán sueldos.

La elaboración de estas nuevas disposiciones hasta su aprobación por parte del Directorio y apertura del registro correspondiente en las Estaciones, fué realizado en un tiempo record, dado que el Organismo necesitaba y necesita ahora más que nunca del concurso de unos telegrafistas más, para dar cumplimiento a las reglamentaciones laborales sin desmedro de la calidad del servicio.

Al abrirse el correspondiente registro, pronto se encontró que el número de aspirantes saturaría totalmente las posibilidades de las Estaciones a tal punto que el sistema que con tanto entusiasmo se venía a implantar, ha quedado paralizado en perjuicio del Organismo, de los actuales funcionarios de Estaciones que se ven perjudicados diariamente por la falta de personal y los propios aspirantes que no ven el día en que podrán tener seguro su trabajo.

Que hacer para salvar este obstáculo?... Se ha hablado de realizar un sorteo, de dictarse clases de capacitación, etc. pero hasta el momento no se ha llegado a ninguna conclusión aceptable. Mientras tanto la crisis de falta de personal subsiste.

Para llegar a la mejor solución lo más conveniente es realizar una elección de los mejores elementos entre los aspirantes inscriptos, no un sorteo, por que se seleccionan buenos y malos indiscriminadamente. Para lograr este propósito debería realizarse en un plazo no mayor de 60 días, un exámen de oposición completo (con la profundidad establecida para los cargos de Telegrafista 4ta.) entre los aspirantes registrados, contemplándose así de inmediato la situación de muchos aspirantes que pese a no estar oficializado el aprendizaje, se han preocupado recurriendo a la colaboración de muchos Jefes y Telegrafistas de Estaciones, y en algunos casos concurriendo a academias para aprender telégrafo. Hay un gran número de aspirantes en estas condiciones, los cuales en un plazo mínimo estarían aptos para trabajar como Telegrafistas 4ta. En todos los casos los nuevos funcionarios, durante un tiempo prudencial no deberían quedar a cargo de la marcha de trenes.

Una vez realizada la primera preselección por el sistema antes dicho, se debe hacer un balance de los restantes aspirantes registrados, los cuales serían invitados a concurrir a cursos de capacitación que se desarrollarían dos veces por semana en lugares estratégicos a cargo de funcionarios de A.F.E. sobre telégrafo y lo más elemental para desempeñarse a cargo de las Estaciones, además se repartirían entre los aspirantes folletos mimeografiados sobre las reglamentaciones básicas, los cuales facilitarían la labor de los instructores, haciendo más formal el estudio por parte de los interesados.

Los cursos tendrán carácter de clases "libres", y el factor decisivo será la dedicación que le presten los propios aspirantes, ya que el único interés de A.F.E. será al de emplear a los mejores. Transcurrido un tiempo prudencial, y con las bases de los cursos realizados, se realizará un exámen de oposición teórico (tipo test, el cual no tendrá la profundidad de un exámen para telegrafista de 4ta., pero será de gran utilidad para la elección del funcionario con capacidad para el cargo) entre todos los aspirantes. Los que por este sistema resulten elegidos serán autorizados a

Pasa a la pág. 5

ESTACIONERO

Director Responsable: Roberto Antúnez Castellanos
Artes 1894 (Colón)

Año 4

Marzo de 1968

Nº 19

Viene de la pág. 1

fairlane. A.F.E. con cien salones de hace 50 años y 25 coches motores de 30 años transporta el 35% de los pasajeros y el automotor con 700 modernas unidades lleva el 65% restante. Las carreteras reciben trato preferencial mientras que la vía férrea tiene 70 u 80 años con precauciones de 10 kph.

Mientras que A.F.E. es juzgada por su déficit, A.F.E. detiene la pesada máquina diesel en el medio del campo a un costo de \$ 800.00 ó \$ 900.00 para levantar un niño sin recibir un centésimo para llevarlo a la escuela, o detiene también la pesada máquina para levantar dos o tres tarros de leche por unos pocos pesos, cumpliendo así con los problemas sociales.

Se ha despertado una conciencia ferroviaria nacional y A.F.E. debe ser tratado por miedo de una LEY ESPECIAL, y el Directorio se responsabiliza una vez tenga los recursos a usuarios en el máximo bien del Organismo padre de todas las ciudades del interior.

Seguidamente el Intendente de Soriano Prof. Ruben Taruselli expuso que, por primera vez en el País un Organismo del Estado va al interior a dialogar con el pueblo, al interior le faltó la oportunidad de ser escuchado. Expresó que ha de prestarle su apoyo a las soluciones que resulten de estas Jornadas, y también volcará su esfuerzo buscando cristalizar la terminación del tramo de puente mixto Mercedes - Ombucito que constituye una solución nacional porque implica una mejora sensible de los servicios ferroviarios de la zona en beneficio del Litoral y del oeste de la República. Dijo además que era un gran honor para Mercedes ser sede de las Jornadas Ferroviarias del Oeste.

El Sr. Luis González Alvis, Presidente del Centro Uruguayo dió la cordial bienvenida y augurios de éxito.

El Representante Nacional Sr. Eduardo Galagorry dijo que, anteriormente había dudado de las conveniencias del ferrocarril pero que, actualmente en base a estadística de otros países tenía la

absoluta convicción de su imprescindible.

Hizo mención al deterioro del material rodante y vías y a la necesidad de una revisión total encontrándose muy interesado en el puente Mercedes - Ombucito y en el transporte nacional e internacional de camiones sobre vagones. Comentó las negativas consecuencias de las pretensiones del Congreso Panamericano de Carreteras de construir (y/o reconstruir existentes) una ruta para tráfico internacional Río Branco - Colonia, obra esta que la pagaría el Uruguay para usufructo de extranjeros que no nos dejarían nada, pero si habría que costear su mantenimiento, tráfico este que debe ser exclusividad del ferrocarril.

Siguiendo la exposición habló el Representante Nacional Sr Luis Bernardo Possolo, dijo que, la maquinaria del Organismo que relaciona la campaña con la ciudad, que sostiene la economía nacional, que esta ligado a las fuentes de producción, no aguanta más, y que, hay que reestructurarlo totalmente arbitrando los recursos por medio de la sanción de una LEY ESPECIAL.

Sucesivos gobiernos a través de sus presupuestos han votado subsidios paliativos, pero nunca recursos para renovar su material; tenemos así, el monumento a la inercia: el puente sobre el Paso de las Piedras y la continuación de la línea férrea.

Todos y cada uno de los presentes, debemos hacer conciencia y comprometer nuestra palabra para que todo esto resulte una obra efectiva.

El Director Elbio Pérez Tellechea dijo que A.F.E. salió a hablar con franqueza y crudeza, hizo una extensa exposición sobre la situación de los ferrocarriles que no pueden caminar por que no hay vías ni durmientes ni piedras, no se tienen vagones, hay enormes talleres con montones de fierros viejos, estaciones que son cobachas, solo queda la voluntad para que esta caricatura de ferrocarril camine.

Si bien el Directorio no acusa a nadie, se preocupa por que hay enemigos del ferrocarril que dicen que no son necesarios y que, solo miran su déficit. Los

servicios locales a Las Piedras que trabajan intensamente pese a la competencia son pruebas de las posibilidades de A.F.E.

No queremos canibalizar elementos de servicio como se ha hecho con los ramales de Pto. del Sauce y Rincón del Bonete para mantener otras líneas. No queremos tocar ni un metro de vía férrea. Queremos ampliarlo, construyendo los tramos Mercedes a Ombucito, de Bellaco a Paysandú, terminar el Puente en el Paso de las Piedras para que llegue el ferrocarril a esas tierras con chilcas por no llegar A.F.E.

El Estado con su política contraía a los ferrocarriles hace el haraquiri: A.F.E. paga carreteras, A.F.E. paga tasas consulares mientras que la competencia automotora no.

El Representante Nacional Sr. Luis Tomatti dijo que, estaba identificado con el problema del imprescindible organismo ferroviario desde las Jornadas de Paysandú a las que concurrió invitado por A.F.E. Con posterioridad a ese evento y con la urgencia que el caso merecía, había planteado en la hora previa de la Cámara, la necesidad impostergable de dotar al Ente Ferroviario de recursos.

El Secretario de la Federación Ferroviaria Sr. Derby Rodríguez en su carácter de representante de los gremios, puntualizó que, su núcleo ya estaba en la lucha de recuperación desde hace diez años, por que entiende que no habrá recuperación nacional sin la necesaria rehabilitación de A.F.E., medio de transporte que es segura formula de progreso.

Aclaró que su mensaje no es pronunciamiento en defensa de una fuente importante de trabajo pues ya en el nuevo presupuesto, los funcionarios tienen asegurados sus sueldos; es dijo, un grito de rebeldía de hombres de bien intencionados en recuperar al ferrocarril, y por consiguiente a toda la economía nacional.

Estamos en la verdad de una necesidad nacional y no emocional, expresó el Vicepresidente de A.F.E. Sr. Juan Carlos Elizeire al hacer uso de la palabra en la asamblea inaugural de las Primeras Jornadas Ferroviarias que se están desarrollando en Mercedes.

Como integrante más antiguo del Directorio del Organismo, su disertación tuvo un enfoque muy bueno, según lo expresara, pues le cabe la tremenda responsabilidad de salvaguardar al riel en el momento más difícil para la economía del País, y más amargo para el sistema ferroviario

que, nunca como hoy ve más comprometida su existencia. La hora cero se ha presentado y estamos aquí, pueblo, obreros y gobernantes con la premisa de recuperar la columna vertebral del País.

No somos egoístas en el planteamiento; somos gente del pueblo que siente el problema y que lucha por algo de lo que esta convencido que es vida para el País.

Ante la interrogante sobre la eficacia de las Jornadas Ferroviarias y su resultado expresó que, en la medida que seamos capaces de justificar las inversiones que solicitamos, tendremos los créditos, pues ofrecimientos existen y muy liberales.

El Ferrocarril fue y es el proceso de creación y progreso del país. Con el tendido de sus líneas hace un siglo por parte de compañías extranjeras, se dió segura vida a pueblos, villas y ciudades que nacieron a su vera.

Su obra social continúa, cítase al respecto un hecho: durante las últimas sequías del Sur, corrió grave riesgo el suministro de leche a la capital, por falta de la adecuada alimentación al ganado. En un reducido periodo de tiempo, una operación masiva surtió de forraje del litoral a las zonas afectadas.

Nuestras angustias económicas —dijo el Sr. Elizeire— también se han acrecentado pues entre presupuesto y contribución del Estado A.F.E. recibía 1.500 millones de pesos, contando el dólar con una cotización de \$ 75.00.

Con la nueva paridad monetaria, necesitamos para sueldos y mantener la reparación de los elementos del Organismo, una partida superior a los 2.700 millones de pesos.

Un primer paso muy necesario es la rehabilitación de las vías en las zonas más afectadas (aprox. 790 kms.) lo cual insu- miría unos 25 millones de dólares. Si consideramos que la remodelación de la ruta 5 insume U\$S 33 millones, tenemos cuanto más económico es la reposición de vías deterioradas.

La inversión destinada al ferrocarril que supone unos U\$S 25 millones (aprox. 5.125 millones de pesos) incluye además obras nuevas tales como el tramo Mercedes - Ombucito (17 kilómetros); línea al norte del kilómetro 329 (30 kilómetros); equipamiento de las estaciones Río Branco y Rivera; Estación Cargas Carnelli; Playa de formación Sayago, etc.

SERVICIOS MEDICOS DE A.F.E. EN COLON

Sr. Director de A.F.E.

Don Elbio Pérez Tellechea.
De nuestra mayor consideración.

Los abajos firmados, funcionarios y ex funcionarios de A.F.E. domiciliados en Colón y sus adyacencias, afiliados al Servicio Médico del mismo, venimos a plantear a usted y en consideración asimismo a la reconocida buena voluntad de los demás señores Directores, nuestra difícil situación asistencial por la cual atravesamos, a raíz de la reorganización de los distintos servicios médicos asistenciales, y en especial al de nuestro radio de Colón dispuesto hace ya algún tiempo por el Jefe Médico, lo cual nos obliga cada vez que tenemos que consultar médico, a trasladarnos hasta el consultorio médico instalado en Peñarol, y allí, dos veces por semana, la doctora a cargo del radio de Colón, nos atiende en número que no debe sobrepasar los veinte pacientes.

Ahora bien, es muy corriente, diríamos casi continuo, que cada vez que nos trasladamos hasta Peñarol para recibir atención médica, los números ya han sido repartidos a pacientes de otras localidades, totalmente o parcialmente, lo cual nos priva a veces de ser atendidos, quedando al arbitrio de la buena voluntad de la doctora, ser atendidos después de terminada la consulta.

Colón es una zona con porcentaje muy elevado de ferroviarios y ex ferroviarios, no es solamente Colón, sino que integra también esa zona, el pueblo Ferrocarril, (casi totalmente ferroviario) Peñarol Viejo, Villa Colón, Tablada, Melilla, llegando por el sur casi a los límites de Conciliación y por el norte hasta el arroyo de Las Piedras, (límite con el departamento de Canelones); desconocemos el número exacto de afiliados al servicio Médico, pero estimamos que los mismos ascienden a varios centenares.

Para ilustrar mejor al Señor Director vamos a historiar un poco la actuación que tuvieron los distintos médicos que tuvo el Organismo, que atendieron este radio y como lo hicieron.

Desde principios de siglo y mediados de la década de los veinte, el servicio asistencial para los ferroviarios era atendido por el Doctor Valentín Alvarez en su consultorio particular de la Avda. Lanús y Garzón o en domicilio, cuando éstos no podían concurrir al Consultorio.

Es cierto que en esa época los ferroviarios radicados en la zona no eran muy numerosos, pero a partir de 1919 ó 1920, con

motivo del fraccionamiento de una extensa franja de terreno, propiedad de los ex-ferrocarriles Británicos, ubicados al este de la estación Colón y que en profundidad llegaba casi al camino Peirano, hoy Manuel Fortet y por los costados lindaban con las calles Hudson y Besnes Irigoyen, la población ferroviaria empezó a crecer en forma vertiginosa, ya que los compradores de esos solares, únicamente ferroviarios, por cláusulas establecidas, no podían transferirlos a terceros, lo que trajo como consecuencia la radicación definitiva de los compradores en esa nueva barriada.

Ese fraccionamiento fue la base de la fundación del hoy pueblo Ferrocarril.

Al alejamiento del Doctor Alvarez vinieron otros médicos, todos ellos de actuación muy fugaz, cuyos nombres se han perdido en el recuerdo del tiempo.

En 1930 fué designado médico de Colón el doctor Atilio Siage, hijo de funcionario ferroviario, quien por más de un cuarto de siglo, atendió él sólo a toda esta extensa zona, ya en su consultorio particular de la Avda. Lezica, o a domicilio cuando la situación del paciente así lo requería.

Para este médico, igual que otros, no hubo límite de atención de enfermos, para él, cualquier hora era buena, lo mismo lo hacía de mañana, de tarde, de noche o de madrugada, en fin el enfermo no quedaba sin asistencia, hizo de su profesión un apostolado.

Ascendido el doctor Siage y trasladado al Consultorio Médico de Central, fué designado el Doctor G. Lena en iguales condiciones que el anterior, pero su actuación fué muy esporádica; el radio era muy grande y no disponía del tiempo necesario para atenderlo.

Designado para ocupar esa vacante el doctor Elbio Dodera, la ejerció con singular celo hasta su fallecimiento; también atendía a los pacientes ferroviarios en su consultorio de la Avda. Lanús y en domicilio sin limitación de ninguna clase.

En los últimos meses de su actuación y en razón de la reorganización a que hacemos referencia, el doctor Dodera pasó a atender en el consultorio de Peñarol dos veces por semana, pero él, por su cuenta, siguió atendiendo en su consultorio a todos los jubitados de A.F.E.

En la actualidad, el radio de Colón está atendido por una distinguida profesional, pero ello solamente en teoría, en la práctica

no tenemos médico, no se nos permite asistir a su consultorio particular, pues como decimos en párrafos anteriores debemos trasladarnos a Peñarol con los inconvenientes narrados; cuando necesitamos asistencia a domicilio tampoco se nos permite solicitar sus servicios directamente.

Cuando necesitamos esta última clase de asistencia, debemos solicitarla al Consultorio Central quien nos manda Médico pero si la necesidad de asistencia urgente es después que se han retirado los funcionarios de Central o de noche, debemos arreglarnos como podamos, recurriendo a médico particular, asistencia pública o cualquier otro medio posible.

Como podrá apreciarse, en esta situación estamos en inferioridad de condiciones con relación a otros radios (La Paz, Las Piedras etc.).

Desconocemos cual ha sido el criterio del Jefe Médico al disponer tal reorganización, —nosotros creemos en sus buenas intenciones— pero estimamos que en esta oportunidad no estuvo nada feliz al disponer tales cambios.

Aspiramos volver al régimen anterior, eso es, con consultorio en Celón sin limitación de pacientes y asistencia en domicilio cuando la circunstancia así lo exijan, equiparándonos con La Paz, Las Piedras y todos los radios del interior.

Es más, se nos ocurre que Celón, por su enorme extensión, necesita dos médicos que estén radicados en la zona, y que también se podrían formar dos radios tomando como base la vía férrea que podría ser el "paralelo" que separara ambas zonas.

Cada zona tendría su médico definido y los ferroviarios tendrían que ajustarse al radio que

a cada cual le correspondiera.

Como punto final diremos que nos consta que algún médico de la localidad aceptaría compartir esta tarea siempre que el Organismo le ofreciese el cargo, poniendo su Consultorio a disposición del personal de A.F.E.

Por las consideraciones precedentemente expuestas, venimos ante el Señor Director a solicitar su intervención, a los efectos de ser viable esta anhelada aspiración de los ferroviarios de Celón.

Agradeciendo la atención que pueda dispensar a nuestro petitorio, saludamos a usted muy atentamente.

(original firmado por funcionarios y ex funcionarios de A.F.E.)

—000—

Las Aventuras del Angelito Querubin EL COMISIONISTA

Por Amado Rodríguez.

El comisionista es un personaje muy conocido de los pasajeros. El realiza su trabajo entre broma y broma y no hay paisaje por donde pase el ferrocarril que no le hayan encargado algo de la ciudad; desde el repuesto para el tractor hasta el corpiño para la señora.

Este señor tan amable tiene que faltar de su hogar a veces por dos o tres días pues su trabajo lo demora realizando las comisiones que le han encomendado.

Angelito Querubin, nuestro amiguito escuchaba atentamente lo que el comisionista relataba a un ocasional compañero de viaje.

—Pues, sí, amigo soy una persona de poca suerte —decía.

El otro viajero lo escuchaba con mucha atención. Pitaba lentamente un pucho de tabaco ne-

gro y con una inclinación de cabeza alcanzó a decir: —Anjá...

Sí, como looye. El día que algún platudo se le ocurra llenar los bolsillos de la gente, seguro que estoy desnudo...

—Já... já... —rió el otro.

—Ud. se ríe? Mire, para que tenga una ieda de mi mala suerte le voy a contar lo que me sucedió. Como Ud. sabrá mi trabajo me aleja de mi hogar a veces por varios días. Bueno la otra vez después de haber faltado unos días de mi casa regreso y me encuentro a mi mujer de zapatos nuevos; extrañado pues no me había dicho que tenía intención de comprarlos le pregunté.

—Hay, si supieras, querido —me dijo— que suerte que tuve. Iba caminando por la calle y de pronto veo un paquete tirado en el suelo, miré hacia ambos lados y lo levanté. Viste que bien me quedan?

—Pero es cierto, ché, que suerte que tenés..."

Y no comenté más el asunto y reclamado por mis tareas volví a viajar. Al cabo de unos días cuando regresé a casa una nueva sorpresa me esperaba: sobre la cómoda un hermoso anillo de diamantes...

—Querida, qué es ésto?"

—Pero viste querido, es de no creer, sabés? Iba por la calle y lo encontré, mirá que bien me queda...

El otro hombre siempre pitando su tabaco negro sonrió. Querubin escuchaba. —Vió— y eso no es nada al viaje siguiente cuando regresé... se había encontrado un tapado de pieles que le quedaba de medida.

—Qué mujer de suerte la mía...

Un par de zapatos que le quedan bien, un anillo de medida y un tapado que ni pintado...

—En cambio yo... fijese que el otro día cuando regresé me encontré un calzoncillo en la cama y ME QUEDA GRANDE...

Querubin se ruboriza y cae el Telón.

—000—

Viene de la pág. 2

practicar en las Estaciones que ellos prefieran en la medida que sea posible, siendo el factor puntaje obtenido decisivo para la elección del lugar de práctica en los casos en que una Estación esté saturada de meritorios. Una vez que los meritorios elegidos por el exámen teórico de oposición, hayan realizado práctica en las propias Estaciones durante un lapso prudente, deberán rendir un exámen también de oposición final y completo (con la profundidad establecida para estos cargos) y los que resulten clasificados serían nombrados Telegrafistas 4ta. de acuerdo a las disposiciones ya dictadas al respecto.

Esta sería una de las posibles soluciones a encararse para superar el delicado obstáculo surgido, pero sea esta u otra es imperioso que se haga a la brevedad, pero siempre y cuando sea tendiente a la selección del mejor funcionario.

Recuperación de Salones y Wagonés

Desde el 25/11/67 han salido de reparación general, totalmente remozados los salones de segunda clase Nros. 83 y 117, de primera clase N° 95 y mixto N° 42, estando casi prontos para salir los salones Nros. 672 y 674.

Durante el mes de noviembre ppdo., fueron recuperados los siguientes wagoes:

tipo CG (medianos abiertos) 9 unidades.

tipo AG (cubiertos chicos) 11 unidades

tipo CO (plataformas grandes) 31 unidades

En medio del desalentador panorama que ofrecen nuestros ferrocarriles, reconforta un tanto la útil recuperación del material rodante que se está llevando a cabo en los talleres de A.F.E.

OTRA VEZ EL VIEJO PROBLEMA

INSUFICIENCIA DE LOCOMOTORAS

SUPRESION DE TRENES DE PASAJEROS

Desde el 8/1/68 fueron suprimidos en forma que atrevidamente llaman "transitoria", los servicios de pasajeros locales 110, 121, 132, y 127 para poder liberar locomotoras para atender el tráfico de cargas y haciendas. Otra vez la misma rutina cómoda e inhumana de buscar soluciones ante la falta de locomotoras, a costa de perjudicar a cientos y cientos de obreros y empleados que van o vienen de trabajar por estos trenes. También es un atropello la búsqueda de nuevos tráfico internacionales si no se tienen elementos disponibles, abandonando o desconociendo los compromisos nacionales contraídos en el correr de los años.

A las recientes supresiones como siempre las llaman transitorias, como también las llamaron así, como cuando suprimieron hace varios años por inconvenientes surgidos en el parque tractivo, complicados con un incremento en el tráfico de haciendas por una sequía, los dos locales de ida y regreso a San Ramón, los cuales pese al tiempo transcurrido no han sido restablecidos, dejando pésimamente atendida la línea.

Como es ya clásico solo se hace lo simple, lo que no exige ningún desgaste mental, porque es más fácil suprimir los trenes en que viaja la gente trabajadora cuyas voces no son oídas por no tener las influencias de los hacendados; en vez de apelar a las verdaderas soluciones que tiendan a brindar un servicio mejor y no un desastre cada día mayor.

LOCOMOTORAS DIESEL

El parque de locomotoras diesel que actualmente es desaprovechado en muchos servicios inapropiados para ellas, contribuye juntamente con el incremento del tráfico a exceder los kilometrajes entre reparaciones generales de las unidades, lo cual resulta muy perjudicial y a la larga hace tremendamente cara y engorrosa la recuperación de cada máquina diesel, corriéndose el peligro de quedarse en poco tiempo sin locomotoras. También debe tenerse presente que la vida útil de las locomotoras diesel es netamente inferior al de las locomotoras a vapor, y, con la mala atención que se les brinda, el peligro aumenta.

NECESIDAD DE MANTENER LOCOMOTORAS A VAPOR

El mantenimiento en perfectas condiciones de un determinado número de locomotoras a vapor permitiría asegurar primero, el cumplimiento de todos los servicios eficientemente, segundo, incrementar el tráfico, tercero, mantener el parque diesel en óptimas condiciones, cuarto, utilizar mejor cada unidad diesel en el servicio para ella más aparente.

Con este fin "Estacionero" viene sugiriendo desde hace dos años atrás, de la necesidad de recuperar por medio de reparaciones genera-

les un número suficiente de locomotoras a vapor. Algo se ha hecho en este aspecto y no obstante lo rudimentario de lo realizado, los resultados han sido bastante satisfactorios. Urge por consiguiente la impostergable necesidad de recuperar cinco máquinas Henschel, dos máquinas clase "S" de forma de contar con cuatro unidades de este tipo, las máquinas "D" 9 y 41 para locales y otros tipos livianos hasta poder contar con unas quince o dieciocho locomotoras a vapor en servicio más que actualmente.

De contarse con estas quince locomotoras más no habría ningún inconveniente para liberar con ellas locomotoras diesel desaprovechadas en trenes de pasajeros livianos a San Ramón, Nico Pérez, Sudriers, P. del Este, etc. Los trenes pesados de la línea a Minas entre otros correrían con locomotoras Henschel.

REORGANIZACION DE LOS SERVICIOS DE CARGA

Entre otras de las medidas para lograr un mayor aprovechamiento de las locomotoras estaría la reorganización del servicio de trenes de carga. Actualmente este servicio se realiza en forma muy deficiente, ocupando un número innecesario de locomotoras, ya que como es sabido estos trehes están realizando sus viajes en un tiempo netamente superior a lo normal por formarse trenes pesados y largos con maniobras en trayecto, falta de ordenamiento del personal de trenes, falta de programación de los trabajos, excesivos riesgos de accidentes, etc., resultando que los trenes de carga lleguen a demorar el doble o el triple del tiempo normal de recorrido. En el tiempo que con una máquina se podrían haber corrido dos o más trenes, sólo se realizó engorosamente uno.

Hay por consiguiente la necesidad de adoptar un sistema más racional que permita lograr un mayor arrastre en el menor tiempo. Para lograr este fin hay que independizar totalmente el tráfico directo del tráfico de intermedias o local. El tráfico local esta representado por los trenes de encomiendas y lotes, los cuales por tener que realizar múltiples maniobras en trayecto y servicios de bultos no deberían de remolcar más de 18 a 22 números, ni más de 450 a 500 toneladas; de lo contrario, como actualmente, resultan antieconómicamente lentos y peligrosos.

Descongestionando a estos trenes deberían de estructurarse horarios de trenes directos, sin ningún trabajo o maniobras en trayecto, entre por ejemplo: Dr. L. Carnelli a Paso de los Toros y viceversa, Dr. L. Carnelli a Tacuarembó y viceversa, etc., y desde estas estaciones se distribuiría a destino por los trenes locales de encomiendas y lotes los vagones a las restantes estaciones de la línea. Para mejor

VINOS LA SELECCION

CASTIGLIONI HNOS. S. A.

CASAVALLE 5291

COLON

ilustración se da el siguiente caso hipotético: Dr. Carnelli tiene 150 toneladas a Florida, 100 a Sarandí, 150 a Durazno, 200 a Paso de los Toros, 250 a Tacuarembó, 100 a Tranqueras y 100 a Rivera. El tren de encomiendas y lotes N° 83 solo remolcaría el tonelaje a las tres primeras estaciones, corriéndose con el restante un tren directo Dr. L. Carnelli a Tacuarembó, el tonelaje a Paso de los Toros y Pampa quedaría en la primera para seguir el de Pampa por el tren de encomiendas y lotes 97; el tonelaje a Tranqueras y Rivera seguiría por el tren directo hasta Tacuarembó y desde esta a destino por trenes 97 o mixto 35. Los trenes directos solamente se detendrían para combinar con los trenes que atienden los tráficos locales, además cuando arrastren más de 250 toneladas a determinada estación en trayecto, se detendrían en ellas siempre y cuando se sepa de antemano que no existe ningún obstáculo para realizar los trabajos, de lo contrario se perderá la jerarquía que se le pretende dar a estos trenes directos.

El apronte de los trenes en hora es de suma importancia, al igual que la debida supervisión del material rodante y frenos. Estos últimos deben ser probados en lo posible con las máquinas de maniobras, eliminando o aislando los vehículos defectuosos de tal forma que al llegar la máquina titular esta no pierda tiempo y gaste horas del personal por que no marca el freno. También es importante no permitir la salida de vehículos con pérdidas de aire, en especial si se agregan vagones en trayecto, de lo contrario se suscitarán en el recorrido demoras por estos motivos.

PERSONAL DE TRENES

Otro detalle muy digno de tenerse presente, es el relacionado con los límites de labor del personal de trenes, ya que es común ver detenidos en las distintas estaciones trenes completos, desaprovechándose injustamente por horas y horas el material rodante, en especial las locomotoras.

Es necesaria ir a una reestructuración del ordenamiento del personal de trenes para terminar con estos problemas que tanto perjudican al Ente, buscando poder aprovechar al personal en la forma racional.

POLITICA DE LOCK-OUTS

Se sabe que es opinión de muchos jefes

y directores del Ente que ante la supresión de algunos de los trenes de pasajeros, podría haber una reacción en el gobierno en materia ferroviaria, lo cual constituye un tremendo error ya que como se ha dicho, el público que viaja por el ferrocarril no cuenta con influencias para reverter una tendencia o política de gobierno, como si lo tienen, los clientes de los tráficos de animales y cargas. Son clásicas las polémicas parlamentarias con relación a las irregularidades en los servicios de haciendas, ya que alrededor de ellos están en juego millones y millones de pesos, por los cuales habrán muchos interesados.

Es imperioso por consiguiente que se reimplanten de inmediato los servicios suprimidos números 110, 121, 132 y 127, los cuales al igual que la totalidad de los trenes de pasajeros son absolutamente imprescindibles.

Es importante hacer notar que, al suspenderse la corrida de los mencionados locales, solo se liberó una sola unidad diesel, es decir que la contribución lograda en el parque de máquinas para trenes de cargas es insignificante, pero el daño ocasionado al servicio de pasajeros es enorme.

—000—

FERMIN VALENCIA ALVAREZ

Quién conoció en vida a este muchacho afable y cordial no podrá olvidarlo. Era todo corazón, a pesar de sus pocos años de trabajo (cinco apenas), se había sabido granjear el aprecio y la consideración de quienes lo trataron. Para los compañeros ferroviarios que no lo conocieron y que en alguna oportunidad viajaron a la estación Central para que lo ubiquen: era aquel muchachito de pelo algo largo que atendía la Oficina de Informes.

Se nos fué el 30 de Diciembre en la desembocadura del arroyo Solís Chico en Parque del Plata, un ataque cardíaco le segó la vida...

El personal de Encomiendas, Casilla de Señales, Maniobras, Boletería y Superintendencia Central agradecen sinceramente las donaciones y atenciones que nos hicieron llegar en la oportunidad del lamentado fallecimiento de nuestro compañero y amigo Fermín Valencia Álvarez.

Amado Rodríguez.

SAN DEDDO ESTABLECIMIENTO JHII I EURU

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