

RECUPERACION FERROVIARIA

Desde hace cierto tiempo, se viene hablando de necesidad de la recuperación de nuestros ferrocarriles. Tan anhelada por funcionarios y público en general.

Muy interesantes han sido los artículos publicados en diarios, conferencias, etc., pero lamentablemente, difíciles y lejos se ven las metas propuestas.

Nuestro país atraviesa una tremenda crisis económica, la cual impide contar con fondos para emprender cualquier plan, que no se le ve tampoco ninguna solución inmediata.

Esto repercute enormemente desde luego, en un organismo como el ferrocarril, ya castigado por otra parte, por una política poco favorable al riel.

Ante esta difícil realidad hay que abandonar totalmente toda idea basada en ambiciosos proyectos y si, pensar netamente en la realidad y posibilidades actuales.

La única recuperación posible en los momentos actuales, es la «reorganización interna», inmediata que permita obtener la mayor disponibilidad de nuestro material rodante e instalaciones.

Este factor es imprescindible, cualquiera sean las posibilidades a corto, o a largo plazo. Un servicio organizado permite obtener el mas alto rendimiento. Máximas entradas con el mínimo de erogaciones.

El ferrocarril posee actualmente un elevado número de vagones radiados del servicio en distintos lugares, por diversos desperfectos. La más de las veces sencillos. Debe realizarse la inmediata reparación de todo el material con posibilidades.

Hoy día, dado el alto valor del dólar ninguna reparación, por mas mala que sea la condición del vehículo, puede tildarse de antieconómica, por lo menos en los próximos años.

En el plan de «reorganización interna», es imperioso lograr la total recuperación de los talleres ferroviarios, pues son la base, para lograr el mayor número de unidades en circulación.

Inmediatamente de logrado este fin, debe comenzarse la fabricación en nuestros talleres de coches y vagones, para ampliar y renovar el parque, como lo realizaban las ex compañías Británicas.

Esta es la única recuperación factible, todo lo contrario, no pasarán de simples palabras, que quedarán en el olvido.

LOCOMOTORAS

Uno de los factores, que en un tiempo a esta parte ha causado mayores trastornos en la presentación del servicio, son sin lugar a dudas las locomotoras.

Prácticamente a diario se presentan irregularidades como: trenes suspendidos por tiempo ilimitado, trenes anulados de improviso, trenes demorados en estaciones de arranque, vagones con hacienda demorados, etc. etc., por falta o inconvenientes en las locomotoras.

Resulta realmente vergonzoso, que después de enormes gastos realizados precisamente para modernizar el parque de locomotoras, sea justamente este intento de progreso, el que ocasiona mayores trastornos e impide cumplir los servicios.

Pero la verdadera causa que

afecta los servicios es la falta de previsión, de sentido práctico, una política ciega la cual implidó que inmediatamente de surgidos los inconvenientes en el parque "diésel", se utilizarán locomotoras "a vapor", previa reparación.

Actualmente cuando la crisis parece llegar a su punto máximo, se ha resuelto poner en circulación un número limitado de locomotoras "a vapor", manteniéndose por consiguiente los trastornos en los servicios.

Afortunadamente, aún se está a tiempo para recuperar y poner en circulación un número suficiente de locomotoras "a vapor", para cumplir todos los servicios, con cierta holgura, ante cualquier circunstancia imprevista.

Esperemos que así suceda.

E
S
T
A
C
I
O
N
E
R
O

Señor Presidente del
Directorio de A.F.E.
Dr. Francisco Gilmet

Presente

De mi mayor consideración:
La Dirección del Periódico

ESTACIONERO ante Ud. se pre-
senta y exponen:

Desde hace ya casi un año no
corre el tren 128 que sale de
25 de Agosto a las 11.55, llegan-
do a Central José Artigas a las
13.25.

Este tren como se podrá apre-
ciar por su horario estratégico,
era el obligado de gran canti-
dad de personas que por él se
desplazaban a sus ocupaciones
en Montevideo, ocasionándoles su
supresión enormes trastornos.

Desde el punto de vista comer-
cial, en base a lo que antecede
y a la experiencia obtenida des-
de las estaciones no es difícil
asegurar el éxito absoluto de su
reimplantación.

La falta de este tren, ha dejado
un gran vacío en el itinerario,
precisamente en las horas de
gran afluencia de viajeros a Cen-
tral, sin olvidar el movimiento
que existe durante todo el día
en esta importante sección local
que comprende las principales
ciudades y pueblos próximos a la
capital.

El cuadro reducido del itine-
rario, ilustra mejor que las pa-
labras el problema:

ESTACIONES	Tren 34	Tren 122
25 de Agosto	10.34	—
Santa Lucía	10.41	—
Margat	10.49	—
Canelones	10.59	—
Juanicó	11.08	—
Progreso	11.18	11.28
Las Piedras	—	11.42
La Paz	—	11.48
Colón	—	11.55
Central	11.52	12.16
Tren 128	Tren 130	Tr. 131
—	—	13.—
—	—	13.09
—	—	13.18
—	—	13.30
—	—	13.43
12.—	13.10	13.54
12.12	13.23	14.04
12.18	13.29	14.10
12.25	13.36	14.18
12.45	13.57	14.39

Analizando este horario, se
apreciará que las Estaciones de
25 de Agosto a Juanicó no tie-
nen servicio para Central desde
el Tren 34 hasta el Tren 131,
prácticamente dos horas y media.

En las Estaciones de Progre-
so a Colón, donde por su mayor
proximidad a Montevideo el pú-
blico exige un servicio más fre-
cuente, también padecen los in-
convenientes de la falta del Tren
128. No se debe olvidar, que el
Tren 128 no corre los domingos
y feriados, empeorando más la
situación.

El Tren 128, además era la
combinación obligada de los pa-
sajeros de esta línea, para Melo
y Río Branco (Tren 45 de Saya-
go a las 13.16) los que ahora de-
ben llegar por otros servicios,
perdiendo por consiguiente mu-
cho tiempo.

La mejor fecha para la reim-
plantación de este servicio, sería
el 16 de marzo próximo en que
la actividad vespertina aumenta,
aunque este tren es de gran ne-
cesidad durante todo el año.

Conjuntamente con el tren
128 podría crearse un servicio
de Central a 25 de Agosto, se-
gún el horario mas abajo deta-
llado, salvándose así el inconveni-
ente actual en que, desde el
tren 107 a San José a las 7.04
no corre otro tren local hasta
recién a las 8.55 en que sale el
tren 111. Casi tenemos dos ho-
ras sin tren en una zona como
ya se acotó, tan importante de
tanto potencial de pasajeros des-
aprovechados injustamente.

Con el material de este tren
(máquina y salones) se correría
el tren 128.

Las causas que motivaron la su-
presión de trenes fue (entre o-
tros el 128) comunicada al pú-
blico como temporal, por causas
de un incremento en tráfico de
haciendas por la sequía del pa-
sado verano y otoño que como
se recordará, repercutió en dis-
tintos órdenes de la actividad na-
cional. Esta "supresión" empero
se anunció como transitoria, pe-
ro sin embargo los servicios no
fueron restablecidos como cor-
ría, de acuerdo a los mismos
comunicados de A.F.E.

Los que se interesan en el pro-
greso del Ferrocarril, se despi-
deran de Ud. esperando una pro-
ta resolución favorable.

Salúdalo; Roberto Antúnez Cas-
tellanos, Director Responsable;
Boris Beñavon Johnson, Secre-
tario.

109º LOCAL PASAJEROS Diario

Horario del proyectado tren
local Central José Artigas a 25
de Agosto, sujeto a reajustes:

CENTRAL J. ARTIGAS	8. 6
Dr. L. Carnelli	8.11
Yatay	8.15
Sayago	8.21
Emp. Tablada	—
Colón	8.26
Abayubá	—
La Paz	8.33
Ktro. 16	C
LAS PIEDRAS	8.40
Ktro. 23	C
Progreso	8.52
Ktro. 30	C
Juanicó	9. 3
CANELONES	9.12
Calle Rodó	9.16
Margat	9.28
SANTA LUCIA	9.37
25 de Agosto	9.44

128 Local PASAJEROS Diario

25 de Agosto	11.55
SANTA LUCIA	12. 2
Margat	12.10
Calle Rodó	12.17
CANELONES	12.20
Juanicó	12.31
Ktro. 30	C
Progreso	12.42
Ktro. 23	—
LAS PIEDRAS	12.51
Ktro. 16	—
La Paz	12.56
Abayubá	—
Colón	13. 3
Emp. Tablada	13. 8
Sayago	13.11
Yatay	13.16
Dr. L. Carnelli	13.20
CENTRAL J. ARTIGAS	13.25

Sugerencias Sobre Horarios

«Estacionero» desde un primer momento
se interesó en todo lo relacionado con el ser-
vicio. Ya en su tercer edición, realizó un aná-
lisis sobre los perjuicios ocasionados por la
supresión de uno de los locales más impor-
tantes «El Tren 128» y, la urgente necesidad
de reimplantarlo, además de la posibilidad de
crear un nuevo tren de Central José Artigas
a 25 de Agosto a las 8.6 m/m.

Con miras a este fin, el pasado 14 de febre-
ro se elevó al Presidente del Directorio de
A.F.E., una nota cuyo texto transcribimos.

ESTACIONERO

Director Responsable: Roberto Antúnez Castellanos
Artes 1894 (Colón)

AÑO 2 25 DE FEBRERO DE 1966 No 7

LO QUE SE OYE

QUE se repararían más de "mil vagones" radiados del servicio por distintos desperfectos.
Era hora.

QUE pese al aumento de las tarifas no hubo disminución en los fletes.
También, si se venían regalando.

QUE se pierden fletes por miles de toneladas por falta de vagones de carga.
En el kilómetro 18 de la línea a Minas tienen la solución.

QUE otra vez y con todas sus fuerzas, los gerarcas omnibuseros se están movilizandó para lograr un aumento en las tarifas de pasajes por ferrocarril.

Es casi seguro que pronto tenemos un aumento.

QUE son los particulares y no el Directorio, ni el Gobierno los que aprueban las tarifas del ferrocarril.
Da vergüenza decirlo pero es cierto.

QUE de no venir los 25 coches motores para fines de 1967, deberán suprimirse varios trenes de pasajeros por la crítica situación del parque tractivo.
Porque no dicen la verdad, que prefieren suprimir trenes antes que recurrir a las locomotoras a vapor.

QUE las promociones se estarían encaminando.
Más vale tarde que nunca.

HISTORIA FERROVIARIA

La construcción de a línea de Toledo-Nico Pérez, se inició en el año 1888. El trozo de línea hasta San Ramón fué abierto al servicio público el 20 de setiembre de 1890 y así, abriéndose por secciones se llegó a Nico Pérez el 1º de setiembre de 1891. La proiongación de esta línea a Melo y Treinta y Tres se comenzó en el año 1908 terminándose el ramal a Melo el año 1909 y se inauguró la estación terminal el 1º de agosto de ese año.

El ramal a Treinta y Tres fué terminado dos años después inaugurándose la estación Treinta y Tres el 1º de octubre de 1911.

Mediantes arreglos, autorizados en 1899 entre la extensión al Oeste y el Central éste tomó a su cargo todas las obligaciones de aquella extensión.

La línea no estaba terminada en razón de lo cual el Central tuvo que continuar la construcción así como proporcionar el material rodante para su tráfico. La línea Oeste estaba entonces construída hasta Rosario y se continuó hasta Puerto del Sauce, desde San José, inaugurándose esta estación el 1º de enero de 1900. De Rosario a Colonia fué terminada la línea y abierta al público el 1º de julio de 1901 y la de Mal Abrigo a Mercedes se inauguró el 1º de enero de 1902.

La Estación y sus Responsabilidades

EL PUBLICO

Seguimos detallando bajo el mismo título, las distintas responsabilidades encontradas en una de las tantas Estaciones de la red...

En los números anteriores nos hemos referido a los grandes puntos: la «marcha de trenes» súmmum indiscutible de la actividad ferroviaria, pues significa la seguridad del servicio; aparatos de «telecomunicación, telegráficos y telefónicos», íntimamente vinculados con la marcha de trenes e indispensables para la explotación ferroviaria; «dinero» que son los proventos por el servicios ofrecido; «contabilidad» que registra y ordena dichas entradas; «público» que son nuestros clientes.

Aparte de estas grandes responsabilidades existen muchas otras de diversas magnitudes. Podemos citar la custodia y cuidado de instalaciones ferroviarias, útiles e instrumentos que poseen las Estaciones; encomiendas y cargas que son confiadas para su transporte por tren, cuyo monto puede alcanzar valores elevados, aumentando por consiguiente los riesgos.

Lamentablemente, muchas veces debido a variedad y cantidad de ocupaciones aún más delicadas, a que debe dedicarse el personal, impide brindarle a todos estos valores la dedicación necesaria, aunque en caso de suceder algún inconveniente, si, se exige del funcionario el máximo, en este caso en otros aspectos.

Otro punto que de ninguna manera podemos pasar por alto, es el de todo lo relacionado con personal. Los Jefes de Estación o quienes lo subroguen tienen a cargo variado número de empleados, debiéndose afrontar todos los problemas derivados, siendo comparable esta tarea a la de los jefes de personal de comercios, fábricas, etc.

Las fallas en el aspecto del personal, acarrear inmediatos contratiempos que repercuten directamente sobre el buen servicio, ya delicado de por sí, máxime aún si existen inconvenientes en quienes deben ejecutarlo.

Esto es la Estación, un gran conjunto de delicados trabajos, todos de gran responsabilidad.

Cooperativa Personal Estacionero Sección Nico Pérez

A continuación transcribimos datos aportados por el Sr. Juan José Rossy, referentes a dicha Cooperativa.

Esta feliz idea se originó ante la necesidad inmediata de poseer los estacioneros, sus comodidades.

Fué así, cuatro o cinco de ellos reunidos en estación Nico Pérez, comenzaron esta obra. De inmediato, empezaron la campaña de socios. La cual prosperó, al tener la idea mucha aceptación. Al terminar el año 1965, se contaba con 65 asociados. Con lo recaudado fueron adquiriendo, mesas y taburetes. Los mismos fueron destinados, a todas aquellas estaciones, las cuales tenían vivienda para el personal de relevo.

En la actualidad cuentan ya con estos muebles, las siguientes estaciones:

Chamizo - 1 mesa y 3 taburetes; F. Marcos - 1 mesa y 2 taburetes; Casupá - 1 mesa y 3 taburetes; Reboledo - 1 mesa y 2 taburetes; C. Colorado - 1 mesa y 3 taburetes; P. Arteaga - 1 mesa y 2 taburetes; Mansavillagra - 1 mesa y 2 taburetes; Dlescas - 1 mesa y 2 taburetes; Valentines - 1 mesa y 2 taburetes; C. Chato - 1 mesa y 3 taburetes; A. Saravia - 1 mesa y 3 taburetes; Tupambaé - 1 mesa y 3 taburetes; C. Cuentas - 1 tabla y caballetes y 2 taburetes; F. Muerto - 1 mesa y 3 taburetes; B. Medina - 1 mesa y 2 taburetes; Zapicán - 1 mesa y 2 taburetes; Retamosa - 1 mesa y 2 taburetes; J. P. Varcla - 1 mesa y 3 taburetes; J. M. Sanz - 1 mesa y 2 taburetes; B. de Oro - 1 mesa y 2 taburetes; Vergara - 1 mesa y 2 taburetes; Rincón - 1 mesa y 2 taburetes; Dragón - 1 mesa y 2 taburetes; G. Vargas - 1 mesa y 2 taburetes; Río Branco - 1 mesa y 2 taburetes.

Para este año la Cooperativa tiene compradas, 11 cacerolas de distinto tamaños, espumaderas y cucharones. La compra de estas utencilios costó pesos 2.839,40. En un futuro no muy lejano se piensa

proveer a dichas viviendas, con baños, palangana, espejos y cates equipados.

Está circulando por las estaciones un rifa cuyo monto será destinado, para levantar edificios para el personal relevo, en las estaciones: Retamosa, Valentines y B. de Medina.

Para estas obras se cuenta con la contribuciones gratuita de 15.000 ladrillos del Sr. José Ma. Cortabría, persona de principios sociales muy elevados, quedando los mismos reflejados ante esta realidad. La mano de obra (arquitectura) del compañero Diani, en las mismas condiciones honorarias.

BALANCE AL CERRAR EL AÑO 1965

Dinero recaudado	\$ 7.180,00
Sumas iguales	7.180,00
8 mesas a \$ 215,00 c/u	\$ 1.720,00
27 taburetes a \$ 48,00 c/u	1.296,00
13 mesas, con 32 taburetes \$ 200 c/u	3.200,00
pintura, aceite, etc.	253,00
25 libretas recibos	130,00
fletes A. F. E.	4,86
libro socios, carpeta, etc.	96,34
	6.700,00
Saldo pasa a enero de 1966	480,00
Sumas iguales	\$ 7.180,00

Esperemos confiados la cooperación integral de los Directores y Jerarcas del Organismo en esta empresa. Toda la ayuda que puedan proporcionar será beneficiosa.

Este beneficio no recaerá solamente en el funcionario, el Ente es el mayor agraciado, sobre él se volcará este proyecto social.

En este primer ciclo es obligatorio poner todos voluntad, fundamentalmente unidad. Lo que se pide, no es un privilegio, es algo imprescindible.

Por lo cual, solicitamos se considere factible esta cooperación.

En el próximo número más informaciones.

Llevaremos adelante esta idea

Un periódico tiene que llenar ciertas condiciones. Una meta fija e invariable. Sobre todas, esta faceta: rectitud. Fundamentos muy especiales para que en él vean y se sientan todos sus lectores compenetrados, satisfechos de su organización.

Existe una pregunta ¿logrará subsistir?

Si así no fuera terminará sin alcanzar el éxito, fracasando en la misión encomendada.

Hay aquí un periódico el cual debe sobrevivir, para la defensa de un grupo de funcionarios y el progreso de un ferrocarril en el que. No es la aventura lo que importa, esta ya fué realizada.

Lo que debe perdurar es la obra, todo lo que el representa de cultura y tradición de un funcionario noble y capaz.

Todo esto es más importante que las peripecias para sobrelle-

var un presupuesto, el que nos tenga alejados de cualquier problema el cual nos pueda derrotar.

Todo esto ocurre. Sus miembros directivos bregan. Es un grupo igual a Uds., se diferencia solamente, en estar empeñados en llevar adelante este ideal. Con el concurso y la cooperación de Uds. saldremos victoriosos.

Ni siquiera contamos con útiles, materiales y comodidades necesarias. Solo contamos en la actualidad con la ilusión, con la creencia de ver realizada esta empresa. No dejaremos vegetar este sueño colectivo, porque recordando de vez en cuando los días de sinsabores pasados junto a nuestros compañeros estacioneros, en más de una estación, se agita dentro nuestro una inmensa rebeldía y las energías brotan aconsejándonos a luchar

por quienes fueron y son olvidados.

No se debido a una circunstancia fortuita donde surge la posibilidad de demostrar que somos funcionarios capaces. Es un movimiento forjado en miles de horas parlamentadas, en todos los rincones del sistema ferroviario, cuyo tema gira continuamente en las muchas injusticias que nos rodean y jamás merecidos.

K

Para luchar, para hacernos oír necesitamos el periódico. Además por nuestro ferrocarril, esta máquina compleja y delicada que poseemos. En la actualidad está foszada, destartada, en manos de conductores negligentes. Nuestra misión consiste en ponerla en perfectas condiciones. Para así su corazón de 100 años de vida lata, prosiguiendo su existencia por los siglos.

POETA

...ES aquel que habia un lenguaje desconocido para el pueblo pero que, en boca del poeta es entendido como el suyo propio.

—ooOoo—

LA COPLA

A las prontas promesas andan unidas
Dos mil dificultades para cumplirias

—ooOoo—

EL REFRAIN

Ninguno came victoria aunque en el estribo esté que muchos en la montura sueñan quedarse de a pié.

—ooOoo—

LA FABULA

—ooOoo—

Un campesino ya viejo cuando a una ciudad llegó admirado se quedó delante de un gran espejo.

—ooOoo—

Y su rostro contemplando dijo al punto: Voio a tal... y que cara de animal tiene el que me está mirando

—ooOoo—

LA FRASE

Vale mas un día del discreto que toda la vida del necio.

—ooOoo—

LA ANECDOTA

Proudhon autor nada bobo tiempo atrás ha publicado cierto libro intitulado "La propiedad es un robo" Al verlo en un mostrador entré, lo compré, lo abrí e en la portada leí: "Es propiedad del autor"...

EL PECOSO

COMPAÑEROS

FERROVIARIOS:

Tomen nota, Si un usuario rompiera un vidrio de ventanilla en Coche Brillante le debe cobrar \$ 7.90 (Siete Pesos con noventa Cts.) de un Ganz 30.94 (Treinta con noventa y cuatro Cts.) y de un Simmering 40.44 (Cuarenta con cuarenta y cuatro Cts.) Es que acaso están estos costos de acuerdo con la realidad que vivimos? AFE cuando adquiere actualmente, a cuánto nos paga? Creemos que la superioridad debería rever estos precios.

CHICOTE

Hablemos de Limpieza

Todos sabemos la falta de material que sufrimos. No hay máquinas, no hay vagones, no hay salones de pasajeros. Los trenes de pasajeros se están formando con salones que llegan momentos antes y hay veces que el tiempo no da para efectuar una limpieza ordenada. Pero, a pesar de ello, creemos que si bien el caos en que vivimos es grande puede solucionarse en parte el problema de la limpieza. Señores Jerrarcas: dejemos un salón todos los días en Central para efectuar una limpieza general y demosle al sector de LIMPIEZA DE COCHES el material necesario para realizarla. Porque ocurre precisamente que por más buena voluntad que ponga este personal, con agua soía es imposible efectuar una limpieza a fondo.

¡Es así como andan los W.C. de los salones!

El Ferrocarril Transporte Imprecindible

La desvalorización de nuestra moneda ha castigado a nuestros competidores carreteros de una manera cruel. Les produjo una extraordinaria elevación de los costos de todos los elementos necesarios para su explotación.

Se ven perjudicados por el alza en los precios de: combustibles, repuestos, cubiertas, etc. Una idea, por citar una, entre tantas, las cubiertas: en la actualidad, ponerle cubiertas a un camión con remolque cuesta de 140 a 150 mil pesos.

Todo esto ha traído aparejado una suba de fletes en este transporte, en tres años últimos se calcula en un 400%. Se puede advertir tomando como base este aumento, el bajón ganancial que debe tener el transporte automotor, pudiéndose constatar la enorme diferencia, comparada al ferrocarril.

DIARIO INTIMO DE UN FERROVIARIO LA ULTIMA REENCARNACION DE MI AMIGO JUAN QUERIDO DIARIO:

Ha muerto mi amigo Juan. Te acuerdas Jaquel con el cual teniamos largas charlas sobre la reencarnacion de las almas. Recuerdas lo que él decía? Estaba seguro de la reencarnación y además decía que después de muerto el cuerpo, el alma reencarnaban en lo que uno hubiera deseado en vida. Pobre Juan. Cuantas discusiones tuvimos por ese motivo. Todo empezó en una oportunidad que me encontraba en un Bar. Entró corriendo presa de una agitación terrible. Estimado amigo —me dijo— tengo una revelación extraordinaria que hacerte. Hasta hace poco yo era solamente un simple estudiante de ocultismo, en cambio hoy... —acercó sus labios a mi oído— ...hoy sé en qué cuerpo ha reencarnado el espíritu de Dios...

—Yo sonrei. Pero Juan, según tengo entendido se considera que el sacerdote máximo de la Iglesia, el Papa, reencarna el espíritu del Maestro. Juan sonrió a su vez. Una sonrisa nerviosa. Si, sí, lo sé. Estamos en Montevideo, —jadeaba— amigo: el alma de Dios reencarnó en mi cuerpo!...

—No, —me dijo— no estoy loco. Te he buscado para que me aconsejes, estoy desorientado y mis enemigos trabajan para perderme. Escucha... ya están ahí...

Me estremecí de terror. Un tintín ensordecedor nos envolvió.

—La campanilla astral —gimió mi amigo— es el último aviso...

He asistido a varias sesiones de espiritismo y conozco el secreto de la campanilla que los iniciados pueden hacer sonar a varios kilómetros de distancia.

—La religión Mosáica trata de combatir el Evangelio por eso el Señor me ha elegido para poder trabajar libremente. Pero ya ves, me han encontrado. Que debo hacer? revelar al mundo la verdad?...

Días después cuando pasaba por la pensión donde vivía mi amigo el dueño me informó que había muerto.

Y hoy querido Diario le he vuelto a encontrar. Viajaba en el coche Comedor a Rivera a la hora de almorzar. El mozo me recomendó el Plato especial: albóndigas. En eso estaba, cuando al pinchar una me pareció oír un quejido lastimero. Creí imaginarlo pero al insistir la albóndiga me habló. Soy yo, Juan, tu amigo...

—Imagínate Diario mío, la sorpresa que recibí. Mi amigo Juan que siempre había sido tan dulce, reencarnado en una albóndiga salada. Esta fué la última reencarnación de mi amigo Juan.

CHICOTE.

La Tierra Blanca

(CUENTOS)

CAPITULO II

Don Lencho,
el Comisario y
el Juez de ra-

Allá viene Don Lencho con su abultado abdomen y su andar cansino. Como Comisario del Páe lo —autoridad máxima del lugar— está presente en los acontecimientos: algún que otro veiatorio, casamiento o bautizmo. Tiene a su cargo un selecto plantel, el Indio Aguirre, un gauchito bastante bruto. El Chueco Baretto que cayó preso por robar un recado y como ofreciera buena conducta el Comisario lo nombró Agente. Como el Chueco también sabía escribir le vino de "perillas" al Comisario para hacer los Partes atrasados.

La Comisaría ubicada haciendocruz con la Iglesia y la Estación tiene a los fondos el local donde funciona el Juzgado de Paz. El Juez, es un viejecito muy bondadoso. En cierta oportunidad que se encontraba hablando con el Comisario, éste llamó al Indio y dándole un peso (eran otros tiempos) le dijo: Andate a lo del Turco y traeme un paquete tabaco negro. El Juez aprovechando el viaje, también le dió un peso y le encargó un kilo de yerba. El Indio montó a caballo y salió al trote, con un peso en cada mano. Pero la Pulpería del Turco quedaba del otro lado del pueblo y para llegar a ella era necesario atravesar una pequeña cañada, hasta allí llegó el Indio. El animal costó y el pai-

sano dió de narices en el barro.

De regreso a la Comisaría sin el tabaco ni la yerba todo mojado y embarrado el Comisario le interrogó: ¿Qué te pasó? Por que no has traído lo encargado?... Y... ¿Sabe?... se me entreveraron los pesos...

—///—

Había casamiento. Cuando esto ocurría todo el Pueblo se daba cita en el Juzgado.

En las orillas un grupo de ranchos albergaba una cantidad bastante numerosa de familias, gentes que viven de una manera miserable. Tanto que algunos de ellos ni calzados llevan. Pero esto no les impide participar con su presencia en el acto que relatamos.

El Juzgado repleto de gentes que se apretujaban para ver la cara de los novios. El Juez con su calmosa voz daba los consabidos consejos, llegó el momento de finalizar la ceremonia, entonces el Juez en voz alta se dirigió a los presentes: Si alguno de Vds. cree que hay algo que influya para impedir esta boda que lo diga ahora.

—Hay... dijo un gauchito que se encontraba al fondo.

Un murmullo estalló en la sala y el Juez invitó al mocito que pasara al frente.

—Bien, joven si Vd. cree que hay un impedimento debe decirlo.

—No señor... yo dije hay, porque estoy descalzo y el que es-

taba adelante está de botas y me pegó un pisotón que mire como me dejó el dedo gordo.

NOTA: Cualquiera semejanza con hechos a personas reales es una vergüenza.

TOTO MALITO

P. E.

Hay una figura nueva en la estación Central, nueva y simpática. Se trata de la Policía Femenina. Aparecieron hace un mes aproximadamente. Visten uniforme gris, muy claro, compuesto por una chaqueta de corte muy sobrio, pollera pantalón, zapatos, guantes y cartera azul, tocadas con un gracioso sombrero tipo galera, con una insignia de la Policía de Montevideo.

Son en total 21; en la estación Central cumplen servicio desde las 6 hasta las 22 horas, haciendo turnos de 8 horas corridas.

La misión específica de estas chicas, es el de ayudar al turista que llega al país. Desde luego que también están atentas a servir a todo el público en general que se acerque a solicitarle ayuda. Pueden informarles sobre la ubicación de calles, parques, oficinas públicas, etc. Estarán siempre dispuestas para ayudarlo en caso de enfermos.

Viajeros que lleguen del interior, en caso de dificultades, recurren a ellas.

Siempre las encontrarán dispuestas.

Pedro De León.

BALANCE

Ya lo ves; recorriendo aquellas frases, que escribí con el alma de rodillas, pienso con pena en este amor que nace condenado a tener tan corta vida. ¡Que inconstancia terrible!, que tristeza, el sabernos amados con un plazo. Porque pasa el ardor y esa tibieza, no es más que un amor quebrado en mil pedazos. Siempre lo he dicho: ¿De qué vale sufrir? ¿De qué quejarnos? De la absurda injusticia de la vida, que aparta siempre de nosotros lo que amamos, si al fin, también nosotros olvidamos, y nuestra indiferencia abre una herida en el alma, de aquel que desdeñamos.

S. Z. - 14.8.65

ABNEGACION

Tú has mirado a los cielos muchas veces, y has visto allí, brillando las estrellas. Así, en el cielo de tu vida breve, brilla mi alma, que es hermana de ellas. Pero tú no la ves... pues nadie sabe, cuando nace o se apaga alguna estrella. ¡Siglos alumbran con sus luces suaves! ¡Y en el cielo sin fin, no dejan huellas! Así mi alma, cual lámpara encendida, con la luz de mi amor puro y sublime ilumina el sendero de tu vida. No me importa, mi bien, no ser querido, pues mientras este amor mi cuerpo anime, puedo darte la luz de mi alma herida.

S. Z. - 14.8.65

ADELANTOS TECNICOS

En Francia se creó un sistema especial para renovación de vías mucho más eficaz y económico. En el término de una hora con este moderno sistema se cambian 200 metros de vía doble. Los rieles ya preparados se hacen correr por un deslizador, al que bautizaron "trineo", hasta a posición correcta. Así son bajados y a los pocos momentos

queda habilitado para correr "sin precaución" cualquier tipo de tren. Esta forma de renovación está siendo empleada en varios países de Europa. Por qué razón no podemos hacerlo también nosotros? El Sr. De Gaulle cuando nos visitara ofreció ayuda técnica.

Sres. Gobernantes: no podrán hacer algo, aunque sea pequeño,

para demostrar que no quieren ver en ruinas nuestro Ferrocarril? Porque si no vamos a terminar por creer que los únicos que nos preocupamos para que éste marche somos nosotros los funcionarios. Recordemos que el ferrocarril para nuestro país es lo que la columna vertebral para el cuerpo humano...

ESPACIO RESERVADO

VINOS LA SELECCION
CASTIGLIONI HNOS. S. A.

CASAVALLE 5291

COLON

Fotos **RAM**
RAM

*Cumpleaños, Despedidas,
Casamientos y Fiestas en
General.*

Informes.
Gr. Flores 5282 (Maroñas)
o Claudio Alonso
Est. Colón

SERVIMAQ

*Reparaciones y Limpieza de
Máquinas de Escribir
y Calcular*

Pedir Presupuestos
en Estación Colón

6 AÑOS FORJANDO CALIDAD
PEREZ D'AURIA Hnos.

*FABRICACION
MUEBLES EN
HIERRO y CARMICA
Instalaciones Comerciales*

ORIBE 715 frente a Diag.
Guglielmetti Florida

SAN DENDO
ESTABLECIMIENTO
SHII I LURU

de Ignacio Mendiboure

EXPORTACION - ABASTO
CARNICERIA - PRODUCTOS PORCINOS

RAMON ALVAREZ³ 370 - TEL. 90
LA PAZ - DEPARTAMENTO CANELONES

ESPACIO RESERVADO