

Servicio de Pasajeros

El tráfico pasajeros es actualmente el principal rubro de nuestro ferrocarril. Sin embargo es al que menos atención se le ha brindado al menos en los últimos años, existiendo quienes se atrevan a despreciarlo. Pese a todo es el más fuerte entre los tres grandes rubros: pasajeros, mercancías y animales.

Este tráfico se cumple actualmente con un número insuficiente de antiguas unidades, mal cuidadas en estos últimos doce años de administración estatal, transportándose entre un tercio y un cuarto del movimiento total de viajeros del País. El resto es absorbido por el transporte carretero.

Entendemos que A.F.E. debe pensar concienzudamente el problema, elaborando un ambicioso plan con miras a triplicar la venta de pasajes en todas las Estaciones del sistema, ofreciendo un servicio rápido, frecuente, seguro y serio hacia todos los puentes del País.

Cuando se dice rápido no se refiere a uno que otro tren directo, sino a un servicio en su totalidad ágil, que aleje para siempre del ferrocarril el concepto de ser un servicio lento en comparación al ómnibus. De poco vale tener un tren rápido para servir a determinada Estación y los restantes servicios morosos.

La experiencia realizada en el País, demuestran que lo mejor para realizar este fin son los COCHES MOTORES para los servicios de larga distancia. Son ágiles y veloces en vías deficientes, sin descuidar la seguridad. La prevista compra de los 25 coches motores dobles mejorará extraordinariamente el servicio de largas distancias.

Pero para poder movilizar la totalidad del pasaje será necesario contar con las viejas unidades motrices, por lo que A.F.E. debe prever la reparación general de los coches motores Brill y Ganz que serían ocupados en líneas secundarias y como refuerzo en cualquiera. Las nuevas unidades realizarían los servicios troncales.

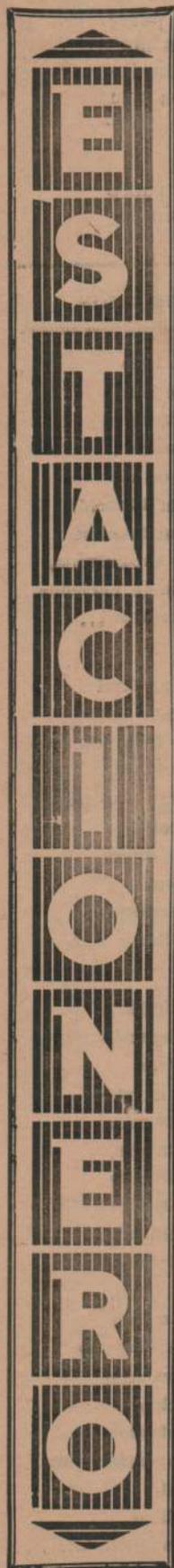
De contarse con las nuevas y viejas unidades en circulación, teniendo por consiguiente buena capacidad, a la par que deben mejorarse los servicios complementarios como ser mejor servicio de restaurant y bar, servicios higiénicos en buenas condiciones, seguridad en el transporte de equipajes, etc., se puede garantizar una recuperación total del pasaje de larga distancia.

Los horarios es otro punto crítico. Los servicios a larga distancia no deben confundirse con locales. Los primeros no deben parar en las Estaciones locales y el pasaje de ellas, debe ir por trenes locales a la prevista Estación de trasbordo como se hacía antes. Es además conveniente fomentar el ascenso en Central José Artigas, a fin de asegurar la buena comodidad del mayor número de pasajeros.

Con los salones que se obtienen al realizarse el servicio de larga distancia a coches motores, previa reparación se pueden mejorar sensiblemente los servicios locales a 25 de Agosto, San José y Florida. Hacia San Ramón, Cerro Colorado, Sudriers y Minas, se podrían utilizar en muchos casos coches motores viejos.

Quedaría otra zona por recuperar, la circundante a Montevideo hasta las Estaciones Peñarol, Las Piedras y Progreso. Lo mejor para esta zona serían coches eléctricos, especie de tranvías dobles que circularían a una frecuencia de 10, 15, 20 ó 30 minutos según las necesidades durante el día.

No sería muy cara la electrificación de 28 kilómetros de línea por tercer riel o trole, ni tampoco los 10 coches eléctricos que podían ser fabricados en el País y si muy grandes los beneficios. Podría preverse además al electrificar este tramo, la futura extensión del sistema hasta Paso de los Toros, eligiendo voltajes y amperajes adecuados para coches y máquinas para cuando el País cuente con energía eléctrica suficiente (represa del Salto Grande). Mientras tanto sólo sería eléctrico el tramo suburbano hasta Peñarol y Progreso.



(Viene de la pág 1)

Se observará que esta recuperación sugerida, prescinde en gran parte del uso de locomotoras en los servicios de pasajeros, excepto los trenes nocturnos, eventualmente algún otro y los locales hasta 25 de Agosto, San José y Florida, por lo que no se prevé ninguna compra de salones. Los que empero sean necesarios deberán ser construidos en nuestros talleres a efecto de ahorrar divisas y dar impulso a la producción nacional.

Si A.F.E. iniciara un plan así, en breve los proventos anuales del rubro pasajeros, con las actuales tarifas sería del orden de 400.000.000,00 sin lugar a dudas.

UN VIAJE EN TREN

DIARIO INTIMO DE UN FERROVIARIO

QUERIDO DIARIO:

Tu ya sabes que me agrada mucho hacer viajes al interior, porque viajando conoce uno gente sumamente interesante. Te voy a reatar lo que me aconteció la última vez que viajé a Durazno. Llovía. Al regreso en Florida subió un señor gordo, muy gordo. Se sentó enfrente, tosió, carraspeó... Me miró sonriente: —Se viaja cómodo ¿no? —me soltó— “Sí —dije yo por obligación—”.

El tipo no abandonó la lucha, arremetió de nuevo. “Usted viaja seguido, Don? preguntó.

—Ajá —dije.

—Pues yo —siguió diciendo— en mi juventud viajé mucho. Si, me acuerdo precisamente cuando tenía dieciocho años... pero, ¿lo aburro?

—No, no... de ninguna manera ¡qué otra cosa podía decirle!

—Bueno pues como le iba diciendo, cuando tenía dieciocho años, viajando en tren conocí a una muchacha que fué mi primer amor... Rosita se llamaba. Bajó la vista. Era de linda!... Pero, tuve ciertos problemas.

—¿Ah, sí? dije yo simulando interés.

—Sí, todo iba bien hasta que decidí hablar con mi padre para comunicarle que desaba casarme.

—Comprendo, él le negó el permiso.

—No al contrario! Se alegró por ello y me preguntó de quien se trataba.

—Claro, le dije de quien se trataba. Mi padre se tornó triste entonces.

—Hijo mío, lo siento con esa chica no puedes casarte.

—¿Qué dices Papá? ¿Por qué no he de poder?

—Porque cuando ere joven un día en una escapada que le hice a tu madre tiré una cana al aire... ¿comprendes? nació Rosita, es hermana tuya...

—Imagínese Ud. mi estado de ánimo. Desde este día comencé a decaer espiritualmente. No comía, no tenía ganas de nada. Mi madre como todas las madres, preocupada por mi proceder me llamó la atención. Hijo que tienes, que te noto tan decaído.

—No... mamá no me preguntes porque no puedo contestarte a eso.

—¿Cómo que no puedes?, a una madre se le cuenta todo Dí-melo que yo trataré de ayudarte.

—Pero mamá tú no puedes...

—Claro yo no quería, pero al final cedí. Le conté todo sin omitir detalle.

—Así que eso te dijo tu padre ¿he? Pues para que sepas puedes casarte cuando quieras porque yo también me tiré una canita al aire y de ahí salióte tú...

—Imagínese... pero lo aburro?

—No... que vá... sí es muy interesante.

En ese instante llegamos a Canelones.

—Bueno yo me bajo aquí, expresó mi ocasional acompañante.

—Hasta la vista. Diciendo esto tomó su pilot y se bajó.

Mira que viajan tipos interesantes. El tren abrió nuevamente la marcha. Menos mal que se bajó... recién allí caí en la cuenta que cuando subió en Florida no traía pilot, por lo tanto este señor tan simpático se había llevado MI PILOT. La grippe que me pesó ese día, me sirvió de escarmiento. A pesar de ello sigo diciendo: es lindo viajar en tren, se encuentra uno cada tipo raro...

EL PEON DE ESTACION

Está pronto para todo él siempre lo dice así, es que se siente feliz de ser útil a su modo trabaja codo con codo sin flaqueza en la Estación cumpliendo con su función con la carga, la encomienda, la manobra o con la hacienda ¡Es grande de corazón!...

Ese hombre que al final tiritita todo mojado después de haber trabajado bajo un fiero temporal, porque ropa de agua no hay cuando se la necesita pero su voz no se agita con seriedad razona, Así es que las personas las amarguras evitan.

A pesar de la sufrida existencia en la Estación él quiere de corazón el trabajo que es su vida por eso olvida enseguida el mal momento pasado, sigue entonces animado por el sendero cabal. Luchar es cual cimentar lo que uno ha edificado. En el seno de su hogar en las horas de reposo él conversa de lo hermoso que se siente al trabajar sus hijos al escuchar estos conceptos, atentos van formando un pensamiento de sana moralidad ¡Ojalá la humanidad sigulera toda este ejemplo!...

Amado Rodríguez.

ESTACIONERO

Director Responsable: Roberto Antúnez Castellanos
Artes 1894 (Colón)

AÑO 2 25 DE ABRIL DE 1966 No 9

MAXIMAS MINIMAS

El matrimonio es la tumba del amor, y la mujer la cruz que la cubre.

—//—

¡Vivan los honestos! Son siempre menos canalla que los demás.

—//—

El dinero ganado en el hipódromo, no es ganado, es prestado. Como somos honrados, lo devolvemos más tarde, con intereses...

—//—

Diógenos fue rico y dejó todo para irse a vivir a un caño y comer hierbas. Tenía un vaso pero lo rompió el día que se dio cuenta que podía beber con las manos. Hablando de que no le impostaba su sepultura le dijeron:

- Te comerán los perros!
- Que me pongan mi bastón al lado.
- Es que no lo sentirás.
- Y entonces ¿qué me importa que me coman si no lo siento?

El Pecosó

LOS SALONES SIMMERING

Las personas que viajan en los salones simmering adaptados para ser arrastrados por locomotoras, están todos de acuerdo: El sistema de ventanillas y cortinas es malo-deficiente para ser sinceros.

En cuanto a las ventanillas creo que convendría más bien el sistema de los salones Allan — aunque también es malo, pero es más práctico — o mejor cualquier sistema de los empleados en los ómnibus modernos que se pueda aplicar o también el práctico y sencillo método de nuestros salones viejos.

En cuanto a las cortinas, el actual se destroza rápidamente, ocasionando el consabido trastorno.

Nosotros aconsejaríamos el sistema de cortina individual — utilizado en los ómnibus interdepartamentales — con una barra de hierro en la parte superior que corre hacia la derecha y otra hacia la izquierda. Esto daría mayor confort a los usuarios, y esa es nuestra meta.

REUNIONES DE ESTACIONEROS

En pocas semanas, en unas pocas reuniones se pudo palpar y

concretar, algo, de lo mucho que pueden hacer los estacioneros, puestas sus miras en aspiraciones anheladas.

Trabajando con cordura se refleja un futuro auspicioso; hecho tan deseado, tan necesario como fecundo.

Necesitábamos el concurso de hombres animados por la voluntad de servir, sin tener más recompensa a la vista que el interés colectivo.

Necesitábamos y necesitamos hombres con proyectos claros, de esos que no nacen de la circunstancia. Hombres que no comprometan solo la palabra, sino que vuelquen todas sus ideas y voluntades.

Están llegando cada vez con mayor interés, pues ven en estas reuniones la solución más tangible y eficiente. En ellas voicamos nuestras aspiraciones.

Cansados de decepciones, reclamamos estrechar filas, de este modo pensar, como se debe pensar, entre personas, las cuales todas buscan las mismas metas.

En estas reuniones no sólo se bregará por ver fortalecido socialmente nuestro sector. Iremos también programando soluciones adecuadas para reivindicar la evolución de nuestro ferrocarril. En esta lucha como ferroviarios que somos estamos de pie y listos para librar la batalla.

Una inmensa tarea nos espera. Esta es presente, nuestro deber y asumir esa responsabilidad, sin otro orgullo que el de servir lealmente al ferrocarril.

Mucho tenemos que dialogar, pues este es el trabajo de las ideas y todos estamos al servicio de un ideal.

No Deberia Intervenirse AFE?

Queridos lectores amigos, Uds. que al igual que nosotros sienten como cosa suya el Ferrocarril no se han hecho esa pregunta... Es extraño ver que se suceden los directorios, unos tras otros sin encontrar soluciones..., sin buscarlas siquiera. Aquí es bueno recordar al Sr. Furest y nos honramos con mencionarlo, el único que levantó su voz en defensa del ferrocarril, denunciando su situación y brindando soluciones que desgraciadamente dormirán en alguna carpeta ministerial.

Los señores representantes nacionales, por lo visto se enteran que el ferrocarril no cuenta con el material necesario cuando tienen que hacer un viaje, y el tren se atrasa por falta de máquina... o bien tienen que hacerlo en forma incómoda. Entonces van a los diarios

de su fracción política y hablan pestes del ferrocarril y de los funcionarios.

Si estos "señores" creen que el ferrocarril marcha mal, ellos son los encargados de hacerlo intervenir y poner las cosas en su lugar de una vez.

Nos estamos cansando de ser siempre la carne de cañón. El trabajador ferroviario es tal vez el más sacrificado del Uruguay y sin lugar a dudas el más mal pagado.

Quiéren que el ferrocarril marche...? Les damos un consejo sano: compren material, creen servicios, organicen excursiones fonoelectricas e implanten nuevamente los boletos de recreo. Seguro que el ferrocarril "camina solo" esoi sí las empresas de transporte particular no "mandan otra cosa".

Las Máquinas Henschel



Siguiendo los comentarios relacionados con los graves problemas que afectan la calidad de los servicios ferroviarios, en especial los referentes a la falta de locomotoras, que se puede caracterizar como el más grave; se cree oportuno actualizar el erróneo abandono de las locomotoras clase "V", números 156 al 160.

Estas cinco poderosas unidades construidas en Alemania por una de las fábricas de más renombre internacional, la firma Henschel & Sohn G.m.b.H., de Kassel, que fabrica locomotoras desde 1848; marca ésta que con su solo nombre garantiza la más alta calidad de sus productos.

A.F.E. al tenerlas abandonadas, máxime aún en estos momentos tan críticos, comete un desprecio de sus ya reducidos recursos. Es de esperar que las autoridades del Ente recapaciten sobre el asunto y pongan a la brevedad estas unidades en circulación.

Es evidente que para ponerlas en circulación se deberá hacer algún gasto pero será el más pequeño con resultados que perdurarán por casi, o, más bien por medio siglo. Las locomotoras a vapor en Alemania sometidas a tráfico intensísimo tienen una vida útil establecida de 40 años, en Estados Unidos el Ferrocarril Norfolk & Western dice: "una máquina de vapor comienza a asentarse cuando alcanza los 30 años de funcionamiento", en el Uruguay han trabajado y trabajan correctamente máquinas a vapor después de 50 años de ininterrumpido servicio.

Par consiguiente y teniendo en cuenta que las locomotoras Henschel habrán sido utilizadas cuando mucho cinco años, podrá trabajar dentro de su vida útil hasta por allá en el año 2010.

También es interesante resaltar la evolución experimentada por las locomotoras a vapor a través de los años, que

se refleja en nuestras máquinas Henschel respecto a las restantes unidades viejas en el siguiente análisis: cada tonelada bruta de una máquina "V" es capaz de remolcar 5.720 kilos a la velocidad máxima de tren de carga; cada tonelada de máquina "S" 5.550 kilos; de máquina "R1" 4.592 kilos; de máquina "Ns" 4.383 kilos (datos en zona local)

Para concluir este artículo se dan los arrstres de las locomotoras "V" en las distintas líneas:

SECCION DE VIA	(A)	(B)	(C)	(D)
Central - 25 de Agosto	755	860	51	42
25 de Agosto - P. Toros	815	840	51	42
Paso Toros - Tambores	840	860	53	42
Tambore - Rivera	675	660	38	37
25 de Agosto - Mercedes	730	860	45	42
Sayago - Minas	715	800	45	42
Toledo - Nico Perez	700	785	42	40
Nico Perez - Melo	810	840	49	40
Nico Perez - T. Tres	835	790	51	39

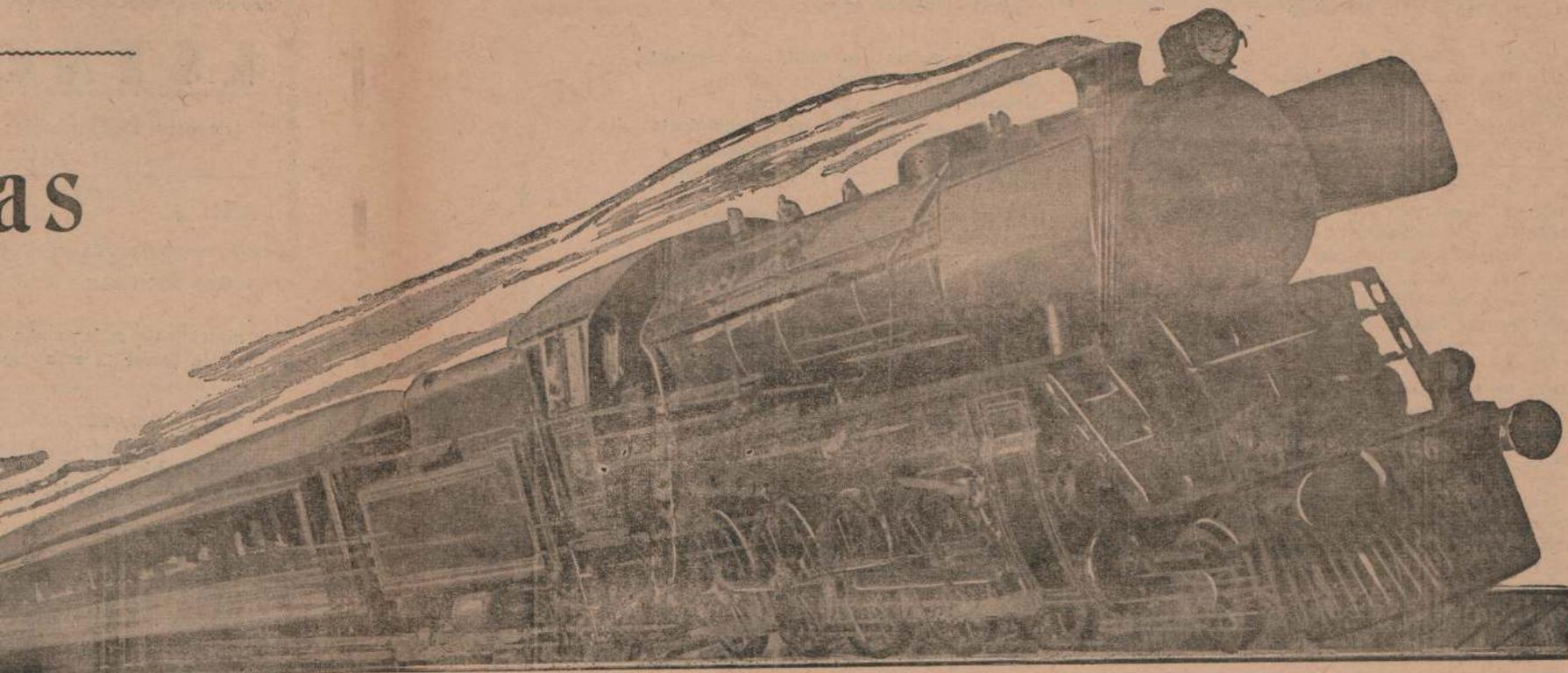
(A) Tonelajes autorizados a las velocidades máximas para trenes de carga ascendentes

(A) Tonelajes autorizados a las velocidades máximas para trenes de carga ascendente.

(B) Tonelajes autorizados a las velocidades máximas para W trenes de carga descendentes.

(C) Wagones vacíos de ganados tipo Central permitidos más un furgón de cuatro ejes.

(D) Wagones cargados con hacienda tipo Central en trenes directos a Tablada más un furgón de cuatro ejes.



se refleja en nuestras máquinas Henschel respecto a las restantes unidades viejas en el siguiente análisis: cada tonelada bruta de una máquina "V" es capaz de remolcar 5.720 kilos a la velocidad máxima de tren de carga; cada tonelada de máquina "S" 5.550 kilos; de máquina "RI" 4.592 kilos; de máquina "Ns" 4.383 kilos (datos en zona local)

Para concluir este artículo se dan los arrstres de las locomotoras "V" en las distintas líneas:

SECCION DE VIA	(A)	(B)	(C)	(D)
Central - 25 de Agosto	755	860	51	42
25 de Agosto - P. Toros	815	840	51	42
Paso Toros - Tambores	840	860	53	42
Tambore - Rivera	675	660	38	37
25 de Agosto - Mercedes	730	860	45	42
Sayago - Minas	715	800	45	42
Toledo - Nico Perez	700	785	42	40
Nico Perez - Melo	810	840	49	40
Nico Perez - T. Tres	835	790	51	39

(A) Tonelajes autorizados a las velocidades máximas para trenes de carga ascendentes

(A) Tonelajes autorizados a las velocidades máximas para trenes de carga ascendente.

(B) Tonelajes autorizados a las velocidades máximas para W trenes de carga descendentes.

(C) Wagones vacíos de ganados tipo Central permitidos más un furgón de cuatro ejes.

(D) Wagones cargados con hacienda tipo Central en trenes directos a Tablada más un furgón de cuatro ejes.

REUNION DE LA COMISION DIA 2/6

La Comisión en pleno junto a los integrantes de la Federación como estaba previsto se reunieron. Se informó detalladamente a los nuevos integrantes lo elaborado en las reuniones anteriores, pasándose inmediatamente a la orden del día.

A continuación se detalla lo resuelto.

1º) Elevar memorandum al Directorio por parte de la Federación, reeditando el planteamiento con respecto de reglamento de trabajo y dando a conocer que se a integrado una Comisión que tendrá a su cargo las gestiones en tal sentido.

Se solicitará a la vez una audiencia a aquel cuerpo.

2º) Hacer entrega de una copia a cada Director y solicitar una entrevista la personal para tratar el tema.

3º) Elevar también una copia al r. Gerente de Explotación, solicitándole una audiencia.

Seguidamente se confeccionó la orden del día para la próxima reunión.

Exhortamos a nuestros Sres. Directivos total comprensión en nuestras aspiraciones y petitorios. El'as son el anhelo de un sector del funcionamiento el cual pide con total cordura y delicadesa, mejoras sociales justas, comprensibles.

No es un abuso nuestro reclamo, es una necesidad, humana y de organización.

CIEMAPOR

NUESTRA TOTAL COOPERACION

En todas las reuniones hasta el momento realizadas, concurrieron a las mismas integrantes de este periódico. En el momento actual nos vamos alagados al saber que uno de nuestros redactores, como es de conocimiento público, está integrando la Comisión representativa del grupo Estacioneros. La cual trabajo junto a integrantes de la Federación Ferroviaria.

Nuestro compañero se encargará de divulgar por intermedio de este espacio, como voz oficial, todo lo relacionado al trabajo que se viene desarrollando por intermedio de este entusiasta grupo.

LA COLUMNA DEL PECOSO

LA COPLA

El hombre cuando se embarca
debe rezar una vez
Cuando va a la guerra: dos
y cuando se casa tres...

LA FABULA

Federico Fernández y Florente
violinista extraordinario y eminente
en el mismo momento que moría
miraba a su violín y le decía
"Mucho siento hijo mío abandonarte
pues me voy con la música a otra parte"

LA FRASE

Huye de la irresolución:
en todas tus empresas conformate con lo que es
justo; y en todos tus pensamientos, detente solo
en lo que has concebido claramente.

LA ANECDOTA

La escena en el Departamento Médico de A.F.E.
fusa al consultorio la esposa de un ferroviario.
El Dr. solicitó la atienda: Bien Señora Ud. dirá
en que puedo servirla.

—Mire Dr. tengo un fuerte dolor aquí en el estómago. Y, además me duele la cabeza y el croazón.

—Ud. necesita mucho sosiego, mucho descanso...

—Pero Dr. mire Ud. ésta lengua!

—También necesita descanso señora!...

EL REFRAN

Hay dos cosas en el mundo
que al menor contacto manchan
la frescura de las flores
y la inocencia del alma.

(Telón Rapidísimo)
EL PECOSO

LA ESPERA

Te siento en mi con vueltas de serpiente,
eres el ascua ardiente de mi vino:
besándote la boca me ilumino:
la lengua estalla en aguas de rompiente
tu beso igual que cántaro caliente,
se vuelca en el ondear de mi destino.

Vas en mi huella, sobre mi camino,
vas en la herida larga de mi frente.
Estás y nunca estás, de sed me muero,
hasta en el sol quemante tu ansia siento.

Eres de dueño y de pasión te quiero,
eres de sangre y roja le presiento...
Y aunque no vengas cálida te espero,
alargando los brazos en el viento.

N I Ñ A

Yo creo en tí, niña. ¡Sabes que creo!
Oigo en mi corazón si tu me llamas,
Pero a veces, mi amor, yo no te veo
y me envuelve el pecado con su flama,

Yo te he visto pasar dentro de mi alma
te he visto como eres, como fuiste:
Con tu rostro, mi niña, en dulce calma
y tus ojos, mi amor, siempre tan tristes.

No te apartes de mí, querida amada,
no me dejes, mi Dios, que si te alejas
mi corazón solloza abandonado.

Y, no es que quiera lavartarte quejas
pero tras las dulzuras que he gustado
ya no sabré vivir, si tú me dejas.

Ladran Sancho, Señal que Cabalgamos

La creación del periódico Estacionero fué con la intención de levantar una voz representativa del pensamiento ferroviario. Desde nuestras columnas tratamos en lo posible de interpretar ese pensamiento, de luchar por nuestros ideales y mantener en alto la estima por los valores humanos.

Por esa razón siempre tenemos la puerta abierta para todos los que, con inquietudes se acerquen a nuestro lado.

Esta gran familia que compone nuestro gremio, dispersa por razones de trabajo pero unida por lazos profundos de amistad, necesitaba un medio comunicativo.

Así nació El Estacionero...

En un número anterior bajo el título ALGO

PARA RECORDAR, hacíamos notar la necesidad de crear un sistema de vigilancia para controlar los salones de pasajeros a fin de evitar las sustracciones de piezas de los mismos. A nuestra mesa de trabajo llega la noticia de que se implantaría ese sistema.

En un número reciente publicamos el texto de una carta enviada al Sr. Presidente del Directorio de AFE, planteaba la posibilidad de correr el servicio 128. Este servicio comenzó a correr nuevamente el día 9.5.66.

Es bueno saber que nuestra palabra llega con soluciones y es escuchada.

Lo del título: "Ladran Sancho, señal que cabalgamos..."

ESPACIO RESERVADO

**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

8 AÑOS FORJANDO CALIDAD

PEREZ D'AURIA Hnos.

*FABRICACION
MUEBLES EN
HIERRO y CARMICA*

Instalaciones Comerciales

ahora

Independencia en
Pleno Centro

CAN DENDO
ESTABL E C I M I E N T O
JHII I E U R U

de Ignacio Mendibouze

EXPORTACION - ABASTO
CARNICERIA - PRODUCTOS PORCINOS

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

ESPACIO RESERVADO