

semaf

**b** i a s

boletín informativo de los afiliados a semaf

▶ **11 M Actos de homenaje y recuerdo a las víctimas del atentado**

▶ **Cumplimiento de las jornadas máximas de conducción**

▶ **Desarrollo legislativo de la Ley del Sector Ferroviario**

▶ **Reunión de la junta directiva de A.L.E. en Amsterdam**

▶ **Área de Salud Laboral  
Estudio sobre  
nocturnidad**

• **La bia legal**

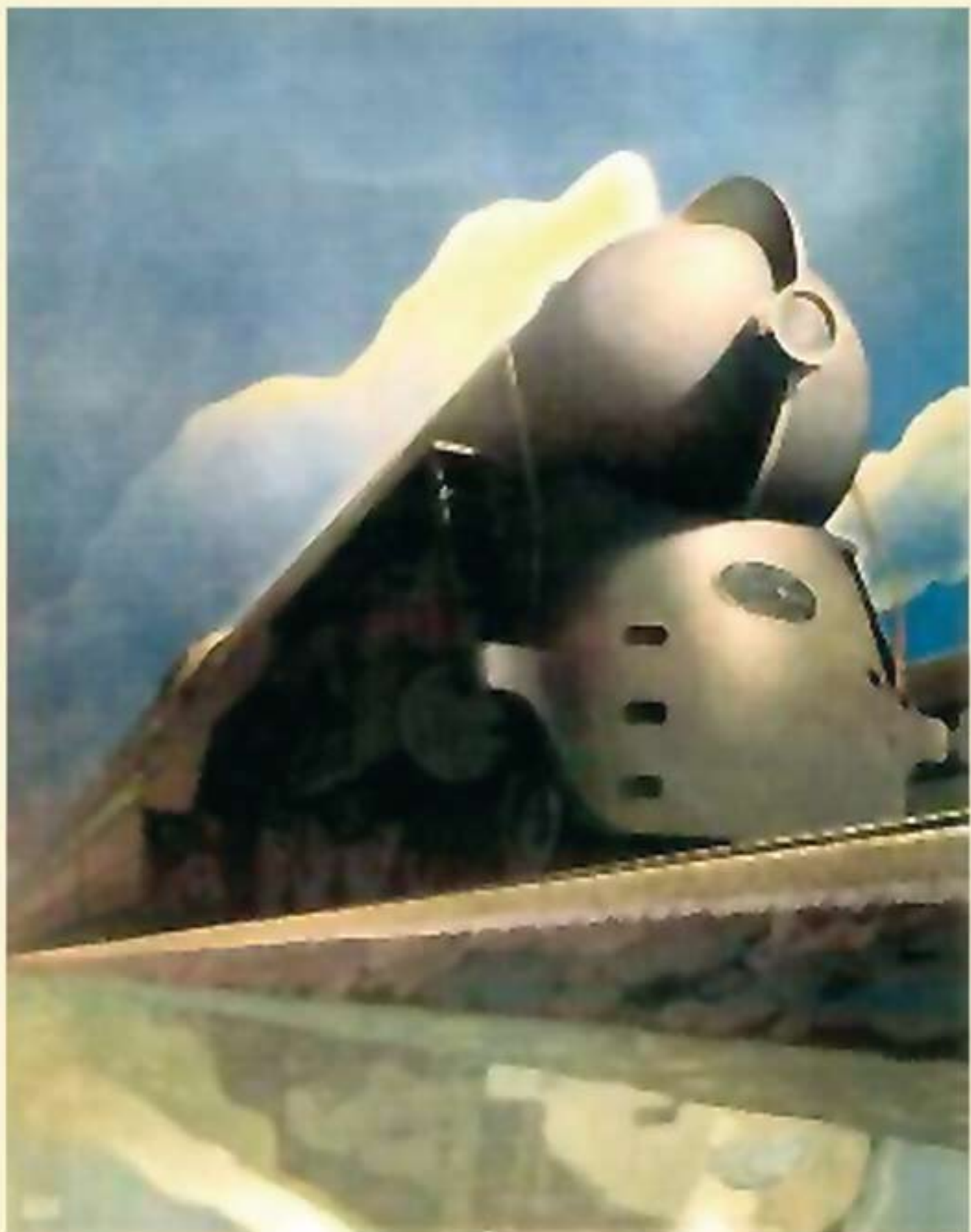
• **Noticias de afiliados**

• **Modelismo ferroviario**

• **Fotografía**

• **Naturaleza**

• **Libros, cine, discos**



**THE *New* 20<sup>TH</sup> CENTURY LIMITED**  
***NEW YORK-16hours-CHICAGO***  
**NEW YORK CENTRAL SYSTEM**

## Sumario

### •En portada

4 II M Actos de homenaje y recuerdo a las víctimas del atentado

6 Jornadas máximas de conducción

7 Desarrollo legislativo de la Ley del Sector Ferroviario

8 Reunión de la junta directiva de A.L.E. en Amsterdam

10 Área de Salud Laboral Estudio sobre nocturnidad

### •La bia legal

11 Expedientes de sanción, trámites y plazos

### •Noticias de afiliados

12 Cena - despedida en Bilbao de nuestro compañero Rogelio Álvarez Pérez

12 Expedición Tarragona-Amazonia Bolivia 2005

13 Gracias Mayte, buena suerte

13 Primer encuentro cultural de la 38 promoción de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles

### •Modelismo ferroviario

14 Unidad eléctrica de dos pisos 450

### •Fotografía

16 Con otro color, solo imágenes

### •Naturaleza

17 Buceo con escafandra autónoma

### •Libros, cine, discos

18 Umberto Eco, Clint Eastwood, Bruce Springsteen

## Editorial

Como podéis apreciar con sólo echar un primer vistazo a este número de BIAS, se ha producido un cambio radical en la imagen de nuestra revista. Asimismo, como veréis si continuáis con su lectura, se han cambiado los contenidos y se han incorporado nuevas secciones que, esperamos, sean de vuestro interés. Estos cambios obedecen, principalmente, a dos objetivos. En primer lugar, entendemos que una Organización como S.E.M.A.F. en todos los ámbitos y, por supuesto, también en el de la Información y Comunicación, debe transmitir una imagen moderna y actual. A pesar de que la edad media de nuestro Colectivo indica que no somos unos "chavales", creemos que somos un Colectivo muy dinámico y, quizá por las características propias de nuestra profesión, con una gran capacidad de integración y adaptación a los cambios generados por la sociedad.

Creemos que el Sindicato debe ser un reflejo de sus afiliados y, por lo tanto, la imagen que proyecta el Sindicato debe ser acorde con ello. Y entendemos que esa imagen no la estábamos transmitiendo con nuestro "antiguo" BIAS, que tanto en su formato como en sus contenidos había quedado claramente obsoleto. Por otro lado, creemos que, si bien la revista debe contener algunos aspectos informativos de interés para nuestro Colectivo, su contenido no debe quedar limitado exclusivamente a ello, tal como ocurría hasta ahora, pues existen cauces exclusivamente informativos por otros medios en nuestra Organización, como los tablones de anuncios, el correo electrónico, las asambleas, etc.. Entendemos que, además de lo anterior, debe aportar entretenimiento, servicios para los afiliados, etc.

También pensamos que los propios afiliados deben participar y colaborar en la elaboración de los contenidos del BIAS y, en esta línea, se incluyen en este número aportaciones realizadas por afiliados de distintas Secciones Sindicales. Desde aquí, os invitamos a hacernos llegar vuestras sugerencias y colaboraciones.

A partir del próximo número, la revista se va a remitir al domicilio particular de cada afiliado, por lo que todos aquellos que no hayáis rellenado la ficha con vuestros datos que se envió a las Secciones Sindicales las pasadas Navidades, debéis hacerlo lo antes posible para poder recibirla.

Por último, quiero señalar que estos cambios no hubieran sido posibles sin la incorporación al Área de Información y Prensa, como Asesor de Imagen y Comunicación, del Maquinista de la Sección Sindical de Salamanca Eduardo Sutil, que, si bien ya había colaborado con nosotros ocasionalmente en distintos temas, está llevando a cabo un gran trabajo para cambiar la imagen del Sindicato, del que este nuevo BIAS no es sino el primer paso.



# 11 M

## Actos de homenaje y recuerdo a las víctimas del atentado

Gran número de representantes y afiliados asistieron al acto convocado conjuntamente por los Comités Generales de Empresa de Renfe Operadora y ADIF. Pararon los trenes durante cinco minutos y centenares de personas se concentraron silenciosamente en el Espacio de las palabras de la estación de Atocha para recordar y rendir homenaje a las víctimas del atentado terrorista del 11 de Marzo.



*-Juan Jesús García y Santiago Pino durante el acto de homenaje.*

Todos los trenes secundaron el paro de cinco minutos convocado a las doce de la mañana del once de Marzo por los Comités Generales de Empresa de Renfe Operadora y ADIF en recuerdo y solidaridad con las víctimas de los atentados terroristas del 11 M.

Durante esos cinco minutos se desarrolló una concentración silenciosa en la estación de Atocha en la zona denominada "espacio de las palabras", en la que estuvieron presentes los Comités de

Dirección de Renfe y Adif, Comités Generales de ambas Empresas, así como afectados y familiares de las víctimas, ferroviarios, viajeros y multitud de personas que quisieron sumarse al acto, que concluyó con un aplauso general surgido de forma espontánea. La estación de Atocha volvió a llenarse de flores y velas rojas encendidas para recordar a aquellos que fueron víctimas de la sinrazón y el fanatismo en un día que a todos nos costará olvidar.



*-Despliegue de medios de comunicación para cubrir el acto de homenaje a las víctimas del 11 M en Atocha.*

Solo en algunas ocasiones un acontecimiento ha despertado tanto interés periodístico.

Prensa, radio, televisión, todos los medios de comunicación han emitido algún especial sobre el 11-M y el homenaje a las víctimas en su aniversario. El respeto por los que sufren todos los días conlleva no convertir la tragedia en espectáculo.

# Una herida abierta

# 11 M

Hace un año se abrió una profunda herida en el conjunto de la sociedad española como consecuencia del atentado terrorista del 11 M

Según dictaminan los psicólogos que trabajan con las víctimas es deber de todos ayudar a los afectados a minimizar las secuelas de la tragedia.

**S**olamente dos cifras y una letra son suficientes para que todos retrocedamos en el tiempo. Ha pasado un año y la memoria sigue viva. El colectivo de conducción sufrió en primera línea el horror absurdo e incomprensible que provocó el atentado terrorista del 11 de Marzo de 2004. Seis de

apoyo para procurar que sean ellos los primeros en comenzar a cerrar la herida, para que no quede cicatriz y vuelvan a ser los mismos que siempre hemos co-

no- en la medida de lo posible el alcance de la tragedia . Un año después paramos nuestros trenes durante



nuestros compañeros, cuando se encontraban en sus puestos de trabajo, vivieron el terror de cerca, vaya todo nuestro

cido. Ese día usamos mucho el teléfono para tener noticias de los compañeros que sabíamos que estaban circulando por el corredor del Henares, para preguntar si familiares, amigos y conocidos viajaban en los trenes sin estrados, para colaborar limitando

cinco minutos y lo hicimos guardando silencio, un símbolo necesario para que no caigan en el olvido los que faltan, los que sufren todos los días su pérdida y los que aún siguen recuperándose de la tragedia. Hace un año nos vimos atrapados en el horror y la tristeza, hoy la mejor sensación es contemplar la tranquilidad con que los viajeros suben y bajan de nuestros trenes.

Deberá presentar en su primera visita el carnet de afiliado como acreditación. Los familiares directos deberán mostrar su relación de parentesco convenientemente. Válido hasta el 31 de diciembre de 2005.

**NADIE PONE TANTA CONFIANZA AL SERVICIO DE TUS OJOS.**



**CLINICA BAVIERA**  
INSTITUTO OFTALMOLOGICO EUROPEO

Plan corporativo de salud ocular para afiliados y familiares directos a

corporate **SEMAF**

Sólo por estar afiliado a SEMAF, en Clínica Baviera le ofrecemos a usted y sus familiares directos la oportunidad de aprovecharse de ventajas y descuentos exclusivos en el cuidado de su visión.

**Miopía • Hipermetropía • Astigmatismo**

	Tarifa privada	Precio SEMAF	20% de descuento en resto de tratamientos y servicios (catarata, glaucoma, etc.) excepto en prótesis. Condiciones de financiación personalizadas.
Consultas	72 €	30 €	
Corrección por láser*	995 € 1.095 €/ojo	925 €/ojo	

\*Excepto tratamientos especiales de Lasik customizado.

**902 130 100**  
www.clinicabaviera.com

A CORUÑA • BARCELONA • BILBAO • CASTELLÓN • CIUDAD REAL  
GUJÓN • MADRID • MÁLAGA • PAMPLONA • SEVILLA • TARRAGONA  
VALENCIA • VALLADOLID • VIGO • VITORIA • ZARAGOZA

# Jornadas Máximas de conducción

Acciones realizadas por parte de S.E.M.A.F. para exigir el cumplimiento de las jornadas máximas permitidas de conducción diaria y conducción continuada, recogidas en el Reglamento del Sector Ferroviario



Como todos sabéis, el pasado 1 de enero de 2005 entró en vigor el Reglamento del Sector Ferroviario. En dicho Reglamento, como ya comentamos, se recogían, entre otros aspectos, las jornadas máximas de conducción permitidas para el Personal de Conducción.

Sin embargo, a pesar de ello, las Direcciones de Renfe Operadora y FEVE se negaban a aplicar dichas

jornadas máximas de conducción.

Dada la condición de límite máximo legal que establecía el Reglamento del Sector Ferroviario y, ante esa negativa, S.E.M.A.F. se vio obligado a convocar huelgas, tanto en Renfe Operadora como en FEVE, para exigir la inmediata aplicación de dichos límites.

A raíz de las reuniones mantenidas entre los Comités de Huel-

ga de S.E.M.A.F. y las Direcciones de ambas empresas, se llegó a un acuerdo que permitía, por un lado, aplicar de manera inmediata los límites legales máximos de seis horas de conducción continuada establecidos en la disposición adicional duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario y, por otro lado, se consiguió la intervención del Ministerio de Fomento para establecer una moratoria en la aplicación del apartado referido a la conducción máxima diaria, en tanto en cuanto se alcanzaba un acuerdo o resolución sobre la interpretación del aspecto relativo a las 9 horas de tiempo máximo de conducción diaria, dentro de la Comisión de Coordinación de las Actividades Ferroviarias que preside el Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

Una vez más, S.E.M.A.F. y el Colectivo de Conducción han tenido que llevar la iniciativa y, una vez más, ha tenido que ser a través del planteamiento de un conflicto, pues parece que, ni siquiera cuando se establecen regulaciones de carácter legal de obligado cumplimiento, se dan por aludidas ni las Direcciones de las Empresas ni el resto de Sindicatos.

En la actualidad, después de haber mantenido varias reuniones con los responsables del Ministerio de Fomento, los servicios técnicos y jurídicos del mismo están estudiando la fórmula para aplicar los límites de conducción máxima diaria, que serán de obligado cumplimiento para todas las empresas y todos los trabajadores de conducción que circulen por vías de la Red Ferroviaria de Interés General.





# Desarrollo legislativo de la Ley del Sector Ferroviario

La Ley del Sector Ferroviario, para su aplicación efectiva en toda su extensión, requiere de la aprobación de diversos textos normativos de desarrollo de la misma.

Como hemos señalado anteriormente, el pasado 30 de diciembre se aprobaron el Reglamento del Sector Ferroviario y los Estatutos de Adif y Renfe Operadora.

Recientemente se han aprobado, asimismo, dos Órdenes Ministeriales: una relativa a la Declaración sobre la Red y adjudicación de surcos y otra referente al establecimiento de cánones por uso de la infraestructura.

La primera de ellas recoge los criterios para realizar la Declaración sobre la Red y, de acuerdo con la misma, para adjudicar los surcos de circulación a las empresas que los soliciten en función de la disponibilidad existente. No obstante lo anterior, tal como recoge la propia



Ley del Sector Ferroviario, Renfe Operadora conserva el derecho de adjudicación de los surcos que estuviese utilizando en el momento de la entrada en vigor.

Por lo que se refiere a la segunda, establece las cuantías de los cánones a abonar por parte de las empresas ferroviarias al administrador de la infraestructura por el uso de la vía, fijándose las cuantías en función del tipo de tren, del horario de utilización de la infraestructura, de la ve-

locidad máxima, etc. Asimismo, se establecen cuantías adicionales por la utilización de vías de apartado, andenes, estaciones, ...

Por otro lado, aún está pendiente la elaboración de otras órdenes ministeriales (alguna de ellas de vital importancia para nuestro Colectivo) como la relativa a Homologación de Personal, Centros de Formación y Centros Médicos, Homologación de Material, Adjudicación de Activos (entre Adif y Renfe Operadora), etc.



## Aviso importante a los afiliados de S.E.M.A.F.

Con objeto de que todos conozcamos los importantes cambios realizados en la regulación legal que nos afecta con motivo de la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, S.E.M.A.F. ha editado un libro que recoge los textos completos de la citada Ley, del Reglamento del Sector Ferroviario, del Real Decreto por el que se aprueba el mismo y del Estatuto de Renfe Operadora. Ya se encuentran a vuestra disposición en las respectivas Secciones Sindicales, donde podréis recoger vuestro correspondiente ejemplar.

# Reunión de la junta directiva de A.L.E. en Amsterdam

Entre los días 12-15 de Mayo pasado, tuvo lugar la reunión ordinaria de la Junta Directiva de A.L.E. que, en este caso, tuvo lugar en la capital holandesa.

**E**l Sindicato Europeo de Maquinistas A.L.E. reunió a su Junta Directiva en la ciudad de Amsterdam .

Entre los distintos temas tratados, debemos señalar los siguientes:

- Procedimiento interno para la toma de decisiones en el seno de A.L.E. En lo que se refiere a esta cuestión, se analizaron las distintas posibilidades para solventar las situaciones que se producen cuando se requiere una actuación rápi-



da de A.L.E. y, por las dificultades de comunicación y traducción no es posible esperar la respuesta de todos los Sindicatos miembros. Finalmente y, para estos casos de extrema urgencia, se acordó que se

adoptasen las decisiones conjuntamente por el Presidente y los dos Vicepresidentes que, en la actualidad, se corresponden con los representantes de los sindicatos alemán, húngaro y español.



-Estación de Amsterdam





•Se analizó el posicionamiento de A.L.E. respecto a la Propuesta de Directiva del Consejo de la Unión Europea relativa al acuerdo entre la ETF y la CER sobre las condiciones de empleo del personal de tracción en el tráfico interoperable transfronterizo.

La Junta Directiva manifestó su oposición a diversos aspectos de esta regulación por considerarla regresiva para los trabajado-

res y por basarse en un acuerdo que omite la representatividad de A.L.E., pese a reconocer en el propio documento de la Propuesta que el conjunto de sus afiliados suponen un porcentaje superior al 50% del total del Personal de Conducción Ferroviario de la Unión Europea.

•Los sindicatos alemán, polaco, checo, suizo y holandés presentaron el proyecto de Convenio so-

bre las condiciones laborales en las empresas filiales de Rail4chem que están negociando con los representantes de dicha sociedad, cuyo ámbito de actuación se extiende, entre otros, a los países mencionados. Con la firma de este Convenio se pretenden regular las condiciones laborales y económicas de los maquinistas que presten servicio en empresas de esta sociedad en cualquiera de los países afectados por la firma, evitando el dumping entre los maquinistas de los diferentes países que podría producirse en el caso de que se propiciase la conducción de los trenes por aquellos compañeros con un salario inferior aún cuando el tren circulase por un país diferente del suyo.

•Se analizó la propuesta de la Agencia Ferroviaria Europea para participar en dos grupos de trabajo relativos a la Interoperabilidad del Transporte Ferroviario. Se acordó que los seis expertos que debía proponer A.L.E. para estos grupos de trabajo fuesen designados: 2 por el Sindicato alemán, 2 por S.E.M.A.F., 1 por Holanda y 1 por Suiza.

•Se aprobó la celebración de la próxima reunión de la Junta Directiva de A.L.E. en España, del 20 al 23 de octubre, en lugar aún por definir.

## Temas tratados por la Junta Directiva de A.L.E. en su reunión ordinaria los días 12, 13, 14, y 15 de Mayo en Amsterdam.

- Procedimiento interno para la toma de decisiones en el seno de A.L.E.
- Propuesta de Directiva del Consejo de la Unión Europea relativa al acuerdo entre la ETF y la CER sobre las condiciones de empleo del personal de tracción en el tráfico interoperable transfronterizo.
- Proyecto de Convenio sobre las condiciones laborales en las empresas filiales de Rail4chem que se están negociando con los representantes de dicha sociedad, cuyo ámbito de actuación se extiende, entre otros, a Alemania, Polonia, República Checa, Suiza y Holanda.
- Propuesta de la Agencia Ferroviaria Europea para participar en dos grupos de trabajo relativos a la Interoperabilidad del Transporte Ferroviario.

# Área de Salud Laboral.

## Estudio sobre nocturnidad

Tal como se ha informado en distintas ocasiones, en el último Congreso S.E.M.A.F. apostó, en la estrategia sindical del Área de Salud Laboral, por abordar la problemática relativa a la nocturnidad desde el punto de vista de las repercusiones que tanto ésta como el tipo de turnos en los que se encuadra, tiene para la salud de los trabajadores de conducción.

En este sentido, el Secretario de Prevención de Riesgos Laborales contactó con distintas universidades y profesionales con objeto de definir el planteamiento más adecuado para la realización de un estudio al respecto, habiendo concluido que la propuesta más interesante y ajustada a nuestras pretensiones era la realizada por el Departamento de Alteraciones del Sueño de la Mutua de Accidentes Zaragozana.

Este estudio sobre la incidencia de la nocturnidad en nuestro trabajo diario se ha desarrollado en Zaragoza. En el mismo se ha evaluado a 122 maquinistas de las diferentes unidades de negocio a un ritmo de entre dos y cuatro maquinistas diarios durante un período de dos meses.

Desde estas páginas, queremos agradecer a todos los maquinistas que han participado en la realización del estudio su colaboración desinteresada y las facilidades que han dado, incluso desplazándose por su cuenta, para que todo se desarrollase correctamente y en el menor plazo posible. Especialmente, queremos destacar la labor del Maquinista Mario Blázquez, que ha coordinado las diversas actuaciones para facilitar el desarrollo del estudio y causar las mínimas molestias posibles a los compañeros que han colaborado en el mismo.

Una vez desarrollado el trabajo de campo, los datos han sido remitidos a la Facultad de Estadística de Zaragoza para su evaluación. Posteriormente, se emitirá el informe final del estudio, que nos será remitido en las próximas semanas.



*-Estudios de nocturnidad, riesgos y estado de vehiculos e instalaciones*

### Estudio sobre la evaluación de riesgos de la profesión de Maquinista

Continúan las conversaciones con la Universidad Carlos III con objeto de abordar próximamente un estudio sobre la evaluación de los riesgos que comporta el desempeño de la profesión de Maquinista. Estas conversaciones se encuentran en una fase avanzada y esperamos que dicho estudio se pueda efectuar en los próximos meses.

No obstante, además de lo anterior, estamos tratando la posibilidad de que, en el marco del convenio que se establezca con dicha Universidad, se aborde la distribución de los medios materiales y humanos del Servicio de Prevención de Renfe Operadora que, como todos sabéis, a raíz de la separación el pasado 1 de enero, está generando múltiples y graves problemas especialmente a nuestro Colectivo.

### Detección y estudio de la problemática por residencias en cuanto al estado de vehículos, limpieza de los mismos, e instalaciones.

Recientemente y, con motivo de los derechos sindicales obtenidos con la firma del XV Convenio Co-

lectivo, se ha incorporado al Área de Salud Laboral José Ramón García, Maquinista de la residencia de Ourense.

Esta incorporación ha permitido iniciar un trabajo consistente en la evaluación del estado y limpieza de los vehículos y del resto de instalaciones. Esta evaluación se efectúa de manera directa desde el Área de Salud Laboral desplazándonos a las distintas dependencias.

A partir de la evaluación efectuada se elabora un Informe que es entregado al Secretario de la Sección Sindical afectada con objeto de que, junto con el Delegado de Prevención del ámbito, verifique lo reflejado en el mismo.

Estas evaluaciones se ponen posteriormente en común con todas las Secciones Sindicales de los ámbitos geográficos o de Unidad de Negocio correspondientes, lo que permite coordinar las actuaciones en esta materia de cara a la empresa y evitar que, como viene sucediendo, la problemática concreta de las condiciones de los vehículos e instalaciones se diluya en el conjunto de negociaciones que se deben abordar en cada dependencia, con lo que la empresa esquiva una y otra vez las soluciones a este tema.

# Expedientes de sanción, trámites y plazos

Por su importancia, dado que es algo que afecta o puede afectarnos a todos, y dada la especial trascendencia de los trámites y plazos, en esta ocasión nos ocupamos de este asunto, pretendiendo sintetizar las cuestiones más relevantes para nuestro colectivo.

**T**oda Sanción por faltas graves o muy graves deberá venir precedida del preceptivo expediente disciplinario.

## Orden de apertura

La orden de apertura del expediente la dará el Jefe del centro de trabajo al que esté adscrito el trabajador, y el Instructor notificará al expedientado el pliego de cargos, recogiendo los hechos que se le imputan.

## Plazo de contestación

Al pliego de cargos se podrá contestar con el oportuno pliego de descargos en el plazo de CINCO DÍAS laborables.

## Notificaciones

Igualmente deberá el Instructor notificar el pliego de cargos al Delegado Sindical del Sindicato a que esté afiliado el trabajador, al objeto de que por este también se alegue lo que crea oportuno, y si se trata de falta muy grave también al Comité de Empresa. Todos ellos podrán solicitar al Instructor la práctica de las pruebas que consideren pertinentes.

## Resolución provisional

Evacuados esos trámites el Instructor elevará su propuesta al órgano competente, el cual deberá

notificar la resolución provisional al trabajador en el plazo máximo de DOS MESES, desde que la empresa tuvo conocimiento de los hechos, si la entrega después de ese plazo la falta estará prescrita y será nula a todos los efectos.

## Plazo de recurso

Recibida la resolución provisional el trabajador dispone de CINCO DÍAS hábiles para presentar recurso contra la misma, si en ese plazo no lo hace la sanción se eleva a definitiva.

## Comisión de recursos

Presentado recurso se elevará a la Comisión de recursos competente (la provincial o la central, ya se trate de falta grave o muy grave), y será definitiva cuando vista en la comisión de recursos se le notifique al trabajador, o transcurrido UN MES desde que presentó el recurso (lo que antes ocurra).

## Sanción firme

Una vez firme la sanción, que recordemos puede darse por:

1. No presentar recurso.
2. Por notificación al trabajador, una vez visto el recurso en la comisión.
3. Por el transcurso de UN MES desde que se entrega el recuso. Tenemos que acudir, si se cree



conveniente, al proceso laboral, para ello tenemos 20 días hábiles desde que la sanción es firme.

## Proceso laboral

Se inicia con la reclamación previa a la Empresa, que suspende el plazo de los 20 días hasta que conteste la empresa o transcurra UN MES desde que se interpone. Denegada la reclamación previa, bien por resolución expresa o por el paso del mes, de nuevo comienza a correr el plazo de los 20 días, para interponer la demanda ante el Juzgado de lo Social. Es decir, los días que transcurren desde que la sanción es firme hasta que se interpone la reclamación previa hay que descontarlos de los 20 días, y esos son los que nos queda para interponer la demanda.

## RESUMEN DE LOS PLAZOS QUE NOS AFECTA DIRECTAMENTE

1. Desde que trabajador recibe pliego de cargos.... a presentación pliego descargos.....5 días laborables.
2. Desde que se recibe la resolución provisional.... a presentación recurso.....5 días hábiles.
3. Desde la firmeza de la sanción..... a presentación reclamación previa... 20 días hábiles.
4. Desde denegación reclamación previa (expresa o por paso de un mes)... hasta presentación demanda al Juzgado... 20 días hábiles menos los que hayamos consumido en presentar la reclamación previa. Es decir si desde que la sanción es firme hasta que presentamos la reclamación previa pasan 19 días hábiles sólo nos quedará 1 día para presentar la demanda.



## Cena-despedida de nuestro compañero Rogelio Alvarez Pérez en Bilbao.



*-Regalo de la sección sindical*

El Día 25 de Febrero de 2005 se celebró la cena-despedida de nuestro compañero Rogelio Alvarez Pérez, a la que asistieron sesenta personas entre compañeros y familiares, en el restaurante Casa Vasca de Bilbao. Fué un acto emotivo en el que se repasó



*-Asistentes a la cena-despedida de Rogelio Álvarez Pérez.*

su trayectoria profesional y personal (recordando sus trabajos realizados sobre el ferrocarril). Recibió obsequios por parte de los com-

pañeros asistentes, la empresa y la sección sindical y él nos obsequió con un DVD sobre la historia del ferrocarril en el BPT.

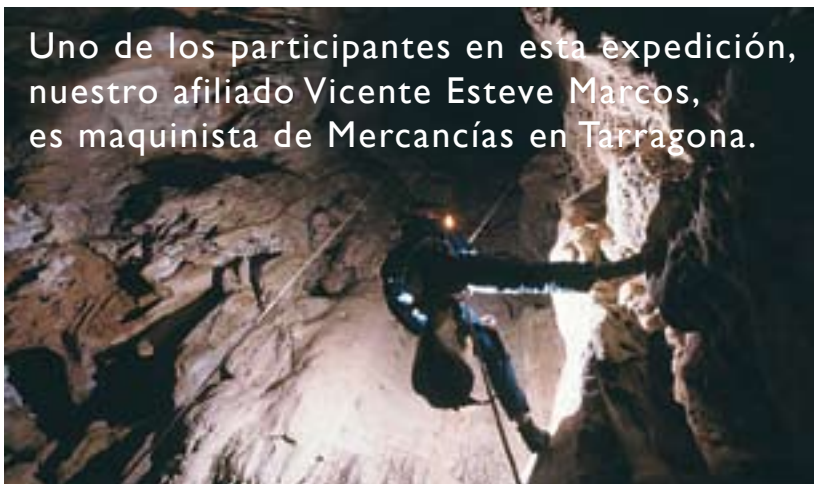
## Expedición Tarragona-Amazonia Bolivia 2005

La expedición "Tarragona-Amazonia Bolivia 2005" se llevará a cabo desde el 26 de Julio hasta el 29 de agosto, con un presupuesto de 54.000 euros y estará compuesta por 8 españoles y dos bolivianos. Uno de los participantes en esta expedición, Vicente Es-

teve, es maquinista de Mercancías Renfe en Tarragona. Estará dividida en dos partes, la primera, la más importante, será la exploración, en ella se llevarán a cabo análisis del agua, del ambiente interior y exterior de la zona. Se harán trabajos de biología espeleológica y de ex-

terior, de geología, topografía de las cavidades, localización y señalización con GPS. La segunda, será la fase divulgativa, en esta fase se realizarán conferencias en museos como el Nacional de arqueología en La Paz, dedicada a políticos bolivianos y al embajador español, el museo de historia natural de Sta. Cruz y en el parque nacional de Roboré, para formación de personal, estas últimas estarán abiertas al público en general.

Uno de los participantes en esta expedición, nuestro afiliado Vicente Esteve Marcos, es maquinista de Mercancías en Tarragona.



*-Vicente Esteve Marcos*

## Gracias Mayte, buena suerte



El pasado 27 de abril tuvo lugar un sencillo acto de despedida a nuestra compañera Mayte, que, después de más de 9 años trabajando como administrativa en nuestro

Sindicato, ha dejado su puesto .

Desde aquí queremos agradecerle su aportación durante todos estos años, pues a pesar de la dificultad de ser la única empleada en



una “empresa” como S.E.M.A.F., en la que los cambios en los miembros de la Comisión Ejecutiva y las Secciones Sindicales obligan a un mayor esfuerzo de adaptación, ha desempeñado su labor con toda profesionalidad. Asimismo, aprovechamos estas líneas para desearle lo mejor en su nueva etapa.

## Primer encuentro cultural de la 38ª Promoción de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles.

Se celebrará en Sevilla los días 7, 8 y 9 de Octubre

Queridos compañeros: Como bien sabéis, cuando cumplimos las bodas de plata, nos reunimos en Alicante en una cena, pero desde entonces nadie ha querido coger el testigo para empezar a reunirnos todos los años como hacen todas las promociones, pues bien, el año 2005 nos vamos a reunir en Sevilla y lo vamos a denominar “Iº Encuentro Cultural” que se va a celebrar los días 7, 8, y 9

de Octubre, y deseamos que asista toda la Promoción, a ser posible , para pasar un fin de semana agradable y recordar viejos tiempos.

Se ha abierto la cuenta N° 2100-5037-96-0200028778 a nombre de la 38ª Promoción de FF.CC. en Sevilla, código postal 41008 en la entidad bancaria “La Caixa”.

Los interesados deberán ingresar 100 euros antes del día 29 de Junio de 2005 los cuales se descontarán

del precio final.

En el resguardo del ingreso deberán figurar los siguientes datos:

Nombre completo, dirección completa y ciudad. Cuando hayais hecho el ingreso llamadnos por teléfono para comunicarnos vuestro nº de teléfono, nº de matrícula y dirección de correo electrónico quien tenga.

Para cualquier duda o aclaración os podeis poner en contacto con:

Rafael Bonilla Sanchez  
Movil interior: 963-697  
Movil exterior: 659 88 63 02  
Fax y teléfono interior: 385-594  
E-mail: sevilla@semaf.org  
rafaelbonilla@wanadoo.es

Francisco Garrido Nebreda  
Movil interior: 963-683  
Movil exterior: 650 92 38 46  
Teléfono particular: 954 23 72 38

Cristobal Lopez Jimenez  
Movil interior: 963-670  
Movil exterior: 650 81 29 86

Jose Antonio Prados Ramirez  
Movil interior: 963-655  
Movil exterior: 606 04 04 75



38 PROMOCIÓN de  
MOVILIZACIÓN y  
PRÁCTICAS de FF.CC.



## Unidad eléctrica de dos pisos serie 450 e

Electrotrén comercializa una novedad muy esperada: la unidad de dos pisos serie 450 remolcada por locomotora 269 con esquema de decoración de la UNE de Cercanías

### Unidad 450

Con la finalidad de aumentar la capacidad de los trenes de cercanías sin aumentar su longitud RENFE encargó a Ateinsa (bajo licencia Alstom) la construcción de trenes de dos pisos, cuya composición estaría formada por cuatro coches intermedios, un coche con cabina con la finalidad de evitar el cambio de máquina de cabe-

za a cola al terminar un trayecto y una locomotora convencional 269 que se encargaría de dar tracción a la composición. La longitud total de las seis unidades que componían el tren era similar a la de un cercanías en doble composición, esto permitía su utilización sin modificar andenes. La primera unidad de dos pisos circuló por primera vez el 23 de Abril de 1991 y el 31 de Diciembre de 1993 las 269 fueron reemplazadas por cabezas tractoras. Estas composiciones prestaron servicio en las redes de cercanías de Madrid y Barcelona.

Las locomotoras 269 tuvieron que ser adaptadas para su uso con estas composiciones por Ateinsa. Se modificaron quince (269-310, 269-313, 269-315, 269-322, 269-331,

269-226, 269-231, 269-235, 269-247, 269-252, 269-269, 269-292, 269-296, 269-297 y 269-299 ).

Los coches intermedios tienen dos plantas, quedando equipada cada una por cinco filas de asientos, distribuidos en 2+3 con pasillo longitudinal, dos grandes puertas dobles en los extremos que dan acceso a una plataforma distribuidor de la que parten dos escaleras que llevan a cada uno de los pisos. Están equipados con climatización e información a viajeros acústica y visual. Los bogies, situados bajo las plataformas van provistos de suspensión neumática. El coche remolque con cabina iba provisto de todos los mandos necesarios para controlar la locomotora cuando esta circulaba en cola.



*-Locomotora 269-297 con la decoración de la UNE de Cercanías*



*-Coche remolque con cabina, también llamado "BDX"*

### El modelo

La unidad de Cercanías de dos pisos 450 de Electrotrén corresponde a la configuración inicial de esta serie que, de forma temporal, estuvo circulando con cuatro coches intermedios y un coche piloto, remolcados por locomotoras de la serie 269, adaptadas y redecoradas para este cometido.

Para elaborar esta composición, Electrotrén ha partido de su locomotora de la serie 269, y ha desarrollado los coches intermedios de dos pisos y el coche remolque con cabina.

La decoración corresponde a la primera que se implantó en estas unidades, con el techo de los coches en color rojo y los logotipos de Cercanías en forma de "C", los interiores están minuciosamente detallados.

La locomotora cuenta con una excelente motorización, unas correctas dimensiones, un cuidado acabado y el esquema de decoración de Cercanías. El modelo está repro-





# en escala 1:100 construida por Electrotrén



-Interior de uno de los coches remolque, en el que se puede ver la distribución de los asientos



-Detalle de bogie



-Teleindicadores



-Frontal de remolque con cabina

ducido a escala 1:100, en lugar de a 1:87, esta práctica es habitual en una buena parte de las marcas ya que los vehículos largos presentan problemas de inscripción en las cerradas curvas de las maquetas.

Lo que es indudable es que se trata de un modelo muy atractivo.

Electrotrén presenta este mode-

lo con motorización para corriente continua (ref. 3450) y corriente alterna digital (ref. 3451). En su presentación básica se incluye la locomotora, dos coches intermedios y el coche remolque con cabina. Los aficionados pueden ampliar la composición adquiriendo más coches intermedios (ref. 3452).



## Unidad eléctrica de dos pisos serie 450 de Cercanías

- Datos básicos
- Composición: M-R-R-R-R-Rc
- Alimentación (Vcc. catenaria): 3000
- Potencia total (cv): 4200
- Velocidad máxima (Km/h): 140
- Ancho de vía (mm): 1668
- Altura de piso (mm): 355 (piso inferior) 2.313 (piso superior)
- Anchura exterior en cintura (mm): 2926
- Altura del vehículo (mm): 4300
- Equipos de seguridad ASFA, tren-tierra y central de registro
- Sistema de información de averías
- Estructura de caja: Autoportante en acero al cobre soldada
- Información a viajeros, acústica y visual
- Climatización
- Megafonía y sistema de comunicaciones
- Suspensión neumática
- Puertas por costado: 2
- Puertas de acceso de tipo encajable-deslizante



# Con otro color, sólo imágenes

Traemos a esta página imágenes de hace algún tiempo cuyo tema ha despertado nuestra curiosidad. En esta ocasión trenes y puentes.



*-Puente sobre Torres Villaroel*



*-Construcción del "Puente de los Franceses"*



*-Construcción de un viaducto sobre el Duero en 1860*



*-Viaducto y túnel de la línea Córdoba-Málaga*



*-Puente de "Pradillo"*

Si quieres ver publicadas esas fotos de hace años que tienes guardadas con temática un poco fuera de lo común, puedes enviarnoslas en formato electrónico por e-mail a [as\\_imagen@semaf.org](mailto:as_imagen@semaf.org), queremos comenzar a recopilar imágenes antiguas del ferrocarril en España para que no se pierdan.



*-Ferrocarril militar cerca de Madrid*



# Buceo con escafandra autónoma



-Nuestro compañero José Carlos Díaz Pérez.

## Como iniciarnos en el submarinismo

Este primer artículo quiere animarnos a la práctica de una actividad que supone experimentar una sensación única, disfrutar y descubrir las maravillas del mundo submarino.

José Carlos Díaz Pérez, maquinista de Grandes Líneas en Salamanca, es instructor de buceo en el club Sport-Aventura y pretende transmitirnos el placer que experimenta con la práctica del buceo con escafandra autónoma.

### En que consiste

Esencialmente en disfrutar de las sensaciones que ofrece el medio acuático, dejando atrás las limitaciones que conlleva la falta de aire y la posibilidad de observar la orografía, flora y fauna del mundo submarino, notando su cercanía de forma segura. Se puede practicar durante todo el año, debidamente protegidos y evitando los temporales. En las inmersiones debemos respetar siempre el medio marino.

### Quién puede practicarlo

Todo aquel que sienta interés por el buceo, con doce años se puede comenzar no habiendo edad límite, ya que no se necesita tener una buena forma física, aunque si es requisito indispensable superar un reconocimiento médico previo que tiene una validez de dos años.

### Cómo podemos iniciarnos

Es necesario seguir un curso reglado por la Federación Española (FEDAS), ACUC (asociación canadiense) o PADI (asociación EEUU) consta de quince clases, divididas en cinco teóricas, cinco prácticas en piscina y cinco prácticas en el mar. Este curso nos enseñará a desenvolvernos en el medio acuático y a observar las normas que hacen del buceo un deporte muy seguro. El alumno aprende a controlar la profundidad, la velocidad de ascensión, el tiempo de inmersión y a solventar todo tipo de problemas que puedan darse bajo el agua.

### Dónde acudir

En cualquier club de buceo nos impartirán el curso, nos proporcionarán el equipo necesario, el seguro imprescindible para realizar inmersiones y nos acompañarán en ellas. Una norma que no debemos olvidar es que nunca debemos bucear solos.

### Zonas de buceo deportivo

En nuestro país casi toda la costa mediterránea, destacando Águilas y Mazarrón en Murcia, Columbretes en Castellón, las Medas en Girona y Lanzarote. Fuera de nuestra costa son muy interesantes las zonas de buceo de Varadero en Cuba, Cozumel en México y las islas Maldivas.

Iniciamos en este número una nueva sección donde queremos daros a conocer actividades realizadas en estrecho contacto con la Naturaleza. Con la colaboración de algunos de nuestros afiliados iremos explicando los requisitos necesarios para iniciarnos en su práctica.

### Necesitamos. . .

- Seguro (anual)
- Licencia federativa
- Curso
- Fed. española (FEDAS)
- 1ª estrella ( hasta 20 m.)
- 2ª estrella ( hasta 30 m.)
- 3ª estrella ( hasta 40 m.)
- Equipo
- Máscara
- Aletas
- Escarpinos
- Neopreno
- Cinturón de lastre (6-8 Kg.)
- Reguladores
- Jacket (chaleco hidrostático)
- Botella (10-12-15-17 l.)



- Zonas de buceo
- Águilas
- Mazarrón
- Columbretes
- Islas Medas
- Cozumel
- Varadero
- Islas Maldivas





La misteriosa llama de la reina Loana  
Umberto Eco  
Editorial: Lumen

## LIBROS

**L**a misteriosa llama de la Reina Loana es la quinta novela de Umberto Eco, y un acontecimiento en Italia, donde ha dominado las listas de los más vendidos durante meses. El autor de *El nombre de la rosa* y *El péndulo de Foucault*, jugan-

do con la nostalgia y la ironía nos cuenta la vida de un hombre que, buscando su identidad, encuentra la memoria de lo que fué.

Es triste despertarte una mañana y ser incapaz de reconocer a tu mujer y a tus hijos, abrir los ojos y no recordar cuál es tu profesión, ni dónde vives o cuáles son tus gustos a la hora de comer y beber. Esa es la desconcertante realidad de Giambatista Bodoni, más conocido como "Yambo", un hombre de sesenta años que, después de sufrir un accidente, ha perdido por completo la memoria personal, la más ligada a las emociones, y en cambio conserva intacta la memoria histórica, así, recuerda el teorema de Pitágoras pero no puede pronun-

ciar su propio nombre porque no se acuerda, sabe que Napoleón fue derrotado en la batalla de Waterloo pero no quién es su madre.

Yambo, vuelve a casa y poco a poco va recuperando el sabor de las comidas, los olores, sus ropas, sus libros. También vuelve a su lugar de trabajo, su librería. En la segunda parte de la novela regresa a Solara, lugar de su infancia. Allí recuperará sus viejas cosas, libros, carteles, otros objetos aparecen en el despacho de su abuelo y en el desván, donde pasa ocho días leyendo sin tregua y manoseando tebeos, revistas, postales, que tendrán para él un efecto terapéutico para ayudarle a recuperar parte de la memoria perdida.



Nuevo álbum de  
Bruce Springsteen  
Devils & dust

## DISCOS

**É**sta es la portada del nuevo disco de Bruce Springsteen, se confirma que el disco se edita exclusivamente en formato Dual Disc, con el audio en un lado del disco, y con el reverso en formato DVD. The Boss vuelve a sus raíces

Americanas con Devils and dust (Diablos y polvo) un disco Country que salió a la venta en Abril. Dos de las canciones incluidas, ya son conocidas, The Hitter y Long Time Coming, fueron interpretadas por Bruce Springsteen durante su gira acústica de los 90.

Es posible que el álbum venga secundado por una gira en recintos de aforo reducido, totalmente lógico para interpretar un disco acústico. Ha sido grabado en sus casas de Nueva Jersey y Los Ángeles y finalizado en los estudios Southern Tracks de Atlanta, con ayuda del productor Brendan O'Brien.

"Devils & Dust" es un trabajo que Bruce ha hecho sólo, sin The Street Band. Este nuevo CD contará con

12 canciones y el DVD contará con la grabación en vivo de algunas de estas canciones en un recital acústico que Springsteen dio en Nueva Jersey. En el DVD también encontraremos temas grabados en 5.1 Surround.

## TEMAS

01. Devils & Dust
02. All The Way Home
03. Reno
04. Long Time Comin'
05. Black Cowboys
06. Maria's Bed
07. Silver Palomino
08. Jesus Was an Only Son
09. Leah
10. The Hitter
11. All I'm Thinkin' About
12. Matamoras Banks



Million Dollar Baby  
Clint Eastwood

## CINE

**D**espués de que el año pasado nos sorprendiera con *Mystic River*, una película que se convirtió enseguida en un clásico de su ca-

rrera como director, Clint Eastwood nos sorprende otra vez demostrando que aun le quedan ases bajo la manga, y con 74 años, nos presenta *Million Dollar Baby*. La historia le sonará a muchos a la inolvidable *Karate Kid*, pero no a su secuela que también era protagonizada por la protagonista de *Million*, Hilary Swank. La actriz protagoniza a Maggie Fitzgerald, una joven de 31 años que quiere convertirse en boxeadora, y que a pesar de su edad, exige con determinación que Frankie Dunn (Clint Eastwood) la entrene. *Million Dollar Baby* no es una película de boxeo, sino la his-

toria de una boxeadora. El filme es el mejor de la carrera de Eastwood como director, pero es probable que engañe un poco al espectador, su audacia radica en la maestría del director en engañarnos haciéndonos creer que el filme no será más que una versión femenina de *Rocky*, pero rápidamente la historia se convierte en oscura y melancólica llevando al espectador por un camino que jamás hubiéramos imaginado. Diálogos, música y coreografías estupendamente desarrolladas, son algunas de las claves mágicas que hacen triunfar esta película. Muy recomendable.

CHEMIN DE FER DU NORD

A. MCASSANDRE

# NORD EXPRESS

SOUTHERN RAILWAY & CHEMINS DE FER BELGES

DEUTSCHE REICHSBAHN GES. & POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

LONDRES BRUXELLES RIGA  
PARIS LIEGE BERLIN VARSOVIE  
COMPAGNIE DES WAGONS-LITS



HOMER & CO PARIS



# R A I L W A Y

*For the Public Service*



*For the Public Service*

# NEW YORK CENTRAL SYSTEM