

AUMENTO DE LOS TRAFICOS



E
S
T
A
C
I
O
N
E
S
I
N
T
E
R
N
O

Ya no escapa al conocimiento de todos los vinculados al ferrocarril, el poco material que posee el Ente, resultando imposible hacer frente a la enorme demanda que desde hace largo tiempo atrás, y en forma progresiva viene sobrepasando la poca disponibilidad existente.

Pese a esta dramática situación, el año 1965 fué abiertamente favorable para el Ferrocarril. El siguiente cuadro corroborará lo antes dicho:

Tráfico	Marzo/1965	Marzo/1966
Pasajeros	\$ 7.435.300	\$ 12.685.560
Equipaje	12.470	27.310
Encomiendas	356.020	953.890
Leche y Crema	26.710	112.800
Telégrafo	37.020	45.760
Mercancías	4.401.670	15.801.840
Animales	3.373.370	6.609.260

El tráfico "pasajeros" ha experimentado un aumento de más de 5 millones 250 mil pesos con relación al año anterior, aumento que es superior al incremento por diferencias de tarifas. Justifica esta mejora del tráfico pasajeros la carestía de los boletos de autobús. La calidad del servicio por el contrario ha disminuido en forma muy pronunciada, la falta de seriedad es total, el porcentaje de atrasos se acentúa.

Los rubros "equipaje, encomiendas, leche y crema y animales", han experimentado un fuerte aumento al llevarse las tarifas a un valor más real.

De todos los tráficoes el que se observa un incremento mayor es "mercancías" que casi se ha cuadruplicado, superando al rubro pasajeros que predominó durante varios años. El aumento de tarifas incide directamente en este repunte ya que el año anterior el valor de las mismas era ridículo. La nueva paridad del dólar, ha desfavorecido el transporte automotor resultando una franca tendencia hacia el riel.

Pese a todo, las perspectivas del futuro de A.F.E. permanecen muy oscuras, dado que el material que posee el Ente es apenas una tercera parte del que implica la demanda. Es decir que el déficit actual persistirá por la negligencia del Gobierno que se aferra en construir carreteras, privando al ferrocarril de los recursos necesarios. Las autoridades del Ente son también responsables al no exigirlo como es debido.

El servicio pasajeros podrá mejorar sensiblemente de venir los previstos 25 coches motores dobles, siempre y cuando se mantenga realizando las debidas reparaciones del material actual. En su defecto, la situación continuará empeorando en forma brusca.

La situación del servicio de cargas es aún más grave, ya que pese a la insuficiencia de wagones las locomotoras en circulación no alcanzan a movilizarlos debidamente; por lo tanto resulta impropio pensar en traer más wagones que no se podrán remolcar, al menos que se decidan a recuperar y utilizar las locomotoras a vapor. La situación del tráfico de animales es análoga.

Las soluciones urgentes a que deben abocarse las autoridades del Ente para poder recuperar A.F.E. son las siguientes: salvar los actuales inconvenientes surgidos en el parque tractivo, recuperando locomotoras a vapor, asegurarse la pronta llegada al País de los coches motores dobles, reparación general de la totalidad del material de pasajeros, recuperación de la totalidad de los wagones de carga radiados del servicio, construcción de wagones utilizando la enorme cantidad de bastidores en buenas condiciones que existen, adquisición de 300 wagones cubiertos para 30 toneladas.

En resumen se debe hacer énfasis en que el déficit del ferrocarril se debe pura y exclusivamente, a la falta de material que impide atender el tráfico presentado al Organismo, y, no al concepto que poseen muchos gobernantes de que los ferrocarriles no tienen perspectivas.

LUZ MAS LUZ

Por fin después de mucho bregar el fluido eléctrico, por fin llegó a la pequeña localidad de Castellanos.

Era hora, solo la desunión de los pobladores de este núcleo, hacía que las gestiones por traer una línea desde la principal, que pasa a solo un kilómetro, no fructificara.

El plan de electrificación Rural vino por fin a ayudar y Castellanos tiene luz.

Es hermoso ver como donde antes reinaban las tinieblas hoy parece que el cielo dejó caer una lluvia de estrellas.

La luz impera, los motores zumban en los talleres, los aparatos de televisión llenan con su luz cambiante...

Pero como siempre, como no podía ser de otro modo, entre tanta luz hay un pozo de tinieblas.

La estación de ferrocarril no ha logrado pese a las diligencias hechas, conseguir su instalación.

Pará hacerla se necesitaba alrededor de 70 metros de cable, unos cuantos caños, una docena de llaves otra de portalámparas y la buena voluntad de sacar de una buena vez, esa estación del Pozo de Tinieblas.

Se dice que no hay personal para hacer este trabajo, lo que nos parece excusa de poco peso, una instalación en Castellanos demandaría a los sumo dos jornadas de labor y el guardahilos de la zona bien puede hacerlo,

restando solo una inspección por parte del jefe de electricistas que puede hacerlo en media hora.

Actualmente, Castellanos tiene como equipo de iluminación un farol de kerosene del tipo de mantilla, pero sin ella, porque no hay existencia?...

Cuando se consigue una, no se puede sacar afuera porque el aire la destrozaría, ya que tampoco tiene tubo, también "sin existencia..."

Para el alumbrado de la plataforma cuenta con una antiquísima lámpara a kerosene de mecha, que ya dejó de ser lámpara para descender a la humilde condición de vulgar candil, tampoco hay tubos...

Gracias a la buena voluntad de UTE y en agradecimiento a los servicios prestados por el Jefe de Castellanos al personal que trabajó en las instalaciones de la zona, se le conectó un cable que presta servicios de "una portátil" y con esto se está alumbrando la estación, oficina y vivienda del jefe.

VERGONZOSO... VERDAD?

Y para colmo de males ya se insinuó la amenaza de retirar este precario servicio, por ser peligroso mantenerlo en estas condiciones además de antipráctico.

No se debe esperar más y a sacar a Castellanos de las tinieblas...

PEDRO DE LEON

En la Oscuridad

Viajar y trabajar en trenes de pasajeros con salones sin luz ya es cosa, podríamos decir "muy irregular".

Primero porque el usuario paga su pasaje diario, y los miles de abonados que puntualmente utilizan los servicios ferroviarios, pagan por adelantado los viajes para el mes, viéndose despojados de una comodidad indispensable como lo es la luz. Segundo porque el personal de guardas se ve imposibilitado de cumplir su función, como lo exige el organismo.

Al entrar el Guarda al Salón sin luz, para hacer revisión de

pasajes, a él le descargan toda clase de protestas, como si fuera el responsable, pero como en la "Oscuridad" no se ve hay que soportar, todos tienen razón menos el guarda.

Ignoro si el Directorio de AFE está enterado de esta irregularidad que se presenta desde bastante tiempo atrás, en perjuicio de todos los usuarios en general, y más desprestigio para el Ente; de ser o no así tiene él en sus manos la solución. Por supuesto todavía creo que hay tiempo para ello.

Hacer estas narraciones me da pena, siento angustias, porque a

el ferrocarril lo quiero, en él he dejado veinte y dos años ininterrumpidos de mi vida como funcionario; pero por encima de estas puntualizaciones me rebelo ante quienes tienen la obligación de corregir esta anomalía para bien del Ente, en beneficio de todos los que utilizan nuestros medios.

En mi humilde opinión diría que también por ahí empezaría la recuperación de A.F.E. que tanto se comenta, así lo esperamos todos.

Confiamos en nuestras autoridades.

Oderico Bonilla

ESTACIONERO

Director Responsable: Roberto Antúnez Castellanos
Artes 1894 (Colón)

AÑO 2

25 DE MAYO DE 1966

Nº 10

Lo que se Oye

QUE los cajoncitos construidos para la recaudación por servicios telefónicos costaron a AFE \$ 220.00 cada uno.

Habrás visto manera más ridícula de gastar los pocos pesos que posee el Ente.

QUE los teléfonos de U.T.E. instalados en las Estaciones parecen al implantarse esta nueva modalidad, más bien para uso público que para el servicio.

Habrá que esperar que finalicen las conferencias particulares para que tengan lugar las de servicio.

QUE A.F.E. no se hace más responsable de los boletos de combinación con otras líneas, debiendo advertirse de ello al público al sacar el pasaje.

Más valdría decirles que no viajen por A.F.E. y busquen una empresa de transporte más seria.

QUE el informe presentado por la Gerencia de Materiales y Tracción dice que las máquinas Henschel están fuera de su plazo de vida útil.

Quién podrá creer esa tremenda mentira?

QUE el mayor enemigo del personal de estaciones es la propia Gerencia de Explotación.
Será posible?

QUE la reparación del puente sobre el Arroyo Porongos cuesta aproximadamente tres millones de pesos.

Es una cifra ínfima comparada con las ventajas de dar ferrocarril a Trinidad.

QUE no hay el menor interés por parte de la Gerencia de Materiales y Tracción en recuperar las locomotoras Henschel.

Es evidente que prefieren suprimir servicios y condenar el futuro de A.F.E.

QUE no hay pilas para hacer funcionar los aparatos telefónicos y Telegráficos.

Pero se dan el lujo de gastar más de 30.000 pesos en esos ridículos cajoncitos.

QUE la oferta Holandesa de material ferroviario es la que encabeza la lista, ojalá se concrete algo.

Reimplantación tren 128

Transcribimos a continuación la nota enviada por el Sr. Gerente General de la Administración de Ferrocarriles del Estado sobre el asunto del título:

Sr. Director del Periódico "Estacionero"
Don Roberto Antúnez Castellanos
Artes 1894 - Colón - Montevideo
Señor Director:

Tengo el agrado de hacer referencia a su atenta nota del 14 de febrero ppdo., y, sobre el particular, se transcribe lo resuelto por nuestro Directorio en su sesión del día 3.5.66 RD. 996/66:

1º) AUTORIZAR la corrida desde 25 de Agosto a Central "José Artigas" del tren 128 utilizando el material rodante del tren 113 que, a tales fines, prolongará su corrida desde Progreso, destino actual, hasta 25 de Agosto.

2º) SUSPENDER la corrida del tren 122 y fijar la detención del servicio 34 en las

estaciones intermedias desde Progreso a Central "José Artigas".

3º) NO hacer lugar a la solicitud de corrida de un nuevo servicio de pasajeros en horas de la mañana para atender la zona local.

Atento a lo expuesto, la Gerencia de Explotación ha procedido a efectuar las modificaciones pertinentes en el horario de trenes vigentes.

Saluda a Ud. muy atte.

(fdo.) Ing. Delfino Fros
Secretario General

ATENCION

Nuestro Representante en Florida Sr. Carlos H. De Lucas Peluso pasará a actuar en Estación Palermo, quedando la extensión por él atendida hasta el momento, de Independencia a Palermo, a cargo del Sr. Osvaldo Toledo. El Sr. Carlos H. De Lucas Peluso atenderá de Palermo al Kilómetro 329.

A. F. E. Rehabilita

Elementos Historicos

Ante la urgente necesidad de medios para el transporte de la producción agropecuaria actual, y del traslado inmediato de otras riquezas a las fuentes de industrialización y consumo, el Directorio de AFE se ha visto precisado, una vez más, a dar soluciones prácticas al problema nacional:

El Ente por carencias de todo tipo que viene padeciendo desde años atrás, al no haber cristalizado en ninguna oportunidad las soluciones elevadas para su rehabilitación, no se encuentra actualmente preparado para la demanda desusada en la historia del ferrocarril, que se da actualmente.

Su equipo de cargas que por este motivo se ve precisado a realizar recorridos extraordinarios sin el mantenimiento adecuado, se halla paralizado en un 26% de su capacidad.

Como primera medida se ha realizado una selección de ese material rodante, radiado del servicio, factible de reacondicionar.

Como ya es de dominio público, la estrecha colaboración de autoridades, y personal del Organismo en jornadas de labores extraordinarias, ha hecho posible el reintegro al servicio, en perfecto estado, el día 19.5.66. de las diez primeras unidades.

Supone este hecho, utilizar para el caso, re-razos de nuestra historia ferroviaria.

Estas unidades reparadas —cuyo detalle se incluye seguidamente— y las que saldrán semanalmente de Talleres, por su antigüedad deben haber participado en las últimas contiendas bélicas que registra nuestra historia.

Vagón N° Puesto en servicio

en el Uruguay	
1	1890
8	"
80	"
131	1911 (Construido en el
379	1903 Uruguay)
457	1909
594	1889
706	1894
1112	1885
1352	1889

Estas primeras diez unidades que nuevamente circularan por nuestras vías férreas, tienen en conjunto una edad promedio de 71 años.

Fue reparado el vagón de cargas N° 1.

Data en el Uruguay desde 1890 y fué construido en Inglaterra por la firma ASHBURY Co.

Corresponde a la serie 1A de vagones de dos ejes numerados del 1° al 100 que reúnen las mismas características. Tara 4.820 Kgs. Carga máxima 10 toneladas.

Pese a su número, no se trata de la unidad más antigua, en el inventario de vagones de carga del organismo, figuran 14 cuyo origen data de 1872 (94 años) o sea que circulan en el país tres años después de inaugurarse la corrida del primer tren, en 1869.

En dicho inventario se observa el siguiente promedio de antigüedad en la existencia de vagones de carga:

737 vagones med. abiertos	prom. 62 años
493 vagones med. cubiertos	prom. 56 años
175 vagones cubiertos grandes	prom. 43 años
526 vagones plataformas	prom. 40 años

Promedio de antigüedad a 1966: 53 años.

Si a dicha estadística agregamos los vagones adquiridos en los últimos 9 años (445 s/inventario) el promedio de antigüedad es de 45 años.

Resulta pues, de indudable veracidad, que las inversiones que el país realice en material ferroviario, de suma necesidad actualmente, significan un positivo ahorro de dinero y divisas, en razón de su prolongada vida. Estaremos además, comprando material rodante para futuras generaciones.

La continuidad y eficiencia del plan de recuperación ferroviaria y la tan necesaria coordinación del transporte, se obtendrá del apoyo e interés que gobernantes, prensa y público le presten.

REGLAMENTO DE TRABAJO

En su segunda reunión del 28/4, los estacioneros reunidos se dieron a la tarea de estudiar con singular interés y minuciosidad el reglamento de trabajo, el cual fue aprobado en el mes de Mayo de 1965 en el último de los Congresos de Estacioneros.

Dicho estudio dejó como resultado el haber constatado cierta duda en dos de sus artículos. Los cuales por lo avanzado de la jornada y a haberse entablado discrepancias se dejaron para la próxima reunión, como primer punto del día: su nueva confección si se resolvía modificar o de lo contrario quedaría como estaban detallados. Se trataba de los puntos, 6º y 9º.

El 12/5 nuevamente reunidos, con gran satisfacción de ver nuevos rostros, además gran entu-

siasmo. Se deliberó intensamente sobre los artículos 6º y 9º. Quedando resuelto dejar como establece en el Reglamento el art. 6º. Confeccionándose nuevamente el art. 9º, al quedar totalmente reflejado, no amparar debidamente la importancia fundamental del trabajar el día del descanso semanal reglamentario.

Además se acordó publicar nuevamente con sus modificaciones el reglamento para su divulgación en todas las estaciones de la red.

Nuevamente reunidos el 26/5, antes de entrar a la orden del día, se leyó carta de Sr. jefe de estación Cazot, el cual denunciaba ciertas anomalías, las cuales él creía prudente modificar en el reglamento publicado. Las mismas fueron consideradas profun-

damente por todos los integrantes, llegándose a la conclusión de hacer unos pequeños retoques en la redacción de algunos artículos.

En esta reunión se dispuso nombrar una Comisión de cinco integrantes estacioneros, os cuales junto a tres integrantes de la Federación Ferroviaria, tomarían las riendas de este movimiento, fijándose los días jueves para su reunión semanal.

Las reuniones generales de todos los estacioneros desde ese momento harían mensualmente. Esta Comisión se encargaría de enumerar todos los adelantos conseguidos en ese período transcurrido, además de los adelantos conseguidos en las gestiones realizadas; también sería la encargada de fijar la fecha de dichas asambleas.

El Precio de Enseñar Estacioneros:

Gasta el ferrocarril en enseñanza, pero se paga un precio mayor si el aprendiz pone el empeño necesario para rendir satisfactoriamente los exámenes estipulados.

La preparación de un joven es fundamental para el ferrocarril, de él dependerá el futuro del Organismo.

En él recaerá el manejo de este complicado andamiaje, por eso en su mente tiene que estar grabado que debe, estar perfectamente preparado para su cometido, en su defecto si no lograra su meta no actuará de la manera satisfactoria que su alto cargo le exigirá mañana.

Nuestro Ferrocarril acusa actualmente alto nivel deficitario, tal vez el más alto registrado en su historia.

Su cifra por añadidura, lejos de decrecer o, al menos, estacionarse, tiende a aumentar de modo acelerado la obligación de estar preparados para repelar esta adversidad. Nuestra preparación y un apoyo adecuado por las esferas Gubernamentales, destinando sus finanzas con más liberalidad han de acrecentar, así, la producción, abriendo al país nuevos, amplios y auspiciosos horizontes.

Es preferible pagar ahora el precio de la enseñanza y no pagar mañana el precio penoso de no haber aprendido hoy.

Sacudid la modorra no os dejeis tomar por la inercia

Piedra que rueda no cria musgo...

No debéis quedaros viendo como pasa el tiempo sin otra alternativa que la de: Mañana será otro día...

Mañana es nunca, hoy es el día señalado para exponer esa idea que bulle ahí entre ceja y ceja...

El periódico no camina como los expedientes por vía jerárquica, es mucho más directo, no atiende reglas burocráticas...

Una vez salido a la calle no pregunta donde puede entrar, penetra en cada rincón de nuestro ferrocarril y hasta el fondo de cada corazón ferroviario...

Esta hoja tiene siempre un lugar para tí... escribe tus inquietudes que serán publicadas.

Pedro De León

Nuestros Hijos

Viene de la Pág. (5)

Cueste lo que cueste tenemos que hacer frente a la enorme y desbordada demanda de educación; incluso mejorarla, pulirla, ya que poseemos un índice bajo. Se dijo que nuestro sistema de enseñanza no era más que "una gran masacre de inocentes", cortando a todos con un mismo molde, sin importarle las características y aficiones individuales; renovemos esto. El interés que devengue de esta in-

versión que hará el Gobierno, o mejor expresado el Pueblo, se verá a largo plazo, en una forma de nivel más alto, en bienestar económico, labrada por ciudadanos especialmente instruidos. Repito, démosle a nuestros hijos más oportunidades que las que nos ofrecieron a nosotros. Esta es una oportunidad de empezar la lucha, afortunadamente..., todavía tenemos patria...

Sergio Zaffaroni

RETRUCANDO

No hace mucho se podía leer en algún diario capitalino, la carga terrible que representaba para el Estado el Ente Ferroviario. Ahora por lo contrario, se puede ver diariamente en prestigiosos periódicos artículos muy significativos.

Detallan mesuradamente los trabajos de recuperación que se vienen realizando, a la vez sugieren reformas sustanciales, promoviendo y exhortando se encare con mayor atención una política de recuperación.

Indudablemente de a poco van quitándose las vendas de sus ojos y ven en el ferrocarril un transporte imprescindible, podemos además afirmar, si se nos hubiese dado el apoyo imprescindible,

hace años habríamos dejado de ser carga Estatal, pasando a constituir las bases fundamentales en el desarrollo nacional.

Dejaron caer tanto el ferrocarril, que poca falta hace para tocar fondo, pero con orgullo podemos afirmar, todavía no nos entregamos, ya saldremos adelante.

Con el aporte de este noble funcionario que poseemos, más las generaciones futuras, las cuales muy bien sabremos encausar y con la ayuda de todos los órganos oficiales, no pasará mucho tiempo y les demostraremos. No solo ahora, hacemos falta si no que siempre fuimos imprescindibles y si no hubiesen mediado intereses, nunca hubiéramos

dado la oportunidad de manifestar tantas adversidades.

La horas de satisfacciones llegan, esta dicha ya la tendremos.

Es un Ente serio, basado totalmente en la responsabilidad.

Denos los recursos, nosotros no comprometemos a producir y dejar en arcas Gubernamentales el precio de sus inversiones.

Porque ante de ser empleados públicos somos ferroviarios y esto quiere decir mucho. Esto lo aprendimos de nuestros mayores. aquí junto a los rieles, crecimos en él, todo lo que somos se lo debemos y todo lo daremos para poder recuperarlo.

Si años dejamos en él, ahora le brindamos nuestra sangre.

ESPACIO RESERVADO

VINOS LA SELECCION
CASTIGLIONI HNOS. S. A.

CASAVALLE 5291

COLON

Folos **RAM**
RAM

*Cumpleaños, Despedidas,
Casamientos y Fiestas en
General.*

Informes.

Gr. Flores 5282 (Maroñas)

SERVIMAQ

*Reparaciones y Limpieza de
Máquinas de Escribir
y Calcular*

8 AÑOS FORJANDO CALIDAD
PEREZ D'AURIA Hnos.

*FABRICACION
MUEBLES EN
HIERRO y CARMICA*

Instalaciones Comerciales
ahora
Independencia en
Pleno Centro

SAN DENDO
ESTABLECIMIENTO
SHII I EURU

de Ignacio Mendibour

EXPORTACION - ABASTO
CARNICERIA - PRODUCTOS PORCINOS

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

ESPACIO RESERVADO