

PARA UN PAIS PROSPERO SERVICIO FERROVIARIO EFICIENTE



**E
S
T
A
C
I
O
N
E
S
F
E
R
R
O
V
I
A
R
I
O
S**

Días pasados se realizó en la Sede de la Unión Ferroviaria, una charla entre un grupo de técnicos de A.F.E. y una discreta concurrencia de funcionarios del Ente. (80% personal obrero, 20% personal administrativo).

Dicha disertación tuvo la virtud de acercar a estos eficientes técnicos, con los grupos de funcionarios que se interesaron una vez más por conocer fórmulas, que permitan una pronta mejoría en nuestros sistemas ferroviarios, requeridos por un país como el nuestro, con miras a una recuperación positiva en su potencia productiva.

Sin duda, la improba labor que viene desarrollando este grupo de Ingenieros del Ente, merece los más cálidos elogios. Ellos han expresado que quienes mejor interpretan sus planes de adaptación ferroviaria a las necesidades nacionales, son precisamente los propios

ferroviarios y es por esta razón que desean exponer en reuniones como la realizada sus trabajos técnicos, que son compartidos integralmente por la C.I.D.E.

Creemos firmemente que si a estos planes se le presta el apoyo nacional y si conjuntamente se logra cumplir con los plazos normales en las distintas etapas promocionales y presupuestales con el personal del organismo, habremos logrado disponer en nuestro país de un eficiente servicio de transporte, acorde con las aspiraciones de progreso que desea nuestra patria.

Oportunamente daremos a nuestros lectores los detalles más salientes de estos importantes trabajos planificados por los distinguidos técnicos, que sin duda, sabemos nos permitirán conocer para dar información al respecto.

Colaboración de R.D.L.

La Estación y sus Responsabilidades

EL PUBLICO

Es deber de todo ferroviario atraer clientes, ofrecer los servicios, porque todo redunda en el aumento de los proventos del ferrocarril. De ahí la importancia del público, en el rol comercial de la Empresa.

El trato con el público, es como todos los trabajos de la Estación, delicado, de gran responsabilidad; una información mal dada o simplemente confusa sobre determinado tren, sobre embarques de ganado, sobre tarifas, etc., pueden ocasionar al usuario múltiples trastornos y por consiguiente su posible reclamo o queja.

El personal de Estaciones, Jefes y Telegrafistas, se pueden comparar en su misión a los «Agentes Comerciales», de fábricas, comercios, agencias, etc.

El Jefe de Estación es el representante en la localidad en que actúa, del Organismo, él puede salvar inconvenientes o ignorarlos, atrayendo o alejando clientes. De su amabilidad, de su competencia, de su buen trato para con el público depende el éxito o el fracaso de toda operación o campaña, que se haga para recuperar tráficos.

Hágase toda la propaganda y movimientos que se quieran; por radio, televisión, prensa, etc., sin la buena actuación de la Estación todo queda en la nada, pues los únicos que realmente conviven con el usuario son precisamente los Jefes, Telegrafistas e incluso Peones.

Es muy probable que ya muchos conozcan estos puntos, pero es nuestra intención revivirlos y difundirlos al máximo, de manera que se conozca el papel fundamental que juega la «ESTACION» en la organización del ferrocarril.

Regímenes de Horarios de Trabajo

En el ferrocarril existen en la actualidad, diversos regímenes de horarios de trabajo, sin que ellos estén determinados por algún razonamiento lógico, basado por ejemplo: en el rendimiento exigido, condiciones de trabajo especiales, etc. Todo lo contrario, solo han prevalecido arbitrariedades.

Esto motiva un tratamiento por demás irregular e injusto, contra determinados sectores del funcionariado del Ente. Nos referimos en esencia al personal administrativo, pero el problema existe también, aunque en menor proporción en el obrero.

Esta situación se ha agudizado aún más en el correr de los últimos años, al acentuarse las diferencias en los horarios de trabajo, mereciendo ser motivo de una minuciosa revisión, de manera de poder lograr, una fórmula acertada, apropiada a cada caso.

Los regímenes básicos son tres: de 30 horas semanales en los Oficinas Centrales, y, eventualmente algunas otras; de 36 horas semanales en la Planta Baja de Central J. Artigas, Oficina Telégrafo Central, Control Trenes, Inspecciones del Tráfico, etc.; de 48 horas semanales que deben observar los funcionarios de todas las restantes Estaciones de la Red, Fiscales de Contaduría, Ayudantes de las Inspecciones del Tráfico, etc.

Si bien estas diferencias son tenidas en cuenta en la compensación por MAYOR HORARIO, los valores de las mismas son realmente ridículas, como lo ilustran los siguientes ejemplos: un funcionario afectado al régimen de 36 horas, es decir, que debe trabajar un día más a la semana, percibirá a partir del 1/7/66 \$ 46.40; un Telegrafista 1º con un sueldo por su grado de \$ 3.185.00 que debe trabajar 18 horas más a la semana, o sea un 60% más que el va entre el régimen de 20 horas y el 48 horas, percibirá \$ 184.80. Estos números hablan de por sí, no ne cesitándose más comentarios.

En el campo de las soluciones, pese a la variedad que se podían plantear, quedan reducidas en fundamento a dos: el régimen actual o sea la compensación por MAYOR HORARIO, y, la regularización de las jornadas de trabajo.

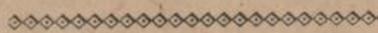
La primera solución resultaría aceptable, si se establecen valores adecuados, proporcional a la cantidad de tiempo más trabajado. Pese al incremento presupuestal, sería siempre el sistema más conveniente para la Empresa, que evitaría los trastornos del aumento de personal.

La segunda solución tiene dos alternativas, la regularización hacia el régimen mayor, o hacia el régimen menor. La primera alternativa acarrearía el descontento de un gran sector del funcionariado, siendo además incompatible con las tendencias gremiales, de lograr la equiparación de todos los empleados del Estado, pues un aumento en la jornada de labor a igual sueldo, equivale a una desvalorización.

La segunda alternativa, hacia el régimen menor sería de difícil aplicación, debiendo encararse una solución mixta, disminución de la jornada y compensación por mayor horario, pudiéndose hablar de un régimen de 36 horas semanales, se tendría además la ventaja, de que se bajaría más en acorde con el resto del funcionariado Estatal, teniéndose en cuenta que el régimen de 48 horas, máximo que establece la Ley, prácticamente se ha abandonado en el Estado.

No debemos olvidar que esta última, no lo sería aplicable en la Zona Local, donde existe un frecuente servicio de trenes. Afuera resultaría impropio, siendo conveniente buscar la disminución del total de horas semanales, en el aumento de los días de descanso.

Esto es un punto de sumo interés, pues incumbe a un gran porcentaje de funcionarios y su feliz culminación, es anhelada desde hace muchos años.



Lo que se oye

QUE seis locomotoras fosforeras entraron a reparación general.

Buena falta hacen.

QUE las Japonesas, comparadas a estas, es como comparar... Canelones con N. York.

QUE las promociones están en el grado 6.
Algo es algo.

QUE hace dos años estaban en el grado 4.
Cuando lleguen al nuestro estamos jubilados.

El Ferrocarril

Largo proceso que termina en estancamiento

Con este título el Diario capitalino "El País" del día 21.1.66 hace una reseña del ferrocarril. Donde manifiesta, cuando se habla de progreso, no se debe olvidar que en campo ferroviario, es donde el avance tecnológico se siente con mayor intensidad.

Es la pura realidad, en la mayoría de los países el transporte ferroviario ha tenido un crecimiento acorde al progreso mundialmente registrado como (aviación, automotor, náutico). Solamente en el nuestro parecería que el sistema ferroviario estaría de más.

Más de una vez nuestros Gobernantes lo han manifestado y alguno de ellos que estuvieron al frente del Directorio de nuestro Ente, hicieron lo posible para que este sucumbiera. Nos alegra y abre una tangible esperanza, el saber que un diario Gubernamental se refiera tan gratamente al ferrocarril. Más aún en un País como el nuestro en vías de desarrollo, luchando intensamente por su recuperación.

De una vez tienen que comprender nuestros gobernantes, el ferrocarril es imprescindible en todos sus aspectos. Modernizarlo es levantar el estándar económico de nuestro país. Proveer del material necesario. En el momento actual estamos padeciendo una escasez alarmante, el poco que nos queda es insuficiente ante la demanda. Cuenta con muchos años de servicio, por tal motivo asiduamente queda raleado del mismo. Contamos en la actualidad con muy pocas unidades modernas.

En los momentos actuales los transportes competitivos se ven ampliamente perjudicados, por la suba del dólar. Se ven privados todos ellos por tal motivo, de renovar sus unidades, castigados al adquirir repuestos, combustibles, neumáticos, etc.

Ante esta realidad, el ferrocarril se ha visto favorecido, pleto que no hemos ganado; lo ganó el dólar. El que también nos ganará a nosotros si no apesuramos las adquisiciones imprescindibles.

Meritorio

Tus primeros pasos fueron arriando las vacas al jefe, haciendo los mandados a la patrona, un día te arriaste con tú (Pasa a la pág. 4)

Historia Ferroviaria

La concesión del Nordeste data de 1887. Inmediatamente de otorgada se construyó la línea de Pando a Minas. De Montevideo a Pando ya había sido construida por una Compañía Nacional la cual cedió todos sus derechos a la del Nordeste constituida en Londres. Más adelante se construyó el ramal al Puma.

De acuerdo con el inciso 4º del Art. 1º de la ley general de Ferrocarriles de 27 de agosto de 1884, forman parte del Ferrocarril Nordeste o sea de su trazado no solo la línea expresada de Montevideo a Minas sino también las de Nico Pérez, Melo y Treinta y Tres o sea la extensión al Este del Ferrocarril Nordeste que tiene su punto de arranque en la estación Toledo.

En el año 1892 se hizo una pequeña línea desde Peñarol a Manga para unir las líneas del Central con el Nordeste pues habiéndose hecho un arreglo para que el Central explotara la línea Nordeste convenía unirlos para tener el mismo servicio de Talleres. A este efecto se construyeron Talleres y Almacenes en Peñarol.

ESTACIONERO

Director Responsable: Roberto Antúnez Castellanos
Artes 1894 (Colón)

AÑO 2

25 DE ENERO DE 1966

No 6

Restablecer el Ferrocarril

Constituyó gran perjuicio para la República y la economía nacional, dejar que se deteriorara, llegando al estado actual el transporte ferroviario.

Se permitió de este modo, con falta total de visión, que paulatinamente las cargas transportadas por nuestro sistema fuesen disminuyendo, en la misma medida que iban siendo ganadas por los automotores terrestres.

Ante el total abandono paralizador del cual fuimos objeto estamos ante la realidad. Para equiparnos actualmente el Estado tendría que invertir millones de pesos.

Tan desastrosos desastrosos llevaban al país a gastar millones de dólares en camiones y semirremolques, cuya circulación cuesta fortunas en divisas y en reparar los pavimentos destruidos.

Si en vez de decaer totalmente el ferrocarril, hubiese ido en aumento, entonces un inmenso porcentaje de las multimillonarias inversiones realizadas en el extranjero habrían permanecido aquí, fortaleciendo nuestro patrimonio.

La falta de visión ha dado pérdidas cuantiosas al País. El castigo tremendo. Estimamos muy oportuno, preocuparnos por levantar paulatinamente, pero, certeramente nuestro Ente.

Cien años de Vida

Comienza el año del Centenario de nuestro Ferrocarril.

Y para todos nosotros el ferviente anhelo de que junto a tan grata fecha y paralelamente a esta se vislumbre la posibilidad de ver renacer nuevamente bajo un supremo impulso, la evolución tan deseada.

Que el progreso vuelva a nuestra empresa y todos estos años de estancamiento, solamente se recuerden, como ejemplo, para fructíferos nuevos planes, de soluciones y realidades.

Nada de cuanto suceda actualmente, podrá empañar estos cien años de vida. Quisiéramos solamente señalar toda su historia gallarda, para que nada enturbie tan grato momento.

Queremos poder decir. El ferrocarril ha comenzado a recoger los beneficios de largos años de esfuerzo. Nuestra Dirección tiene la sincera pretensión de colaborar modestamente, en el proceso de esta afirmación.

Al hacerlo así pretendemos servir a todos los intereses de la comunidad a la que pertenecemos, lo que por una lado ha de ser ayuda, por otro ha de ser estímulo vigoroso a nuestra propia actividad económica y más aún vital de nuestras relaciones mutuas.

Por el ferrocarril solo nos resta agregar. Así lo esperamos.

Nuestra Consigna

ESTACIONERO: Tenemos una gran empresa por delante en este año que iniciamos. No solo transformar o equilibrar nuestro ferrocarril, sino también lograr el sitio adecuado y merecido por nuestro papel preponderante el cual desempeñamos dentro del ferrocarril.

Si cumplimos con este derrotero, echaremos las bases para estas dos causas nobles. Dejémoslo de sentirnos despersonalizados y ajenos, para volver a adquirir rango en gestas justas y altruistas.

Busquemos la transformación en base a decisiones tan comunes en funcionarios capáz, inspirador de confianza, transformado en punto de apoyo de una evolución revolucionaria dentro del ferrocarril.

Marchemos hacia la revitalización, definiendo caminos claros, escogiendo soluciones inmediatas y planeando decididamente la acción a desarrollar.

Vivimos etapas de estancamientos y retrocesos. Pues bien, también nosotros comprendimos: somos necesarios. Como tales luchemos por nuestras justas aspiraciones y brindemos espontáneamente nuestros conocimientos y entusiasmos.

En la actualidad disponemos de un periódico, el cual usaremos para defender el ferrocarril y nuestro bienestar. Nuestro camino es firme, claro. Nuestra consigna una sola. Hacia la justicia y el progreso.

Escasez de Material Ferroviario

La escasez de material ferroviario: locomotoras, coches motores, salones, furgones, vagones de carga, es archi conocida, al igual que los problemas derivados, en los círculos allegados al ferrocarril, resultando por lo tanto pedante insistir sobre lo mismo. Pero lo que sí resulta interesante, son los problemas y procedimientos que se deben llevar a cabo ante este tipo de emergencia. Esto sí es digno de mencionar, porque realmente hay mucho por hacer.

Muy fácil resulta trabajar con material de sobra, pero eso es tan remoto que no vale la pena ni siquiera soñarlo, aunque fuese para un futuro. La crisis que atraviesa el País dificulta cualquier compra que se desee hacer, por lo cual deben limitarse estrictamente a aquellos más necesarios, de mayor provecho.

Cuando, como en nuestro medio, se debe trabajar con menos material del que implica el tráfico, todo debe ser minuciosamente ajustado, de manera de lograr su máximo aprovechamiento, no vacilando en utilizar ningún procedimiento con miras a este fin.

El material sometido a este régimen tan sobrecargado, precisará en manera muy especial de los talleres, de ahí la conveniencia de lograr de ellos el máximo, dotándolos de todo lo necesario. Las reparaciones tanto generales, como cualquier otra, deben realizarse con la mayor celeridad posible, sin descuidar la calidad.

Es precisamente en lo que antecede donde se encuentran muchos puntos oscuros: vagones y coches que pasan meses tras meses, hasta años en reparación, vehículos que deben esperar tiempos notablemente superiores a los normales, su reparación. En Remesa Bella Vista por ejemplo, un coche motor Ganz Articulado, es para reparación general desde el 8/3/56, diez años desperdiciándose esta valiosa unidad con capacidad para 140 pasajeros, en momentos tan críticos.

Por todos lados se encuentran casos similares vehículos esperando reparación, muchas veces por desperfectos sencillos, disminuyendo así la disponibilidad del material.

Ya no se realizan más las estupendas RECONSTRUCCIONES que se hacían en nuestros talleres, en tiempos de las Ex-Compañías Británicas, en las cuales un vehículo, locomotora o vagón, anclado o inadecuado para el tráfico presente, era transformado quedando como nuevo. Pero lamentablemente esto es solo historia, el fracaso y la ruina

es lo único que abunda hoy día.

Bien cerca, en Remesa Coches Motores Central, un DML 55 ha requerido en una sola vez, que no se repara y vuelve a circular, en la línea o ramal que más convenga, liberando algún coche más grande al tráfico general.

En el kilómetro 18 de la línea Minas, se encuentran cientos de vagones medianos abiertos desaprovechados, pero a lo necesarios que son, a los que se reparan. En otras Estaciones y desvíos, ídem, comentarios ferroviarios por doquier.

Existe un criterio muy erróneo de parte de quienes están a cargo del mantenimiento del material, para establecer que determinado vehículo, resulta su reparación demasiado onerosa. Se basan únicamente en cálculos abstractos, sin relación a los reales resultados.

Si tomaran en cuenta todos los factores, comprenderían que en los momentos actuales ninguna reparación general no es rentable, dado la necesidad imperiosa de contar con el mayor número de coches y vagones, para poder cumplir con el tráfico entregado al ferrocarril.

Un salón de pasajeros, de esos que dicen resultar antieconómica su reparación, rinde en un año solo más de \$ 2.000.000.00, es decir, que en pocos meses, por más grave que sea la condición del coche, recupera todo lo gastado.

Vemos pues, que la gran falla que impide cumplir en forma más o menos aceptable los servicios, reside dentro de la organización del ferrocarril. Es seguro que existen problemas en nuestros talleres, que impide la normal ejecución de los trabajos, pero adecuarlos es el primer punto a llenar, si se quiere recuperar A.F.E.

(Viene de la Pág. 5)

Pero he aquí, que el destino, va a reivindicarte ahora hermana Locomotora debes volver al camino con tu silbato tan fino, tu humareda, tu chirriar, tu nobleza al caminar a la Diesel, has vencido así a tu puerta han tido que volver a ir a golpear.

Amado Rodríguez

(Viene de la página 2)

MERITORIO

humildad y los muchachos te pusieron a cebar mate en la casilla, cuidaste el puchero, como ya eras de la familia cargaste algún bulto, aprendiste a bajar la señal y el porqué se hacía.

Pero a vos te gustaba, setabas entusiasmado de los golpecitos de un aparato que había en la oficina, te divertía ver las con-

COOPERATIVA PERSONAL ESTACIONERO VIVIENDAS PARA LOS RELEVANTES

En Nico Pérez se elabora en la actualidad un proyecto de significativo valor. Encierra uno de los más grandes anhelos de todo estacionero: ver realizado el sueño de poseer sus relevantes las comodidades imprescindibles, necesarias. La realidad de tener sus viviendas equipadas y en todas aquellas estaciones (la mayoría) donde no existen construirías.

Como se puede apreciar una obra de alto significado. Paulatinamente los estacioneros por medio de esta clase de movimientos forjaremos nuestras aspiraciones.

Dejar de lado los galpones, donde se perneckta actualmente, tener cómodos baños para asearse, muebles, comodidad, confort reparador, después de tareas que requieren descansos.

Algo verdaderamente increíble es que galpones san viviendas para el personal relevante en Estaciones. Todos aquellos los cuales han tenido la suerte de no tener esta clase de habitaciones, saquen conclusiones, deténganse a pensar, vean si personas pueden vivir junto a cueros, lanas, cargas de toda índole y a la vez hacer sus alimentos en estas condiciones.

Esta es una obra altamente altruista, si el ferrocarril hasta el momento no pudo, o no quiso proveer la vivienda, de una vez por todas nosotros tenemos que empezar a procurárnoslas.

Juan José Rossi y Cía. desde aquí reciban una salva de aplausos y todos los compañeros estacioneros adhieran a tan justa idea y que la misma sea imitada por demás líneas. Encontrarán en este periódico todo el apoyo que la iniciativa merece.

torciones de muñeca que hacía el telegrafista en él, todos sus ruidos raros. Te miró diciéndote, se llama telegrafo, por el se pueden decir palabras; pensaste era una de las tantas bromas recibidas, pero no, era cierto. Algo difícil será, pues se te escapó, no sabés como te llevó la mano, te la puso en el manipulador, ahí sí que te agradó, lo que tenías para contar a la vieja, porque se lo contaste y como, tanto fué que se te pasó la mano, y no creyó, pensó que era mentira, porque un hijo telegrafista no podía tener, ya que apenas tenía 13 años.

Ahora has cambiado, no empezás así, entrás de otro modo, no tenés humildad, hay pinta, elegancia en tus movimientos, te parás en la puerta y de lejos, de lejos se entiende, jefe pareés.

(Pasa a la pág. 6)

Teléfonos Portátiles en los Trenes

Algunos servicios de pasajeros, de acuerdo a resolución superior, deben estar provistos de Teléfonos Portátiles y Botiquines. Hablaremos del primero de los implementos nombrados: el teléfono portátil.

SU FUNCION

El teléfono portátil tiene como función específica su utilización inmediata en caso de accidente, obstrucción de vías o desperfectos. Junto al teléfono deben llevar una caña de acoplamiento para conectar a la línea de Control con quien el guarda hablará directamente para dar la posición exacta del convoy y el percance ocurrido.

NOMINA DE TRENES QUE DEBEN LLEVAR TELEFONO (Circular E1 302)

Servicio que realiza	Entre Estaciones
1 y 2	Central — Rivera
3 y 4	Central — Artigas
5 y 6	Central — Rivera
7 y 8	Central — P. del Este
38 y 59	P. del Este — Central
15 y 16	Central — Cerro Colorado
17 y 18	Central — Paso de los Toros
17a y 18a	Central — Ktro. 329
116 y 139	Central — Cerro Colorado
22 y 21	Paso de los Toros — Central
109 — 124 — 133 — 154	Central — S. Ramón — S. José
104—15a—124a obreros 142—147	S. Ramón — Toldo — Sudriers — Peñarol — Central
105 — 119 — 118 — 132 — 148	Central — Minas
37 ó 7a — 8a — 43a — 54	Central — Ktro. 144 — La Paloma — P. del Este
30 — —43	Rocha — Central
35a — 56a	Central — Colonia
35 — 56	Central — Mercedes
36a — 31a — 48a — 45a	Río Branco — Nico Pérez
33 — 32	Central — Río Branco
33a — 32a	Central — Melo
53 — 64	Nico Pérez — Río Branco
1c. — 18B	Durazno — Trinidad
2a — 1a	Salto — Chamberlain
2B — 1B	F. Bentos — Algorta — Paysandú
34 — 45	Mercedes — Central — Melo
110 — 127 — 140 — 143	S. José — Central — 25 de Agosto
120 — 117 — 144 — 151	Central — San José
41 y 44	Central — Salto
57 ó 57a — 60	Tacuarembó — Rivera
58 — 55	Ktro. 319 — Central
110 — 104 — 134 — 117a — 146 — 149	Sudriers — Central — Florida — 25 de Agosto
110a — 114 — 123 — 138 — 137	Florida — Central — 25 de Ato.
31 — 48	Central — Melo
36 — 47	Melo — Central — Mercedes
103 — 102 — 107 — 134	Central — 25 de Agosto — S. José
39 — 40	Nico Pérez — Melo
40 — 50	Tacuarembó — Paysandú — Tbó.

De la nómina que antecede se desprende, que los trenes de corta distancia y los de Cargas o de hacienda no llevan teléfonos, cosa imprescindible diríamos nosotros.

Se nos dirá que no se puede proveer a todos porque no se podría llevar un control correcto de este material. Y nosotros decimos: sí, se puede controlar eficientemente.

A nuestro entender — y ya lo hemos planteado mediante la nota correspondiente — el teléfono portátil debería ir en la máquina, en un compartimiento especial donde no sufriera golpes, como a los que está expuesto ahora.

Se nos podrá decir también, que esto demandaría a A.F.E. un desembolso grande para adquirir nuevos teléfonos, a fin de equipar todas las máquinas. Si, eso es cierto, pero A.F.E. ahorraría la cantidad de respuestas y pilas que se están gastando a causa de ir y venir de los aparatos. Porque a pesar del cuidado que ponga el personal para cargar y descargar los teléfonos, no nos pueden negar que esto ocasiona roturas. Además y esto es fundamental: si todas las máquinas tuvieran un teléfono portátil **TODOS LOS TRENES SIN DISTINCION ESTARIAN PROTEGIDOS EN CASO DE ACCIDENTE.**

Amado Rodríguez

Romance a la Locomotora

Entró guspeando, un pasado con su penacho triunfal
nubes blancas que al flotar en nuestro cielo calmado
palomas han imitado
símbolo de amor y paz
trabajo, vida y bondad
a nuestro Campo dormido
como el Hada que ha venido con su magia a despertar.

Aquella mole pesada que se agitaba quejosa
quería decir tantas cosas para el que atento escuchara para aquel que comparara
cual la vida de un hermano ese instrumento que ufano va cantando de alegría
cruzando la patria mía a todos dando la mano.

Hermana Locomotora tu que a vapor te movías
la electricidad un día llegó y fué tu vencedora
La Diesel, la Gran Señora movió el tren en su lugar
y Tú te fuiste a llorar solita y abandonada
en un rincón olvidada
Nadie te fué a consolar.

(Pasa a la pág. 4)

TIEMPO DE VIVIR TIEMPO DE SOÑAR MI CUERPO Y LA NADA Sergio Zaffaroni

Mis besos en tu espalda;
dejaron grabadas a fuego,
las marcas ocultas de un deseo...
Y en una fuga, como ágiles pa-
(lomas,

la luz de nuestras almas
iniciaron rauda vuelo.
A un misterioso espacio...
de inconciencia.

Mis ojos, ...cínico signo de vida
observaban fijamente...

Tu hermoso cabello,
cual pávida cascada de oro,
revuelto por el tenue sol del en-
(sueño.

Luego... Nada... Nada...
Solo se oyen los pulsos,
en el éxtasis... del silencio su-
(premo.

Mi cuerpo...
columna de fuerza y laxitud;
plasmado... sin conciencia y sin
(palabras.

Única y maravillosa transmuta-
(ción del cuerpo.

...Desdoblándose ágil y pesado.
...Sin ser materia, sin dejar de
(serlo.

Para lograr deslizarse, adormec-
(ción

en loca caída, por la escala in-
(finita

del sol... hacia el fin...

Donde se encuentran los cuerpos
y las almas se sumergen en la
(Nada.

S.Z. 1|12|65.

La Tierra Blanca

CUENTOS
(INTRODUCCION)
CAPITULO PRIMERO

AMADO RODRIGUEZ

Tierra Blanca es un pueblito enclavado en la orilla del arroyo del Venado. Un caserío que agrupa alrededor de la Iglesia, la comisaría y la estación del ferrocarril, una cantidad de familias unidas por la tradición.

La Iglesia representada sabiamente por el Padre Generoso, es un símbolo para los Blanquenses, que le admiran y respetan.

El cura, resulta para los habitantes del lugar, muchas veces, el pan diario. Porque hace honor a su nombre, y su figura se agranda ante la vista de aquellas pobres gentes.

En las tardecitas el Padre Generoso sale al frente de su casa a mirar los chicos corretear por las plazas, a las parejas de jóvenes enamorados que acuden las más de las veces a él para solucionar sus conflictos. Siendo un hombre muy corto de vista hay momentos que le acarrea problemas.

—Buenas tardes Padre.

—Buenas tardes, hija. Andas paseando.

—Es verdad, Padre... Hacía tanta calor que me vine a la plaza a tomar el fresco.

Bien, bien... y veo que has traído el niño.

—¡Que niño!

—El que traés en brazos.

—No Padre... Este es el perrito.

—Pero que cosa... cada día veo menos.

Este es el Padre Generoso, el cura párraco de nuestro pueblo. En una oportunidad en que estaba leyendo la misa dominical en determinado momento y cuando el acto concluía aconteció lo siguiente:

El Padre Generoso leía en su libro de misa. La concurrencia absorta escuchaba —Ora por nobis... Setenta monos— dijo y cerró el libro.

El monaguillo que estaba a su lado le expre-

só en voz baja Padre, se equivocó. Como dices... a ver, a ver— y volvió a abrir el libro, leyendo en voz más alta: —Setecientos monos... Pero el monaguillo, nervioso titoneando el hábito, volvió a insistir— No Padre... está mal...

Pero, que cosa... tomando sus lentes se los colocó y entonces leyó: SENTEMONOS.

Cuando fue designado a ese Pueblo, el Padre Generoso se vió obligado a participar de todos los secretos de los vecinos. Pueblo chico inferno grande, dice el refrán. Fue así como las señoras del lugar empezaron a visitar la iglesia y confesar sus pecados. Pero eran tantas las falas que el cura decidió hacer un convenio con las Damas. Cuando una de ellas venía atigada a confesar una falta y se había dejado seducir, entonces él le proponía que en la oportunidad siguiente cuando tuviera el mismo problema no lo confesara de esa manera para evitarle el bochorno, dijera simplemente: Padre, me caí. A partir de ese momento todas las señoras adquirieron esa costumbre.

Pero he aquí que en cierta oportunidad el Padre Generoso se vió obligado a viajar a la Capital y faltar por algún tiempo, siendo necesario nombrar un sustituto. Entonces fue designado un joven párroco, que por cierto no estaba en el secreto. Cuando comenzó a recibir visitas de damas quejas que le manifestaban que se habían caído en tal o cual lado el joven eclesiástico no tuvo más remedio que ir a hablar con el Alcalde de Pueblo.

—Buenas tardes señor Alcalde, he venido a llamarle la atención sobre algo que está ocurriendo.

—Bien estoy a sus órdenes.

—Ocurra señor, que las calles de este lugar —por lo visto— no se encuentran en buen estado, pues hay varias quejas de señoras que se han caído...

El Alcalde que conocía el secreto del Padre Generoso no pudo reprimir una carcajada, a lo que el párroco contestó molesto:

—Parece que Ud. no lo cree, para que se entere su señora esposa se ha caído cuatro veces esta semana en lugares distintos...

LLAMANDO TURISTAS

Nuestro deseo es que los turistas tengan la mayor de las comodidades. Es así que nos preocupamos especialmente de crear nuevos servicios, desatendiendo, claro está los servicios ordinarios. De esta manera los abonados que nos alimentan todo el año viajan parados e incómodos.

Entonces formamos trenes con mucha capacidad hacia la zona balnearia (2da. Allan — 1ra. Allan — Comedor Allan) pero hemos visto un pequeño descuido; el comedor Allan que está corriendo en ese servicio (Nº 426) fué necesario mandarlo a reparar a Talleres Peñarol. Tenía el piso en malas condiciones, alguno que otro pozo. Y fué reparado; a su regreso comenzó a servir a los turistas pero a servir para que se quejaran y hablaran pestes de nuestro querido ferrocarril. Por qué? Porque el piso había sido reparado CON ALQUITRAN lo que trajo aparejado una pegatina tremenda, ya que algunos de los pasajeros para evitar quedar aprisionados por el pegajoso elemento, diseminaron hijas de diarios por todo el piso. Resultado: Sigue en servicio, en esas condiciones. Que dirán los turistas en su tierra?

LA COLUMNA DEL PECOSO

LA COPLA

El secreto de tu pecho
no lo digas a tu amigo
mañana amistad le falta
y es contra tí de testigo.

—||—

LA FABULA

Por acercarse a mula algo marraja
una coza a Don Juan la mula
encaja
Siempre ha sido el peor de nues-

tros males

el tener que tratar con animales.

—||—

EL REFRAN

Ambicionando Paco, hacerse rico
su caudal en el juego aventuró
los resultados pronto los tocó
encontrándose pobre el muy

borrico.

¿No nos dice el ejemplo de Don Paco
que siempre la ambición ha róto
el saco?

—||—

LA ANECDOTA

Al salón de pasajeros entra un hombre de gorra con el rostro cubierto y dirigiéndose al único pasajero que viajaba le dice: Esto es un asalto entrégueme todo el dinero que lleva.

— Pero... Pero — tartamudea el sorprendido ciudadano — es que no tengo ni un medio...

— Eso no es cierto — le increpa el asaltante — si Ud. no tiene dinero ¿por qué se puso tan nervioso cuando me vió entrar?...

— Es que ¿sabe? pensé que era el guarda, y como tampoco tengo boleto...

—||—

LA FRASE

No puede ser sino VANIDAD lo que no sirve para la ETERNIDAD.

(Telón)

El Pecoso

(Viene de la pág. 4)

Meritorio

Se remonta mi pensamiento, te veo tan distante, se asoma la nostalgia, sólo puedo pensar, que con razón, ya el mundo está acariando la luna.

PECOS BILL.

CALIDAD
GARANTIA
SEGURIDAD

PRINCIPALES ATRIBUTOS QUE OFRECEN
LOS ARTICULOS PARA EL HOGAR DE:

LAMAS GARRONE y Cia. S. A.

AL CONTADO O A CREDITO

CON EL PRESTIGIO DE UNA FIRMA RESPONSABLE

VINOS LA SELECCION
CASTIGLIONI HNOS. S. A.

CASAVALLE 5291

COLON

Fotos **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
JHII TEURO

de Ignacio Mendiboure

EXPORTACION - ABASTO
CARNICERIA - PRODUCTOS PORCINOS

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

ESPACIO RESERVADO A LA FIRMA

QUIMUR S. A.

PREDOMINANTE CLIENTE DE ESTACION COLON

LA REDACION AGRADECE LA COLABORACION