



REDUCCION DE VELOCIDAD DE CORRIDA DE TRENES EN LAS LINEAS DEL EX MIDLAND

Las líneas del ex grupo Midland se encuentran en general en muy pésimas condiciones, por la lógica degradación de los años y la mala atención, por lo reducido de las reposiciones realizadas. Estas líneas datan de la época de la construcción hace alrededor de unas ocho décadas. Son rieles 56, 58, y 60 1/2 libras-yarda de muy buena calidad pero que, resultan muy livianos para las actuales exigencias. Comparensen estos rieles con el tipo de 80 libras-yarda que, es el técnicamente más adecuado para nuestro ferrocarril y que se emplea en el 35,2% de la red.

A este problema del riel liviano, se debe agregar otro inconveniente aun más grave que el anterior, que lo constituye el gravísimo déficit de reposición acumulado en el plano de los durmientes en toda la red, pero que, se incrementa peligrosamente en las líneas del ex Midland, en especial de Salto hacia el norte, en donde, de los 1.200 (promedio) durmientes por kilómetros necesarios, menos de la mitad están en buenas condiciones, el resto lo constituyen tacos inservibles. En determinados tramos los buenos constituyen menos del 25 1/2. Los durmientes especiales en los puentes están en idéntica situación.

Como consecuencia de lo que antecede, se ha tenido que reducir aun más las velocidades de circulación de trenes y coches motores en esta línea, para poder conservar la seguridad del servicio, con el resultado de que se debió elaborar un nuevo itinerario para los trenes afectados, de acuerdo a las precauciones impuestas. Así el tren nocturno de Central J. Artigas a Artigas (Nro. 3) debe emplear ahora en hacer este recorrido veinticuatro horas treinta y cinco minutos, incrementándose el viaje en más de tres horas. La duración del viaje en el tren diurno a Salto (Nro. 1a) se ha aumentado en casi dos horas. Los servicios locales a coche motor entre Salto y Artigas también deben emplear cerca de dos horas más.

Estos son los hechos reales, a pesar de que, hace unos meses atrás se hablaba con todo fervor de la necesidad y conveniencia de recuperar A.F.E., y así todo el pueblo uruguayo escuchó y/o vio al Sr. Ministro de Transportes, Comunicaciones y Turismo por varios medios de difusión, prometer darle a A.F.E., total prioridad. Sin embargo, el tiempo transcurre y nada de lo prometido se cumple o está en miras de cumplirse, y en vez de correr trenes más rápidos que demuestren eficiencia, se deben reducir las velocidades de todos los servicios en las líneas del ex Midland.

La situación general de A.F.E. no admite más dilatorias, el tiempo para ellas fue largo pero ya culminó y si no se aboca de inmediato a su recuperación, tomando como punto de partida el más urgente que lo representa la "vía" con sus puentes, es evidente que

DEL DIRECTOR Elbio Pérez Tellechea

Montevideo, setiembre 23/1967.

A: Señor Presidente.

Asunto: UNIVERSALIZACION
DE LOS DESPACHOS DE
ENCOMIENDAS (SISTEMA
USADO POR CENTRAL J.
ARTIGAS.

Como es de conocimiento de este Cuerpo, la Oficina de Encomiendas Despachadas de Central J. Artigas, utiliza en los despachos una cuarta hoja, que entrega al cliente a manera de comprobante de la recepción y transporte de las mercaderías.

Tal sistema ofrece sin dudas las máximas garantías al usuario, en cuanto a que las encomiendas entregadas a despacho, son efectivamente remitidas a destino, a la par de que con tal documento podrá comprobar en caso de extravío que las mismas fueron recepcionadas y despachadas en el acto, peso que acusaron en balanza, y flete, etc.

Lamentablemente, tan excelente sistema no tiene carácter general para todas las estaciones de la red, con lo que se le quita seriedad y garantías al usuario, en cuyo poder no queda constancia alguna de que entregó a despacho determinada mercadería. En el mejor de los casos, tratándose de comercios importantes o establecimientos agropecuarios que llevan una rigurosa contabilidad, —y a su pedido— las estaciones les extienden recibos de "Entradas Varias". Esta carencia, ambienta además la práctica generalizada en muchas estaciones, de no despachar de inmediato las encomiendas que les son entregadas para tal fin, aumentando para el interesado, los riesgos de sustracción o extravío antes de salir de procedencia, ya que no podrá probar con documentación, que las encomiendas fueron entregadas a despacho.

En virtud de lo expuesto, y recogiendo una sugerencia planteada por un grupo de Jefes de Estaciones de las líneas del litoral, el Director que suscribe propone que se universalice el sistema de la cuarta hoja en los despachos de encomiendas adoptado por la Estación Central. J. Artigas.

Elbio Pérez Tellechea
Director

Director Resp.
R. Antúnez
Castellanos

Año 3 — No. 16
Octubre de 1967

Pasa a la pag. siguiente

habrá que suspender los servicios dentro de no mucho tiempo en determinadas líneas, como en el caso de la línea Durazno - Trinidad que esta interrumpida desde hace un año y medio por desperfectos en un pequeño puente, hecho este que es vergonzoso tanto para el anterior como para el actual Directorio de

A.F.E. y Ministerios correspondientes que, poco o nada se han preocupado por su reparación por que es evidente que no se quiere al ferrocarril para así beneficiar al transporte automotor, el cual si, está rodeado de múltiples intereses tanto nacionales como extranjeros.

Formación de Personal Idoneo para Estaciones

ADMINISTRACION DE FERROCARRILES DEL ESTADO.

Montevideo, 12 de setiembre de 1967.

VISTO: que la Gerencia de Explotación atraviesa por una crítica situación debido a la absoluta falta de personal idóneo para el servicio general de Estaciones, principalmente administrativo;

CONSIDERANDO: que en reiteradas oportunidades dicha Gerencia hizo conocer esa situación a la Superioridad, sin que hasta el momento se hayan tomado las medidas conducentes que permitan atender con un mínimo de eficiencia el servicio general y el cumplimiento de las leyes laborales;

CONSIDERANDO: que esa insuficiencia de personal de estaciones, repercute sensiblemente en el suministro y formación de los funcionarios para las distintas oficinas de ésta y otras Reparticiones por ser la fuente natural de su abastecimiento, principalmente los Controles de Trenes;

CONSIDERANDO: que es imprescindible y urgente dotar a la referida Gerencia del material humano necesario con la finalidad expresada;

CONSIDERANDO: que como medida inmediata se podría adoptarse con los hijos de los funcionarios y jubilados que desearan capacitarse mediante la enseñanza gratuita, del servicio general de oficina de las Estaciones;

CONSIDERANDO: que de esta forma se podría obtener a corto plazo, funcionarios capaces de desempeñar eficientemente la delicada y compleja tarea administrativa de Estaciones;

CONSIDERANDO: que se hace necesario reglamentar la forma en que los peones sean incorporados al Escalafón Administrativo y los aspirantes, a meritorios del Organismo;

CONSIDERANDO: que con la toma de los hijos de funcionarios y jubilados en las condiciones que se establecen, se da solución a una latente aspiración de antiguos y meritorios servidores del Organismo;

EL DIRECTORIO

RESUELVE:

1º) APROBAR la siguiente Reglamentación para la Capacitación del Personal para Cargos de Telegrafista, entre el Personal Obrero y de Servicio de AFE:

A) CAPACITACION PARA CARGOS DE TELEGRAFISTA - PERSONAL OBRERO Y DE SERVICIO DEL ORGANISMO.

Art. 1º - Autorizar a la Gerencia de Explotación a abrir un registro de aspirantes pa-

ra capacitación de cargos de Telegrafista entre el personal obrero y de servicio del Organismo.

Art. 2º - a) Los interesados no podrán ser mayores de 25 años de edad, vale decir no haber cumplido 26 años.

b) Como caso de excepción, en el primer concurso, los interesados podrán intervenir sin límite de edad.

Art. 3º - Deberán aprobar el examen médico que comprende a este personal "Telegrafistas" en la primera categoría "A".

Art. 4º - La práctica se efectuará fuera de sus horas de labor, en horarios y lugares que mejor convenga.

Art. 5º - El puntaje obtenido en el concurso abierto que se realizará semestralmente, servirá para establecer el orden en que pasará a desempeñar las funciones administrativas de telegrafista 4ta.

Art. 6º - Su incorporación en el presupuesto de dicho escalafón en caso de existir cargos vacantes, se efectuará en las mismas condiciones del artículo anterior respecto al puntaje y por el grado 22.

B) FORMACION DE PERSONAL ADMINISTRATIVO DE ESTACIONES.

Art. 7º - Autorizar a la Gerencia de Explotación para que con carácter permanente, mantenga abierto en todas las estaciones un registro para formación y capacitación de aprendices meritorios, mediante la enseñanza gratuita.

Art. 8º - a) Los interesados no podrán ser menores de 15 años de edad, ni mayores de 18 años es decir no haber cumplido 19 años;

b) Deberán haber cursado enseñanza primaria completa (urbana o rural) lo que justificarán mediante presentación del certificado escolar correspondiente.

Art. 9º - Tendrán derecho a inscribirse los hijos de los funcionarios con más de 5 años de antigüedad en el Organismo y de jubilados.

Art. 10º - Para esta primera etapa los interesados podrán contar hasta 25 años de edad, es decir no haber cumplido 26 años, pero siempre respetando el mínimo de 15 años.

Art. 11º - Deberán aprobar el examen médico en la primera categoría "A".

Art. 12º - Cuando el Directorio lo estime oportuno se realizará un concurso abierto para Telegrafistas de 4ta., y con aquellos que resulten clasificados según las condiciones establecidas en el Art. 5º se llena-

rán los cargos que realmente sean necesarios hasta ese momento.

Art. 13º - Aquellos aspirantes clasificados que no tuvieran cargos para ocupar, podrán ser llamados por riguroso orden de clasificación dentro de las respectivas Inspecciones de Tráfico cuando las necesidades del servicio lo requieran, para efectuar relevos transitorios, los que serán abonados de acuerdo al régimen vigente.

Art. 14º - El personal del Organismo que obtenga los mínimos exigidos en el concurso, tendrá absoluta preferencia en el desempeño de las funciones de Telegrafista de 4ta.

Art. 15º - Quienes no hayan obtenido el pun-

taje mínimo, no podrán concursar nuevamente hasta cumplido un plazo de 2 años.

Art. 16º - Las pruebas se registrarán por el Reglamento vigente.

Art. 17º - Los Jefes y personal superior de las estaciones deberán colaborar en el mejor aprendizaje, hecho éste que será tenido en cuenta en su oportunidad.

2º) PASE a Gerencia General, a sus efectos.

Julio César Bustelo
Presidente

Jorge Baliñas Barbagelata
Secretario General

Certifico que el texto de la presente es copia fiel del original.

DEL DIRECTOR Elbio Pérez Tellechea

Montevideo, setiembre 21/1967.
A: Señor Presidente.

Asunto: COORDINACION DE SISTEMAS DE TRABAJO EN LAS ESTACIONES.

En recientes reuniones de Jefes de Estaciones de las líneas del litoral, en procura de mejorar los métodos de trabajo y formación de personal, se han analizado algunos puntos que a nuestro juicio pueden ser objeto de estudios pormenorizados a fin de llevarlos a la práctica, por cuanto ello redundaría en mejora del servicio.

Es valor entendido, que cada estación y mas particularmente cada Jefe, tienen su propio sistema de trabajo, derivado del hecho de que el Reglamento General de Empleados, que teóricamente rige toda la actividad del Ente, es desconocido para el común del funcionariado quien jamás ha tenido oportunidad de leer su texto íntegro, sino en forma fragmentaria a través de disposiciones aisladas insertas en el Anexo al Itinerario de Servicio, Reglamento de Marcha de Trenes u otros, y a la enorme cantidad de circulares emitidas por las Gerencias o por resoluciones del propio Directorio que en su conjunto conforman un verdadero código de procedimientos ad-

ministrativos, que cada estación recopila e interpreta a su manera.

Aquí tiene su origen dos problemas igualmente importantes, uno, que el aprendiz meritorio no posee en todas y cada una de las estaciones de la red, un texto único de disposiciones reglamentarias con el cual adquirir los conocimientos teóricos indispensables para la especialidad que en futuro desarrollará, ni en todas las estaciones puede adquirir los conocimientos prácticos necesarios que luego le permitan trabajar sin dificultades en cualquier estación, por la circunstancia señalada, de que se emplean distintos sistemas de trabajo; segundo, que el propio funcionario incurre frecuentemente en faltas u omisiones, en las cuales no está en juego su idoneidad para la función que desempeña, sino que es una resultancia de los hechos señalados.

El Directorio ya ha dispuesto algunas medidas con el fin de codificar en un sólo texto las reglamentaciones que rigen la vida del Instituto; no obstante, encontramos muy interesante una sugerencia emanada de aquel personal, consistente en la necesidad de que cada estación lleve un libro foliado con las

disposiciones reglamentarias emitidas por cada Gerencia, que se encuentran en vigencia. Tal cosa supondrá el fácil acceso de los aprendices a todo el material de estudio, y la desaparición de las posibilidades de errores u omisiones en el ejercicio de sus funciones, por parte del personal de estaciones.

En cuanto a la disparidad de sistemas de trabajo, en aquello en que no sea materia reglamentaria, debe buscarse la solución por la vía de un funcionario coordinador dependiente de cada Inspección de Tráfico seccional, que a su vez mantengan permanente contacto entre sí a efectos de unificación de criterios.

Dos sugerencias que el Director que suscribe —por considerarlas de real interés— se complace en hacer suyas, y someterlas a la consideración del Cuerpo, máxime en circunstancias en que el Organismo se encuentra abocado a la formación, en el menor tiempo posible, de un elevado número de funcionarios para la especialidad de estaciones, y de cuya correcta capacidad funcional, depende en gran medida, la normalidad futura del servicio ferroviario.

Elbio Pérez Tellechea
Director

Montevideo, agosto 14 de 1967.

Señor Presidente.

Asunto: SERVICIOS 29a. y 30a. A LA PALOMA EN LA TEMPORADA ESTIVAL.

En su último número, el periódico "ESTACIONERO", recoge una vieja aspiración de los usuarios de nuestros servicios a La Paloma durante la temporada estival, de prolongar hasta ese punto uno de los recorridos que llegan normalmente a Rocha.

Como es de conocimiento de este Cuerpo, La Paloma es un importante balneario de la costa atlántica, siendo muy importante el movimiento turístico que se registra año a año. No obstante, la participación de A.F.E. en es-

te tráfico es muy reducida, ya que mantiene un sólo servicio diario de pasajeros (y los días miércoles no corre tampoco éste).

Este servicio puede resultar suficiente fuera de temporada, pero sin lugar a dudas es completamente inadecuado durante el verano; por tal causa, entendemos plenamente justificada la aspiración de que los servicios 29a. que durante el verano corre hasta Rocha, prolongue su recorrido hasta la estación La Paloma (30 kilómetros más) y a la inversa, que el 30a. corra desde ésta última.

Para prolongar estos recorridos, sería necesario únicamente disponer de un conductor más, lo que, a juicio del suscrito, no justifica

en absoluto el mantenimiento de la actual situación.

Atento a lo expuesto, proponemos:

1ro.) - QUE en la próxima temporada estival, los servicios 29a. y 30a. corran hasta y desde La Paloma respectivamente, en forma diaria.

2do.) - QUE asimismo los servicios 37 y 7a. corran hasta La Paloma todos los días, inclu-

so los miércoles.

3ro.) - QUE a fin de evitar recargos en el personal de estaciones, un día a la semana, las estaciones intermedias entre Rocha y La Paloma, atenderán dichos servicios con estaciones "fuera de servicio".

Elbio Pérez Tellechea
Director

Beneficios al Personal

Iniciativa del Vice - Presidente Sr. Juan Carlos Elizeire, aprobada por el Directorio

ADMINISTRACION DE FERROCARRILES
DEL ESTADO.

Montevideo, 19 de octubre de 1967.

VISTO: la RD. 1587/67 de fecha 13 de junio de 1967 por la que se reestructura la reglamentación sobre franquicias al personal del Organismo en materia de pasajes y transportes de cargas y encomiendas;

RESULTANDO: que el Capítulo V de la RD. 1587/67 de fecha 13/VI/67 regula la concesión de insignias, diplomas y carnets vitalicios como reconocimiento por los servicios prestados a la Administración;

CONSIDERANDO: que los beneficios establecidos en el Capítulo V Art. 10º, constituyen un premio al mero arraigo del funcionario al Ente Ferroviario sin discriminación de la conducta mantenida a través de los años de actuación en el Organismo;

CONSIDERANDO: que asimismo la concesión del carnet vitalicio debe estar regulada con mayor amplitud a los efectos de constituir un real beneficio, comparable al que se otorga a categorías de jubilados acogidos a leyes especiales, como las Leyes Nos.12.133 de fecha 27-VIII-54, 13.230 de fecha 7-I-64, 13.519 de fecha 19-X-66 y RD. 141/67 de fecha 12-I-67;

EL DIRECTORIO

RESUELVE:

1º) RECONSIDERAR la RD. 1587/67 de fecha 13 de junio de 1967.

2º) MODIFICAR la RD. 1587/67 de fecha 13 de junio de 1967 en su capítulo V, Arts. 10 y 11 que quedarán redactados de acuerdo al siguiente tenor:

CAPITULO V

Art. 10º - *Diplomas e Insignias* - Los funcionarios correspondientes a los distintos escalafones, que acrediten buena conducta y arraigo en el Ente, se harán acreedores a los siguientes testimonios de reconocimiento por los servicios prestados a la Administración, de acuerdo al tiempo trabajado:

- A los 20 años de trabajo, *Diploma*.
- A los 25 años de trabajo para la mujer y a los 30 para el hombre, *Insignia de Plata*.

- A los 30 años de trabajo para la mujer y a los 40 para el hombre, *Insignia de Oro*.

La buena conducta se apreciará, objetivamente, por las resultancias de su foja de servicios y siempre que en la misma no aparezcan registradas sanciones mayores de 40 días de suspensión.

El Directorio hará entrega de estos testimonios con que se honra la conducta de sus funcionarios, en acto público y solemne, el día 19 de Junio de cada año.

Art. 11º - *Carnets Vitalicios* - Los Carnets Vitalicios tienen valor de pase libre en todas las líneas de A.F.E., siendo su costo de cuenta del interesado, el que deberá abonarlo en el momento de su solicitud.

Adquieren derecho a Carnet Vitalicio los funcionarios y jubilados del Organismo que reúnan las siguientes condiciones:

- Funcionarios y funcionarias en actividad que computen 20 años de servicio en A.F.E.
- Funcionarios y funcionarias en actividad que hayan sufrido accidente de trabajo o enfermedad profesional quedando con imposibilidad física parcial. A los 10 años de servicios en el Organismo.
- Jubilados - Con 25 años de servicios en el Organismo.
- Jubilados por accidente de trabajo, enfermedad profesional o ineptitud física que se hayan acogido a los beneficios jubilatorios computando como mínimo 15 años de servicio en A.F.E.
- Estos beneficios se hacen extensivos a los funcionarios y jubilados amparados por la RD. 1095/60 del 27 de octubre de 1960.
- Los beneficios acordados por el apartado c) no alcanzan a quienes hubiesen sido destituidos por otra causal que no fuera la de ineptitud física.

II - *Medallas* - Las Medallas de Oro otorgadas por los ex-Ferrocarriles y Tranvías del Estado y por las ex-empresas privadas de Ferrocarriles del Uruguay y por Resoluciones del Directorio de A.F.E., son de carácter vitalicio y tienen el valor de pase libre en todos los servicios ordinarios de pasajeros.

- PASE a Gerencia General, a sus efectos.

DEL DIRECTOR ELBIO PEREZ TELLECHEA

Montevideo, octubre 10 de 1967.

A: Señor Presidente.

Asunto: REGLAMENTO DE CALIFICACIONES.

Analizado el proyecto de "Reglamento de Calificación para el personal de A.F.E." que oportunamente le fuera encomendado al Sr. Secretario de Actas D. Carlos A. Baldomir, estamos en condiciones de manifestar que, en general, se trata de un trabajo realmente importante, serio, perfectamente pensado y estudiado. Esto sin perjuicio de algunas modificaciones discutidas en sala, entre las cuales, la que se refiere a la Oficina de Calificaciones dependiente conjuntamente con "Promociones" de este Directorio, y que el proyecto en cuestión hace aparecer como dependencia del Departamento de Personal de la Gerencia General.

En otro orden de cosas, creemos propicia la oportunidad para exponer sobre algunos aspectos relacionados con PROMOCIONES. Como bien lo señala el Sr. Baldomir en la exposición de motivos, la calificación tiene como objetivo casi único, las promociones del personal. Ben, desde el momento en que el mejor derecho de los funcionarios al ascenso se determina:

a) — por el mayor grado presupuestal, y a igualdad de grados, b) — por el mayor puntaje de calificación, resulta obvio señalar que esta debe estar rodeada de las máximas garantías. Tal extremo por otra parte es lo que se ha buscado con el proyecto a consideración.

La nueva reglamentación vendría entonces a mejorar el actual régimen, y aprobado ésta, permanecería invariable, —al menos en sus aspectos conceptuales básicos— el sistema de promociones que actualmente rige en el Organismo; de lo contrario no tendría razón de ser, formular reglamentaciones de este tipo.

CONSIDERACIONES SOBRE EL ACTUAL SISTEMA DE PROMOCIONES

Hasta el momento, el factor de mayor gravitación, en última instancia, para obtener el ascenso, es la antigüedad en el Organismo y en el cargo, o sea *la antigüedad calificada*.

Como resultancia de esto, bastará muchas veces computar años de servicios y de permanencia en determinado cargo, aunque no se posean las condiciones funcionales ni los conocimientos que el ejercicio del mismo requieran. Un pésimo funcionario, que incluso puede perder la totalidad de los puntajes posibles en los conceptos: asiduidad y rendimiento, conducta y disciplina, competencia y responsabilidad, puede, no obstante, en determinadas circunstancias, por la sola antigüedad calificada, obtener el ascenso, porque aún con ese bajo puntaje, mantiene todos los derechos a la promoción, y por descontado, conserva prioridad sobre los funcionarios de los grados inmediatos inferiores, cualquiera sea la calificación que estos ostenten.

Resultado de todo esto, es el hecho fácilmente constatable de que, pese a las garantías que el sistema de promociones en vigen-

cia quiere ofrecer, —y de allí su complejidad— las jerarquías medias acusan, en general, un bajo nivel funcional.

NUEVO CONCEPTO DE PROMOCION

Siendo del más alto interés, propugnar el mejoramiento de la calidad funcional del personal del Organismo, —en especial de quienes ocuparán los cargos de dirección— se hace necesario buscar nuevas fórmulas de ascenso, que aseguren el acceso a los cargos de los más capaces, *aunque eventualmente no estén situados en posición de "mejor derecho" según los métodos clásicos*. Vale decir que se trata de darle plena vigencia y efectividad, al precepto Constitucional de que el funcionario existe para la función, y no la función para el funcionario.

Así, en nuestra opinión, se hace necesario revisar el sistema de promociones vigente, adoptando uno que, a la par de agilizar el llenado de vacantes, tienda a alcanzar aquellas metas. A manera de hipótesis de trabajo, sugerimos que:

- a) Se adopte un sistema de ascenso automático hasta la altura de Oficial 1ra. grado 15. Vale decir que partiendo desde auxiliar 5ta. grado 22 (en el escalafón administrativo), y si fijamos una permanencia de dos años en cada grado, al término de catorce años el funcionario estará ubicado en el grado 15, en posición de ascender a los cargos de dirección.
- b) Las vacantes del grado 14 (Jefe de Sector) y superiores, serán llenadas sin excepción, por concurso de oposición entre todos los aspirantes del grado inmediato inferior. Antes de proceder a esta operación, las vacantes serán ofrecidas al personal de la misma categoría y grado (Art. 23 de la Ley Orgánica), atendiendo a la especialidad; vale decir que dentro de la misma línea de ascenso, se promueven directamente, rindiendo en cambio prueba de suficiencia aquellos aspirantes provenientes de distintas especialidades.
- c) En el personal de estaciones (especializado) se adoptaría un sistema similar, pero en este caso sería necesario proceder simultáneamente a una revisión del escalafón, a fin de darle similitud e igualdad de posibilidades que a los integrantes del escalafón general administrativo. Actualmente el escalafón estacionero se compone de:

Telegrafista 4a. - grado 22

Telegrafista 3a. - grado 21

Telegrafista 2a. - grado 20

Telegrafista 1a. - grado 19

Ayudante Jefe 2a.)

(grado 18

Auxiliar Noct. 2a.)

Jefe Relevante - grado 17

Escalafón cerrado:

Jefe Est. 4a.

Auxiliar Noct. 1a.

Ayte. Jefe 1a.

Ayte. Externo Dr. L. Carnelli
grado 16

Jefe Est. 3a.
Ayte. Encargado
Desvío ANCAP
grado 15

Jefe Est. 2a. - grado 14

Jefe Est. 1a.
Sub Jefe Rivera
grado 13

Jefe Est. la Esp. - grado 12
Jefe Est. Extra B. - grado 11

Jefe Est. Extra A.
(Dr. L. Carnelli) - grado 10

Quiere decir que, como a partir del grado 18 inclusive (Ayudantes Jefes, Auxiliares Nocturnos) se trata aquí de cargos de dirección, comparables a Jefes de Sector grado 14 del escalafón general administrativo, debería irse a una valorización general del escalafón de estaciones, que podría quedar constituido de la siguiente forma:

Telegrafista 4a. - grado 22
Telegrafista 3a. - grado 19
Telegrafista 2a. - grado 18
Telegrafista 1a. - grado 15
Ayudante Jefe,
Auxiliar Nocturno
de 2a., etc. grado 14
Jefe Relevante - grado 13

Escalafón cerrado:

Jefe Est. 4a.)
Ayudante Jefe 1a. () grado 12
Auxiliar Nocturno 1a. ()
Ayudante Externo)
Jefe Est. 3a. ()
Ayudante Encargado) grado 11
Desvío ANCAP ()

Jefe Est. 2a. - grado 10
Jefe Est. 1a.
Sub Jefe Rivera - grado 9
Jefe Est. 1a. Espec. - grado 8
Jefe Est. Extra B. - grado 7
Jefe Est. Extra A. - grado 6
(Dr. L. Carnelli)

— Se observará que el Jefe de estación Dr. J. Carnelli quedaría a la misma altura del Superintendente de Central J. Artigas; esto tiene a su vez fundamento en la importancia creciente de estación Dr. L. Carnelli, que paulatinamente está sustituyendo a la estación Central —especialmente en el rubro cargas— ya que la mayor agilidad en carga y descarga hace que muchos clientes prefieran operar en aquella estación, a cuyos efectos el Ente proyecta (P.P.P.) la construcción de una playa de cargas para el trasbordo directo camión-vagón, carga de com-

bustibles a granel, etc., por un valor superior a los 82 millones de pesos.

El ascenso automático operaría en este sector también hasta el grado 15 (Telegrafista de 1a.) pero, a fin de que el lapso entre el grado 22 y el grado 15 sea igual al empleado en el escalafón general administrativo, (14 años) la permanencia en cada grado sería:

Telegrafista 4a. (grado 22); 5 años
Telegrafista 3a. (grado 19); 5 años
Telegrafista 2a. (grado 18); 4 años
Telegrafista 1a. (grado 15) —

Las vacantes del grado 14 y superiores, serán llenadas en la misma forma que en el escalafón general administrativo.

d) En el escalafón obrero el ascenso será automático en los oficios y especialidades, hasta la categoría máxima de Oficial o equivalente. Los cargos de Capataz y superiores, se llenarán por concurso de oposición entre los integrantes del grado inmediato inferior.

e) En el escalafón Obrero No Especializado donde los cargos de dirección son, obviamente, menos numerosos, el ascenso automático no es viable, pero a manera de "compensación", puede fijarse para este personal un sistema de escala por antigüedad con valores superiores —proporcionalmente— al del resto del personal. Esto es, que la permanencia en el grado sea compensada en forma equivalente, a la promoción automática en otros sectores.

PROBLEMAS DERIVADOS DE LA REESTRUCTURACION DEL ESCALAFON DE ESTACIONES.

Cabe significar asimismo que la reestructuración del escalafón de estaciones, traería aparejado la revisión a su vez, por razones de jerarquía, del plantel superior de las Inspecciones de Tráfico, que actualmente consta de:

Ayudante Inspector 3a. - grado 14
Ayudante Inspector 2a. - grado 13
Ayudante Inspector 1a. - grado 12

Escalafón cerrado:

Sub Inspector Tráfico 2a. - grado 11
Sub Inspector Tráfico 1a. - grado 10
Inspector Tráfico 3a. - grado 9
Inspector Tráfico 2a. - grado 8
Inspector Tráfico 1a. - grado 6

Vale decir que el ingreso a esta especialidad se hace actualmente por el grado 14, equivalente a Jefe Estación 2a.; para observar igual relación, habría que modificar el referido escalafón, eliminando las categorías de Ayudantes Inspectores 3a. y 2da., quedando entonces de la siguiente forma:

Escalafón cerrado:

Ayudante Inspector - grado 10
Sub Inspector Tráfico 2a. - grado 9
Sub Inspector Tráfico 1a. - grado 8
Inspector Tráfico 3a. - grado 7
Inspector Tráfico 2a. - grado 6
Inspector Tráfico 1a. - grado 5

Desde luego que el sistema que se sugiere, u otro similar, significaría para el Ente una erogación a primera vista importante, que puede sin embargo abatirse considerablemen-

te, a poco que se estudie la incidencia que tendría sobre los "cargos superiores" (que eliminaría casi absolutamente), mejoramiento del servicio, etc.

Sería necesario asimismo estudiar detenidamente todas las circunstancias que coadyuvarían a la puesta en ejecución de un sistema de estas características, oportunidad para ello, previsiones presupuestales, etc. etc.

Entendemos igualmente, que por lo menos sería necesario llenar las vacantes producidas al 1-1-1968 de conformidad al régimen vigente, y a partir de allí, aplicar el nuevo sistema. **CONSIDERACIONES FINALES SOBRE "CALIFICACIONES"**.

De adoptarse el nuevo sistema de promociones, la necesidad de calificar se reduciría al personal administrativo del grado 14 y superiores; personal administrativo especializado de estaciones del grado 14 y superiores; obreros de oficio y especializado con cargos de dirección y obrero no especializado.

Por todo lo expuesto, proponemos que, independientemente de prestar aprobación al proyecto de reglamento de calificaciones a consideración, a fin de ponerlo de inmediato

en vigencia, se remitan estos antecedentes a la Comisión creada por RD. 2235/67 del 10-VIII-1967 (aún sin integrar) con el cometido de estudiar las condiciones de promoción, Asesoría Letrada, y Comisión de Presupuesto, para que, en sus respectivas especialidades, emitan su opinión.

Tales estudios deben tener necesariamente carácter de urgente, a fin de determinar rápidamente que sistema ha de emplearse en los trabajos que a partir de enero de 1968 se llevarán adelante, en materia de promociones.

Elbio Pérez Tellechea
Director

NECROLOGICA

JULIO CESAR MONTEBLANCO. - El 22 de octubre ppdo. falleció repentinamente el compañero Julio César Monteblando, causando su muerte hondo pesar entre sus amigos ferroviarios. "Estacionero" se adhiere al dolor que representa para sus familiares tan irreparable pérdida.

VINOS LA SELECCION CASTIGLIONI HNOS. S. A.

CASAVALLE 5291

COLON

EN TODO TIEMPO Y BAJO CUALQUIER CLIMA, ES
EL FERROCARRIL EL UNICO MEDIO DE TRANSPORTES.
QUE REDITUA EN SOLUCIONES CIERTAS ANTE LAS
GRANDES EMERGENCIAS NACIONALES.

SU RECUPERACION EFECTIVA SE OBTENDRA
DEL APOYO E INTERES, QUE GOBERNANTES, PRENSA
Y PUBLICO LE PRESTEN.

Administración de Ferrocarriles del Estado

CAN DENDO 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