

15

# Ley de Vivienda Propia para el Personal de A.F.E.

Presentado por el Vice-Presidente

Sr. Juan C. Elizeire.

ADMINISTRACION DE FERROCARRILES DEL ESTADO.  
Montevideo, 22 de agosto de 1967.

VISTO: el proyecto presentado en Sala por el señor Vicepresidente don Juan Carlos Elizeire, propiciando la construcción de viviendas para el personal de A.F.E., tomando en cuenta preferentemente el de más bajos ingresos y con mayores cargas familiares, mediante la utilización de fondos internacionales para promocionar la vivienda, como los del Banco Interamericano de Desarrollo, o los que podría proporcionar A.I.D.;

RESULTANDO: que a tales efectos propone el estudio de un convenio con el Instituto Nacional de Viviendas Económicas, u otros Organismos Nacionales, que permitan un rápido y efectivo aprovechamiento de los fondos nacionales o internacionales para la financiación de la obra, mientras que en el orden interno nuestras Gerencias de Explotación y Vía y Obras efectúan la discriminación de los terrenos no afectados a la explotación ferroviaria que puedan ser cedidos para la construcción de las viviendas;

CONSIDERANDO: que la Ley Orgánica de A.F.E. establece entre los cometidos de la Administración propiciar Leyes para la construcción de viviendas de su personal, lo que indica que el Legislador estimó de fundamental importancia, el logro de este beneficio social;

CONSIDERANDO: que todos los Organismos del Estado tienen el deber, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, de contribuir a la solución de los problemas que, como en el caso de la vivienda, han adquirido relevancia nacional;

CONSIDERANDO: que el proyecto es viable y está inspirado en un estricto sentido de justicia social;

## EL DIRECTORIO RESUELVE:

1o.) HACER suyo el proyecto presentado por el señor Vicepresidente don Carlos Elizeire, a los efectos de propiciar la construcción de viviendas para el funcionariado ferroviario de bajos y medianos ingresos, aprobando las siguientes medidas de carácter preliminar:

- 1) - Propiciar el estudio de un convenio con el Instituto Nacional de Viviendas Económicas u otros Organismos Nacionales, que permitan un rápido y efectivo aprovechamiento de los fondos nacionales o internacionales disponibles, a efectos de concretar el financiamiento de la vivienda propia para el funcionario ferroviario, de bajos y medianos recursos, de acuerdo a la mayor importancia del núcleo familiar a su cargo.
- 2) - Que por las Gerencias de Explotación y Vía y Obras se determinen los terrenos no afectados a la explotación ferroviaria que puedan ser cedidos para la construcción de viviendas para el personal.
3. - Solicitar audiencia al Instituto Nacional de Viviendas Económicas a los efectos que se dejan expresados precedentemente.

2o.) CURSESE nota por Secretaría General al Instituto Nacional de Viviendas Económicas, de conformidad a lo establecido en el apartado 3o., agréguese copia y pase a Gerencia General a sus efectos.

*Julio César Bustelo*  
Presidente

*Jorge Baliñas Barbagelata*  
Secretario General

En el próximo número se transcribirá el texto completo del proyecto.



## ¿Se va a Recuperar A.F.E. o no?

Hace años atrás y sin lugar a dudas bajo la influencia de intereses ajenos, en reiteradas oportunidades se hablaba o se escribía de nuestros ferrocarriles como algo inconveniente para nuestra economía nacional, y bajo la misma tendencia se elabora el negativo plan Soufrerail.

Afortunadamente el correr del tiempo ha cambiado un tanto las cosas, ya no se habla de los ferrocarriles como algo inconveniente, sino que, se habla de los hechos más reales que hacen de este transporte en nuestro medio, la desafortunada realidad que todos los uruguayos conocemos.

No es necesario entrar en mayores detalles para comprender la paulatina decadencia de nuestros ferrocarriles desde la compra a las Compañías Británicas, y la falta total de sentido constructivo que predominó en la etapa de administración estatal.

El gobierno representado en esta materia por un ministro y el propio Directorio de AFE han demostrado a la opinión pública la caótica realidad de nuestros ferrocarriles, y, también han demostrado la conveniencia de este medio de transporte para la economía nacional, en muy diversas oportunidades, y, la necesidad de darle total prioridad a la recuperación de A.F.E.

Sin embargo el tiempo transcurre y nada de lo tanto que se ha hablado da la impresión de que se concretará.

Se sigue hablando de la necesidad de la recuperación de A.F.E., pero lamentablemente se hace de una manera ilusionista, fuera de la realidad e imposible.

Se habla de nuevos e interesantes proyectos que sin lugar a dudas aportarían considerables beneficios económicos para A.F.E. que disminuirían la condición deficitaria, pero lamentablemente si no se procede a realizar la verdadera recuperación de un ferrocarril, estos planes no pasarán de ser meros proyectos.

No se puede pensar en crear nuevos tráficos cuando no se puede cumplir con los actuales. No puede escapar al conocimiento de ningún jerarca de A.F.E., Director, Ministros, Legisladores, etc., la pésima forma en que son tratados los clientes del ferrocarril, cualquiera sea el tráfico que escojan: pasajeros, encomiendas, cargas o animales. Las causas de lo que antecede, tienen el deber de conocerlas de acuerdo a su elevada investidura, y a más, son desde hace muchos años de conocimiento de toda la opinión pública.

No se puede pensar además, en crear nuevos tráficos si no se recupera lo que es fundamental para un ferrocarril: la "vía". Hasta el propio nombre en todos los idiomas significa un medio de comunicación por rieles, y

si estos andan mal, no se podrá tener un ferrocarril. Se necesita aunque se la imprescindible, no se habla ni siquiera de renovaciones, sino de lo mínimo para que puedan circular los trenes con la debida seguridad. Deben adquirirse urgentemente durmientes de maderas duras en un número necesario para regularizar la crisis en este aspecto. Deben dotarse a las cuadrillas del número necesario de hombres para poder realizar los trabajos con los adecuados implementos.

Resulta negativo pensar en nuevos tráficos internacionales si no se cuenta con una línea en forma. La corrida de nuevos trenes pesados por las vías en las actuales condiciones, ocasionaría un empeoramiento inmediato de las mismas y mayores dificultades para su rehabilitación. Los frecuentes descarrilamientos comprueban lo antes dicho.

Es necesario que las autoridades se hagan un llamado a la cordura y se encaren los hechos con una meta realista que sí pueda conducir a la ya muy hablada recuperación de A.F.E.

Nosotros tenemos mucho que hablar sobre la "recuperación", pero vamos a hablar poco y con realismo. La primera objeción que se puede hacer a una formal reestructuración de los servicios ferroviarios es que son necesarios cuantiosos recursos y que el Estado no está en condiciones de solventarlos y que el Banco de la República, no podría otorgar un aval para adquisiciones por miles de millones de pesos.

Nosotros no vamos a insinuar, como solución, la privatización del ferrocarril ni nada parecido. Ni siquiera la intervención de capitales privados dentro del Ente, como lo prevé el Artículo 188 de la Constitución de la República.

Sostenemos eso sí que dentro de la Constitución se pueden buscar soluciones verdaderas para un grave problema y que las mismas pueden y deben ser de tal forma que no afecten ni el carácter de funcionario público, de ningún trabajador del Ente y sin que AFE pierda su posición de Ente Autónomo.

Y como hemos leído y escuchado tanto sobre la "recuperación de AFE" y no vislumbramos nada concreto, vamos a esbozar una pequeña parte de una posible solución.

La misma consiste en buscar la adquisición del material de vías, del tractivo y del remolcado, etc., debiéndose pagar en plazos prudenciales y ofreciendo como garantía sus propios proventos.

Hay que tener en cuenta que los recursos para el pago del presupuesto de sueldos los aporta el Estado y que si en estas y actuales circunstancias los proventos son reducidos,

(Pasa a la pág. 4)

# ESTACIONERO

Director Responsable: Roberto Antúnez Castellanos  
Artes 1894 (Colón)

Año 3 — Setiembre de 1967 — No. 15

## CONSTRUCCION DE LINEAS FERREAS QUE UNAN MANSAVILLAGRA CON MONTECORAL, BAÑADO DE ROCHA CON ZAPUCAY, Y CARDONA OMBUES DE LAVALLE - CARMELO:

Siendo de conocimiento público que se proyecta instalar en la ciudad de Carmelo (Depto. de Colonia) una gran planta siderúrgica, capaz de absorber todas las reservas de material ferrífero de Valentines (más de 100.000.000 de toneladas) y eventualmente los yacimientos de EL MUTUN y PUERTO VICTORIA situados en Río Grande del Sur; y la utilización del gran yacimiento de manganeso de ZAPUCAY a 60 kilómetros de Bañado de Rocha se propone:

1o.) - QUE se encare la inmediata construcción del ramal CARDONA - OMBUES DE LAVALLE - CARMELO (aproximadamente 80 kilómetros).

2do.) - QUE se estudie urgentemente el tendido de un tramo desde B. de ROCHA a ZAPUCAY (aproximadamente 60 kilómetros) 3ero.) - CUMPLIDAS las etapas anteriores, y estando ya A.F.E. en condiciones de transportar todo el material de Valentines y Zapucay, se encararía la conexión de MANSVILLAGRA con MONTECORAL (aproximadamente 20 kilómetros) ya estudiados por los técnicos del Organismo, lo que permitirá hacer el transporte de Valentines y frontera Yaguarón - Río Branco por 25 de Agosto, reduciendo sensiblemente el recorrido.

Obvio es destacar, que estos nuevos trazados, le estarían dando un verdadero sentido de RED ferroviaria, a este simple conjunto de líneas troncales convergentes en Montevideo, que es hoy el sistema de A.F.E.

## EXPOSICION SOBRE LA VISITA EFECTUADA EL 30/6/67 A LOS TALLERES PIEDRA ALTA:

No obstante las precarias condiciones en que desarrollan su labor los funcionarios afectados a ese taller, la impresión recogida es inmejorable. Se propician algunas mejoras que redundarán seguramente en un apreciable aumento del rendimiento general del referido taller, a saber:

—solucionar la notoria falta de maquinarias; la deficiente iluminación; limpieza del predio, etc.

—En el aspecto laboral: debe destacarse que el taller funciona, en general, con peones del grado 23, por lo cual se procura que se le abone a este personal las compensaciones correspondientes a las funciones que en realidad cumplen.

—Se propician medidas para que cese de inmediato, la práctica de enviar a reparación vagones de hacienda sin limpiar y desinfectar, lo que constituye un riesgo para la salud del personal.

—En las actuales condiciones físicas de taller, se hace necesario proporcionarle al personal, algún equipo de agua (botas y encerados), dado que prácticamente actúan expuestos a la inclemencia del tiempo.

—Finalmente se procura proveer a la Estación Florida de una locomotora de maniobras, que a su vez realice las correspondientes a los talleres P. Alta, donde debe movilizarse constantemente grandes cortes de vagones a reparación.

## PROMOCIONES y CALIFICACIONES:

Ya en su segunda sesión ordinaria (23 de mayo) el Directorio prestó atención a tan importante problema, buscando agilizar al máximo los trámites, con el fin de lograr en un futuro próximo llenar por promoción, todo cargo vacante por 210 días, eliminando así el factor distorsionante de los "cargos superiores" en cadena. No se puede pensar que el complejo trabajo de calificaciones y de promociones de personal tan numeroso como el de A.F.E. y clasificación en cinco escalafones, docenas de oficios, especialidades y subespecialidades, pueda encararse como una tarea accesorio o subalterna; por el contrario estimamos que se trata del acto más importante de la Administración en materia laboral, por tanto el Directorio debe jerarquizarla y respaldar adecuadamente la oficina encargada de las mismas, y HACERLA DEPENDER DIRECTAMENTE DEL DIRECTORIO.

No tiene razón de existir dependencia jerárquica intermedia entre esta oficina, el Tribunal de Promociones, el Consejo Central Calificador (designados por el Directorio), y éste Cuerpo.

Por los fundamentos expuestos se propone: QUE la Comisión de Presupuesto presente urgentemente a la consideración del Directorio, un proyecto de la Oficina de Promociones y Calificaciones, bajo su dependencia directa.

2do.) - QUE se encomiende al Sr. Gerente General, conjuntamente con el Jefe de la referida oficina, la ubicación de un nuevo local para sede de la misma, y que se le provea de los útiles y muebles necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

Se encaran además estudios para acelerar con medidas complementarias, los trabajos promocionales.

Montevideo, julio 21 de 1967.-  
EM.

(Viene de la pág. 2)

con un ferrocarril recuperado, serían suficientes para pagar el material necesario. Claro está que el Gobierno tendría que asegurar el buen funcionamiento de los servicios y toman otras medidas que aseguren la rentabilidad de los mismos.

Pero todo ello sería en bien de la economía nacional y en beneficio de la población y la carga que A.F.E. representa para el Estado, estamos seguros que iría disminuyendo, si las cosas se hacen bien, hasta desaparecer.

No creemos que la apuntada sea la única solución, pero por lo menos es una, y seguimos preguntando: ¿se va a recuperar A.F.E. o no?

---

## LOS TREMENDOS ERRORES DE LA MISION FRANCESA

Como los lectores recordarán, hace varios años atrás fue llamada por las autoridades de A.F.E., la famosa misión francesa Soffrerail para que estudiaran la situación de nuestros ferrocarriles, y llegaron, entre otras negativas conclusiones a recomendar el levantamiento de determinadas líneas y ramales, entre ellas Mal Abrigo - Colonia, en virtud de su bajo rendimiento a la fecha de la misión.

Actualmente se presenta la oportunidad a A.F.E. de atender un voluminoso transporte internacional que, utilizaría precisamente la línea Mal Abrigo - Colonia, la cual se transformaría automáticamente en altamente productiva.

Estos hechos prueban solos, el tremendo error de quienes llamaron a extranjeros para estudiar soluciones a nuestros deficientes ferrocarriles, los cuales desde luego no pueden conocer la esencia de la realidad ferroviaria ligada íntimamente a las distintas regiones geográficas, económicas, circunstancias transitorias o definitivas que, puedan asegurar una exacta estimación del tráfico. También prueba el atrevimiento de esta misión que, sin lograr lo que antecede, recomienda el levantamiento de determinadas líneas.

---

## ABUSOS DE AUTORIDAD

De acuerdo a la tarifa P. 13, A.F.E. permite viajar gratis dentro del departamento donde actúan a los funcionarios policiales uniformados, disposición que desde luego es muy aceptable.

Lamentablemente los beneficiarios de tal franquicia están abusando frecuentemente de ella, y así se encuentran a diario funcionarios policiales de baja categoría, ocupando asientos de primera clase que no les corresponde, en trenes que circulan repletos, mientras los usuarios que pagaron pasajes viajan parados, y aun más, se exceden de los límites departamentales.

Esta situación tan irregular debe cesar de inmediato.

## VUELVE UN ABUELO AL FERROCARRIL

Siguiendo con los afanes de recuperación efectiva que constantemente preocupa a los Directivos del Ente, será puesto nuevamente en servicio un salón de pasajeros totalmente renovado.

Dicha unidad identificada con el No. 83 y una capacidad efectiva de 70 asientos, fué totalmente reacondicionada en los talleres que el ferrocarril posee en Peñarol.

Como dato significativo, cabe mencionar que este abuelo del servicio fué construido en Inglaterra en 1891 por la firma Gloucester Wagons C. O. siendo su costo original de 1.029 libras.

Su entrada en servicio —luego de las pruebas de rigor— está anunciada para los primeros días de setiembre.

---

## A EXCELENTE RITMO SE SIGUE CON LA RECUPERACION DE VAGONES RADICADOS DEL SERVICIO

Si mucho se ha publicitado la forma en que las autoridades de AFE han encarado la recuperación y mantenimiento de los vagones, evitándose por todos los medios que se creen dificultades mayores en los transportes que ofrece el organismo, no es menos cierto que dicha función tiene resultados muy provechosos, debido al empeño que ponen en la tarea los operarios afectados a ella.

Estos grupos de trabajos, identificados con la responsabilidad de su misión, en extensas jornadas de labor y conocimientos de las especiales circunstancias por las que atraviesa la República, han logrado en ésta 2da. etapa de recuperación de vagones reiniciada en [abril ppdo. reintegrar al servicio en óptimo estado 238 vagones así discriminados: de cargas generales 74 y afectados al transporte de haciendas 164.

Hasta el 31 de julio en los talleres de Florida (Piedra Alta) se recuperaron 85 vagones de hacienda; en Talleres Peñarol 52 vagones de cargas generales y 37 de hacienda y en Paysandú 22 de cargas y 32 de hacienda.

---

## AUXILIARES NOCTURNOS

Entre los variados y graves perjuicios que ocasionan los deficientes sistemas promocionales de A.F.E., esta uno que se podría llamar fundamental, porque además de los clásicos resentimientos del personal, ocasiona a los funcionarios serios trastornos, incluso por el excesivo tiempo, pueden llegar a lesionar la salud de los empleados. Este es el caso de los auxiliares nocturnos que, por falta de promociones vienen trabajando de noche desde ha-

(Pasa a la pág. 6)

# Del Director E. Pérez Tellechea

Sr. Roberto Antúnez Castellanos.  
Director Responsable del  
Periódico "ESTACIONERO".

De conformidad a lo solicitado detallamos a continuación algunos de los principales proyectos de resolución y planteamientos efectuados en sala por el Sr. Director E. Pérez Tellechea:

## UNIFORME PARA EL PERSONAL DE TRENES (GUARDA TRENES y GUARDA FRENOS):

Se propone que para la próxima temporada estival se adopte un nuevo tipo de uniforme para este personal, que en síntesis consiste en el uso de camisa tipo militar (se sugiere color verde olivo), pantalón de tono diferente, y gorra de formato más moderno que las actuales.

De hecho este personal quedará relevado de la obligación de vestir saco y chaleco durante el verano.

Se aconseja asimismo el estudio inmediato de la vestimenta del personal de estaciones, siguiendo el principio enunciado precedentemente.

## PRESTACION DE SERVICIOS MEDICOS A FUNCIONARIOS DE PEÑAROL, SAYAGO, COLON Y LAS PIEDRAS

Atento a que en la localidad de Sayago se carece de médico residente en la zona, lo que obliga a los afiliados a concurrir a Policlínica Peñarol, y que por disposiciones internas en aquella Policlínica, se ven obligados a esperar en el exterior, expuestos a la inclemencia del tiempo; que similares inconvenientes afectan a funcionarios residentes en Colón; y a la carencia de Policlínicas en la ciudad de Las Piedras, se propone:

La inmediata intervención de la Repartición Servicio Médico e

Higiene quién debió dar cuenta a Directorio de lo actuado.

## REINTEGROS HONORARIOS A FUNCIONARIOS DEL ORGANISMO:

Ante el hecho de que funcionarios, socios del servicio médico, que residen en zonas donde no hay profesionales del organismo, o que por diversas causas deban recurrir a médicos particulares, tienen que aguardar luego durante dos ó tres meses para que se le reintegren las sumas aboñadas, se propuso: QUE el Servicio Médico e Higiene, y todas las Reparticiones del Organismo, que tramiten expedientes de ésta índole, dispongan de un plazo máximo de 24 horas hábiles para remitirlos a la instancia superior, hasta la liquidación misma de las cuentas.

## FUNCIONARIOS DEL ESCALAFON OBRERO OCUPADOS EN TAREAS ADMINISTRATIVAS O DEL ESCALAFON DE SERVICIO:

Se propone que la Comisión designada para el estudio del Presupuesto de Sueldos y Gastos, tenga en cuenta y proyecte la regularización de las situaciones existentes, dándoles la opción de ingresar al escalafón en el que prestan servicios por el último grado.

## EXPOSICION SOBRE EL EXAMEN SOBRE EL TERRENO DE LOS POSIBLES EMPLAZAMIENTOS DE UN CORRAL DE EMBARQUE EN P. ALTA, DE LA PROYECTADA PARADA SOBRE CALLE CALLEROS EN FLORIDA (kil. 110 línea Rivera), Y SOBRE LA FACTIBILIDAD DE REABRIR AL TRAFICO DE INMEDIATO LA EX ESTACION P. ALTA:

— Con respecto al primer punto, se aconseja la construcción de un embarcadero en el predio que ocupan los Talleres P. Alta, donde antiguamente existía uno, dado que su ubicación en esa zona está justificada por la cercanía de tres sociedades rurales (locales de feria, etc.) entre ellas la propia Asociación Rural de Florida; pueden utilizarse los desvíos existentes, siendo necesario tan sólo la construcción de unos cuarenta mts. de vías.

— Sobre el segundo punto, se propone la creación de la Parada en calle Calleros (Kil. 110, línea Rivera), ya que su emplazamiento en pleno corazón de tres grandes barriadas de la ciudad de Florida, hace que esté llamada a corto plazo, a adquirir la importancia que hoy tienen las ubicadas en calles Rivera (Durazno), y Rodó (Canelones). Se requiere solamente pequeñas obras de nivelación, y la instalación de un refugio para los pasajeros, que se sugiere similar al existente en el Kilómetro 23.

— Sobre el tercer punto, se rehabilitó para el tráfico de encomiendas y pasajeros la estación Piedra Alta, utilizando —en una primera— etapa el edificio existente. En una segunda etapa, a comenzar de inmediato, y con los mismos gastos presupuestados para la reparación del viejo edificio (totalmente inadecuado, y emplazado fuera de la plataforma), se propone construir uno nuevo, pequeño y funcional, para lo cual puede utilizarse bloques, y en sus techos, las chapas de zinc del edificio viejo. En estas obras se obtuvo el concurso de la Intendencia Municipal de Florida, en materia de riellos y caños de desagüe.

# VINOS LA SELECCION CASTIGLIONI HNOS. S. A.

CASAVALLE 5291

COLON

(Viene de la pág. 4)

ce casi diez años, tiempo que desde luego es totalmente anormal.

Demás esta decir que el trabajar permanentemente de noche durante tanto tiempo, impide a estos funcionarios llevar una vida normal, con su familia, etc., al obligarlo a descansar necesariamente durante las horas del día. Cuando todo el mundo está en actividad, incluso sus propios hijos que deben concurrir a las escuelas, liceos, etc., él deberá dormir mal por el bullicio propio del día.

Es por esto que antecede que, se cree necesario, de no lograrse regularizar las promociones en A.F.E., limitar el tiempo de trabajo efectivo de noche de los auxiliares nocturnos a un máximo de por ejemplo cinco años, ofreciéndoles entonces de inmediato cualquier relevo que le permita trabajar durante el día, respetándose desde luego todas las preferencias y derechos individuales establecidos, hasta tanto se concreten las promociones.

#### **RECUPERACION DE MATERIALES EN DESUSO EN TALLERES PEÑAROL:**

El Organismo debe adquirir en plaza, mediante fuertes erogaciones, todo tipo de arandelas, tuercas, bulones, tornillos, etc., así como el "rellenado de clavos de vía", materiales que, utilizando los que se encuentran en desuso —en grandes cantidades— en nuestros depósitos, pueden fabricarse en condiciones ventajosas en los Talleres Peñarol.

Dichos talleres están capacitados para autoabastecernos en infinitud de artículos, útiles y herramientas, que actualmente se adquieren en los comercios de plaza, como por ejemplo: cabos para herramientas, martillos, picos, palas, etc., etc.

La materia prima necesaria, se vende actualmente como "chatarra". Atento a ello se propone: QUE en los Talleres Peñarol, algunos funcionarios de "tareas aliviadas", con el cometido de clasificar los materiales en desuso, bulones, tuercas, tornillos, etc., con vistas a su recuperación. 2do.) - QUE se encare de inmediato este tipo de trabajos, designándose un funcionario que tome a su cargo la selección y clasificación de materiales en desuso, con el concurso del personal a que se hace referencia anteriormente, y su posterior recuperación o utilización en la fabricación de nuevas piezas. 3ro.) QUE se encare igualmente el relleno de clavos de vía en la Fundación de Talleres Peñarol.

## **Historia del Ex Ferrocarriles Tranvías del Estado**

La explotación de los servicios ferroviarios por el Estado tuvo como origen la Ley del 4 de enero de 1915 por la cual se adquieren el ex Ferrocarril y Tranvía del Norte, que había sido construido por una empresa privada, con la finalidad de transportar la carne de consumo para la capital y que se faenaba en los ex-Corrales de Abasto ubicados en el pueblo Santiago Vázquez.

Por esa misma ley se disponía la electrificación de dicha línea, para usarla también como línea tranviaria, encomendándole tales tareas a un directorio, al cual se le confió también la explotación de las siguientes líneas férreas adquiridas por el Estado: La línea "Este", construida en el año 1895 por la empresa privada "Ferrocarril Uruguayo del Este" entre las localidades Empalme Olmos y Maldonado, con una extensión de 114 Kilómetros 370 metros, y que se pagó por ella \$ 2.843.500; la línea "Durazno - Trinidad", construida en el año 1915 por la Sociedad "The American T. Railway Company", entre las ciudades anteriormente nombradas con una extensión de 47 kilómetros y que costó \$ 1.453.830, la línea "La Paloma-Rocha", construida el año 1916 por la Empresa "Uruguay Railway", entre el puerto La Paloma y la ciudad de Rocha mide 30 kilómetros de extensión, y pagó el Estado por ella \$ 1.100.000, y por ley del 30 de junio de 1920 se le denominó "Administración de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado", que es la designación que aún tiene.

El Directorio inauguró el 25 de diciembre de 1926 la línea tranviaria electrificada al pueblo Santiago Vázquez, que tiene una extensión de 16 kilómetros.

Dicho Directorio dispuso también la prolongación de esa línea desde Maldonado a la playa Punta del Este, de 7 kilómetros de extensión, trabajo que fué realizado por administración, costando \$ 211.531.40 y se libró al servicio el 10. de enero de 1930.

Anteriormente, el día 14 de enero de 1928, el Directorio inau-

(Pasa a la pág. 1)

(Viene de la pág. \*)

guraba la Sección ferroviaria "San Carlos - Rocha" (72 kilómetros de extensión) y que unía la línea "Ex Uruguay del Este" con la de "La Paloma - Rocha, construída por licitación pública y que costó \$ 7.235.429.50 constituyendo todo el conjunto la sección ferroviaria del Estado denominada línea "Este" y que tiene una extensión total de 223 kilómetros. Poco después el 23 de setiembre de 1934, fué incorpora-

da a la explotación de los ferrocarriles del Estado la línea "Florída - Sarandí del Yí" construída en su mayor parte por licitación y terminada por administración. Mide esta sección 116 kilómetros de longitud y costó \$ 7.422.027.08.

El 28 de abril de 1936 se anexó a la administración la explotación de la nueva línea "Treinta y Tres - Río Branco", que fue construída por licitación que ga-

nó la Empresa Constructora Uruguaya "A. S. S. M." por la suma \$ 4.232.000 y que tiene una extensión de 133 kilómetros. Y el día 3 de diciembre de 1939 se inauguró la extensión "Sarandí del Yí - Blanquillo" que mide 52 kilómetros y fué contratada en forma fraccionaria, por movimientos de tierra, obras de arte, edificios, superestructura, etc. y costó \$ 3.147.493.70.

**ESPACIO RESERVADO**

# CAN DENDO ESTABLECIMIENTO JHII I EUNU

*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