

ESTACIONEROS

Más sobre Recuperación Un nuevo peligro?... Una nueva esperanza?

Cuando los jefes del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Turismo, anunciaron la imperiosa necesidad de recuperar el ferrocarril y su firme propósito de proceder en tal sentido, pusieron de manifiesto también, las dificultades que en el orden financiero existían.

Después, fueron pasando los meses, durante los cuales solo hemos tenido conocimiento de algunos intentos por conseguir algún material, que no obedecen a un plan orgánico, pese a que sabemos de los esfuerzos de los Directores del Ente.

Paralelamente hemos estado atentos a la política económica financiera y de comercio, que el Gobierno adoptaría, porque consideramos que la recuperación de A.F.E. está ligada a esa misma política muy especialmente en lo que a la exterior se refiere.

En el último discurso con que el Señor Presidente de la República se dirigió a la ciudadanía, definió esa política en el sentido de buscar el apoyo de los organismos de ayuda y de crédito exteriores, así como el propósito de comerciar con todos los países del mundo cuando sea conveniente.

En nuestro número anterior ya expresamos que hay soluciones mediante las cuales A.F.E. en función de sus proventos puede adquirir el material que necesita.

Pero por otra parte, sabemos que alguno o algunos de esos organismos exteriores son reacios a prestar ayuda para o con material ferroviario, debido a su larga duración.

Es pues aquí, donde vemos el peligro.

Y en el propósito de negociar con cualquier país del Mundo, encontramos la esperanza.

Por consiguiente, entendemos que en ese plano es donde debe circunscribirse por ahora la lucha.

—0—

ULTIMO MOMENTO SUGERENCIAS DE ESTACIONEROS QUE HAN PROSPERADO

Durante la temporada estival, correrá de Central a La Paloma, un servicio más en horas de la tarde, que regresará de La Paloma, de mañana.

También los domingos, durante los meses de enero y febrero, correrá un tren local de Rocha a La Paloma, y regreso en horas apropiadas.

Del Director ELBIO PEREZ TELLECHEA

Montevideo, setiembre 28/1967.
Señor Presidente.
Asunto: PLAN DE FORESTACION.

Como es notorio, el organismo consume anualmente un elevado tonelaje de maderas de diversos tipos. Sin incluir durmientes, A.F.E. gasta anualmente una suma del orden de los U\$S 235.000 (doscientos treinta y cinco mil dólares), suma que, naturalmente, en el transcurso de los años se verá acrecentada sensiblemente, si tenemos en cuenta que llegará el momento en que deberá encararse reparaciones masivas de edificios, galpones de depósitos, etc., en una tarea de carácter periódica y permanente. Quiere decir entonces, que el consumo de maderas es y será en el futuro de considerable importancia, tanto como para que debamos prestarle la debida atención, atendiendo a la importancia económica del asunto.

A.F.E. adquiere además, unas 1.200 toneladas anuales de leña, por una suma aproximada al medio millón de pesos, y ésto luego de innumerables inconvenientes, debido a la insuficiencia de bosques que tiene el país. Los conocimientos actuales en esta materia, nos autoriza a declarar que: 1º) todas las maderas empleadas en el Organismo pueden producirse en el país, y 2º) AFE puede por sí misma encargarse de esa producción.

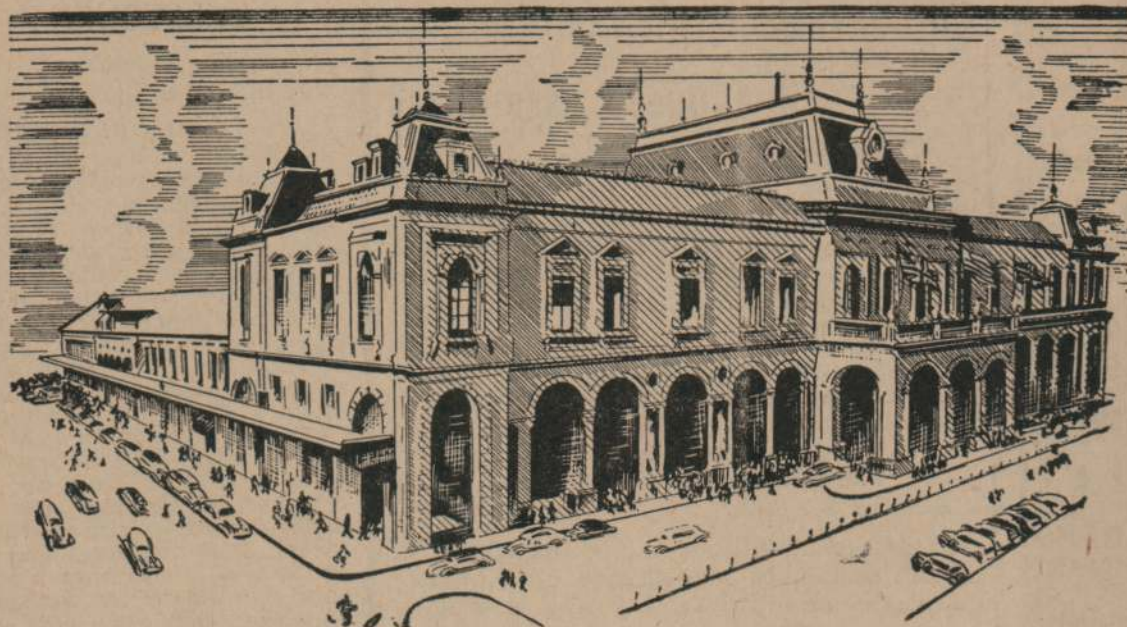
En materia de durmientes:

Curiosamente, Uruguay, un país sin reservas forestales, ha demostrado escaso interés en encontrar los sustitutos de la madera dura que debe importar en forma de durmientes, o en rollos para su fabricación en el país (caso de las 900 ton. anuales de Curupay con las que se fabrican durmientes para cambios y puentes). No ha faltado en anteriores administraciones el interés por el problema, si bien es cierto que nunca se le consideró con el empuje que debiera, y menos aún, se aprovechó la abundante experiencia extranjera.

En el año 1958, por encargo del Directorio de la época, el Jefe del Departamento de Parques Nacionales del Ministerio de Obras Públicas, Ing. Agr. Gabriel A. Caldevilla, autoridad de reconocida solvencia en materia forestal, formuló un detallado Plan Forestal para A.F.E. y, en reiteradas oportunidades, la Junta Honoraria Forestal ha insistido en el interés nacional que supone la elaboración de dur-

Director Resp.
R. Antúnez
Castellanos
Año 3 — No. 17
Noviembre de 1967

Locomoción radial en Estación Central Artigas



Hace pocos meses atrás, según publicaciones en diversos órganos de la prensa capitalina, se estaba por concretar una eficiente combinación entre los servicios ferroviarios de A.F.E. con omnibuses de A.M.D.E.T. en la Estación Central J. Artigas, hacia todos los puntos de la Capital.

Lamentablemente, el tiempo transcurre, y pese a que A.M.D.E.T. ha logrado retirar sus nuevas unidades del Puerto de Montevideo, con las cuales ha establecido nuevas líneas, ninguna de ellas atiende directamente el movimiento de pasajeros de la Estación Central J. Artigas, manteniéndose las mismas dificultades que obliga a que los pasajeros que viajan por ferrocarril, deben recorrer a pie bajo cualquier condición climatérica, de cinco a siete cuadras para poder tomar el ómnibus. Por la Avda. Rondeau pasan algunas líneas de omnibuses, pero siempre van repletos. Únicamente se puede viajar sin mayores problemas hacia o de la Ciudad Vieja.

Todas las estaciones terminales ferroviaria, en todo el mundo cuentan con excelentes medios de locomoción, para poder llegar a todos los rincones de las ciudades a que sirven. Sin embargo, la Estación Central J. Artigas se encuentra aislada, pese a estar en un lugar accesible, fácil para la instalación de líneas de omnibuses y trolleybuses, y en una zona, la cual por sí sola las justifica.

En vista de que da la impresión que solo existe un capricho que impide la creación de líneas de omnibuses que partan de la Estación Central J. Artigas, o en su defecto intereses contrarios al ferrocarril, el Directorio de A.F.E. debe compenetrarse en el asunto por ser de su directa incumbencia, el tratar por todos los medios, mejorar la comodidad de

los usuarios del ferrocarril.

Con este fin resultaría de gran utilidad que el Directorio de A.F.E., solicitara a su similar de A.M.D.E.T. la modificación de la línea de trolleybuses 67 (Plaza Independencia Malvín) para que la misma se realice de Estación Central J. Artigas a Malvín por las siguientes calles: Paraguay, La Paz, Rondeau, Agraciada, Paraguay, San José, siguiendo luego su recorrido ya establecido; de regreso por Soriano, Ibicuy, Pza. Cagancha, Rondeau, Valparaíso, Paraguay. Creación de otra línea de trolleybuses entre la Estación Central J. Artigas y 8 de Octubre (Unión, Curva de Maroñas). Las modificaciones necesarias para estas innovaciones en las líneas aéreas de trolleybuses son mínimas. Se debe solicitar además la prolongación de la línea de omnibuses 18 desde el Palacio de la Luz hasta la Estación Central J. Artigas; reimplantación de la suspendida línea de omnibuses 85 entre la Estación Central J. Artigas y Br. Artigas y J. M. Sosa, prolongándola hasta Pocitos. Todas estas líneas deben tener una frecuencia de coches aceptable, de no ser así perderían gran parte de la efectividad que se pretende establecer.

Con estos servicios la locomoción radial de la Estación Central J. Artigas mejoraría sensiblemente, y de acuerdo a la experiencia con ella obtenida se realizarían otras ampliaciones, teniendo como meta que, los usuarios del ferrocarril puedan desplazarse fácilmente por toda la ciudad. El servicio de taxímetros es eficiente, pero resulta prohibitivo pensar en su utilización, para la gente que viaja diariamente, por razones de trabajos, estudios, etc.

Esta es una vieja aspiración de los usuarios del ferrocarril que debe concretarse a la brevedad.

ESTACIONERO

Director Responsable: Roberto Antúnez Castellanos
Artes 1894 (Colón)

Año 3

Noviembre 1967

Nº 17

VIENE DE LA PRIMERA PAGINA

mientas con maderas nacionales, debidamente tratadas.

El técnico mencionado alerta ya en 1958 sobre una progresiva crisis en las reservas forestales de los países tradicionalmente proveedores, Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia, por agotamiento de los bosques económicamente accesibles. De tal situación, nos informa el hecho de que ya en 1950 Argentina encaraba la necesidad de crear bosques "con el fin exclusivo de satisfacer las demandas de durmientes y leña para consumo de los ferrocarriles", así, en 1951 el Ministerio de Transportes del vecino país, obligó a las Administraciones de su dependencia, a disponer de áreas para la plantación de eucaliptus, que "en ningún caso debía ser menor de 500.000". Brasil, a pesar de su importante reserva forestal, también utiliza en sus vías férreas durmientes provenientes de eucaliptus.

El problema entonces para A.F.E. es doble: primero, porque las reservas de los países tradicionalmente proveedores está agotándose (al menos las económicamente explotables), y segundo, porque la utilización de moneda extranjera para estas adquisiciones será siempre de muy difícil disponibilidad. AFE como ente estatal está obligado a buscar el autoabastecimiento de productos provenientes de la importación, y éste de la madera, como en futuro el del combustible mediante la utilización de energía eléctrica en su desarrollo, es de los pocos a que puede aspirar.

Aún cuando sabemos que es un tema polémico, nosotros nos preguntamos porqué A.F.E. no está utilizando masivamente el durmiente de eucaliptus, porque se desprecia sistemáticamente la madera nacional, cuando otros países los utilizan con éxito: Brasil, Argentina, Australia, Nueva Zelanda, Sud Africa; como se explica que los EE.UU. utilicen la ACACIA BLANCA y la ESPINA DE CRISTO en el endurecimiento de sus vías férreas, y se conoce el caso de la utilización de nuestro conocido PINO MARITIMO mediante tratamiento con creosota (procedimiento Rueping) en los Ferrocarriles Fran-

ceses, mientras los ferrocarriles uruguayos continúan aferrados al tradicional durmiente de Quebracho y de Curupay del cual por añadidura no es productor, y cuyo aprovisionamiento como hemos visto, peligran.

Tratamiento de las maderas nacionales:

Hasta donde tenemos conocimiento, el primer intento serio realizado por A.F.E. y en consecuencia por el país, está recién en vías de ejecución, y es el de los estudios conjuntos con la Facultad de Agronomía de la República, autorizado por RD. 310/67 de fecha 31/1/1967.

No puede pasar inadvertido sin embargo, que ni aún ante la crítica situación del endurecimiento de la red, que se ha venido agravando progresivamente en los últimos años, y pasando el país por notorias dificultades en cuanto a disponibilidad de divisas, no encarara este Organismo una vigorosa política de aprovechamiento de las maderas nacionales, haciendo caudal de las experiencias vividas por otros ferrocarriles del mundo. Sabemos por ejemplo que existen variadas experiencias en el extranjero, de tratamiento preservativo de maderas de eucaliptus con Sales Osmasalt, Woltman, Thanalit, Basilit, Cobra, Boliden, Pentaclorofenol, etc., (el propio trabajo del Ing. Agr. Caldevilla nos habla de ello) pero aún cuando hemos revisado todos los antecedentes existentes en los archivos del Organismo, no encontramos evidencias de que A.F.E. intentara estas soluciones.

De paso queremos llamar la atención sobre un punto que, en las limitadas experiencias que se encaran periódicamente, puedan llevar al fracaso, y por consecuencia a conclusiones falsas, y se refiere al empleo de la creosota en el tratamiento del eucaliptus; Brasil recurre a las soluciones salinas, por cuanto la creosota tendría problemas de penetración en el duramen de esta madera. Insistimos sobre la experiencia francesa en PINO MARITIMO, por ser este hecho, a nuestro entender, ilustrativo de la forma en que una empresa ferroviaria busca con empeño la solución a un problema vital para su desarrollo y mantenimien-

to, habida cuenta de que, por lo general, esta madera es despreciada casi totalmente por la industria, por su baja calidad. Sin embargo, se le encontró utilidad como durmiente, previo tratamiento de creosotado.

Existen además experiencias en el extranjero de la utilización de algunas variedades de eucaliptus sin tratamiento preservativo (caso Australia) y con promedios de vida útil de 20-30 años.

Es conocida asimismo la utilidad de la Acacia Blanca como madera resistente a la putrefacción en contacto con la tierra, en nuestro país es ampliamente usada en postes de alambrados, vides, etc. (EE. UU. usa su madera sin tratamiento previo como durmiente, pilotes de minas, construcciones marinas, etc.).

Diversas etapas que A.F.E. puede encarar:

Encontrándose ya en marcha los estudios conjuntos con la Facultad de Agronomía, entendemos que debemos impulsar vigorosamente estos trabajos, pero en caso de no encontrar eco favorable a nuestros intereses en dicho Instituto, el Organismo, en atención a la urgencia con que debe encarar el problema, asumirá por sí mismo esa tarea, procurando el asesoramiento técnico de otros ferrocarriles que tengan experiencia en la materia, y de técnicos de reconocida solvencia.

Ello supondría la primera etapa, tendiente a elaborar durmientes con maderas nacionales, con y sin tratamientos preservativos, adquiriendo a tales efectos bosques artificiales existentes en el país.

Simultáneamente, debemos encarar las plantaciones en todos los predios útiles a tal fin que el Organismo posee en propiedad, y que en este momento, pese a no tener cifras oficiales, estimamos del orden de las 600 hectáreas, sin contar las situadas en las ex líneas Noroeste y Norte, sobre las cuales no tenemos cifras siquiera aproximadas, dándole especial preferencia a aquellas especies de eucaliptus clasificadas como de primera calidad, por la utilización de su madera en contacto con la tierra (Plan del Ing. Agr. Caldevilla, e informe del técnico forestal australiano Sr. Lewis J. Rogers en "Estudio de Forestación en el Uruguay"), y de Acacia Blanca (Robinia pseudo acacia) y Espina de Cristo (Gleditsia triacanthos L.).

Consideramos asimismo de fundamental importancia, la idea de "Bosque Ferrocarrilero" planteada por el Ing. Agr. Caldevilla en el informe comentado, y en

especial entendemos que A.F.E. debe prestar especial atención a la posibilidad de utilizar tierras fiscales actualmente improductivas, como son las que rodean al lago del Rincón del Bonete, islas fiscales del mismo lago, Cabo Polonio, etc., zonas que, por otra parte, están naturalmente señaladas como de interés general su forestación.

Entendemos además, que AFE puede disponer de una superficie mayor de las 600 hectáreas ya mencionadas, (parte de las cuales ya son utilizadas en forestación, contándose con 213.500 árboles de distintas especies) si se utilizan para plantaciones zonas de vía, dentro de los límites lógicos de seguridad para el tráfico.

Para finalizar, debemos dejar establecido que, obviamente, se trata aquí de dos problemas diferentes alcances; uno, la forestación en sí, que consideramos debe incrementarse al máximo, por cuanto provera de maderas para distintos usos, leña, etc., e incrementará el poder económico del Organismo, maxime teniendo en cuenta que se estará utilizando tierras actualmente improductivas, y un segundo que es la posible utilización de la madera así producida para durmientes, a cuyos efectos debe encararse —reiteramos— una política seria de ensayos y recopilación de información técnica especializada, principalmente extranjera, para determinar definitivamente y sin lugar a dudas, si es o no conveniente, de acuerdo a las circunstancias particulares del

Uruguay en materia forestal, y a su potencialidad económica.

Por tanto, somos partidarios de mantener e incluso incrementar la actividad de viveros, preparar y determinar nuevas tierras para plantaciones, etc. a efectos de que el próximo año podamos plantar una cantidad considerable de árboles; que se estudien debidamente todas las posibilidades existentes con relación a tierras fiscales aptas para forestación y la forma en que AFE puede participar en su explotación, lo que proponemos a este Cuerpo, conjuntamente con lo expresado precedentemente respecto a durmientes.

A título informativo se adjuntan informes producidos a nuestro requerimiento por la Gerencia de Vía y Obras con fecha 4/9/1967, sobre estado actual de las plantaciones y viveros del Organismo, cantidades y especies que los integran, personal afectado a estos trabajos, planes, resultados de experiencias en durmientes con maderas nacionales, etc., y de fecha 5/9/1967 con motivo de una exposición en Cámara de un Representante Nacional, sobre este tema, en el cual se informa además, de maquinaria de impregnación de maderas (auto-clave) propiedad del Organismo, que se encuentra en préstamo en U.T.E. y que constituye un elemento a tener en cuenta al considerar el problema en su conjunto. Sobre este tema existen antecedentes además, en expedientes de Gerencia General G. 1275, 131 y 3505.

Elbio Pérez Tellechea
Director

—0—

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

Prosiguiendo su labor, la Comisión ha distribuido entre todo el personal del Organismo un cuestionario que permita efectuar un relevamiento primario de las necesidades de viviendas y trazar la política que en la materia se ha impuesto el Directorio de A.F.E.

Se habrá así, quienes son los interesados en adquirir vivienda propia, que recursos básicos poseen, dónde se deberán radicar los núcleos residenciales etc.

También, podemos informar, que el Directorio procedió a efectuar gestiones ante el Parlamento y, remitió al Poder Ejecutivo un Mensaje Complementario del Presupuesto, solicitando la autorización necesaria para dis-

poner de inmediato, la suma de \$ 5.000.000, para hacer frente al aporte nacional, ya que las viviendas se construirán, por lo menos en esta primera etapa, mediante el ya conocido regimen de convenio con el B.I.D. (Banco Interamericano de Desarrollo) basado en contribuciones igualitarias.

Es, pues, de sumo interés para los ferroviarios, proceder al rápido llenado de esa ficha censal, aportando todos los datos que ella consulta, con la mayor exactitud y rapidez.

Juan Carlos Elizeire
Vice-presidente

Funcionarios del Interior Internados en el Hospital Británico pago de Sueldos.

Del Director
Elbio Pérez Tellechea

Es de nuestro conocimiento que normalmente existe un número determinado de funcionarios del interior, internados en el Hospital Británico. Generalmente deben ser acompañados por familiares, que de alguna forma tienen que encontrar los medios para solventar los gastos extraordinarios que estas contingencias imprevistas les ocasiona, ya que hasta el momento el Organismo no ha tomado ninguna iniciativa para facilitarles las cosas. Es más; estos funcionarios, por pertenecer a las planillas de campaña, cobran sus sueldos en el momento en que salen los pagadores para sus zonas, y no cuando se paga en Montevideo como la lógica indica.

Por considerar Sr. Presidente, que lo menos que el Organismo puede hacer en auxilio de las familias de éstos funcionarios, es abonarle sus sueldos en el Hospital Británico el mismo día que se paga en Central, mocionamos concretamente para que de inmediato se disponga que la Gerencia de Hacienda liquide los sueldos o jornales de los funcionarios que cada mes se encuentran en esta situación, —a cuyos efectos las Gerencias y Reparticiones le cursarán comunicación urgente de los casos que se produzcan,— de forma que la Tesorería preceda al pago de los mismos el día que lo hace en Central J. Artigas.

HISTORIA FERROVIARIA

LAS PRIMERAS TENTATIVAS

Las primeras tentativas para establecer la vía férrea en el Uruguay, datan del año 1853. al aprobar la Cámara de Senadores la construcción de una línea entre Montevideo y Colonia, en conexión con una rápida comunicación con Buenos Aires.

Recién en el año 1866 se comenzó la construcción de vías férreas, autorizándose a la Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay a realizar la línea Montevideo - Durazno dándose término en el año 1869, bajo la presidencia de Don Lorenzo Batlle a la ejecución del primer tramo hasta Las Piedras. Así fueron construídos los primeros veinte kilómetros de la obra inicial que traducía la transformación de nuestra campaña del régimen pastoril.

Sucesivamente se fueron construyendo otras líneas, entre ellas la del Ferrocarril Noroeste del Uruguay que en el año 1884 tenía en explotación doscientos quince kilómetros, desde Salto a Santa Ana.

Años después en 1889, inauguraba el Ferrocarril Midland la línea Paso de los Toros a Merinos y más tarde la prolongación a Salto, importante línea de trescientos diez y siete kilómetros.

La red del Estado tuvo su origen en la ley del 4 de enero de 1915 que propiciada por otro grande demócrata de América, Don José Batlle y Ordóñez, dispuso la adquisición y electrificación del Ferrocarril y Tranvía del Norte, (Montevideo - Santiago Vázquez), incorporándose posteriormente la línea del Este, construída en el año 1895, Durazno a Trinidad y Rocha a La Paloma, creándose en el año 1920 la Administración de Ferrocarriles y Tranvías del Estado.

—0—

Raid a través de las Américas del Hijo de un Compañero Ferroviario en Compañía de un Joven Amigo

Roberto Vargas y Eduardo de Las Heras, hijo de nuestro compañero Mario de Las Heras, señalero de AFE, se encuentran avocados a la tarea de realizar un raid entre las capitales de Uruguay y Canadá.

El viaje lo realizan montados en una motocicleta y el trazado de su recorrido es el siguiente: Montevideo, Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, San Pablo, Río de Janeiro, Brasilia, cruzando por el norte entrarán a la República Argentina, luego tocarán Asunción en Paraguay, siguiendo por Bolivia, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, El Salvador, Guatemala, Honduras, entrando luego a México.

De México a Estados Unidos por la costa del Pacífico, San Diego, San Francisco, Sa-

LO QUE SE DICE

QUE se concretaría entre el Gobierno uruguayo y el Gobierno Húngaro un intercambio de nuestros productos por material ferroviario.

QUE vendrían nuevos coches motores de la Ganz de Hungría.

QUE el nuevo horario es casi un calco de los anteriores.

QUE se están inscribiendo en las estaciones cientos de meritorios.

QUE la única innovación en materia de horarios es el mayor tiempo en los recorridos.

QUE los durmientes en condiciones en algunos tramos de las líneas del litoral son menos del 25%.

QUE las adquisiciones de material ferroviario por parte de A.F.E. han sido en su totalidad objetables.

QUE el nuevo sistema de medias barreras eléctricas Alsthom, es todo un éxito. Una excepción.

QUE el Gobierno no quiere decidirse a recuperar los ferrocarriles.

QUE el transporte automotor sigue teniendo total preferencia.

QUE la mitad de nuestras líneas necesitan una reconstrucción intensa.

QUE los funcionarios con veinte años de antigüedad en el Organismo tienen derecho a pases vitalicios.

QUE los horarios de trenes de hace veinte años atrás eran más completos que los actuales.

QUE para ir de Montevideo a Artigas por ferrocarril se debe viajar más de 24 horas, más de un día en tren.

QUE el Gobierno no entrega a AFE los proventos que por ley le corresponden.

QUE el Gobierno pese a que ha demostrado a la opinión pública la conveniencia de recuperar los ferrocarriles para la economía nacional, no hace nada por ellos.

—0—

cramento, de ésta atravesando por la mitad de EE.UU. hasta Washington, Nueva York, Boston, llegando al punto final de su trayectoria a la Ciudad de Toronto en Canadá.

Es pensamiento de estos muchachos hacer la travesía en el término de un año después de recorrer aproximadamente 60 mil kilómetros. Buscando —según sus propias palabras— en este arriesgado viaje, por la sola confraternización de los pueblos y así ser más unidos a nuestros hermanos americanos.

Desde nuestro periódico, saludamos a estos aventureros muchachos augurándoles éxito en su empresa, ojalá que muchos dedicaran algo de sí para la mejor comprensión de los pueblos.

Amado Rodríguez

Las aventuras del Angelito Querubin

(Por Amado Rodríguez)

QUERUBIN era un angelito bastante travieso, por este motivo el maestro lo hacía vigilar de cerca.

Un día Querubin estaba asomado a la puerta del cielo observando lo que acontecía en la Tierra. Encontraba todo tan interesante que decidió hablar al Eterno Padre para pedirle autorización con la finalidad de ver todos los acontecimientos y vivirlos.

—Qué!, ¿A la tierra?... de ninguna manera. Cómo me pides eso. Tu sabes muy bien las reglas. Ningún Angel debe ir a la tierra si no tiene una función que cumplir. Además no tiene experiencia y podrías tropezar con muchos obstáculos.

—Pero, Padre, yo solo quiero estar cerca de los acontecimientos sin intervenir en ellos. Por ejemplo ve aquel gusano que va caminando allá.

—Eso no es un gusano. Es un ferrocarril, medio atrasado pero ferrocarril al fin.

—¿Y yo no podría verlo de cerca, Padre?

—Bueno, pero mira que es peligroso. Haremos una cosa, te reencarnaré en un objeto del ferrocarril, por ejemplo podría ser un asiento.

—¿Un asiento?

—Sí, ya verás.

Y diciendo esto el Señor efectuó un movimiento de manos...

—0—

Aquel tren del mediodía siempre venía completo. Sobre el asiento que reencarnaba nuestro amiguito se habían instalado dos señores muy bien vestidos, que por su educación y apariencia se veía a las claras se trataba de empleados de categoría en algún centro industrial.

Querubin aguantaba la respiración su interés era tan grande. Los oídos atentos a todo lo que estos señores hablaban...

—Sabés una cosa, te noto un poco triste —decía uno de ellos ¿acaso te sientes mal?

—Mirá, si te contara. Me ha sucedido algo que, no sé...

—Contame.

—Vos te acordás que ayer era mi cumpleaños. Bueno, en esa fecha mi señora todos los años me despertaba de madrugada con los nenes con un griterío in-

fernal. Ayer me desperté, mi señora ya se había levantado, oía su trajinar en la cocina. Los nenes también se habían levantado, seguro que están preparándose una sorpresa —pensé. Pero, pasaba el tiempo y mi señora no asomaba la nariz por lo tanto resolví levantarme.

Pasé hacia el baño, los nenes estaban sentados a la mesa desayunándose, mi señora me sonrió. —Buenos días— me dijo.

Mi sorpresa no tenía límites, los nenes también me saludaron en forma fría. No podía ser, corrí a fijarme la fecha en el almanaque, era mi cumpleaños, no cabía duda. Al mediodía como todos los días me dirigí a la oficina, en esta fecha también los compañeros que saben es mi cumpleaños me esperan para saludarme. Ayer nada. Todo el mundo como todos los días. Mi desesperación era tal que no podía explicarme que pasaba. Es que acaso estaba loco? En esos pensamientos estaba cuando entró a mi despacho mi secretaria. —Ah, señor Jefe, muchas felicidades, hoy es su cumpleaños, ¿verdad?...

—El alma me volvió al cuerpo. Así que yo no estaba equivocado, pero entonces que pasaba?

Fue pasando la tarde, como es de suponer mi angustia era alarmante. La secretaria se me acercó y hablándome en un tono sumamente amable se me acercó de una manera muy peligrosa.

—Jefe, yo haría cualquier cosa para no verlo más así de triste...

—Señorita, le agradezco pero que puede hacer Ud. por mí.

—Y... yo lo invitaría a tomar una copa cuando salgamos de la oficina.

En aquel momento comencé a mirarla de otra manera, nunca había puesto atención en ella. Era realmente bonita, tenía unas piernas bien torneadas, una cinturita deliciosa, y por supuesto acepté.

Salimos y nos dirigimos a una confitería cercana donde tomamos un par de copas, yo no quería apurarme a decirle nada por temor a ofenderla. Pero no fue necesario porque ella misma me invitó a que la acompañara a su apartamento. Llegamos a su casa y me invitó a pasar. No se si debo, señorita, sus familiares tal vez pueden tomarlo mal.

—No se preocupe yo vivo sola, pase.

Y pasé, imagínate... Luego estuvimos sentados en un diván conversando.

Ella me hizo entonces una insinuación inconfundible.

—Ve Ud. esa puerta —me dijo es el dormitorio. Yo voy a entrar en él, pero Ud. no lo haga.

—No, imagínese. Y ella entró. Pasaron algunos minutos y entreabriendo la puerta asomó su hombro desnudo, —Ahora puede pasar, me dijo. Y pasé, adentro del dormitorio estaban, mi señora, los nenes y todos los empleados de la oficina que me gritaron: Muchas felicidades!...

—Y de qué te quejas? —le dijo el otro hombre— quiere decir que nadie se olvidó de tu cumpleaños.

—No, yo no me quejo por eso.

—¿Y entonces?

—Es que yo entré sin ropa...

Querubin se ruborizó.

Cae el telón

—0—

RECTIFICACION

En nuestro número quince en el artículo Historia del Ex Ferrocarriles y Tranvías del Estado en donde dice:se le denominó "Administración de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado, que es la denominación que aun tiene; deberá entenderse que tuvo esta denominación hasta su fusión con las restantes compañías ferroviarias en el año 1952, las cuales ya eran propiedad del Estado desde 3 años atrás, tomando desde esa fecha la actual denominación: Administración de Ferrocarriles del Estado.

El servicio tranviario Montevideo Santiago Vázquez fue suspendido en una forma un tanto ilegal en el año 1957.

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 pastos 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. PALLÉS, 2362 esq. Entre Ríos Tel. 20 10 01 Montevideo

VINOS LA SELECCION
CASTIGLIONI HNOS. S. A.

CASAVALLE 5291

COLON



Primeras Jornadas Regionales Ferroviarias
EN PAYSANDU

24, 25 y 26 de Noviembre

CITA DE HONOR EN EL LITORAL. GOBERNANTES,
FUERZAS VIVAS, USUARIOS, FUNCIONARIOS, ETC.
BUSCANDO POSIBILITAR LAS SOLUCIONES DE
REHABILITACION EFECTIVA, QUE EL TRANSPORTE
POR RIEL NECESITA IMPERIOSAMENTE.

Administración de Ferrocarriles del Estado