

FALTA DE LOCOMOTORAS



Día a día vienen recrudeciendo los problemas relacionados con las locomotoras, motivando serias irregularidades, sobre un servicio ya de por sí malo y reducido. La prevista o imprevista necesidad de parar una locomotora afecta todo el servicio por horas, horas que se hacen días, porque no hay ninguna otra disponible.

Las propias locomotoras sufren un desgaste pronunciado perjudicial para el futuro al no permanecer el tiempo imprescindible para los distintos trabajos e inspecciones, a que deben ser sometidas periódicamente en remesas, motivando que posteriormente se descompongan con el tren en trayecto, entorpeciendo además la normal circulación de trenes.

Las posibilidades para el futuro se centran en los 25 coches motores dobles, que llegarían al País recién a fines del año próximo, (si es que llegan) lo que quiere decir, que el caos actual persistirá por lo menos durante dos años más. Mientras tanto los usuarios sufrirán las consecuencias.

La solución que ofrecerán estos coches motores será más que relativa. Actualmente el servicio se realiza con un número de vagones muy inferior al necesario para atender todo el tráfico presentado, siendo muy probable que se trate de ampliar el parque, resultando desde este momento otra vez las locomotoras insuficientes.

Por otra parte, al ir aumentando los años de servicio de las locomotoras (algunas ya tienen 15 años), cuya duración o vida útil es sensiblemente inferior a las de vapor, aumentarán en forma pronunciada la cantidad y gravedad de los desperfectos, incrementándose por consiguiente el número de máquinas paradas por reparación.

Ante esta alarmante realidad parecen no haber tomado conciencia las autoridades ferroviarias, de lo contrario ya deberían haber procedido hace mucho tiempo, recurriendo al único camino, la recuperación de un número suficiente de locomotoras a vapor, no sólo las imprescindibles para cumplir los servicios, sino de poder trabajar con cierta holgura necesaria para mantener la continuidad de la explotación ferroviaria.

Lamentablemente la condición en que se encuentran las locomotoras a vapor es verdaderamente deficiente. Pero son recuperables y además no cabe otra alternativa: O se recurre al vapor o se deberán reducir aún más los servicios. Es deber del Organismo Ferroviario mantener y ofrecer un servicio eficiente, cumpliendo así con sus clientes, por lo que es de esperar no se de más largas al asunto y se utilicen las locomotoras a vapor.

Del gran número de máquinas abandonadas de distintos tipos: «N», «R», «T», «S», «V», etc., se debe recuperar una cantidad suficiente, de manera de contar con un total de locomotoras a vapor en buenas condiciones, jamás inferior a unas 35. Debe dárseles gran importancia a las más modernas que son sensiblemente superiores, de mayor rendimiento para ser ocupadas en la línea Central - Rivera. En este plano se sitúan las modernas locomotoras clase «V» adquiridas en Alemania hace unos quince años, que prácticamente no fueron utilizadas. En segundo término se sitúan las máquinas clase «S», la gran poderosa del ex Ferrocarril Central. Otros tipos más livianos serían ocupados en las líneas del ex Midland.

El reintegro al tráfico de estas locomotoras a vapor es absolutamente necesario, porque de ello dependerán los servicios de los años venideros. En caso contrario se deberán suprimir servicios, mal atender otros y de nada valdría intentar recuperar tráficos que no se podrán remolcar.



LA COPLA

Si merece el fuego eterno
quererte más de lo justo
vas a llenar el infierno
de personas de buen gusto

EL REFRAN

Un agravio Consentido
otro venido

LA FABULA

Dijo la perla al diamante:
"Valgo mucho más que Tú"
de Negro carbón naciente
y yo de la mar azul
Y le contestó el diamante:
"—Tu mérito es muy común
Siempre fuiste y serás blanca
Yo fui negro y vierto luz.

LA FRASE

Mira dentro de tí mismo
Ahí está el manantial del bien,
tanto más inagotable cuanto más
se profundiza.

LA ANEDCTA

TRES RECETAS

Para no ser borrachos
no hay más receta
que examinar en otros
las borracheras.
Para ser generosos
sin gran esfuerzo
mditar lo que sufren
los avarientos.
Y para hacer menores
Nuestros quebrantos
presenciar los ajenos
y consolarlos.
Tengo como infalibles
estas recetas
que escribió la Doctora
Doña Experiencia.

EL PECOSO

En algunas de las grandes fundiciones de acero de Europa se hace uso de un enorme electroimán capaz de sostener una carga de cinco toneladas, para trasladar de un lado a otro las vigas y planchas de acero.

Las personas de vida sedentaria deben beber a día gran cantidad de agua si quieren conservar la salud.

Los monos chimpancé son cuatro veces más fuertes que un hombre de su mismo peso.

Un comerciante de Colonia, con un globito de juguete con una tarjeta postal dirigida a su esposa. Cinco meses después la tarjeta fue entregada por correo a la destinataria.

Una de las plantas más curiosas del mundo es sin duda la llamada Las Manos, y que se cultiva en México. Recibe este nombre porque sus flores tienen la forma de dedos y se asemeja a la mano de un hombre.

La luz solar necesita ocho minutos y diez y seis segundos para llegar a la tierra, doce minutos y cuatro segundos para llegar a Marte, y cuatro horas para llegar a Neptuno.

P. O. E. T. A.
Es aquel que habla en lenguaje maravilloso para el cual el pueblo es mudo pero, que cuando lo oye en boca del poeta lo reconoce como el suyo propio.

Amado Rodríguez

Fué en Semana Santa

El DOMINGO de semana santa la Iglesia se encuentra repleta de fieles que van a rezar y pedir perdón por sus pecados. Si Padre Generoso aprovecha para darte un buen sermón, que al tenerlos a todos presentes resulta más efectivo.
—Me alegro mucho de encontrar tantas almas que desean ir al Paraíso. Porque Uds. todos desean ir al Paraíso ¿Verdad?
—Sí, sí, exclaman a coro

los presentes. Pero un paisanito que se encuentra parado en el fondo se mantiene callado. El cura vuelve a formular la pregunta y ante el silencio del muchacho el Padre Generoso se dirige a él en particular: Tú, que te mantienes callado, acaso no quieres ir al Paraíso?
—Sí... si Padre pero voy en el otro viaje por que en este ya están todos los asientos completos.

Millones Desperdiciados

Hay problemas sobre los cuales conviene insistir hasta el agotamiento. Para buscar reiterando, conmover la conciencia y voluntad de quienes tienen en sus manos la posibilidad de darte solución adecuada.
Uno de ellos, apremiante y lamentable, es el que se relaciona con la situación incambiada desde años atrás de la escasez de vehículos, léase (máquinas, coche motores, salones, coche comedores, dormitorios, y vagones).

Puede que así, aluden a la necesidad. Es tan pobre e insuficiente en cantidad el actual, que si no tratamos de renovararlo, no pasará mucho tiempo en verlo convertido definitivamente en chatarra.

Sobre este tema ya no hace falta argumentar. Todo está dicho. Alcanza solamente con "Ma-chacar".

Más aún, lo importante es que algunos con muchas decenas de millones de pesos perdidos. Resultado al no peser lo suficiente ante la demanda. Regalar tanto dinero resulta nefasto. Recaudación tan importante para el País, el Estado y el Ferrocarril.
¿Costará mucho entender algo tan claro?
Indudablemente cuesta.

ESTACIONERO

Director Responsable: Roberto Antúnez Castellanos
Artes 1894 (Colón)

AÑO 2 25 DE MARZO DE 1966 No 8

LO QUE SE OYE

QUE los vagones rediados del servicio en el kilómetro 18 de la línea a Minas, declarados inaprovechables hace tiempo atrás, están en condiciones de ser totalmente recuperados.

Más vale tarde que nunca.

QUE las promociones demorarán en concluir por lo menos dos años más. Cuando vayan por la mitad tendrán que empezar de nuevo.

QUE A.F.E. se ha descentendido del problema del Puente sobre el Arroyo Porongos, siendo ahora la reparación de responsabilidad del Consejo Nacional de Gobierno y del Ministerio de Obras Públicas. Vaya manera de tratar a los pobres usuarios que no son de otro, sino de A. F. E.

QUE el problema de los vagones declarados inservibles ha motivado el traslado de un ingeniero involucrado en el asunto.

Quién sabe que negocio turbio rodea a estos vagones.

QUE A. F. E. anunció como temporal la interrupción de los servicios a Estación Trinidad, pero no concreta por cuánto tiempo.

Por la preocupación que tiene A.F.E. en restablecer el servicio vna a demorar diez años por lo menos.

QUE A.F.E. obtuvo 2:000.000 de pesos en el remate de las viejas locomotoras y vagones del discontinuado servicio de las Canteras del Miguano a Puerto del Sauce en combinación con chatas a la Argentina.

Con ese dinero recibido del cielo pueden reparar el Puente Porongos si quieren.

Tiempos de Vivir Tiempos de Soñar

DESPUES

1ª PARTE

Siento una angustia horrible
y una ternura inmensa
al pensar en la vida
que tendremos Después,
y quizás no sea posible
que mi espíritu venza
las barreras que existan
para poderte ver,
Yo no sé si he pecado
más allá de esta vida
y no sé si el castigo
vendrá ahora o después.
Sólo sé que te he amado
con el alma rendida
y que si estoy contigo
adonde sea, iré.

DESPUES

2ª PARTE

Tus errores no importan
no importan tus defectos,
Donde estés, a tu lado
yo también estaré.
Si mis manos te tocan
y... no estás en el cielo
aunque sea un pecado
¡Igual te seguire!
Siento una angustia horrible
que me roba la calma
al pensar que en la vida
que tendremos después,
la Eternidad Invencible
destrozará mi alma
si por mi mal, olvida
que yo te quiero ver!

El Meritorio

Miércoles 15 de Enero
de meritorio empezaba
su carita rebozaba
radiante y a ser sincero
su corazón bien ligero
latía por la emoción.
Allí estaba en la Estación
para el trabajo iniciar
¡Que orgullosa habría de estar
la Madre con su misión!...

Seguro, el no sabía...
ni siquiera imaginaba
que en aquel momento entraba
a un lugar donde debía
—el tiempo se lo diría—
pasar mucho sinsabor
para cumplir su labor.
Pero el que empieza de niño,
le toma tanto cariño
que vence siempre al dolor.

Por eso cuando el destino
—dueño de nuestros desvelos—
se llevó su madre al cielo.
No se quedó en el camino
siguió su paso con tino,
su entereza y su tesón
le indicaron la razón.
Ya no le espantó la muerte,
había aprendido a ser fuerte
allí mismo en la Estación.

Y así aquel niño de entonces
creó personalidad,
la responsabilidad
le enseñó a hacerse hombre
porque aunque a muchos asom-
(bre
el trabajo en la Estación
le agiganta el corazón
le sana y dignifica
allí ninguno se achica
porque sirve a su Nación!...

Amado Rodríguez

EL FERROCARRIL Y EL CULTO DE LOS MUERTOS EN CHINA

Los chinos creen en la inmortalidad del alma y en el Juicio final. Los buenos son enviados de nuevo a la celeste República, donde adquiere riqueza y fama, los malos van derecho al infierno. Conciben el infierno con fantasía dantesca. Los castigos dependen de la gravedad de las culpas cometidas, hay menos de diez categorías de pecadores. En el quinto grupo por ejemplo, se castiga a las personas que no pagan impuestos, a los médicos que receten remedios inadecuados, a los jugadores y a los espías.

Algunos son sumergidos en pozos de sangre, otros macerados en morteros, etc. En el sexto círculo los impíos, los sacrilegios, los perjuros y los autores de malos libros son puestos en el interior de una enorme campana a la que sirven de badajo. En el séptimo friese en aceite hirviendo a los profanadores de tumbas, los explotadores de los pobres y los mercenarios. El octavo castiga a las mujeres pecadoras. La primera preocupación de un chino, es cuidar las almas de los difuntos, para el caso de su regreso a la tierra. Para ello le ofrecen grandes banquetes. Vale la pena describir uno:

En una plaza desierta se levanta un palco de bambú a cuyo alrededor se disponen en el suelo las viandas. Como en China nunca se sientan a la mesa cuando hay menos de ocho personas, se preparan ocho puestos para los espíritus. A cada uno le corresponde una servilleta, de papel, una candelita roja encendida, una taza de arroz, una copa de vino y dos escarbadientes.

En la entrada de la plaza se encuentra una gran figura de papel que representa al señor del mundo de los espíritus que debe vigilar a los huéspedes. Un sacerdote se dirige al cementerio e invita a los muertos al banquete. La ceremonia dura desde las ocho de la noche a las cinco de la mañana, animada por la titilación de miles de candelas. Después, las tazas siempre llenas de comida

son repartidas entre los pobres y la plaza vuelve a quedar desierta.

Los chinos como se ve, tienen un culto fanático por los muertos. El mayor obstáculo a la construcción de los ferrocarriles en ese país, ha sido la necesidad de destruir los túmulos que cada familia levanta sobre la tumba de sus muertos. Un chino a quien un sacerdote haya indicado el lugar en que debe dar reposo al cadáver de un pariente no escatima en comprarlo a cualquier precio. Esos cuatro palmos de tierra se vuelven para él, sagrados. Violarlo es cometer un sacrilegio merecedor de los mayores castigos ultraterrenos. De ahí, que las vías del ferrocarril no puedan pasar sobre los túmulos, algunos de ellos se remonta al año mil antes de cristo. El gobierno quiso utilizar una vez ciertos terrenos que contenían sepulturas y ordenó que los despojos fueran llevados a otro sitio. El pueblo se amotinó, temeroso de que las almas turbadas en su reposo se vengasen conjurando sobre el país toda clase de calamidades. Los bonzos Sacerdotes tuvieron que organizar apresuradamente una ceremonia expiatoria ofreciendo gran cantidad de volátiles, flores, frutas, arroz, escarbadientes oloríferos y haces de papel argentado y dorado que en el reino de los muertos se transforman en moneda sonante. Durante tres noches todos los genios de las pagodas fueron sacados en procesión solemne. Finalmente, hubo que arrojar al río tantos pescaditos vivos y linternas coloreadas como tumbas se habían violado. El reto significa que así como el pez sufre fuera del agua el espíritu padece fuera de su tumba.

Arrojando al agua peces y linternas se devuelve tranquilidad a las almas. Estas ceremonias se efectuaban entre explosiones de petardos y el clamor de los familiares de los muertos. Tres bonzos Sacerdotes a caballo vestidos de amarillo y un gran sembrero rojo cuidaban que se cumpliera fielmente el ritual.

RECARGOS TIEMPO Y MEDIO

De acuerdo a las disposiciones vigentes, RD 778/62 del 24.5.62, el personal administrativo que por razones del servicio, deba ser ocupado más de sus 8 horas diarias, se computará el exceso a TIEMPO Y MEDIO. Es decir, que si un funcionario después de haber completado su jornada normal de 8 horas no es relevado, caso frecuente, y debe trabajar otras 8 horas extras, se computarán estas últimas como si fueran 12 horas, las cuales serán pagadas en efectivo o con descuentos compensatorios (si el funcionario que se recargó al día siguiente no trabajaba, aún le quedan 4 horas extras a cobrar o compensar).

De igual forma se computarán los recargos de una, dos, tres o más horas extras, después de la

jornada normal de 8 horas. Si trabajó por ejemplo 4 horas extras, se computarán como si fueran 8 horas.

Estas disposiciones al respecto, han sido cabalmente reconocidas por la Gerencia de Explotación e Inspecciones del Tráfico, quienes en su oportunidad emitieron cartas circulares a efecto de la total divulgación entre los empleados e instrucción sobre el particular, planillados, etc.

por Amado Rodríguez

LA TIERRA BLANCA

CAPITULO TERCERO OTRA VEZ EL PADRE GENEROSO

El Padre Generoso, fiel a su misión en nuestro pueblo, siempre está al lado de los enfermos

y los necesitados. Cuando es llamado desde algún lugar apartado, se traslada en una bicicleta que el mismo pueblo le ha obsequiado. Pero he aquí que ha ocurrido algo que trae intrigado al cura: ha desaparecido su bicicleta. El párroco piensa que el responsable se descubrirá solo y entonces contando con la colaboración de su sacristán elabora un plan. El día domingo todo el pueblo se congrega en la iglesia es cuando el Padre Generoso piensa desenmascarar al culpable. Tú te escordes detrás mío —le dice al sacristán— en el momento que yo dé el sermón. Analizaré ante los fieles los mandamientos, me refiero al que dice: "No robarás", me detendré un instante para darte tiempo a que tú observes a todos, el culpable se traicionará por sus movimientos.

(Pasa a la pág. 5).

El Estacionero en las Estaciones

Días atrás, hablando con un estacionero sobre este periódico, me dijo: Es muy caro.

Es indudable que \$ 36.00 anuales por un periódico que aparece mensualmente lo hace a un precio un tanto elevado con relación a otros que editan empresas periodísticas comerciales. Por eso es de señalar que nuestro ESTACIONERO NO es empresa comercial sino un órgano de difusión y una tribuna libre y abierta para todos los ferroviarios que quieran servirse de él para exponer sus ideas y sus inquietudes artísticas.

La preparación de un periódico, su compaginación e impresión requieren gastos que no escapan al conocimiento del lector. Si el ESTACIONERO fuera una empresa comercial podría adquirir una rotativa, conseguir precios por el papel, amparado por la ley, etc. y largarse a un comercio lucrativo. Pero no ocurre así, sino que hay que enviarlo a un empresa editora que sí, es un comercio y pagar por su edición un elevado precio. La propaganda que por su intermedio se hace en forma de avisos es apenas una pequeña entrada extra, que con la

colaboración de todos puede multiplicarse.

Además hay que tener en cuenta, que, actualmente son unos pocos los suscriptores del ESTACIONERO y son muchos los ejemplares que se editan para poder así darle una amplia difusión y llegar a todos los rincones del país donde haya un par de rieles.

No, señor; si tenemos en cuenta el verdadero significado del periodismo, ESTACIONERO no es caro. Debe apoyársele, hacer más suscriptores, conseguir avisos y darle la mayor difusión posible. No nos detengamos en tres pesos mensuales, veamos el otro lado de la cosa, el verdadero sentido del ESTACIONERO.

Hágase suscriptor, hará obra; pero aunque no lo sea, colabore. Exponga su idea, ESTACIONERO la recibirá aún así y llegará a todo el país aún cuando muchos no sean suscriptores.

Por eso el ESTACIONERO no es caro; por eso y porque irá a todos sin preguntar si paga o nó.

P. De León.

(Viene de la pág. 4)

Llegó el domingo.

El Padre Generoso comienza su sermón. Así va analizando uno por uno los mandamientos hasta llegar al que dice: "No codiciar la mujer del prójimo"... hizo entonces una pausa.

El sacristán que se encontraba a espaldas del cura, en voz baja le dice: Padre no era en ese que tenía que hacer pausa...

—Calla, hijo, calla. La bicicleta no fue robada, ahora recuerdo donde la dejé...

EL FERROCARRIL: TRANSPORTE IMPRESINDIBLE

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

Se ven perjudicados por el alza en los precios de: combustibles, repuestos, cubiertas, etc. Una idea, por citar una, entre

tantas, las cubiertas: en la actualidad, ponerle cubiertas nuevas a un camión con remolque cuesta de 140 a 150 mil pesos.

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

TURISMO NACIONAL

Sin transportes adecuados, el turista ha sido duramente castigado. Así no se puede pretender formar una clientela viajera satisfactoria. Si de algo huye el turista es de la incomodidad o de la preocupación. Y eso, desgraciadamente, es lo que provoca nuestra carencia total de materiales del sistema pasajeros.

Podrán pensar! Lo de este año ha sido un episodio ocasional y hasta casual.

Si embargo, la realidad es que esta desgracia ocurre por no contar el ferrocarril con las como-

didades imprescindibles. Menos aún, encarar con tal sentido de empresa turística.

Al haber prácticamente terminado este año el turismo nacional, debemos mirar a los meses de la próxima temporada veraniega, y prepararnos adecuadamente con miras a contemplar a todos aquellos viajeros, descosos de poder disfrutar los encantos naturales que la naturaleza supo generosamente proveer al suelo Uruguayo.

El ferrocarril en estos meses tiene que esforzarse al máximo para poder ofrecer un servicio mejor en la próxima temporada estival. El viajero debe ver en él, los reflejos del adelanto técnico del país y con placer comentar la renovación que experimentó el Uruguay en un año.

Solo así podemos competir con otros centros turísticos.

Solo así satisficemos plenamente la demanda que lleve a todo viajero al lugar de su descanso.

Y solo así podemos sentir que, realmente hemos dotado al país de una industria turística.

LA ESTACION PRIMERA PEÑA

El día 14 de abril ppdo., se realizó la primera de una serie de reuniones de personal afectados a las Estaciones, en el local de la Unión Ferroviaria sito en la Avda. Sayago, próximo a la Estación del mismo nombre.

Debe quedar bien aclarado que si bien estas peñas se vienen realizando en locales sindicales, son totalmente gremiales y apolíticas, pudiendo encontrarse a gusto en ellas todos los funcionarios sin importar su idea sindical. Se debe sólo a razones absolutas de comodidad la utilización de este local.

En la primera de estas reuniones se estudiaron diversos puntos que afectan a los estacioneros, recopilados de la vida diaria:

- 1º a) Compensación a funcionarios ocupados fuera de las horas habituales,
 - b) Días de descanso semanal trabajados,
 - c) De que manera sería abonado lo adeudado en este sentido, y
 - d) La obtención del TIEMPO DOBLE en las horas extras del personal administrativo especializado.
- 2º Ropa de agua para el personal obrero de todas las Estaciones,
 - 3º Jerarquización del personal de Estaciones,
 - 4º Agilitación de las promociones,
 - 5º Compensación por mayor horario o reducción de los horarios de trabajo,
 - 6º Vivienda personal relevante,
 - 7º Uniforme para todos los estacioneros,
 - 8º Regularización de la compensación del 10 por ciento por jornada nocturna,
 - 9º Quebranto de caja.

Sobre el primer punto se profundizó sobre el contenido de la RD. 778/62 del 24.5.62, con la palabra autorizada del encargado de personal de la Inspección Tráfico Sayago, presente en esta peña, llegándose a la conclusión

de que todo recargo del personal administrativo se debe computar a TIEMPO y MEDIO.

Respecto a la interpretación de la ya mencionada RD en lo que se refiere a los descansos trabajados es más confusa y al parecer se vienen computando erróneamente en perjuicio de los funcionarios. Sobre el particular se ampliará oportunamente.

Los haberes que por los conceptos que anteceden se adeudan al personal, resultan prácticamente incobrables, por lo que no es conveniente insistir.

La ropa de agua a que se refiere el punto segundo es una necesidad urgente en todas las Estaciones. Actualmente son contadas las que cuentan con estos elementos.

Los interesantísimos puntos 3º y 5º fueron únicamente comentados en esta reunión, pero constituirán el *súmmum* de estas peñas, inmediatamente que las mismas alcancen la evolución necesaria. Estos son los puntos más graves especialmente el que se refiere a horarios de trabajo, dado que el tratamiento actual se considera por demás irregular e injusto.

El problema de las promociones continúa siendo muy comentado por su merosidad. Las actuales se dilatarán por espacio de dos años más, según opinión de algunos vinculados a las mismas. Se pensó en la posibilidad de implantar un sistema de ascensos automáticos pero se deberá descartar por no ser aplicable en el personal de Estaciones al, menos en su forma clásica.

Los restantes puntos fueron ligeramente esbozados, resaltándose la labor que viene realizando la Cooperativa creada en Nico Pérez, que tiene entre manos la construcción y alajamiento de las viviendas del personal relevante.

LA NOTA BREVE

Esposas con muchos maridos

En muchos países Orientales aún no ha sido abolida la poligamia legal. Generalmente se interpreta que un hombre puede tener muchas mujeres. Una extraña excepción es la costumbre Tibetana, según la cual la mujer es propiedad de la familia. Si por ejemplo se casa el hijo mayor, su esposa es a la vez mujer de todos sus hermanos, de su padre y de los tíos. En contados casos excepcionalmente pueden aún participar hombres extraños en estos matrimonios singulares. Ninguno de estos maridos tiene derechos exclusivos sobre la mujer que a veces cuenta con maridos de distintas familias. Esta forma de poligamia es una tradición an-

tigua en el Tibet y se basa probablemente en razones de economía, porque el país es esencialmente agrario y la formación de nuevas familias tenderá por consecuencia a una ruinoso parcelación de la tierra.

La mujer tibetana desdeña a la de otros países y sobre todo a las que se conforman con ser esposas de un solo hombre. Ocupa un puesto muy importante y goza de gran consideración, aún cuando es cierto que muchos tienen derechos sobre ellas, es más justo decir que es ella la que tiene derecho sobre muchos.

¿A todo esto qué dirá la mujer uruguaya...

ESTABLECIMIENTO
LA PAZ

de Servicio Menaje

ESPACIO RESERVADO

EXPORTACION - ABASTO
CARNICERIA - PRODUCTOS PORCINOS

LA PAZ - DEPARTAMENTO CAÑELOS
RAMON ALVAREZ 370 - TEL. 80

VINOS LA SELECCION CASTIGLIONI HNOS. S. A.

CASAVALLE 5291

COLON

Fotos **RAM**
RAM

Cumpleaños, Despedidas,
Casamientos y Fiestas en
General.

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

SERVIMAQ

Reparaciones y Limpieza de
Máquinas de Escribir
y Calcular

Pedir Presupuestos
en Estación Colón

8 AÑOS FORJANDO CALIDAD
PEREZ D'AURIA Hnos.

FABRICACION
MUEBLES EN
HIERRO y CARMICA

Instalaciones Comerciales
ahora
Independencia en
Pleno Centro

SAN DENDO
ESTABLECIMIENTO
JHII I EUNU

de Ignacio Mendiboure

EXPORTACION - ABASTO
CARNICERIA - PRODUCTOS PORCINOS

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

ESPACIO RESERVADO