

Febrero 2007

3ª época

Número 3

semaf

# b i a s

boletín informativo de los afiliados a semaf



- ▶ **V Congreso de ALE en Brno**
  - ▶ **Elecciones sindicales FGC, Renfe-Operadora, FEVE**
  - ▶ **Nuevos Maquinistas**
  - ▶ **Accidente en Villada**
  - ▶ **Especial. Comparativa de condiciones laborales de maquinistas en distintos países**
- **La bia legal**
  - **Noticias de afiliados**
  - **Modelismo ferroviario**
  - **Fotografía**
  - **Naturaleza**
  - **Libros, cine, discos**



M. ERASO

## GUIA ERASO

### Itinerarios directos de los ferrocarriles de España

Esta guía es la más práctica y económica de cuantas se han publicado, y la única en España que contiene un índice marginal; la situación de estaciones; límites de provincias; noticias descriptivas de las poblaciones que tienen ferrocarril; diferencias de horas de las capitales de provincia con las estaciones; indicación clara de los puntos en los que el viajero debe cambiar de tren; tarifas de precios y noticias útiles para militares y marinos; trenes militares, otros muchos datos de interés general para el público y 27 planos grabados en piedra.

SE PUBLICA TODOS LOS MESES

PRECIO : *Una Peseta*

SE VENDE AQUI

ADMON : MAYOR 20 PRAL IZQDA. MADRID

## Sumario

### •En portada

- 4 V Congreso de ALE en Brno
- 6 Elecciones sindicales  
FGC, Renfe-Operadora, FEVE
- 9 Nuevos maquinistas
- 10 Accidente en Villada

### •La bia legal

- 11 Elecciones sindicales.  
No escapes por otra vía

### •Especial

- 12 Comparativa de condiciones laborales  
de maquinistas en distintos países

### •Noticias de afiliados

- 14 Encuentros culturales  
de las promociones 36ª y 37ª
- 15 Baños árabes  
El Aljibe de Cáceres
- 16 Extracto del diario de expedición  
Tarragona Amazonia-Bolivia

### •Modelismo ferroviario

- 18 Locomotora Norte serie 7100

### •Fotografía

- 20 Con otro color, solo imágenes  
The George Bennie  
airplane system of transport

### •Naturaleza

- 21 Esquí alpino

### •Libros, cine, discos

- 22 La catedral del mar  
Alatríste  
Música de cámara con guitarra

## Editorial

### Elecciones sindicales

En este número de nuestra revista abordamos principalmente, como no puede ser de otra forma, los procesos de Elecciones Sindicales en los que está inmerso nuestro Sindicato.

En los últimos días estamos contemplando el impresionante despliegue de comunicados que están realizando la práctica totalidad de los sindicatos de nuestro ámbito de actuación.

Es paradójico que, después de cuatro años en los que no han tenido nada que contar, porque no han hecho absolutamente nada, nos avasallen ahora contando todo lo que van a hacer si cuentan con los votos de los ferroviarios; esos votos que, año tras año y proceso electoral tras proceso electoral, les ha otorgado amplias mayorías para, en el mejor de los casos, no hacer nada y, habitualmente, destruir lo que ya estaba conseguido.

Pero claro, ahora se encuentran con que S.E.M.A.F. es el Sindicato mayoritario en Renfe Operadora y un valor en alza tanto en FEVE como, a pesar de las dificultades, en F.G.C. y tratan de hacer lo imposible para evitarlo, con el argumento, convertido prácticamente en el slogan común para todos ellos, de que "cualquier tiempo pasado fue mejor".

Esta situación convierte en imprescindible que todos acudamos a votar a S.E.M.A.F., pues sólo así conseguiremos estar en disposición de continuar avanzando en la defensa de nuestros derechos y en la consecución de nuestros objetivos. Y para S.E.M.A.F., a diferencia del resto, nuestros derechos son los del Personal de Conducción y nuestros objetivos son los del Personal de Conducción.

Por otro lado, debemos ser conscientes de que, al igual que siempre pero en esta ocasión más si cabe, S.E.M.A.F. sólo cuenta con S.E.M.A.F. y el Colectivo que le respalda de forma mayoritaria, mientras que el resto de Sindicatos, siempre que pueden, y en los últimos días hemos visto el ejemplo más claro, se unen contra S.E.M.A.F.: todo vale para ellos con tal de impedir que nuestro Sindicato continúe siendo el referente sindical en el transporte ferroviario.

No lo permitas, acude a votar, vota al único Sindicato que te representa, VOTA S.E.M.A.F..

# V Congreso de ALE en Brno

Los días 25 a 29 de octubre de 2006 tuvo lugar en la ciudad checa de Brno la celebración del V Congreso de ALE, organización compuesta por 15 Sindicatos de Maquinistas Europeos que representan a más de 110.000 Maquinistas.



El pasado mes de octubre tuvo lugar, en la localidad checa de Brno, el V Congreso de A.L.E., así como la reunión de la Junta Directiva correspondiente al segundo semestre.

En cuanto a la Junta Directiva, se abordaron temas muy diversos, destacando por su importancia los siguientes:

- **Protocolo de Entendimiento sobre las condiciones laborales en las empresas del grupo rail4chem.**

Este protocolo, suscrito por todos los sindicatos de A.L.E. y el grupo de empresas rail4chem y cuyo ámbito de aplicación inicial es la Unión Europea, Suiza y Noruega, se basa en el criterio de que la libre competencia de los ferrocarriles europeos no se puede llevar a cabo sobre la base de los diferentes niveles salariales entre los distintos países. En este sentido, el acuerdo recoge algunas garantías, a saber:

- El trabajador será retribuido de acuerdo con las reglas vigentes en

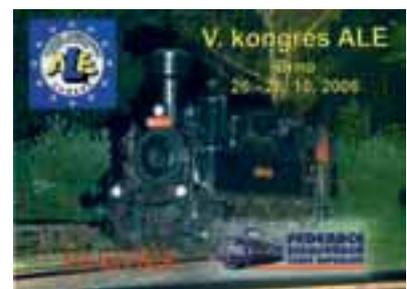
el país de su contratación. Cuando preste servicio en el extranjero, será retribuido de acuerdo con las reglas allí vigentes, salvo en el caso de que sea menor que la del país de contratación, en cuyo caso percibirá la retribución del país de origen.

- La retribución en el extranjero se determinará mediante acuerdos colectivos entre el sindicato nacional de maquinistas y la empresa del grupo rail4chem que allí opere.

Por otro lado, el protocolo también establece criterios para determinar la jornada laboral y la formación inicial y continua del personal.

- **Convenio supranacional sobre la prestación de auxilio a compañeros extranjeros en caso de accidentes ferroviarios u otras situaciones de emergencia.**

Mediante este Convenio, los sin-





dicatos miembros de A.L.E. se comprometen a prestar ayuda a los maquinistas de otros países, en casos de accidente o situaciones de emergencia cuando realicen transporte ferroviario transfronterizo.

Esta ayuda, que variará en función de las circunstancias específicas del accidente, debe facilitar un apoyo rápido al maquinista involucrado, tanto en lo que se refiere a la comunicación (idioma), como a la asistencia jurídica o a las primeras actuaciones que deban realizarse conforme a la legislación o normativa interna del país en el que ocurre el accidente.

Entendemos que, si bien hasta la fecha los maquinistas españoles no nos vemos excesivamente afectados por el transporte transfronterizo, este Convenio es muy interesante para garantizar una ayuda y defensa del maquinista en el caso de ocurra algún accidente o situación grave.

No hay que olvidar que la idea de llevar a cabo este Convenio surge de S.E.M.A.F., a raíz de un problema sufrido por un maquinista español en territorio francés retrocediendo con un tren hacia España entre dos estaciones fronterizas. En este caso el Sindicato de Maquinistas francés nos facilitó toda la ayuda necesaria para asistir al maquinista.

#### • Participación de A.L.E. en el Diálogo Social.

Se trató este tema a partir del informe elaborado por el Secretario General de S.E.M.A.F. sobre la reunión celebrada en Bruselas con la Comisión Ejecutiva de la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (E.T.F.).

A.L.E. adoptó la decisión de establecer un protocolo de actuación y formar un grupo de trabajo con la E.T.F. para buscar la fórmula más adecuada de participación de A.L.E. en el Diálogo Social. La responsabilidad de dirigir y coordinar ese grupo de trabajo, por parte de A.L.E., fue asignada al Secretario General de S.E.M.A.F.

#### • Agencia Ferroviaria Europea.

Los cuatro compañeros de A.L.E.

que forman parte de los grupos de trabajo de la Agencia Ferroviaria Europea, entre los cuales se encuentran dos pertenecientes a S.E.M.A.F., fueron invitados a la Junta Directiva y al Congreso de A.L.E., para informar sobre sus trabajos respectivos y sobre las dificultades encontradas para desarrollarlo.

Por lo que se refiere al Congreso, las decisiones más importantes adoptadas en el mismo fueron las siguientes:

#### • Modificación de los Estatutos.

#### • Aprobación de las cuotas a aportar por cada Sindicato miembro.

#### • Elección de cargos.

#### PRESIDENCIA EJECUTIVA

Presidente: Manfred Schell.....GDL.....Alemania  
 Vicepresidente: Juan Jesús García Fraile.....SEMAF.....España  
 Vicepresidente: Leszek Mietek.....ZSM.....Polonia

#### TESORERO

Herbert Nezosi.....VSLF.....Suiza

#### AUDITORES

Mario Sole.....FAST/Ferrovie...Italia  
 Jan Altena.....VVMC.....Holanda

# FGC, Renfe-Operadora, FEVE Elecciones sindicales

El día 26 de Octubre de 2006 se celebraron las Elecciones Sindicales en FGC, a las que nos presentamos por primera vez con las siglas de nuestro sindicato, para representar al colectivo de conducción en esta empresa. Próximamente se celebrarán elecciones en Renfe-Operadora y FEVE en los meses de Marzo y probablemente en Abril respectivamente, en las que esperamos recibir vuestro voto de forma mayoritaria

## F.G.C.

Recientemente se han celebrado las elecciones en F.G.C., en lo que ha sido nuestra primera participación bajo las siglas de S.E.M.A.F., habiendo obtenido un buen resultado, con una representación de dos delegados y un número de votos superior al número de afiliados, a pesar de las innumerables zancadillas recibidas a lo largo del proceso, tanto por parte de la Dirección de la Empresa como, sobre todo, por el resto de Sindicatos, con múltiples irregularidades que han supuesto que nos hayamos visto obligados a acudir a los tribunales.

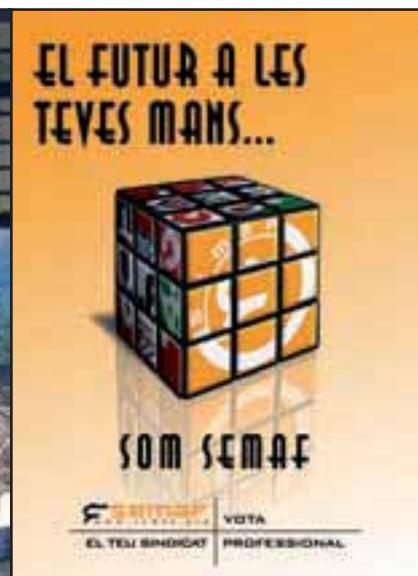
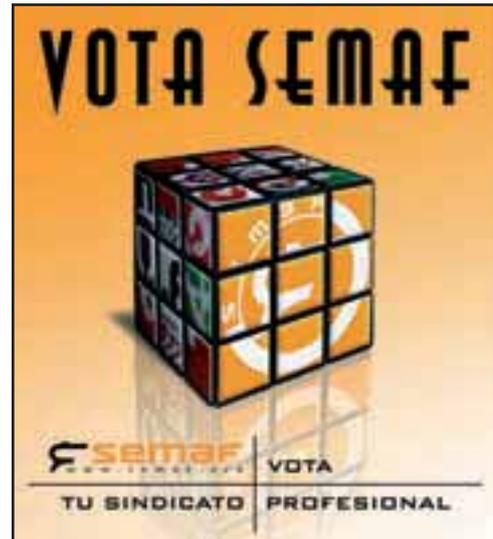
## RENFE OPERADORA

El próximo 1 de marzo se celebrarán las elecciones sindicales en Renfe Operadora, donde esperamos que nuestro Sindicato reciba el apoyo mayoritario del Colectivo de Conducción, tal como ha ocurrido en todos los procesos electorales celebrados con anterioridad.

En esta ocasión es, si cabe, más importante que todo el Colectivo acuda a las urnas a respaldar a S.E.M.A.F., pues ya estamos viendo con claridad cuál va a ser la actitud del resto de organizaciones sindicales, cuyo único nexo de unión en la actualidad es hacer un frente co-

mún contra nuestra Organización y el Colectivo que representamos.

El hecho incuestionable de que S.E.M.A.F., además de ser el Sindicato más fuerte y representativo de la actividad del transporte ferroviario desde su creación, ostente en la actualidad la condición de Sindicato mayoritario de la hasta ahora única empresa operadora ferroviaria, les ha unido, en su intento de recuperar antiguas prebendas, en la búsqueda de mecanismos que permitan un "retorno al pasado" que les garantice la continuidad de su, por decirlo de alguna manera, actividad sindical, que como hemos visto desde siempre



y, especialmente los últimos años, consiste en no hacer nada y esperar a ver qué consigue S.E.M.A.F. para nuestro Colectivo para decir que ellos también lo quieren, por la cara, para los demás.

S.E.M.A.F. ha afrontado los cambios que se han producido en el ferrocarril de frente, con las ideas claras y haciendo valer los derechos actuales y futuros de nuestros representados, así como estableciendo garantías que permitan que la evolución del sistema de transporte en el que desarrollamos nuestra actividad no suponga un riesgo para nuestra vida, para nuestro puesto de trabajo y para nuestro futuro. Y lo hemos hecho a través de nuestro trabajo, del diálogo las más de las veces y de la confrontación cuando ha sido necesario.

Sin embargo, estos sindicatos nostálgicos, que durante el proceso de transformación del ferrocarril han aceptado todos los cambios con una absoluta condescendencia y dejando de lado los intereses de sus representados a cambio de mantener sus privilegios, han dejado bien a las claras que no renuncian a continuar manteniéndolos en el futuro y para conseguirlo tratan de dar un paso atrás que les permita recuperar la primacía sindical aún cuando ello suponga un retroceso para los ferroviarios en



general y para nuestro Colectivo en particular.

Nuestro Colectivo no puede aceptar, y S.E.M.A.F. va a rechazar frontalmente, cualquier intento de restablecer los vínculos entre Renfe Operadora y Adif que quedaron finiquitados con la desaparición de Renfe y su separación en dos empresas: lo que la Ley ha separado, no lo van a unir los sindicatos.

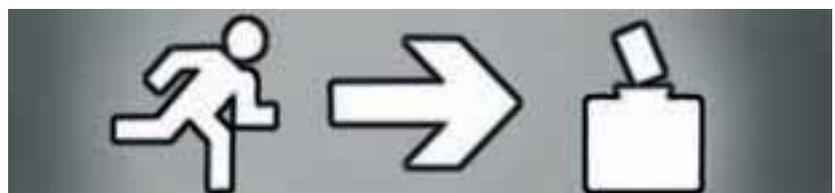
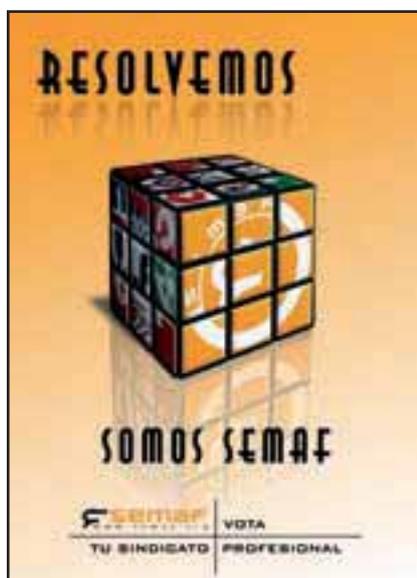
Entendemos que el resto de sindicatos intenten, como han hecho siempre desde la aparición de S.E.M.A.F. en la escena sindical, mantener como referente de sus reivindicaciones al Colectivo de Conducción, dada su incapacidad para hacer efectivas las reivindicaciones de sus representados y viendo los avances conseguidos en Conducción por nuestro Sindicato; pero no vamos a permitir que la consecución de nuestros objetivos se vea lastrada por su inoperancia a la hora de desarrollar su actividad sindical, por lo que tendrán que ir acostumbrándose a hacer las cosas por sí mismos.

## FEVE

Probablemente en el mes de abril tendrán lugar también las elecciones sindicales en FEVE. Al igual que en el caso de F.G.C., se trata del primer proceso electoral en el que S.E.M.A.F. va a concurrir como tal a un proceso electoral, si bien S.I.M.A.F. ya obtuvo representación en otros comicios con anterioridad a su integración en nuestra Organización hace ahora dos años.

Tal como ocurriera en Renfe en su día, las dificultades que nos estamos encontrando en FEVE son innumerables, con el resto de sindicatos haciendo causa común para tratar de impedir que nuestra Organización obtenga un respaldo importante del Colectivo de Conducción.

El nerviosismo, que casi podríamos llamar pánico, que ha generado en estos sindicatos la concurrencia de S.E.M.A.F. a las elecciones sindicales en FEVE, les ha llevado a firmar, precipitadamente, un Convenio Colectivo de larga duración con objeto de que,





aún cuando S.E.M.A.F. obtenga una representación relevante en este proceso electoral, no pueda participar en una nueva negociación colectiva hasta prácticamente la conclusión de la legislatura.

Este nerviosismo y las consiguientes prisas les han llevado a que el Convenio haya sido rechazado por la autoridad competente, por lo que han tenido que volver a firmarlo después de introducir las modificaciones exigidas. No obstante, parece que a la segunda tampoco han acertado, ya que semana tras semana siguen modificándolo, por lo que no hay que descartar que necesiten de una tercera firma que, suponemos, sería la vencida, porque en caso contrario igual ya tenemos resultado electoral y la representatividad sufre alguna mo-

dificación relevante, tal como esperamos.

No obstante lo anterior, como bien conocemos, no es imprescindible la existencia de una negociación colectiva para obtener mejoras para el Colectivo, sino que la consecución de las mismas vendrá dada, principalmente, en función del grado de representatividad que alcance S.E.M.A.F. en FEVE como consecuencia del resultado electoral.

En este sentido, se han llevado a cabo reuniones con los afiliados de FEVE en Santander y El Ferrol, con objeto de hacerles llegar los planteamientos de S.E.M.A.F. y explorar la posibilidad de presentar candidaturas a las Elecciones Sindicales y constituir Secciones Sindicales que permitan canalizar las reivindicaciones de los compañeros de FEVE en

dichas residencias.

Ambas reuniones contaron con la asistencia de un gran número de compañeros que participaron activamente en las mismas y transmitieron sus preocupaciones como profesionales de la conducción, destacando entre éstas la relativa a su homologación, que entienden debe llevarse a cabo de manera análoga a lo realizado en Renfe.

Desde estas páginas queremos animar a estos compañeros a que den el paso de incorporarse a nuestra Organización y le otorguen su apoyo en el proceso electoral, pues está claro que la única verdadera opción de obtener una respuesta favorable a sus reivindicaciones está en S.E.M.A.F., pero sólo con un respaldo mayoritario podrán alcanzarse esos objetivos.



## O.M. de Homologación

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

Con objeto de que todos conozcamos la Orden Ministerial de Homologación FOM / 2520 / 2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica y que regula nuestra profesión, S.E.M.A.F. ha editado un libro que recoge los textos completos de la citada Orden.

Ya se encuentra a vuestra disposición en las respectivas Secciones Sindicales, donde podréis recoger vuestro ejemplar.

# Nuevos Maquinistas

Consideramos imprescindible permanecer vigilantes ante las irregularidades detectadas en relación con la aplicación de la Orden Ministerial de Homologación y las prisas que, tanto las empresas como el propio Gobierno, tienen por anunciar que la liberalización del ferrocarril ya es un hecho, con el fin de que la normativa de nuestro medio de transporte se aplique con el rigor y la seriedad debidas



Tal como señalamos en el número anterior de nuestra revista, el acuerdo alcanzado entre S.E.M.A.F. y el Ministerio de Fomento para la publicación de la Orden Ministerial de Homologación, si bien podía considerarse como un éxito para nuestro Colectivo, no era sino el primer paso imprescindible en esta materia, aún sabiendo que iba a quedar mucho trabajo por hacer al respecto.

La interpretación que del texto han hecho los responsables del Ministerio, así como la escasez de capacidad material y humana en la Dirección General de Ferrocarriles y la ausencia de verdaderos expertos en materia ferroviaria, han llevado a que las primeras convocatorias para la obtención de títulos de conducción hayan sido un verdadero desastre y los exámenes realizados no cumplieren las expectativas de verificar los conocimientos que, especialmente en materia de Seguridad en la Circulación, se deben acreditar para poder desempeñar nuestra profesión con las debidas garantías.

Los primeros exámenes teóricos realizados, a diferencia por ejemplo del carnet de conducir, donde los fallos permitidos son mínimos y en algunas materias prácticamente ninguno, han consistido en 60 preguntas de las que sólo era necesario responder correctamente 45, sin que los errores restasen puntuación; ¿y si las 15 preguntas falladas o no respondidas correspondiesen a las seña-

les, o los bloqueos, o a la forma de detener un tren? Una absoluta barbaridad. Afortunadamente, atendiendo a las quejas planteadas por S.E.M.A.F., ya se han modificado los criterios utilizados de cara a los siguientes exámenes, aún cuando no consideramos plenamente satisfactoria la fórmula empleada.

En cuanto a la prueba práctica, consistió en la conducción de un tren comercial durante un período de aproximadamente 30 minutos sin que en el trayecto se pudiese abordar la conducción en situaciones degradadas o cualquier otro tipo de incidencia con el que verificar la capacidad de actuación del candidato.

Por lo que respecta al personal afectado por la Disposición Transitoria Tercera, en la cual se recoge que, entre otros, aquellos que han prestado servicios con vehículos ferroviarios para el GIF pueden acceder al título de conducción de categoría B previa la obtención del título A y la realización de 400 horas de formación, la Dirección General de Ferrocarriles, suponiendo que atendiendo a las presiones de las poderosas nuevas empresas ferroviarias que pretenden operar con carácter inmediato, pretendió, el pasado mes de diciembre, examinar del título B a ese personal una semana después de haberles examinado del título A, sin que, además, muchos de los candidatos pudiesen acreditar la realización de las prácticas de conducción efectiva exigidas.

Ante esta situación, S.E.M.A.F. se dirigió al Ministerio de Fomento exigiendo la inmediata retirada de la convocatoria y la supresión de los exámenes, entendiéndose que se estaba poniendo en grave peligro la Seguridad en la Circulación y, por tanto, la seguridad de los maquinistas, por lo que estaríamos obligados a adoptar medidas al respecto. A pesar de sus reticencias iniciales, la Dirección General de Ferrocarriles finalmente optó por aplazar la realización de los exámenes, encontrándose el personal afectado en el momento actual realizando de manera efectiva la formación exigida en la Orden Ministerial.

Como se puede apreciar a la vista de los hechos relatados, se hace imprescindible permanecer vigilantes ante las irregularidades detectadas en relación con la aplicación de la Orden Ministerial de Homologación y las prisas que, tanto las empresas como el propio Gobierno, tienen por anunciar que la liberalización del ferrocarril ya es un hecho.

Con objeto de evitar estas situaciones y las tensiones que se generan con este tipo de actuaciones, se ha solicitado una reunión al respecto al Ministerio de Fomento, en la cual trasladaremos, desde nuestra condición de profesionales de la conducción ferroviaria, la necesidad de que las distintas normas aplicables a nuestro medio de transporte se apliquen con el rigor y la seriedad debidas.

# Accidente en Villada

Como todos sabéis, el pasado mes de agosto tuvo lugar un trágico accidente ferroviario en Villada (Palencia), en el que fallecieron 8 personas.



En dicho accidente, como no puede ser de otra forma, se vio involucrado el compañero que conducía el tren que descarriló en las agujas de entrada de la estación, con la mala fortuna de impactar contra la columna de un paso superior, lo que agravó, sin duda, sus consecuencias.

Casi inmediatamente, las autoridades correspondientes, es decir, Ministra de Fomento y Presidentes de Renfe y Adif, así como otros Directivos de ambas empresas, se apresuraron a dirigir hacia el maquinista la responsabilidad de este accidente.

Como muchos conoceréis, por las informaciones aparecidas en diversos medios de comunicación, nuestro Sindicato no comparte esas conclusiones provisionales y precipitadas realizadas por las autorida-



des, dado que no se han llevado a cabo las verificaciones correspondientes con las debidas garantías establecidas tanto en la Ley como en el Reglamento del Sector Ferroviario, así como en las Directivas de la Unión Europea, aspecto éste que, a nuestro entender, genera una situación de indefensión para nuestro compañero y genera serias dudas sobre la necesaria escrupulosidad en el tratamiento de

todo lo relacionado con la investigación del accidente.

Asimismo, entendemos que la responsabilidad del accidente, especialmente en este caso, no puede limitarse exclusivamente al/los trabajadores que prestaban servicio en el momento del accidente, sino que hay que analizarlo con mayor profundidad.

Es inaceptable que, habiendo tenido lugar 15 meses antes un accidente en circunstancias aparentemente idénticas al ocurrido en Villada y habiéndose acordado por unanimidad de los representantes de ambas empresas y de todos los sindicatos que componen las Comisiones de Seguridad en la Circulación, la adopción urgente de diversas medidas que impidiesen que un accidente de estas características pudiera volver a producirse, no se hubiera aplicado ni una sola de estas medidas, a pesar de que algunas de ellas no tenían coste alguno y su posible aplicación hubiera sido inmediata, pues sólo dependía de la decisión de hacerlo, y otras contaban con una partida presupuestaria para realizar la inversión aprobada desde un año antes del accidente, siendo el grado de ejecución de la inversión de un 0% en el momento del accidente. ¿Y de quién es la responsabilidad?, ¿del maquinista también?

En relación con este tema, S.E.M.A.F. ha prestado, y continuará haciéndolo hasta la finalización del proceso, toda la ayuda que requiera el compañero afectado, tanto desde el punto de vista jurídico, como en lo relativo a su situación laboral y personal.

Asimismo, se han llevado a cabo

diversas actuaciones en los correspondientes ámbitos de Seguridad en la Circulación con objeto de que se investiguen todos los aspectos relacionados con este accidente, por un lado, y de que se adopten de una vez las medidas necesarias para impedir que hechos como éste vuelvan a suceder, por otro.

En este sentido, ya se ha publicado un primer borrador de Consigna Experimental para que los trenes que deban efectuar su paso por vía desviada no encuentren, en ningún caso, la señal inmediatamente anterior en vía libre, tal como se ha demandado por S.E.M.A.F. desde hace años.

Como para el resto de Sindicatos lo importante en materia de Seguridad no es la propia Seguridad, sino los votos que pueda proporcionar o restar una medida, y más en plena precampaña electoral, todos se han opuesto a la aplicación de esta forma de recibir a los trenes por entender que es cargar con una responsabilidad excesiva al Colectivo de Circulación, considerando que ésta debe residir exclusivamente en el Maquinista en todos los casos; es decir, si hasta ahora cada vez que ocurre un accidente o incidencia por este motivo todos se apresuran a culpar al Maquinista, no ven la necesidad de modificar nada, pues estiman más favorable aceptar el peligro de que sucedan nuevos accidentes que correr el riesgo de que otro personal cometa un error, aún cuando la medida propuesta sería redundante y no sustituiría la obligación del maquinista de respetar las órdenes de las señales.



Manuel Prieto Rodríguez

## Elecciones sindicales. No escapes por otra vía

Dado que próximamente se van a celebrar elecciones sindicales, este artículo no se va a centrar en un tema jurídico puro, sino en resaltar la importancia de estas elecciones en el futuro del colectivo de conducción



**S**é muy bien, desde el punto de vista jurídico y el de la acción sindical, lo que supone ganar estas elecciones, y si todos somos conscientes de ello y ponemos de nuestra parte, el objetivo es posible.

En la revista anterior, cuando repasábamos los 20 años de historia de SEMAF, señalamos las dificultades que tuvimos en nuestros inicios, el vacío que nos hacían los demás sindicatos, y las pocas posibilidades de negociar con la empresa, lo pudimos ir rompiendo con la unión del colectivo en pos de sus derechos e intereses y la fuerza que íbamos adquiriendo. SEMAF se hacía oír por la calidad de su gente y la presión que podíamos ejercer. Éramos un Sindicato minoritario en el conjunto de la Empresa, pero

con más poder de presión que todos los demás juntos.

La separación de RENFE, ha posibilitado que a la calidad de SEMAF se una la cantidad, de tal forma que en estos momentos somos no sólo la organización con más poder de presión sino además el Sindicato mayoritario en RENFE, tenemos más representación que ningún otro sindicato, eso era prácticamente imposible en la anterior situación, dadas nuestras limitaciones de representación sujetas al colectivo de conducción y el número de éstos en el global de la empresa.

Pero ahora, ya no es así, SEMAF puede y debe consolidarse como el Sindicato más representativo en RENFE-OPERADORA y seguir uniendo a su calidad la cantidad de la representación, eso no es fácil, pero es posible si el colectivo quiere.

Es muy importante que SEMAF sea el Sindicato más votado en estas nuevas elecciones sindicales, ser el más representativo en la empresa, va a facilitar que el colectivo pueda ir manteniendo sus logros y conseguir aquellos que se consideran justos para todos.

La mayoría de representación,

nos permitirá decidir en las negociaciones, tanto a nivel de residencia como general, en los ámbitos de los comités de centros de trabajo, como en el ámbito del comité general, en medios, en derechos, en delegados sindicales, en resumen en garantías para los afiliados de todos sus derechos, debemos afrontar la nueva negociación colectiva como el sindicato mayoritario, el futuro del colectivo se verá reconfortado.

En esta etapa de liberalización, en que hay que ser oído tanto en la empresa, como en la Administración Pública, tenemos que seguir manteniendo la calidad y la cantidad, hay tantos intereses contrapuestos, que sin SEMAF la situación podría cambiar mucho, obviamente a peor.

Por ello, me atrevo a decirte, no lo dudes, tienes que votar en estas elecciones, tienes que votar SEMAF, es tu vía, la segura, no te abstengas entrando en vía muerta, y no escapes por otra vía que no tiene salida. **SÓLO SEMAF GARANTIZA MANTENER LO QUE TIENES Y CONSEGUIR LO QUE DESEAS.**

Manuel Prieto Romero  
Abogado - SEMAF



# Comparativa de condiciones laborales de maquinistas

	FORMACIÓN	JORNADAS Y DESCANSOS					INGRESOS			Co-gestión en la creación de gráficas
	Estructura de la formación	Jornada semanal	Duración de los turnos	Tiempo máximo de conducción en locomotora	Descansos en residencia	Descansos fuera de residencia	Nivel de ingresos, sueldo mínimo y máximo	Paga de vacaciones Paga de Navidad	Situación social de la profesión de maquinista en la sociedad	
<b>SEMAF España</b>	1150 horas + habilitaciones material 80 h. + habilitaciones infraestr. 30 h.	40 horas	9 horas Con conducción continuada de 4h. 8 horas En periodo nocturno 7:30 horas	5,30 horas, 5 h. en trenes nocturnos o V>160 km/h. Con descanso de 45', 7:30, 8, 9, u 11 horas	14 h. mínimo 12 h. mínimo, si es aceptado por el maquinista	9 h. mínimo 8 h. mínimo, si es aceptado por el maquinista. Sin máximo	Entre 40.000 y 50.000 euros brutos/año	Junio 1.000 euros Diciembre 1.000 euros	El ingreso económico se encuentra un 35% por encima de la media nacional. Buena posición social.	Se negocia
<b>GDL Alemania</b>	Teórica 75 días Prácticas de conducción 40 días	1984 horas de jornada anual 38 h. semana	Hasta 14 horas	5,30 horas V> 80 km/h. 7 horas V< 80km/h. 8 horas Maniobras. 9 horas	11 h. mínimo. 9 h. excepción	9 h. mínimo	Entre 24.500 y 38.500 euros brutos/año	Junio 420 euros Noviembre 2.900 euros	Los maquinistas reciben un 50% más de ingresos que un obrero cualificado, buena posición social.	Se negocia
<b>SMAQ Portugal</b>	Teórica 24 semanas. Prácticas de conducción 8 semanas.	Jornada laboral flexible de 320 horas en 8 semanas, 40 h. semana.	Son posibles turnos de 6-9 horas	De 5 a 6 horas Excepcionalmente hasta 11 horas.	14 h. mínimo	9 h. mínimo	Entre 13.800 y 16.500 euros brutos/año	Junio 1.160 euros Noviembre 1.160 euros	La situación económica del maquinista se encuentra por encima de la media.	Ninguna cotización. Revisión sindicato por han sido validadas las cláusulas del acuerdo tarifario.
<b>ZZM Polonia</b>	Teoría y práctica, sin límite de tiempo, durante 40.000 kms .	40 horas para maquinista, otros ferroviarios 42 horas	8 a 12 horas. Trenes de mercancías nocturnos con agente único sólo 6 horas	12 h.trenes de mercancías Nocturnos 6 h. V< 80km/h 7 horas. V< 130km/h 7 h. con ayudante.	10 h. mínimo	3 h.mínimo 7 h.máximo Con noche previa, 1:1 en horas correspondiente a la jornada laboral anterior .	Entre 2.800 y 3.125 euros brutos/año.	Junio 100% de la media de los últimos 3 meses trabajados Diciembre no hay	Los maquinistas reciben el doble de ingresos que un obrero cualificado. Situación social normal.	Se negocia
<b>MOSZ Hungría</b>	3 meses de servicio en talleres + Teoría 6 semanas Práctica 4 a 6 meses	Jornada laboral anual flexible, 8 horas diarias 2.088 h./año	12 horas, mínimo 4 h. En trenes de mercancías mínimo 7,6 h.	Es posible 12 h. Normalmente de 7 a 8 horas.	12 h. mínimo, 8h. excepción por reglamentos locales	5 h. mínimo, no hay límite máximo. A partir de 20 horas mensuales se abonan las horas.	Entre 1.350 y 2.500 euros brutos/año.	Junio no hay Diciembre 4-8% del bruto anual del año 94.	Los maquinistas reciben del 10-20% más de ingresos que la media. Posición social satisfactoria.	Se negocia
<b>FSSR Eslovaquia</b>	8 semanas de servicio en talleres + 10 semanas de RGC teórica y práctica	36 horas	12 horas Con ayudante y consentimiento del maquinista 15 horas. No hay mínimos.	Es posible 12 h. El kilometraje en agente único está limitado por turno a 300 kms. por trayecto.	24 horas, excepciones: 10 h. hombres 11 h. mujeres 1 h. de trabajo = 2 h. descanso continuado.	3 h. mínimo 10 h.máximo El mínimo depende de la duración del turno realizado anteriormente.	Entre 2.750 y 3.800 euros brutos/año.	Junio no hay Diciembre no hay	Mínimas diferencias comparándolos con obreros cualificados del transporte.	Co-gestión la normativa muy reducida
<b>ULDB Bulgaria</b>	Escuela Superior Militar del Estado. 3 años = Maquinista + 2 años = Ingeniero	40 horas	12 horas. Por excepción 14 horas Duración mínima del turno 8 horas.	7 horas, después 5,25 h. de reposo. Menos de 7h. sin reglamentación	24 h. mínimo, 12 h. excepción una vez al mes sólo en el cambio de servicios de un día a otro	Mínimo 75% de la jornada laboral realizada anteriormente, 8 h. máximo	Entre 1.200 y 1.900 euros brutos/año.	Junio no hay Diciembre no hay	El maquinista recibe 1/3 más de ingresos que un obrero cualificado, buena posición social.	Se negocia
<b>VSLF Suiza</b>	80 semanas Servicio en talleres Teórica Práctica Maniobras	41 horas	10 horas Por excepción 13 h. No hay mínimos .	9 horas, si después de 5 horas se produce un descanso de 20' 12 h. si se facilita un descanso de 1 hora.	12 h. mínimo 10 h. excepción	9 h. mínimo Sin máximo	47.300 euros brutos/año.	Junio no hay Diciembre no hay	Los maquinistas reciben un ingreso de un 25% superior al de un buen obrero cualificado.	Sin negociación, sólo intervención dialogada.
<b>SMA Italia</b>	1 año teórico con examen 600 días de prácticas con examen final.	36 horas	7 horas En turnos sólo de ida y turnos en servicios nocturnos	4,5 horas en 7 horas de servicio. 7,5 horas en 8 horas de servicio	18 h. mínimo 22 h. después de un turno de noche, si el siguiente también es de noche.	7 h. mínimo 12 h. máximo	24.000 euros brutos/año.	Junio 1.700 euros Noviembre 1.700 euros	Los maquinistas reciben, el doble de ingresos que un obrero cualificado., Buena posición social.	Se negocia

Con objeto de que todos podamos hacer una valoración de la situación real de los maquinistas españoles en relación con los datos de las condiciones laborales y profesionales. En cuanto a los datos aportados por S.E.M.A.F., éstos se refieren a los maquinistas

# Maquinistas en distintos países

RELACIONES LABORALES			GARANTÍAS LEGALES			SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN				
Edad de jubilación	Vacaciones	Edad de jubilación legal	Garantía legal	Fondo de solidaridad responsabilidad por daños	Seguros para daños de responsabilidad frente a terceros	Agente único	Circuito de seguridad en conducción HM	ASFA	L.Z.B. B.C.A.	Otras importantes regulaciones de seguridad
in	35 días naturales.	65 años, con bonificación del 0,10 por año trabajado.	RENFE responsable civil subsidiaria de los daños materiales; no de los penales. SEMAF seguro de accidentes y enfermedad.	Incluido en el punto anterior	Incluido en el punto anterior	El agente único es la situación normal.	Obligatorio; en agente único, en caso de avería es necesario otro agente en cabina de conducción.	Obligatorio en los tramos donde está instalado. Cubre el 96% de las líneas férreas. Averiado no se puede circular a más de 140 km/h.	En toda la red de alta velocidad y velocidad alta para trenes > 160 km/h. En cercanías Madrid-Fuenlabrada	Comunicación Tren-Tierra por mensajes escritos o verbales. RGC
in	<30 años edad 26 días >30 años 29 días a partir de los 40 años 30 días de vacaciones	65 años.	GDL garantía legal controversias relativas profesionales. Afiliados GDL seguro de protección familiar ámbito privado.	El GDL garantiza la defensa de la responsabilidad civil de sus afiliados.	El GDL defiende responsabilidad civil profesional. Es posible contratar un seguro de responsabilidad civil privado.	El agente único es la situación normal.	Lo tiene cada locomotora, cada 30 sg. accionamiento de un pulsador; de lo contrario frenado de emergencia del tren.	Lo tienen todas las locomotoras y trayectos principales. Freno de emergencia al no respetar las señales.	Recomendado para trenes a partir de 160 a 200 km/h. En toda la red de alta velocidad.	En caso de errores de interpretación del RGC rehusado por los dos implicados.
in	22 días laborales/año 1 día de permiso/trimestre.	65 años.	-----	-----	-----	Sólo en automotores que son utilizados por alrededores de las ciudades	Existe.	Algunos trayectos tienen un sistema de control de velocidad.	-----	-----
in.	1 año/servicio = 14 días labor. 2 años/servicio = 21 días labor. 5 años/servicio = 26 días labor.	60 años o 40 años de servicio.	ZZM apoya económica y moralmente.	-----	-----	Es posible agente único. Turno de noche limitado a 6 horas	-----	-----	-----	-----
in.	<25 años edad = 20 días labor. 26 a 44 años = de 21 a 29 días laborables, >45 años edad = 30 días labor.	60 años para hombres 55 años para mujeres.	MOSZ defiende la garantía legal de todas las controversias relativas profesionales	MOSZ se hace cargo proporcional de las demandas contra sus afiliados en reclamaciones daños y perjuicios	Ninguno	Hasta 80 km/h. 80-100 Km/h, sólo si existe tren tierra y LZB, + de 100 Km/h. no permitido.	-----	Ninguno.	Ninguno	Se proporciona teléfono móvil en los trayectos o locomotoras, donde no exista comunicación
in con va cida.	5 semanas naturales. Adicional cada 3 años = 2 semanas por regeneración.	60 años.	El FSSR ofrece garantía legal, según estatutos, a todos los conflictos profesionales	Ninguno	Sólo privado	Principalmente en trenes de viajeros, en trenes de mercancías el 25%.	Existe.	Ninguno.	Existe	Ningunas
a-	<10 años/serv. = 18 días labor. 10 a 15 años = 20 días labor. >16 años/serv. = 22 días labor. 8+por turno cont.	52 años.	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
a- ón	20-50 años/edad = 4 semanas nat. 50-60 años/edad = 5 semanas nat. + de 60 años = 6 semanas nat.	65 años de edad.	Con seguros privados	Ninguno	Ninguno	Básicamente agente único, con ayudante de maquinista, sólo por fallos en los sistemas de seguridad	Existe.	Existe en gran parte de las señales y nuevas locomotoras. En lugares peligrosos control de velocidad	Ninguno	Ningunas
in	5 años/serv. =27días +10 festivos >5 años/serv. = 32días + 10 festivos,	58 años o 37 años de servicio.	La empresa abona la garantía legal completa a través de todas las instancias	Sustentado con descuento en nómina de 2'5 euros. Daños ocasionados por maquinistas frente al ferrocarril	La empresa paga el seguro por demandas frente al maquinista.	Es posible agente único; limitado dependiendo del material rodante y distancia	Ninguno	Ninguno, pero se está probando en trayectos secundarios.	Repetición de señales en la cabina de conducción y control de la velocidad en los trayectos principales	Ningunas

Maquinistas de otros países con sindicatos pertenecientes a A.L.E., adjuntamos una tabla en la que se reflejan diferentes aspectos de Renfe Operadora

# 37 Promoción FF.CC V Jornadas Culturales A Coruña 2007. 30 Aniversario

Queridos Compañeros:

Nos ponemos en contacto con vosotros para daros a conocer los datos iniciales sobre el V Encuentro Cultural de la 37ª Promoción para el año 2007 en La Coruña .



**P**ara todos aquellos que deseáis asistir os comunicamos que las fechas elegidas serán los días 11,12 y 13 de Mayo de 2007, más adelante os remitiremos el programa previsto.

Se ha abierto la cuenta N° 2080 0219 2 7 0040003544 en la entidad CAIXANOVA con dirección en : C/ Acea Da Ma n° 6 (Culleredo) 15670 LA CORUÑA a nombre de : Manuel Puga Fernández ó Manuel Díaz Otero

Todos los interesados en asistir deberán ingresar en la citada cuenta la cantidad de 100 euros, antes del 17 de diciembre de 2006 y aportar los siguientes datos:

Campo ORDENANTE  
Nombre completo  
Campo CONCEPTO  
N° de asistentes  
Teléfono interior y exterior  
Correo electrónico

#### TELEFONOS DE CONTACTO Y CORREOS :

Manuel Puga Fernández ,	962 637
pugafdez@mundo-r.com	
Manuel Díaz Otero	962 668
diazotero@mundo-r.com	
Ramón Monterroso Mtnez.	274 217
rmonterroso@adif.es	
Ángel Varela Rial	972 374

Al objeto de efectuar las previsiones de asistencia lo más ajustadas posibles, os solicitamos no demoréis vuestra respuesta.

Saludos a todos y esperamos vuestra asistencia.

A Coruña 1 de Noviembre de 2006

## III Encuentro de la 36ª Promoción en León

Con motivo de nuestro trigésimo cumpleaños en la empresa, hemos pensado en algo especial que os proponemos a continuación:

#### **Viernes 18**

-Bienvenida y cena en una original cueva restaurante

-Alojamiento en el parador nacional Hostal San Marcos \*\*\*\*\*

#### **Sábado 19**

-Viaje en tren histórico remolcado por la Mikado a Astorga

-Visita monumental a la ciudad

-Cocido maragato

-Regreso a León y paseo turístico

-Cena en el Hostal San Marcos

#### **Domingo 20**

-Despedida y cierre



#### **Inscripción:**

N° de cuenta para hacer los ingresos  
Caja España 2096 0002 71 3303869204

El importe es de 550 euros por pareja (parking gratuito).

Para reservar plaza, hay que ingresar 100 euros antes del 20 de enero de 2007, el resto hasta el total, antes del 16 de marzo de 2007.

Al efectuar el ingreso, hay que especificar el nombre de quien lo hace.

#### **Contactos:**

Angel Mesuro Abreu : 972621

Feliciano Campano González: 962249

Tomás Robles González: 962748

# Baños árabes

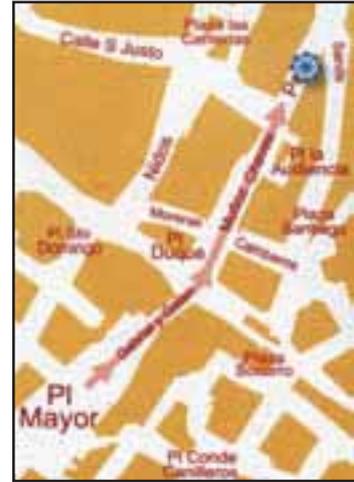
## El Aljibe de Cáceres

Nuestro compañero y afiliado Angel García Carrasco aprovechando el encanto y arquitectura de la ciudad de Cáceres, nos abre las puertas de Baños Árabes "El Aljibe", situado en pleno casco histórico, para trasladarnos a tiempos mudéjares y satisfacer nuestras necesidades de ocio, salud y belleza. Sus instalaciones ofrecen la posibilidad de tomar baños de agua caliente, templada y fría distribuida en varias piscinas. Dicho baño se puede complementar con un masaje relajante de 15 minutos en espalda y piernas. Además, se ofrece al cliente la

degustación de un té típico árabe durante la sesión. El tiempo total de permanencia en los baños es de una hora y media, todo ello en un cálido e íntimo ambiente iluminado por velas y aromatizado con esencias de flores.

Abren todos los días de la semana, incluidos festivos de 10:00 a 14:00 y de 18:00 a 22:00, siendo preciso realizar una reserva en los turnos de entrada. 10 - 12 - 16 - 18 - 20 horas, y 22 horas sólo viernes y sábados.

Baños Árabes "El Aljibe"  
C/ Peñas, nº 5, Cáceres  
Telf.: 927 223256



### Tarifa Especial afiliados a SEMAF

Reducción del 15% en todos los servicios sobre la tarifa estándar.

\* Todas nuestras tarifas incluyen degustación de té típico árabe y aromaterapia.

\* Para reservar salas en exclusiva es necesario consultar disponibilidad y precios.

# Expedición Tarragona Amazonia Bolivia.



Grupo expedicionario

La expedición "Tarragona-Amazonia Bolivia 2005" se llevó a cabo desde el 26 de Julio hasta el 29 de Agosto y estuvo compuesta por ocho españoles y dos bolivianos.

La dividimos en dos etapas:



A punto de entrar en la sima Daniela.



El valle de Tucavaca y sierra de Susa



Uno de los múltiples atascos.

**Exploración:** Se hicieron análisis de aguas, mediciones de temperaturas exteriores, se buscaron y localizaron cuevas y simas, se topografiaron y se marcaron con GPS.

**Divulgación:** en la que impartimos conferencias en Santa Cruz en la Casa de España, en La Paz, con políticos, militares y gente de ciencia, Santiago de Chiquitos, y la Colpa-Bélgica, donde se donó un botiquín subvencionado por RENFE mercancías.

## Diario de expedición

Lo primero que hay que tener en cuenta es que ni los kilómetros, ni los minutos, ni los insectos, son como los de aquí, me explico:

Si te dicen 15 kilómetros, no puedes pensar en 15 minutos, más bien en una hora y si te dicen 30 minutos, más vale que pienses en una hora o más. Los insectos o las arañas tienen un tamaño considerable y obligan por precaución a preguntar ¿hacen algo? No, eso no pica... luego no sabes como ni cuando, pero estas frito a picaduras. Allí nada pica.

Estuvimos viajando un par de días en 4x4 por autopistas de tierra e incluso compartimos un puente con el tren, (cuando no pasaba el tren pasaban los coches y camiones), después vinieron horas y horas de pistas, que más tarde se convirtieron en caminos difícilísimos, pasamos paisajes increíbles y así llegamos a Santo Corazón. Al día siguiente sali-

mos a caballo con tres o cuatro bultos por caballo hacia el campamento de Bella Boca, tardamos 5 horas y media, no explicaré detalles de cómo llegamos.

Por entonces llevábamos ya 7 días en Bolivia, aquí pasa el tiempo más despacio, era martes 2 de agosto de 2005 cuando llegamos al campamento de Bella Boca, aquí nos quedaríamos dos noches. Teníamos como objetivo "atacar" la Cueva Boca de la Vieja, cuya leyenda dice que en ella se oyen gritos y a la que nunca ha ido nadie, salvo los misioneros españoles en busca de oro.

Nos levantamos temprano, desayunamos agua del río, con yodo, leche condensada, colacao y algo de cereales, eso si llegas temprano, si no te toca ponerle a la leche carne seca con algo que podría ser cereal, esta sería la comida del día hasta la cena, el resto del día solo se come frutos secos y chocolate. Después del desayuno vimos con los prismáticos que había varias posibles bocas por la zona que íbamos a explorar por lo que dividimos el grupo en dos.

Caminamos durante horas detrás de un guía nativo, las provisiones de agua no fueron buenas, (en dos o tres horas nos habíamos quedado sin ella), pasamos por marañas de bambú seco que iban rajando nuestras ropas y nuestra piel, los insectos acudían a la sangre y se ponían muy pesados, Patxi recibió un golpe con una rama de bambú que



Vicente Esteve Marcos, compañero de cargas en Tarragona, realizó durante los meses de Julio y Agosto de 2005 una expedición por tierras bolivianas con el objetivo de explorar unas cuevas en el este del país. Publicamos un extracto de su diario de expedición.

le provocó un corte en el ojo, tardamos seis días más hasta que encontramos a un médico que se lo cosiera. La temperatura, era de 33°C la roca ardía, se descompuso la goma de mis botas y empezó a romperse, el ascenso se convirtió en peligroso, las rocas estaban sueltas, al caer salían chispas y teniendo en cuenta el terreno por el que andábamos, había que extremar las precauciones para evitar un incendio, incendio del que nos hubiera costado mucho librarnos, la verdad, ni el terreno ni nosotros estábamos para correr, había una verticalidad absoluta, subíamos con pies y manos, el ritmo acelerado del corazón y la falta de respiración, convertían aquello en un infierno. Esquivando una piedra de las muchas que caían, me destroce los dedos, no se rompieron, pero el dolor intenso duro unos días, y además nos equivocamos de torrente, hacía horas que estábamos sin agua, sin comida y con un guía al que queríamos matar por lo rápido que iba, solo llevaba el machete y una bola de coca que no paraba de mascar y nosotros cargados con todo el equipo, no podías atarte la bota porque lo perdías y no es un ejemplo. Llegamos todos a la cueva menos Estivill, que hacia de "jefe de la expedición" no podía seguir y además se quedó en otro barranco, tuvo que ir el guía a buscarlo, ahí descubrimos que los "gritos" de la leyenda eran por la forma que tenía la cueva, cuando soplaban el aire se producían silbidos.

Ahora baja de ahí... la suela destrozada, el material de las paredes se caía cuando lo tocabas, el suelo igual, bajando vimos un poco de agua en una roca y nos tiramos como locos a beber, el sitio era precioso, decorado de cine, palmeras, rocas húmedas, la sed me duró como dos días,



*Quitando troncos quemados con el 4x4 después de un incendio.*

supongo que sería por la deshidratación, veía a mis amigos como botellas de agua, quería horchata fría, refresco de toronja, ¡fue terrible!, Llegamos al campamento a punto de anochecer, después de todo el día de calor y sed, soñábamos con meternos al río, y al meternos en el río ¡hacia frío! los peces nos mordían los pies, al menos allí no había pirañas, que por cierto están riquísimas.

Me conté los cortes que llevaba y solo del codo a la mano izq. llevaba 48, las picaduras de los tobillos hacían que pareciera que tenía trombosis, en fin, me lo pasé estupendamente.

Día 3 de agosto de 2005.

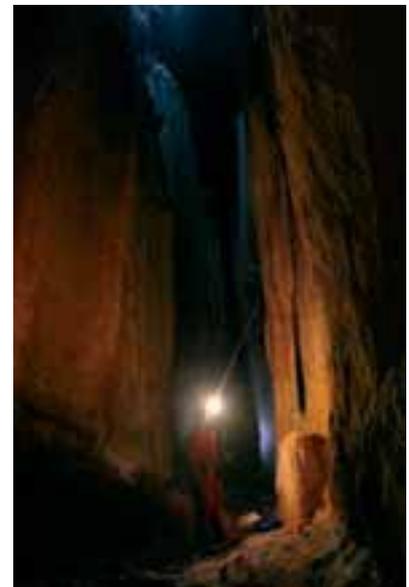
Al día siguiente, comimos guaso, es como un venado pequeño, lo habían cazado por la noche y a caballo otra vez, sin descansar, esta vez, nos equivocamos de camino y tardamos 7'30 horas, se hizo de noche y cabalgamos 3 horas con la luz de nuestro frontales, al final hicimos una carrera, y llegamos al pueblo victoriosos, nuestros amigos, los que llegaron primero, ahogaban sus preocupaciones por nuestra tardanza con cerveza fría... eso son amigos.

Este texto está basado en mi diario de la expedición.

*Vicente Esteve Marcos.*

*Abajo -*

*Interior de una cueva de arenisca.*





# Locomotora NORTE serie 7100 en es

Hoy traemos a estas páginas otro logro y especialmente bello modelo de locomotora eléctrica, fabricado por Ibertrén, que prestó servicio en la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, la mítica 7100.

## Locomotora serie 7100

Cuando la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, electrificó las líneas de Barcelona a Manresa, Barcelona a Sant Joan de les Abadesses y Alsasua a Irún, se vio en la necesidad de modificar una parte del pedido de locomotoras de rodaje Co-Co cursado a Oerlikon y Euskalduna y destinadas a dichas electrificaciones, ya que, la línea de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, tenía en aquel tiempo (finales de los años veinte) muchos de sus puentes con un peso máximo admitido por eje, inferior al del de las locomotoras del pedido.

Para solucionar el problema, se optó por repartir el peso de las locomotoras sobre un mayor número de ejes. A este fin, se procedió a dotar a una parte las locomotoras del pedido, con un eje portan-

te adicional en cada bogie, así estas locomotoras entraban dentro de las especificaciones de la línea.

El eje adicional se instaló en un bastidor suplementario instalado delante del bastidor del bogie y solidario con él. El eje no era bisel y solo tenía desplazamiento lateral, por lo que el bogie se convertía de hecho en un bogie de cuatro ejes. Sobre la bancada colocada sobre dicho bastidor suplementario se colocó un capó de medianas dimensiones. De este modo las locomotoras pasaban a ser de rodaje IC-CI.

Inicialmente, la idea de NORTE era la de numerar todas las locomotoras en una sola serie 7001 a 7037. Pero con esta modificación el pedido de locomotoras se repartió en dos series distintas:

- Serie 7000 con rodaje Co-Co numeradas 7001 a 7012.
- Serie 7100 con rodaje IC-CI

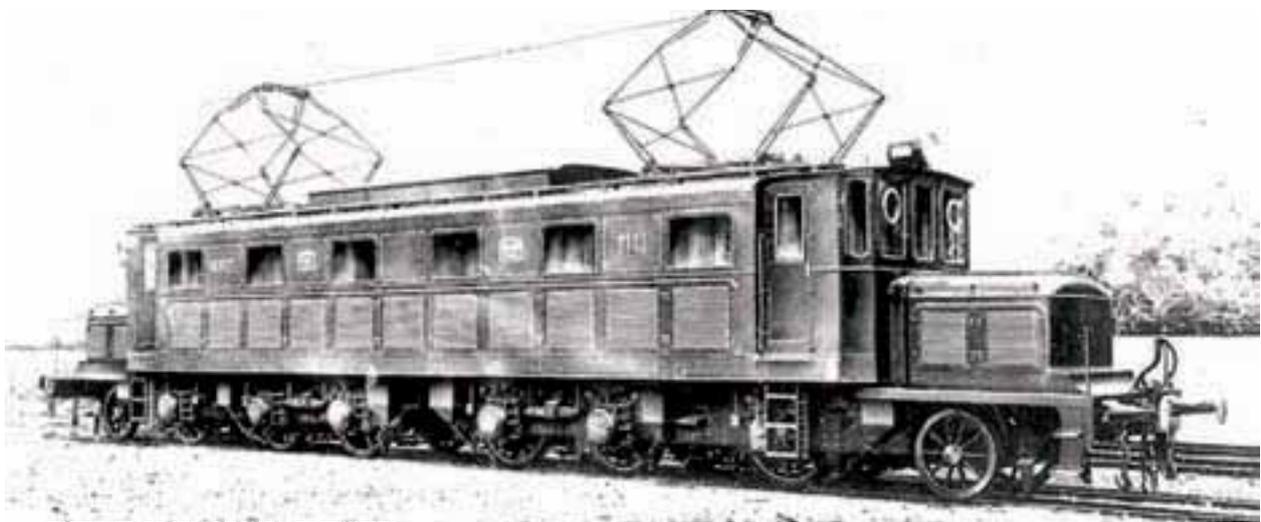
numeradas 7101 a 7125.

Ambas series tuvieron una historia común. De este modo las 7100, al igual que sus hermanas 7000, prestaron servicio en las líneas:

Barcelona-Manresa,  
Barcelona-Sant Joan de les Abadesses,  
Barcelona-Arenys de Mar,  
Burgos-Miranda de Ebro,  
Miranda de Ebro-Irún,  
Miranda de Ebro-Bilbao,  
Bilbao-Portugalete, y durante un corto periodo de tiempo en Madrid-Ávila y Madrid-Segovia.

Este modelo nos ha cautivado por su espectacular belleza y responde a la gran calidad que Ibertrén acostumbra, fidelidad, minuciosos detalles y excelente motorización.

Una locomotora bonita de verdad que se puede complementar con tres coches de madera de la época también suministrados por Ibertrén.



# cala 1/87 construida por Ibertrén.

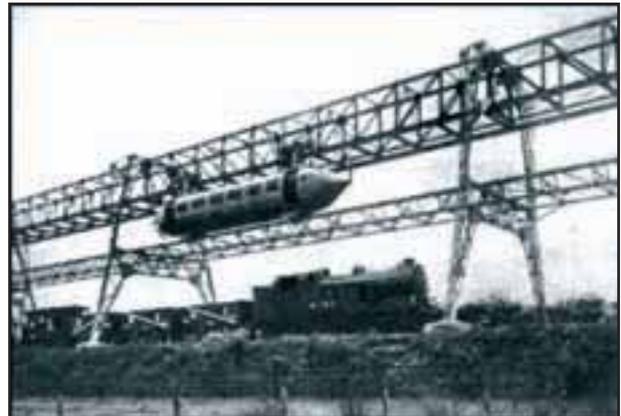
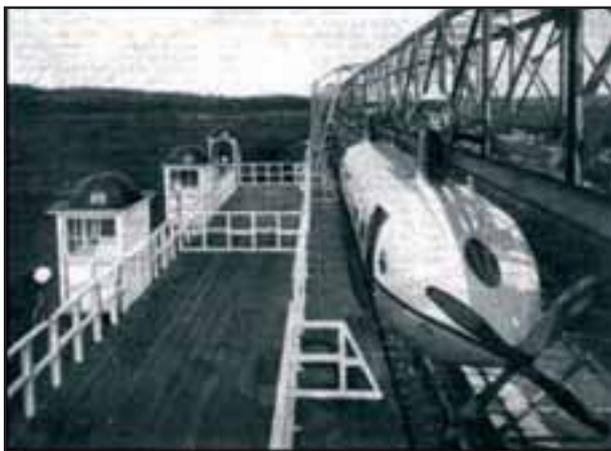
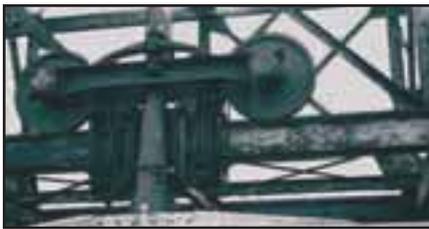
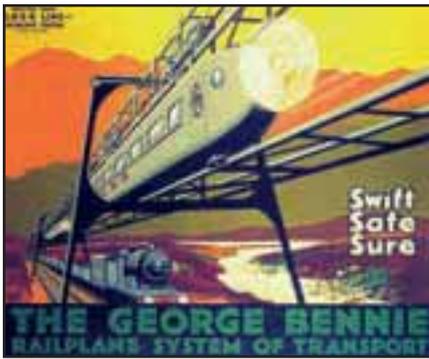


## Locomotoras RENFE serie 7000 (ex NORTE) (Ref.4201)

- Modelo/referencia: 4202
- Escala de reproducción: 1/87 (HO).
- Ejecución acorde con las Normas Europeas de Modelismo (NEM).
- Versión en librea azul oscuro con franja y fileteado rojos, con inscripciones originales y reproducciones de los pantógrafos reales del tipo "Hornless".
- Época II (norma NEM 809E).
- Tensión: 12 – 14 V de corriente continua.
- Radio Mínimo de curva: 415 mm.
- Motor de cinco polos con volante de inercia.
- Tracción en todas las doce ruedas motrices (cuatro de ellas equipadas con aros de adherencia).
- Funcionamiento con toma de corriente por sistema de 2 carriles.
- Pantógrafos funcionales.
- Interface normalizada (NEM 652) para decodificador digital o equipo digital de sonido.
- Alojamiento para el altavoz del equipo de sonido.
- Alojamientos para patín de toma de corriente en sistema de 3 carriles, debajo de los bogies.
- Cajetines NEM del tipo corto para enganches (NEM 363), con mecanismo cinemático de enganche corto.
- Faros y luces de posición iluminados, con inversión automática según el sentido de la marcha.
- Longitud total entre topes: 241 mm.



# Con otro color, sólo imágenes.



# Esquí alpino.

Llega la temporada de nieve y con ella el desplazamiento de miles de personas hacia diferentes estaciones de esquí. Nacido por la complicación para desplazarse, comerciar, luchar o cazar en las zonas donde la nieve puede acumularse meses seguidos sin derretirse, hoy es un deporte que hace tiempo dejó de ser minoritario



**E**n este artículo vamos a tratar de forma exclusiva del esquí alpino en pista, que es el que se practica de forma mayoritaria. El objetivo principal de cualquier persona que se inicie en la práctica de este deporte consiste en pasarlo bien. El primer contacto con la nieve debe ser agradable de manera que la adaptación al nuevo medio y al material que se utiliza para su práctica sea lo más llevadera posible. Siempre es recomendable iniciarnos con el seguimiento de un curso impartido por un monitor cualificado.

Su práctica requiere un equipo que podremos alquilar antes de decidirnos a su compra.

**Tablas** . Las más utilizadas actualmente son de tipo carving, su longitud no debe exceder la altura del esquiador y debemos utilizar las adecuadas a nuestro nivel de esquí.

**Fijaciones**. Es el sistema de anclaje del esquiador a sus tablas.. La fi-

jación permite unir las botas a los esquís y se deben soltar cuando se produce una caída para permitir que la pierna quede libre y evitar así lesiones y fracturas. Por ello es fundamental que los no iniciados lleven las fijaciones un poco menos apretadas de lo normal.

**Botas** .La función del calzado es mantener el pie en una posición cómoda y segura para esquiar y una bota que no se ajuste bien puede convertirse en un gran problema. Algunos consejos, tanto al comprar como al alquilar unas botas, son los siguientes:

Asegurarse que el peso del esquiador esté de acuerdo con la dureza de la bota.

Tener en cuenta el nivel de esquí; las botas de iniciación son muy resistentes, ligeras y cómodas.

Finalmente, lo más importante es que sujeten bien, además de saber que el número de la bota siempre

es igual al número de tu zapato.

La elección es delicada, ya que una bota mal elegida puede originar lesiones, incomodidad, dolor, y cansancio.

**Bastones**. Utilizados principalmente para ayudar al esquiador en los giros. Han de ser ligeros y disponer de una cincha que evite que salgan despedidos en caso de una caída. La altura ideal de los bastones como referencia es la altura de nuestro codo.

**Ropa** . Es conveniente llevar ropa adecuada a este deporte que mantenga siempre nuestro cuerpo caliente y seco. Siempre llevaremos chaqueta, pantalón, guantes y gorro.

**Gafas** . Imprescindibles, protegen nuestros ojos de la radiación solar, amplificada por reflejar la luz del sol en la nieve.

**Casco**: Recomendable para todos e imprescindible en niños, protege la cabeza de cualquier caída.

**Forfait**. Abono imprescindible que permite la utilización de los servicios que presta una estación de esquí.





Idefonso Falcones es el autor de esta novela que podríamos encuadrar en las catalogadas como entretenidas y fáciles de leer. Engancha y acaba por sumergirnos en la Barcelona del siglo XIV para seguir de cerca la vida de Arnau Es-

tanyol, un siervo de la tierra que huye, llevado por su padre, de los abusos de su señor feudal y se refugia en Barcelona, con el fin de poder llegar a ser ciudadano, y con ello, un hombre libre. El joven Arnau trabaja como palafrenero, estibador, soldado y cambista, una vida extenuante, siempre al amparo de la catedral de la Mar, que le iba a llevar de la miseria del fugitivo a la nobleza y la riqueza. Pero con esta posición privilegiada también le llega la envidia de sus iguales, que conjurados para acabar con él acaban poniendo su vida en manos de la Inquisición.

La Barcelona medieval en tiempos de la construcción del templo de Santa María del Mar confor-

ma el escenario de esta recreación histórica repleta de intriga, violencia y pasión, en un tiempo convulsionado por las rebeliones contra las injusticias feudales, el antijudaísmo y la férrea represión inquisitorial. La edificación de la iglesia y la devoción por la Virgen marinera se erigirán en símbolos del tortuoso camino que el joven protagonista emprenderá en pos de su libertad. Lealtad y venganza, traición y amor, guerra y peste, en un mundo marcado por la intolerancia religiosa, la ambición material y la segregación social marcan el primer libro de Idefonso Falcones que ha logrado el reconocimiento del lector a juzgar por el éxito de ventas obtenido en nuestro país.



El personaje que creara Arturo Pérez-Reverte, y que tan buenos momentos nos ha hecho pasar, llega a la gran pantalla de la mano de Agustín Díaz LLanes en una superproducción como no se ha visto en el cine español. Realmen-

te Alatraste merece la amplitud de medios utilizados por su director para "pintar" este gran film, en el que se ha cuidado hasta el mínimo detalle la ambientación de la España del siglo XVII, sabiamente sustentada por la excelente fotografía de Paco Femenía, que con el uso del claroscuro inserta la película en las obras de Velázquez. Los escenarios, lances, vestuario y personajes nos transportan a ese mundo que todos hemos imaginado al leer la serie de novelas de Reverte.

"No era el hombre más honesto ni el más piadoso, pero era un hombre valiente", con estas palabras empieza la historia de un soldado veterano de los tercios de Flandes que interpreta Viggo Mor-

tensen, actor que hace sólido el carácter taciturno, melancólico y derrotado del falso capitán que, a falta de grandes batallas, malvive como espadachín a sueldo en el Madrid del XVII.

Sus aventuras nos sumergen en las intrigas de la Corte de una España corrupta y en decadencia de la mano de personajes entrañables o fascinantes: el joven Íñigo Balboa, el implacable inquisidor fray Emilio Bocanegra, el peligroso asesino Gualterio Malatesta, o el diabólico secretario del rey, Luis de Alquézar, acompañados de Francisco de Quevedo, el conde-duque de Olivares y otros personajes históricos. Acción, historia y aventura se dan cita en esta gran película.



+Que2, integrado por Fernando Colás y Orlando Hechavarría, acompañados en este CD por el Ensemble de Salamanca, lo-

gran en este disco monográfico un altísimo nivel interpretativo sobre una cuidada selección de obras de cámara de Joaquim Homs (1906-2003), en las que la guitarra del dúo +Que2 alcanza una limpieza y fidelidad en la ejecución fuera de lo común, teniendo un papel preponderante en todas ellas.

"Música de cámara con guitarra" nos presenta la oportunidad de acercarnos a la obra de Homs, uno de los escasos músicos españoles que ha trabajado siempre al margen de las corrientes imperantes.

Un placer para los sentidos.  
www.maquedosduo.com

Suite núm. 2 "Entre dues línies"

- Allegretto
- Andantino
- Tempo di vals
- Larghetto
- Andante
- Vivace
- Tempo di marcia

Impromptu per a dues guitarres

Gèminis I per a dues guitarres

Dos moviments per a dues guitarres

- Moderato
- Animato

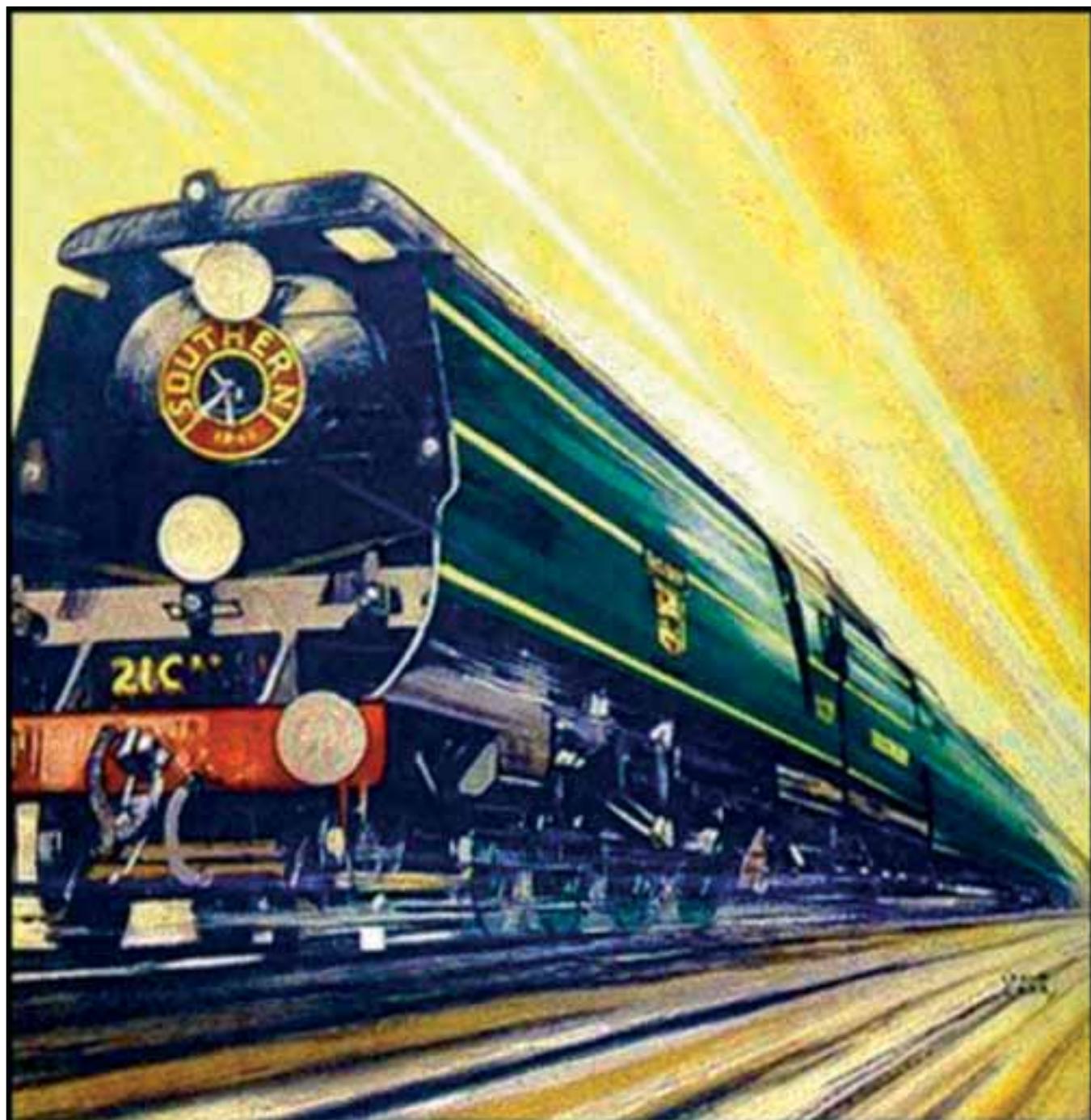
Nocturn per a dues guitarres i percussió

Impromptu per a guitarra i percussió

Duet per a flauta i guitarra

Sagitari

L'Absència



# FIRST IN THE FIELD

*New* "WEST COUNTRY" *Engines*

NAMED AFTER TOWNS IN THE WEST OF ENGLAND  
LOOK OUT FOR THEM ON THE

## SOUTHERN RAILWAY

*Getting into its stride again!*

# RESOLVEMOS



# SOMOS SEMAF

 **SEMAF**  
www.semaf.org

VOTA

TU SINDICATO

PROFESIONAL