

EL CHOQUE DE BERRONDO

Hacen cuarenta años de aquel famoso choque de trenes ocurrido el sábado 21 de Mayo de 1927 en el kilómetro 100 de la línea Central, entre las estaciones Berrondo e Isla Mala (hoy 25 de Mayo), a poco más de un kilómetro de la primera por lo que el accidente es conocido como el choque de Berrondo; y, aun en la actualidad se recuerda, transmitiéndose el hecho de viejas a nuevas generaciones de ferroviarios, dado la gravedad del mismo que costó cuatro vidas, un herido grave y enormes pérdidas materiales.

Ese día, el 21 de Mayo de hace cuarenta años corría el tren descendente No. 142 mixto carga y hacienda que, había partido de la Estación Río Negro (hoy Paso de los Toros) con destino a Tablada, remolcado por la máquina clase "R" número 131 con una carga detrás del tender de 453 toneladas; estaba por salir de la Estación Florida a las 4.38 a. m. con vía libre ya obtenida para Isla Mala; la Estación intermedia Berrondo estaba fuera del servicio.

Mientras tanto el tren ascendente No. 107 de carga de Bella Vista a Rivera, remolcado a doble tracción por máquinas números 68 y 71, ambas clase "L", con un total de 665 toneladas; estaba aproximándose a la Estación Isla Mala para esperar cruce con tren No. 142 en este punto.

Bajo estas circunstancias, la Oficina Seccional de Control de Trenes Río Negro (abarcaban en aquella época desde Cardal a Rivera inclusive), viendo que tren No. 107 estaba haciendo buen horario, y que tren No. 142 no salía todavía de Florida, decidió llamar a Berrondo para que tomara servicio y realizara el cruce, de manera de evitar demoras al tren No. 107.

Para este fin la Estación Florida estaba debidamente advertida y Berrondo, habiendo recibido las necesarias instrucciones de Control tomó servicio a las 4.40 a.m.

Las órdenes recibidas de Control en Florida no llegaron a manos del telegrafista encargado, quien estaba en esos momentos lejos de la oficina tratando de agilitar a los troperos y despachar el tren; por cuya causa no se canceló la vía libre obte-

LA RECUPERACION

Desde hace años se viene hablando de la recuperación de nuestro ferrocarril. Ya mucha tinta se ha gastado. Casi a diario la prensa se ocupa de la necesidad de la "recuperación del ferrocarril".

Sabemos que existen planes y estudios, pero no conocemos nada positivo.

Creemos que el actual Directorio está bien inspirado en tal sentido, lo mismo que las autoridades nacionales pertinentes.

Pero los funcionarios de A.F.E. que sienten sobre sus espaldas el tremendo peso de pertenecer a un organismo deficitario, los usuarios que sufren un servicio que pagan bien y el pueblo, tienen el derecho, implícito en nuestra democracia, de saber algo real sobre "la recuperación".

Por ejemplo: saber cual es la meta de la recuperación en lo que a vías se refiere; número de unidades tractivas y de wagones y salones y si se ha elegido ya un camino para lograr un volumen de material necesario y en qué tiempo.

No dudamos que la prensa del país, tan amiga de este tema, publicará gustosa toda información que reciba del Directorio de AFE o del Ministerio correspondiente dando así tranquilidad no solo a los funcionarios del Ente sino a toda la población que se interesa en la "Recuperación del País".

ACCIDENTES EN PASOS A NIVEL

El tránsito automotor, tanto urbano como carretero, adelece en nuestro medio de muy serias deficiencias, es desordenado por la falta de cumplimiento de las reglamentaciones en la materia, y por la falta de controles rigurosos; además de presentarse los universales problemas de los conductores alcoholizados, los pasionarios de las altas velocidades, los inconcientes, etc., por cuya causa, al cabo del año se producen miles de accidentes, colisiones, vuelcos, etc., tanto en las calles capitalinas como en las carreteras, lo que se traduce en cientos de lesionados y muertos.

Los ferrocarriles también se ven vinculados a accidentes con vehículos automotores. En los pasos a nivel, con una frecuencia de bastante importancia, se producen colisiones con autos y camiones, pese a las medidas de protección que se encuentran instaladas en muchos de ellos a un costo varias veces millonario.

Pasa a la pág. 2

Pasa a la pág. 3

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

Viene de la pág. 1

Lo más extraño de estos accidentes, es que, cuando por la imprudencia de los conductores al mando de los volantes de autos, camiones, omnibuses, etc., se produce alguna desgracia, la prensa trata de imputar los accidentes a A.F.E., con argumentos insólitos, aun en los casos más claros.

Tenemos como caso típico, el ómnibus escolar embestido por un tren en las cercanías de la Estación La Paz, en donde el único responsable era el conductor del mencionado rodado. Sin embargo, algunos diarios capitalinos trataban de responsabilizar a A.F.E. del accidente, haciendo fé en las falsas declaraciones de testigos casuales que, denunciaban inciertas fallas en las alarmas de seguridad.

El caso más elocuente de que la imprudencia es la única causa del accidente, es el del automóvil que, intentara traspasar las medias barreras de la calle M. Tajés y fuera alcanzado por un convoy, resultando como consecuencia del accidente, muerto el conductor del automóvil. Sin embargo, la prensa, pese a no

tener argumentos, se explaya diciendo que las medidas de seguridad no son acertadas; siendo que las protecciones dotadas en este paso a nivel están dentro de las acepciones internacionalmente más modernas.

Son por consiguiente, absolutamente injustas e infundadas las declaraciones de la prensa sobre este tipo de accidentes, no enontrándose tampoco aparentes motivos de esta tendencia, que no sean las de desprestigiar aun más a los ferrocarriles.

El Directorio de A.F.E. debe tomar enérgicas medidas e incluso iniciar acciones contra quienes pretendan, desvirtuando los hechos, culpar injustamente al ferrocarril de estos accidentes; de no ser así, los sindicatos deben exigirlo; dado que, estas situaciones predisponen a los empleados vinculados a estas desgracias, aun cuando no resulten de sus responsabilidades, pueden quedar en posición desventajosa frente a la opinión pública, y aun, del resto de funcionariado que no conozcan la esencia de los acontecimientos.

Grave denuncia

Boletos de primera clase con asientos numerados para viajar en COCHES MOTORES

Teóricamente, la Boletería de la Estación Central J. Artigas vende los pasajes de primera clase con asientos numerados, de acuerdo al tickets adjunto, donde se cita número del servicio, fecha, y número de asiento. El número de asientos vendidos se ajusta de acuerdo al o a los coches motores utilizados.

Pero en la práctica esta sucediendo algo realmente lamentable, como consecuencia de un elevado número de pasajeros portadores de "pases libres", "abonados", boletos de zona vendidos por cualquier estación", "boletos sin compromiso de asiento", etc., que por cualquier circunstancia no han retirado sus respectivos "tickets" en Boletería y que a falta de control en el ascenso, entran a los coches ocupando los asientos que les corresponden a los pasajeros que con anticipación reservaron sus comodidades.

Se originan dentro del coche un sin número de reclamaciones de los perjudicados pasajeros, graves desordenes, etc., que los guarda trenes no pueden solucionar al menos que, se eviten desde un primer momento, regulando el ascenso de los pasajeros a los coches.

Estas irregularidades deben ser corregidas de inmediato, pues demuestra una injustificable falta de seriedad de los servicios ferroviarios. Es por consiguiente necesario reglamentar estrictamente el ascenso de los pasajeros a los coches motores, de tal manera que los "porteros" permitan pasar a plataforma en forma pausada solamente a los pasajeros cuyos pasajes estén en orden, haciendo las recomendaciones pertinentes. (coches A, B, C, etc.,

de acuerdo al ticket).

El guarda tren por su parte y esto es fundamental, debe estar presente desde que se habilita el coche motor en la puerta de ascenso al mismo, para desde allí controlar e indicar a los pasajeros sus comodidades de acuerdo a los pasajes y tickets. A los pasajeros que no porten sus boletos en orden no se les permitirá el ascenso. Debe tenerse cuidado en las personas que descienden de otros trenes y pretendan eludir los controles.

En los casos especiales, en que viajen pasajeros con boletos "sin compromiso de asiento", es decir que no poseen tickets con número de asiento, el guarda no les permitirá el ascenso sino hasta recién a último momento, sabiendo de su ubicación por si también a último momento llegan los poseedores de esas comodidades, quienes podrán ocuparlas de inmediato.

En los servicios realizados con coches motores Ganz Articulado o Simmering, que poseen varias puertas, el guarda tren controlará rigurosamente la puerta de ascenso a la parte de primera clase, mientras que sus ayudas las restantes. En los casos en que no tenga ayudas, se tratará de colocar un "portero" para estos cometidos.

En lugares visibles, se deben exhibir al público avisos de las disposiciones para evitar confusiones, exhortando al público a munirse y conservar en orden sus boletos y tickets, respetando los números de asientos y letras de los coches para el bien de todos. Por los parlantes en los momentos oportunos se avisará cualquier posible novedad al respecto.

ESTACIONERO

Director Responsable: Roberto Antúnez Castellanos
Artes 1894 (Colón)

Año 3 — Agosto de 1967 — No. 14

Viene de la pág. No. 1

nida de Isla Mala para tren No. 142 y se obtuvo vía libre de Berrondo en su lugar, con el resultado de que a las 4.42 a.m. salió con el original boleto de vía libre hacia Isla Mala.

La Estación Berrondo otorgó vía libre para tren No. 107, y convino antes realizar los arreglos necesarios para parar tren No. 142 en esta Estación, sin asegurarse de las condiciones en que corría el tren No. 142.

La Estación Isla Mala por su parte pidió vía libre a Berrondo para tren No. 107, aunque con anterioridad había otorgado vía libre a Florida para tren No. 142.

El grado de responsabilidad de cada uno de los encardados de estas estaciones fue muy difícil de establecer, más aún si se tiene en cuenta que la propia reglamentación era poco precisa y a raz precisamente de este choque fueron rectificadas, como en el caso de las órdenes de las Oficinas de Control de Trenes que, son válidas siempre y cuando se cumpla con las disposiciones sobre la vía libre. En el choque de Berrondo, las órdenes que impartió Control fueron causa coadyuvante del accidente, aunque se trató de que esta última deslindara responsabilidades tado que, Control de Trenes era un interesantísimo sistema que se había inaugurado apenas dos meses atrás y podía levantar opositores, aunque lo que en realidad faltaba era una reglamentación adecuada. Esta salió dos meses después, en Julio de 1927.

El resultado de lo antecede fue que, tren 107 salió de Isla Mala a las 4.41 a.m. con boleto de vía libre hasta Berrondo, mientras que, tren No. 142 corría con boleto de vía libre de Florida a Isla Mala. Tren No. 142 no fue parado por señales en Berrondo, pasando por esta Estación (Kil. 101,200) a las 4.54 a.m., chocando a velocidad con tren 107 en el kilómetro 100 a las 4.57 a.m.

La velocidad a que se desplazaban estos dos trenes se estimó en 35 k.p.h. para el tren de

ganado No. 142, mientras que, el tren de carga No. 107 corría pendiente arriba a unos 20 k.p.h.

La extrema violencia del choque puede ser apreciada más claramente por los graves daños que ocasionó. Los tenders de las máquinas del tren 107 quedaron descarrilados y volcados, los wagons inmediatos a las locomotoras destruidos sobre estas o sobre restos de otros, amontonados y atravesados sus restos en la vía también dañada. Hacia los quince cargados del tren No. 107 los wagons estaban metidos unos dentro de otros casi totalmente destruidos al igual que, la mayor parte de sus contenidos.

De los seis hombres que componían el personal de máquinas de estos dos trenes solamente uno, maquinista Barranquet del tren de ganado No. 142 resultó ileso, quien después de tomar las posibles medidas del caso brincó lejos escapando al choque. Los otros maquinistas Hernández y Bustamante, foguistas Bianchini y Baldi del tren No. 107 y foguista González del tren 142, resultaron con gravísimas fracturas, heridas y quemaduras. El maquinista Hernández y el foguista Bianchini sucumbieron prontamente mientras que, el maquinista Bustamante y el foguista Baldi fallecieron a consecuencia de las heridas recibidas, poco después en el Hospital de Florida. Solamente se recuperó de sus heridas el foguista González.

Es interesante destacar que no existe ninguna responsabilidad en la emergencia por parte del personal de máquinas, en las medidas tomadas para atenuar la catástrofe, aplicando frenos, arena y contra vapor; teniéndose en cuenta la topografía de la línea en ese punto. Una curva con un pronunciado desnivel impidió a los maquinistas ver el tren en sentido contrario, en tiempo suficiente para evitar las eventuales consecuencias.

Es interesante mencionar la elevada conducta de los Gerarcas Británicos en la emergencia, quienes concurrieron a visitar a los heridos que eran atendidos en el Hospital y se hicieron cargo

de la atención de los funerales de los infortunados servidores de la Compañía muertos como consecuencia del choque. También es digno mencionar el acertado y respetuoso trato hacia los funcionarios, cuyos errores o malos procedimientos causaron el accidente; a diferencia de los atropellos que se llevan a cabo actualmente contra funcionarios que se ven envueltos en situaciones irregulares, no obstante resultar incomparable la rigida disciplina de la Compañía Inglesa con la actual.

Debido a la tremenda gravedad del accidente, los desastres y la obstrucción de la vía Central, que demandaría grandes trabajos para su despeje, se ordenaron concurrir a este punto un gran número de las cuadrillas de Vías y Obras próximas. Se construyó en un tiempo record un desvío provisorio por el lado exterior de la curva para restablecer provisoriamente el servicio, el cual quedó pronto a la hora 2.40 del día 22/5, es decir a menos de 22 horas de producido el choque; por el lado interior de la curva y próximo al punto del choque se instaló un desvío de unos 80 mts., para desde allí, trabajar el guinche que, despejaría la vía.

La vía principal quedó totalmente restablecida, exenta de precauciones el día 3-6-1927 a la hora 11.30.

Los restos de los muertos en este choque, fueron trasladados posteriormente a un panteón especialmente construido en el Cementerio de la Teja con una ceremonia que se realizó el Sábado 26 de Enero de 1929 a la hora 17.

IMPORTANTE

Después de un lapso anormal, en que resultó imposible sacar a "ESTACIONERO" se cree necesario explicar a los lectores estas situaciones, las cuales son resultados directos de dos causas predominantes: una el gran aumento en los gastos de impresión, y segundo, la gran dificultad que existe para poder hacer efectivo los cobros de suscripciones en razón de la distancia.

Siendo el interés de esta redacción poder sacar el periódico y que, el mismo sea leído por el mayor número de personas, se ha resuelto abolir el sistema de suscripciones ya que, la recaudación por este concepto es pobre y dificultosa, recurriéndose al fortalecimiento del rubro

Pasa a la pág. 6

Sugerencia presentada por Estacionero el 15/7/67 sobre trenes locales

Señor Presidente del Directorio de AFE

Don Julio César Bustelo

De nuestra mayor consideración:

La Comisión Directiva del Periódico "Estacionero", ante Ud. se presenta, exponiendo a su mejor estudio y posterior resolución, una serie de importantes consideraciones seguidas de un interesante proyecto, paliativo indudable de las primeras.

No puede este nuevo Directorio dejar pasar por alto, la deficiente explotación de los servicios de pasajeros locales que atienden el área sub-urbana de los Departamentos de Montevideo y parte de Canelones, en donde existen enormes posibilidades de tráficos en constante aumento y que, precisamente por la pobreza de los servicios ferroviarios, pasan desapercibidos para AFE.

Cítase como punto primordial la exigua y en merma constante frecuencia de los trenes que atienden esta zona, lo que obliga a los miles y miles de usuarios en sus necesarios viajes a sus ocupaciones, o de regreso de las mismas, por razones de estudios, negocios, etc., a recurrir a otros tipos de locomoción antes que perder dentro de la agitada vida moderna cuarenta o más minutos esperando un tren que, en las más de las veces corre con considerables atrasos, empeorando aún más la situación. Con estos antecedentes el público no puede sacar abonos.

Para mejor ilustración se citan varios de los casos más graves que, dejan a las Estaciones Colón, La Paz y Las Piedras sin trenes entre sí y a o de Estaciones Central José Artigas e intermedias por espacios de más de noventa minutos entre los siguientes servicios: 105 y 107, 125 y 21, 21 y 127, 143 y 147, 114 y 118, 118 y 22, 134 y 136 diariamente; agregándose los feriados los espacios entre los trenes 109 y 113, 34 y 124; y, los domingos y feriados se suman además los lapsos entre los trenes 131 y 137, 18 y 148.

Como segunda y también grave deficiencia se debe citar que ante la progresiva disminución de los servicios locales, los trenes de mayor o larga distancia en un intento por suplir la falta de los primeros, deben realizar todo servicio, deteniéndose en todas las estaciones y paradas, haciéndose morosos e incómodos. Además con este tipo de trenes resulta imposible poder asegurar la debida comodidad a los usuarios dado que, por más que se limite la venta de pasajes, los días de gran movimiento en Estación Central José Artigas, al llegar los trenes a Yatay o Sayago quedarán igualmente sobrecargados.

Con el fin de lograr una eficaz solución a estos problemas es que se ha elaborado en calidad de sugerencia el proyecto que a conti-

nuación se describe. Sin pasar por alto la archi conocida insuficiencia de material ferroviario, tanto tractivo como remolcado; con un mínimo para el cual no se puede anteponer ningún obstáculo: un salón primera clase tipo Midland, un salón segunda clase tipo Midland, y un furgón con pescantes que supliría la falta de capacidad en las horas pico, al cual se le podrían adaptar algunos asientos; además se puede ocupar el salón 65 de reserva para la combinación Sayago - Peñarol, dado que, en este servicio proyectado siempre estaría a mano para reintegrarlo a la mencionada combinación, en caso de descompostura de los coches motores que normalmente están afectados a ella. Este proyecto necesita utilizar una máquina Diesel Alsthom o en su defecto, si se decidiera recuperarlas, las dos máquinas a vapor clase "D" números 9 y 41 que se encuentran abandonadas en la Remesa Bella Vista.

Este juego correría once trenes ascendentes en el día entre Central José Artigas y Las Piedras, tres de los cuales, llegarían hasta Progreso y, también once trenes descendentes entre las mismas Estaciones, según los horarios sugeridos juntos a la presente. Estos trenes tendrían combinación a y de Peñarol. Algunos de estos servicios no tendrían paradas en Dr. Carnelli y Ktro. 16.780 por no considerarse imprescindible y poder si, lograr el máximo aprovechamiento del material.

Los actuales trenes 17, 107, 21, 129, 137, 22, 34 y 18 se verían sensiblemente mejorados según las modificaciones sugeridas, adjuntas a la presente. No tendrían que detenerse entre las Estaciones Central José Artigas y Las Piedras, transbordando en esta última los pasajeros de intermedias combinando con los trenes locales que se proyectan, excepto tren 22 que se detendría únicamente para descender pasajeros (letra B). Los horarios de los trenes 117, 125 y 131 serían ligeramente modificados a los efectos de lograr una mejor distribución. Demás está decir que otra de las grandes ventajas de este proyecto es el descongestionamiento de pasajeros de los actuales trenes hacia los proyectados, mejorando la comodidad general del servicio.

Este proyecto no solo tiene por finalidad lograr un servicio mejor, sino además aumentar las fuentes de ingresos del Ente, las que se situarían indudablemente de concretarse este proyecto, alrededor del medio millón de pesos mensuales, con un mínimo de material como ya se expuso y, con total aprovechamiento del personal de máquinas y de guardas.

Como complemento de las mejoras sugeridas, se podría reimplantar un sistema de bo-

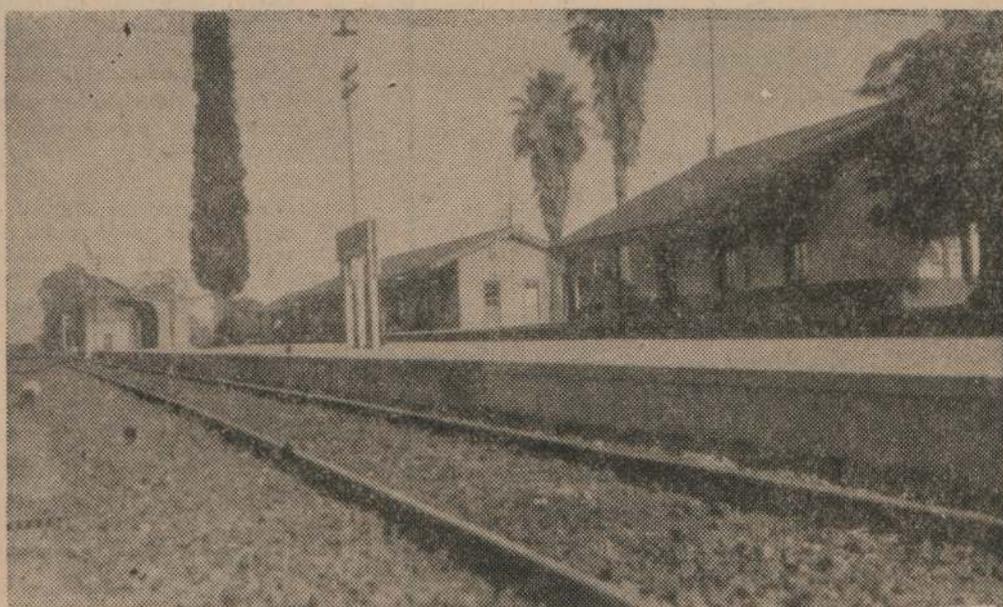
Pasa a la pág. 6

**VINOS LA SELECCION
CASTIGLIONI HNOS. S. A.**

CASAVALLE 5291

COLON

D I S P O N I B L E



Todos los funcionarios de todas las estaciones de la red, son beneficiados con el reglamento de Trabajo.

leto "sub-urbano" de ida y vuelta, en primera y en segunda clase, sin derecho a equipaje libre, cuyo regreso sería válido hasta el primer tren (por la estación desde donde regresa el pasajero) después de la hora seis del día siguiente a su emisión. El valor de estos boletos sería el doble del pasaje sencillo de la misma clase, entre los mismos puntos, con una rebaja que podría ser de un 10%. Estos boletos dobles asegurarán que el pasajero regrese por ferrocarril.

Los que se interesan por el progreso del ferrocarril, esperando una resolución favorable, lo saludan muy atentamente.

Roberto Antúnez Castellanos
Dtor. Responsable

Boris Beñarán Johnson
Secretario

TRENES A LA PALOMA

La Paloma es un importante balneario de nuestra privilegiada costa, y a lo largo de la temporada estival, llega un gran contingente de turistas, a disfrutar las delicias de nuestra costa atlántica. Sin embargo los servicios ferroviarios permanecen injustificablemente diferentes a este movimiento turístico.

Desde hace varios años, la línea permanece clausurada los días miércoles, y sólo llega hasta la Paloma un solo servicio de ida y vuelta, pese a que los usuarios desde hace tiempo vienen solicitando la prolongación de los servicios a Rocha hasta La Paloma.

No existe ninguna razón técnica para impedir que, los servicios 29a y 30a entre el kilómetro 144 y Rocha, prolonguen su recorrido hasta La Paloma durante la temporada estival, en que, estos servicios se realizan con coche motor Brill.

¿Por qué se presentan en A.F.E. estos casos tan contraproducentes?, en que, sin existir el más mínimo inconveniente los servicios no se realizan. Será posible que se pretenda lentamente liquidar las líneas?, ¿tendremos que creer que hay intereses creados?

Háganse los lectores sus propias conclusiones.

Reglamento de trabajo del personal de ESTACIONES

En la R.D. 367/67 del 9/2/67, el Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado aprobó después de una minuciosa revisión, el proyecto de reglamento de trabajo del personal de estaciones que, con anterioridad se había presentado.

Constituye de hecho, este reglamento una gran conquista para este sector del personal ferroviario, aunque en realidad este calificativo es un tanto excesivo ya que, el primordial propósito perseguido es únicamente asegurar el cumplimiento en este medio, de la vieja Ley de trabajo que establece la jornada máxima de ocho horas, cuarenta y ocho horas semanales y el derecho al descanso semanal, la cual lamentablemente se vino transgiriendo por más de medio siglo.

Como por razones obvias, esta Ley en el caso de los ferrocarriles no puede ser estrictamente cumplida en todos sus términos, sin afectar en forma grave el propio servicio, se han reglamentado los casos en que, el personal se puede exceder de esos límites, estableciéndose remuneraciones especiales: horas extras abonadas dobles, descansos semanales trabajados también dobles, al igual que las jornadas trabajadas en feriados pagados por Ley, etc. Los interesados pueden compensarlos con susuetos mediante solicitud por nota, aplicándose el mismo régimen que para los pagos en efectivo.

Los descansos diarios después de cumplir la jornada de labor serán de diez horas como mínimo, salvo casos especiales, antes de comenzar la jornada del día siguiente; los descansos semanales serán de treinta y cuatro horas como mínimo.

El personal de estaciones fue siempre castigado por las difíciles circunstancias que los rodean. La necesaria continuidad del servicio que impone la explotación ferroviaria, las faltas por cualquier causa, la insufi-

Viene de la pág. 5

ciencia del número de empleados estacioneros, fallas de organización, etc., son los motivos coadyuvantes para crear situaciones anormales como los retardos, etc., de ahí la necesidad del reglamento de trabajo.

El bienestar general evolu-

ciona constantemente, sin embargo para el personal de estaciones, en especial el de campaña la vida se ha estancado en tal vez un siglo atrás, con relación al resto de los empleados administrativos y obreros de la ración, y por consiguientes que-

dan muchas etapas por cumplir: una compensación por mayor horario que se ajuste a la realidad, lugares decorosos para vivir el personal de relevos, etc. El reglamento de trabajo como se ve es sólo un comienzo.

Viene de la pág. 3

publicidad. Se aceptarán si, contribuciones especiales de los interesados con un mínimo \$ 50.00 sin dar lugar a ningún compromiso para ninguna de las partes.

Quienes hayan abonado sus suscripciones por meses en que este periódico no salió, les se-

rará reintegrado los importes, al menos que, deseen que sean retenidos como contribuciones especiales, sea cual sea el saldo.

Demás está decir que este periódico seguirá en la misma línea que hasta el presente, recibiendo con gusto todo el ma-

terial que se presente.

La conveniencia del mantenimiento de un periódico enteramente ferroviario es indiscutible por lo que, se espera la colaboración de todos, la cual siempre será bien recibida.

LO QUE SE DICE

Que el Directorio de AFE intervino la Gerencia de Materiales y Tracción, ante las graves irregularidades constatadas.

—000—

Que las promociones recién podrían finalizar dentro de más de un año.

—000—

Que cuando las promociones lleguen a su fin, será necesario empezar de nuevo.

—000—

Que hay funcionarios que no han llegado a trabajar una semana después de ascendidos y se jubilan.

—000—

Que el comentado plan "AFE 3" no se concretará.

—000—

Que mucho se habla de la necesidad de recuperar AFE, pero nada se hace realidad.

—000—

Que el sistema de medias barreras eléctricas Alsthom es un gran acierto.

—000—

Que con el nuevo sistema de barreras se puede prescindir de guarda barreras con la consiguiente disminución de gastos.

—000—

Que en Inglaterra hace varios meses atrás los trenes salían atrasados por la dificultad que tenían los maquinistas en poder estacionar sus automóviles.

—000—

Que se ven muy remotas las posibilidades de incorporar a AFE material nuevo.

—000—

Que son necesarios más de 400 empleados para que se pueda cumplir el "Reglamento de Trabajo del personal de Estaciones".

—000—

Que en el Taller de Peñarol estaba esperando reparación, un coche motor Simmering a la intemperie y con las ventanillas abiertas.

—000—

Que siguen los trenes corriendo con salones sin luz.

—000—

Que es alarmante el número de locomotoras descompuestas.

—000—

Que en poco tiempo, de no llevarse a cabo la compra de durmientes, no podrán correr trenes por las líneas del ex Midland.

—000—

Que el tráfico a estación Trinidad sigue interrumpido, y aun no se ve la posibilidad de que el puente sobre el arroyo Porongos sea reparado.

SAN DENDO
ESTABLECIMIENTO
SHII I EURU

de Ignacio Mendiboure

EXPORTACION - ABASTO
CARNICERIA - PRODUCTOS PORCINOS

RAMON ALVAREZ 370 - TEL. 90 Y 19
LA PAZ - DEPARTAMENTO CANELONES

ESPACIO RESERVADO