

Septiembre 2005

3ª época

Número 1

semaf

b i a s

boletín informativo de los afiliados a semaf

- 
- ▶ Nueva imagen corporativa de SEMAF
 - ▶ E.R.E. Plan social de Renfe-Operadora 2005 - 2009
 - ▶ Elecciones en la asociación del C.H.F.
 - ▶ Área de Formación. Orígenes del guiado ferroviario
 - ▶ Propuesta de SEMAF para acceder a la titulación de Maquinista
- La bia legal
 - Noticias de afiliados
 - Modelismo ferroviario
 - Fotografía
 - Naturaleza
 - Libros, cine, discos



Egyptian State Railways

Sumario

•En portada

4 Nueva imagen corporativa de SEMAF

Presentación del Logotipo

6 Expediente de Regulación de Empleo (ERE)

Plan social de Renfe-Operadora 2005-2009

7 Elecciones en la Asociación del Colegio de

Huérfanos Ferroviarios

8 Área de Formación y Homologación.

Los orígenes del guiado ferroviario

11 Propuesta de SEMAF para acceder a la

titulación de Maquinista

•La bia legal

12 Cálculo de percepciones para los acogidos

E.R.E. 2005 - 2009

•Noticias de afiliados

13 Veinticinco aniversario de ingreso de la

40ª promoción de F.F.C.C.

13 Acuerdos con empresas.

Acuerdos con Abyss Computers y

Forum Filatélico

•Modelismo ferroviario

14 Las Suizas, UT-436, UT-438

•Fotografía

16 Con otro color, solo imágenes

•Naturaleza

17 Espeleología

•Libros, cine, discos

18 Javier Negrete

Robert Rodriguez

Eric Clapton.

Editorial

Tal como señalamos en el Editorial del número anterior de BIAS, ese no era sino el primer cambio en la imagen de nuestra Organización y que dicho cambio iba a tener un alcance mucho más amplio y profundo.

En este sentido, en este número os presentamos el nuevo logotipo del Sindicato que fue aprobado por el Comité Estatal, a propuesta de la Comisión Ejecutiva, el pasado mes de junio. Este nuevo logo, que analizamos detalladamente en este BIAS, modifica formas, colores y normas de utilización del mismo con respecto al anterior y transmite una imagen, a nuestro entender, más moderna y dinámica de nuestra Organización. Esperamos sinceramente que os guste.

Por otro lado, a pesar de que anunciamos el envío al domicilio a partir de este número, finalmente hemos optado por el modo de entrega habitual, dado que sigue faltando un buen número de datos de afiliados en las distintas Secciones Sindicales, por lo que demoraremos, por última vez, el envío a domicilio hasta el próximo número, esperando que aquellos que aún no lo hayáis hecho actualicéis vuestros datos lo antes posible.

Como podréis apreciar, en este número también hemos contado con distintas colaboraciones de afiliados que aportan información, documentación, fotografías, etc., si bien esperamos que el número de colaboradores se incremente para diversificar los temas a tratar: ánimo y participa.

Nueva imagen corporativa de SEMAF. Presentación del logotipo



Nueva imagen corporativa

Siendo un área generalmente relegada a un segundo plano, la imagen corporativa de una organización es uno de sus más importantes elementos de identidad, así como semaf ha cambiado en esta última etapa, de igual manera deberá adecuar su imagen para transmitir dichos cambios. La imagen corporativa es la manera por la cual trasmite, quién es, qué es, qué hace y como lo hace y va más allá del diseño de un logotipo, es la expresión más concreta y visual de la identidad de nuestra organización. La elección de los colores y símbolos, el estilo, la tipografía, son sus signos visibles, por lo que es necesario mantener una coherencia visual en todas las comunicaciones que semaf realiza: papelería, web, comunicación etc. La imagen corporativa es un vehículo que da una proyección coherente y cohesionada de una organización, una comunicación visual clara y directa.

El logotipo

Queremos que conozcáis el nuevo logotipo que identificará a la organización y que evidencia el proceso de evolución de semaf iniciado en el pasado congreso de Bilbao.

Dicha evolución debe ser también trasladada a su propia imagen, posibilitando de este modo la transmisión de dicho cambio. Consideramos que el "logo" actual ya ha terminado su trayectoria, tras cumplir la mayoría de edad ha sido renovado para adecuarlo a los nuevos retos que vamos a acometer en el futuro.

Nuestro nuevo logotipo queda formado por las siglas del sindicato mas un símbolo fundidos en un solo bloque para facilitar una composición tipográfica. No es más que la firma del sindicato, que se puede aplicar a todas clases de material impreso o visual.

Hemos tratado de transmitir con él la imagen de un sindicato sólido, claro y dinámico y para ello se

"La identidad corporativa de una organización es su carta de presentación, su cara frente al público; de esta identidad dependerá la imagen que los demás se formen de nuestra organización".

"El logotipo actual ha terminado su trayectoria, tras cumplir la mayoría de edad ha sido renovado para adecuarlo a los nuevos retos que vamos a acometer en el futuro."



ha optado por acometer un diseño formalmente sencillo, formado por un símbolo de líneas muy puras que recuerda el perfil delantero de una locomotora de vapor unido a las siglas que forman el nombre de nuestro sindicato, para las que se ha elegido una tipografía de líneas claras y contundentes que dan al conjunto una sensación de dinamismo.

Decidimos elegir para el logo, y por extensión para la imagen corporativa, dos colores que estamos habituados a ver en nuestra actividad laboral, negro y óxido, ya que pensamos que identifican claramente nuestra relación con el ferrocarril.

Creemos sinceramente que define correctamente a nuestra Organización, y deberá ser utilizado como firma de la imagen corporativa de semaf en todos los eventos en los que este participe de forma individual o conjuntamente con otras instituciones.

“Es necesario mantener una coherencia visual en todas las comunicaciones que SEMAF realiza”

“El símbolo, la tipografía, la gama de colores y la composición determinan la identidad de nuestro sindicato”.

El uso de la marca en todo tipo de soportes viene reglado en un manual que siempre debe respetarse, ya que las variaciones de forma, proporción o colores corporativos provoca que nuestra firma como organización pierda validez y por lo tanto se vea perjudicada la percepción de nuestra identidad. El manual de imagen corporativa define la identidad visual que nos caracteriza, estableciendo pautas orientativas acerca de la representación gráfica de nuestra marca.



Expediente de Regulación de Empleo. Plan Social de Renfe-Operadora 2005-2009

El pasado mes de julio se acordó con la empresa un nuevo Expediente de Regulación de Empleo (E.R.E.), acompañado de un Plan Social, cuyo período de vigencia se extiende desde el 1 de enero del presente año 2005 hasta el 31 de diciembre de 2009.

Este E.R.E. va a permitir la posibilidad de que se jubilen de forma anticipada algo más de 400 compañeros pertenecientes a nuestro Colectivo, sobre un máximo de 2.000 trabajadores en toda la Empresa que pueden acogerse al Expediente, bien mediante prejubilación o bien a través de bajas incentivadas.

Los términos pactados en este E.R.E. son prácticamente idénticos a los establecidos en los Expedientes aplicados en los últimos años en Renfe, permitiendo, especialmente entre los trabajadores de nuestro Colectivo, adelantar el cese de la

“Percepciones de entre el 94 y el 100 % de la pensión de la Seguridad Social”

actividad laboral en unas condiciones económicas muy ventajosas y garantizando en la mayoría de los casos unas percepciones de entre el 94 y el 100 % de la pensión de la Seguridad Social cuando pasen a la situación de jubilación (ver la Sec-

ción “La Bía Legal”).

El Expediente de Regulación de Empleo viene acompañado de un Plan Social que, entre otros acuerdos, recoge la creación de una Comisión de Seguimiento y Empleo para la aplicación y desarrollo de los Acuerdos contenidos en el propio Plan Social, con las funciones de interpretar el contenido de los distintos acuerdos que configuran el Plan Social; vigilar el cumplimiento de lo pactado mediante el conocimiento y análisis de la evolución y desarrollo de las diferentes acciones que integran este Plan Social, su grado de cumplimiento

“Al aplicar el E.R.E. se convocarán concursos de ascenso y traslado”

y el resultado final de las mismas y proponer actuaciones que cumplieren las ya previstas en este Plan Social y contribuyan a conseguir o perfeccionar los objetivos que se persiguen.

Otro de los Acuerdos del Plan



Social recoge que, con objeto de corregir los desequilibrios que se produzcan como consecuencia de la aplicación del E.R.E., se convocarán concursos de traslados y ascensos y se llevarán a cabo los pertinentes procesos de adaptación de

“Llegar a los 2.000 acogidos supondría la contratación de 667 trabajadores”

los recursos humanos garantizando, en todo caso, que dichos procesos deben adecuarse a los requisitos de acceso y la superación del proceso formativo que legalmente se establezca.

Asimismo, el Plan Social recoge una tasa de reposición (número de nuevos ingresos en la Empresa en relación con el número de trabajadores que la abandonan como consecuencia del E.R.E.), que varía en función del número de trabajadores que se acojan al Expediente y que, en caso de llegar a los 2.000 trabajadores máximos previstos en el mismo supondría la contratación de 667 nuevos trabajadores, con objeto de rejuvenecer la plantilla de la Empresa; mantener y mejorar su nivel de tecnificación y de gestión; cubrir las necesidades en los ámbitos críticos y de crecimiento y dotar a la Empresa de mayor flexibilidad productiva.



Elecciones en la Asociación del Colegio de Huérfanos Ferroviarios



Se ha iniciado el proceso electoral en el Colegio de Huérfanos, cuyas votaciones se llevarán a cabo los próximos días 19 al 23 de octubre. De cara a estas elecciones, S.E.M.A.F. ha alcanzado acuerdos con otras Organizaciones Sindicales con objeto de garantizar la independencia en la gestión de la Asociación y propiciar una composición de la Asamblea y de los órganos de gobierno de la Institución plurales en los que se recupere el procedimiento habitual de actuación que históricamente se había aplicado, es decir, el consenso y el diálogo. Esta forma de actuación que, como señalamos, ha sido la habitual en la Asociación desde la liberalización de la cuota en el año 1.993, se vio truncada a raíz del anterior proceso electoral, cuyos resultados propiciaron que todos los puestos de los órganos de gobierno y la inmensa mayoría de la Asamblea estuviesen copados por representantes de las dos organizaciones sindicales mayoritarias que concurren al mismo, es decir, CC.OO. y U.G.T.

Este hecho ha supuesto que durante la pasada legislatura la representación efectiva no se correspondiese con la realidad del Colegio, que es una asociación mucho más plural y en la que las decisiones a tomar deben analizarse desde el punto de vista del interés social de los propios socios y no desde una óptica de marcado carácter político-sindical que, por las diferencias existentes entre las dos

S.E.M.A.F. ha alcanzado acuerdos con otras Organizaciones Sindicales con objeto de garantizar la independencia en la gestión de la Asociación y propiciar una Asamblea y unos órganos de gobierno plurales en los que se recupere el consenso y el diálogo. Participa en las elecciones del C.H.F. ¡VOTA!

Organizaciones presentes, ha generado tensiones y enfrentamientos, repercutiendo negativamente en el desarrollo de las diversas actuaciones de la Institución.

Ante esta situación, el pasado mes de enero se celebraron unas jornadas para debatir y concluir sobre la Orientación Estratégica del C.H.F., en las cuales se manifestó que el sentir mayoritario de los participantes era recuperar la línea mantenida en legislaturas anteriores, al considerar que era el modelo más beneficioso para la Asociación y, por ende, el que mejor respondía a las necesidades de los socios. Asimismo, se celebró una reunión entre todas las Organizaciones Sindicales representadas en su Asamblea General para intentar recuperar el clima antes señalado.

Ambas actuaciones y sus conclusiones propiciaron la firma de un "Acuerdo Marco Institucional" (AMI), con objeto de dar estabilidad y apoyo a la Asociación Colegio de Huérfanos Ferroviarios, estableciendo de forma inequívoca el marco de referencia de las variables estratégicas del CHF en los próximos cinco años. Por otro lado, este AMI propiciaba la incorporación al Consejo de Administración, con voz y sin voto, de un representante de cada una de las Organizaciones Sindicales que, hasta ese momento, habían quedado excluidas del mismo.

A pesar de lo señalado y del acuerdo suscrito, en una reunión posterior celebrada entre las Organizaciones Sindicales, por parte de CC.OO. se señaló que dicho acuerdo sólo lo consideraban vin-

culante para ellos en la medida en que, en el próximo proceso electoral, no obtuviesen una mayoría suficiente para decidir unilateralmente el modelo de gestión y la orientación estratégica de la Asociación.

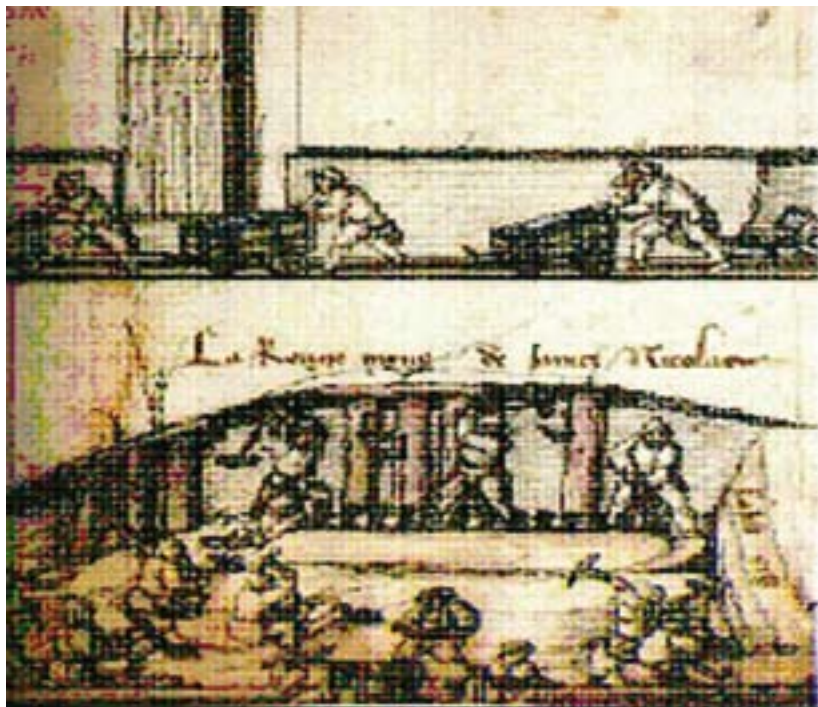
Este planteamiento, inasumible para el resto de organizaciones, ha motivado que establezcamos un compromiso firme en defensa de un modelo de Colegio basado en los intereses de los socios y en el carácter social de la Institución, impidiendo, en todo caso, que la misma pueda ser utilizada como instrumento político-sindical en beneficio de las Organizaciones mayoritarias existentes en cada momento.

Por todo lo anterior, solicitamos a aquellos afiliados a nuestro Sindicato que seáis socios de la Asociación Colegio de Huérfanos Ferroviarios que, en el próximo proceso electoral, ejerzáis vuestro derecho al voto, optando, por supuesto, por los candidatos de nuestro Sindicato en aquellas circunscripciones en las que nuestra Organización forme para de una candidatura y, en aquellas otras en las que no estemos presentes, apoyéis los candidatos de los sindicatos U.G.T., C.G.T. y S.F., pues es con estas Organizaciones con las que hemos establecido el compromiso de garantizar una gestión independiente de la Asociación y de velar por los intereses de los socios y de la propia Institución a través del diálogo y buscando consensos amplios que permitan continuar extendiendo las actuaciones de carácter social del Colegio.

Área de Homologación y Formación.

Los orígenes del guiado ferroviario

-Artículo escrito e ilustrado por José Manuel García del Río.



-Extracción de mineral mediante el uso de “perros de mina”

El ferrocarril no aparece en la historia tal y como lo conocemos como un sistema complejo de transporte, sino que es consecuencia y evolución de tres hitos importantes que surgen de forma independiente: la rueda, el carril y la locomotora de vapor.

Es en la minería de principios del siglo XVII, donde se dan las necesidades y consecuentemente las soluciones, que darán origen a lo que posteriormente entenderemos como “ferrocarril normal”. La minería necesitaba transportar su cada vez mayor volumen de producción de carbón para atender las insaciables necesidades de la revolución industrial propiciada por la genialidad de James Watt, en la que sus máquinas, que trabajaban cada vez más deprisa y a menor coste, hicieron que los propietarios de las fábricas amasaran fortunas. Una vez más el increíble lujo de los ricos contrastaba con el hambre y la miseria de los pobres.

La máquina de Watt evolucionó hacia otras máquinas más peque-

ñas que se “pudieran transportar a sí mismas”, surgiendo las locomotoras que remolcaban trenes por un camino guiado en el que se facilitaba la rodadura con poca resistencia, pero ese camino guiado era anterior al ferrocarril y a el nos referiremos.

Pero volvamos al principio, ¿quién invento la rueda? “yo no he sido” diría Jaimito el de los chistes, lo cierto es que fue una buena idea. Aunque su invención se pierde en la noche de los tiempos, lo lógico es pensar que no se trata de un invento como nos lo representaban los chistes del TBO, sino que mas bien será la capacidad de observación de la especie humana y como consecuencia la construcción de instrumentos.

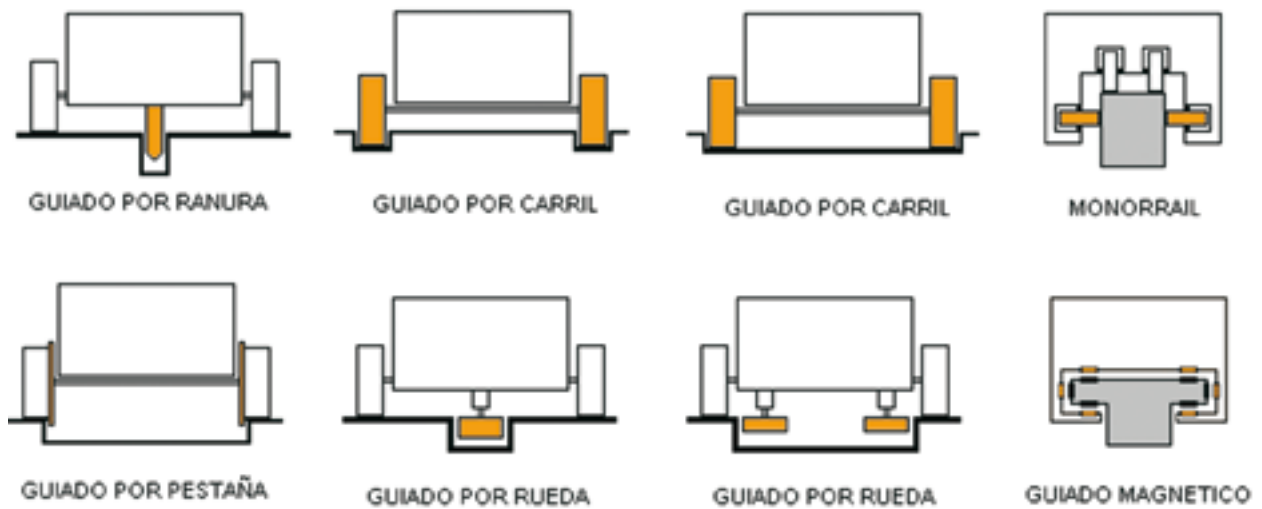
Me puedo imaginar fácilmente a un hombre primitivo, incluso a un prehomínido, volteando una piedra para su traslado en vez de cargar con ella, o unos breves miles de años después, trasladar una pétrea y pesada obra de arte, rodándola sobre unos troncos.

Hallazgos arqueológicos de la civilización mesopotámica nos muestran un disco de arcilla perforado que servía de molde, que junto con otro disco, dotado de una especie de cono, se introducía en la oquedad del anterior, para que mediante el giro de uno sobre el otro, y con la materia prima entre ambos, producir “mecánicamente” el mismo recipiente que el alfarero había echo a mano, pero en mucho menos tiempo, con menos esfuerzo, y sobre todo con un cierto gusto “natural” por lo armónico y sin embargo, todos eran iguales, es decir, “antinaturales”. Este modesto objeto que nos sitúa hacia el 3250 A.C. mantiene viva la vieja incógnita de quien inventó la rueda pues de momento no se puede discernir si los primeros artefactos circulares evolucionaron como útiles artesanales como molinos de mano o tornos para fabricar elementos de generación circular o realmente las primeras aplicaciones técnicas de útiles circulares se emplearon para ayudarse a desplazar cargas como podían ser unos troncos que facilitan el desplazamiento de una gran piedra rodando bajo ella a modo de rodillos.

En esta reflexión sobre este disco de arcilla Mesopotámico resulta interesante, la posibilidad de vislumbrar una curiosa dualidad, la rueda



-He aquí una instantánea de los primeros experimentos realizados sobre el transporte



y el guiado que nos sitúa ante una natural evolución hacia la mecanización, de la misma manera nos resultaría fácil pensar que la evolución hacia la rueda sería simplemente cortar unos discos a los rodillos citados anteriormente.

Con una antigüedad similar, también en Mesopotamia, concretamente en la ciudad de Ur, aparece un bajorrelieve conocido como “carro de los felinos” en el que se observa la aplicación de la rueda a un trineo. Estas primeras ruedas estaban formadas por tres sectores circulares de madera unidos entre sí por unos refuerzos, posiblemente metálicos, que fijadas al eje daban vueltas con él (lo que los ferroviarios entendemos por eje montado).

Todos los hallazgos arqueológicos avalan que este sistema fue adoptado desde el Indo hasta Rusia, y desde las estepas del Turquestán hasta Italia y Britania. Por ello la mayoría de los especialistas están de acuerdo en que este sistema de transporte singular y original se difundió desde una fuente única.

La mayoría de las civilizaciones llegaron a disponer de carros con entidad propia que de alguna manera ponían el sello de la cultura a la que pertenecían, siendo de uno o dos ejes, para caballos o bueyes con diferentes tipos de unciones y sobre todo con ruedas de construcciones muy diferentes, pero estos carros no podían circular por los lugares por los que transitaban normalmente los hombres, es decir campo través o por senderos.

El paso de los carros fue definiendo

un nuevo tipo de camino, el camino de carro, presentando unas constantes específicas para este modo de transporte; el ancho de vía, y un perfil con rampas y pendientes lo más suaves posible. Ese ancho del camino, venía dado fundamentalmente por el espacio necesario para las parejas de animales de tiro, generando una anchura similar para la separación entre las ruedas del mismo eje (vía).

En la edad del bronce aparecen los primeros caminos guiados. Consistían en una sucesión de tablas paralelas atadas a troncos longitudinalmente dispuestos, este conjunto armado servía para dar solidez al camino cuando atravesaba tierras pantanosas, sirviendo los troncos laterales de guía impidiendo que los trineos se salieran del camino.

Existen restos arqueológicos

Griegos y Romanos en los que aparecen perfectamente labrados unas acanaladuras o rodadas, pudiendo ser las primeras “vías pétreas”.

En el siglo XIV existía una minería que perforaba angostas galerías de considerable profundidad, más de 150 metros, con acceso por planos inclinados, los trabajadores extraían el mineral tirando o empujando cestas o trineos, prácticamente arrastrándose por las claustrofóbicas galerías. Por el centro de estas galerías, discurría un canal para la circulación del agua, al que se le ponían tablas encima, para no arrastrarse por el agua y para facilitar el deslizamiento de las cestas y trineos. En el siglo XV el progreso en los medios de acarreamiento en el interior de las minas, da lugar a dos vehículos; el tram, curioso nombre, y la vagoneta con ruedas de pestaña.





EL tram, era un trineo dotado de ruedas lisas que llevaba una cesta encima de sus dos largueros y que circulaba sobre una vía entablada con guiado por rueda.

La vagoneta de mina se desarrolla en los primeros años del siglo XVII y era muy similar a la actual pero de madera, su vía original también era de madera y estaba guiada por pestaña.

Otra curiosa y muy extendida forma de guiado, era la utilizada por unas vagonetas conocidas por el nombre de “perros de mina” o “perro húngaro” el guiado de estas vagonetas se producía por la cautividad de un pivote (guiado por ranura) en la parte delantera de la vagoneta que se desplazaba por una acanaladura de la vía.

Aunque se sabe poco de el perro de mina lo cierto es que existe abundante documentación al respecto desde finales del siglo 14. En los reglamentos mineros de Ram-melsberg, se menciona una especie de carretilla dos ruedas provista de un sistema de guiado, que recibía el nombre de “Waguen”.

Los perros de mina se extendieron por toda Europa y Norteamérica y perduraron en algunos sitios hasta principios del siglo 18, la evolución de estos artefactos fue de alguna manera una especie de pre-historia del ferrocarril pues aparte de progresos técnicos del aparato en cuestión, también evolucionaron en sistemas de explotación y concepto de red es decir un sistema ferroviario.

Existe una teoría, bastante posible que sitúa el origen del *guiado por carril* en las acanaladuras que se producían en los caminos por el paso de los carros y trineos, hoy

en día estos caminos o carriles, han sido encubiertos por el paso de los tractores, incluso esa misma teoría atribuye el ancho habitual al espacio necesario para los animales de tiro de un carro, en especial el romano, curiosamente semejante al ancho de vía internacional ferroviariamente hablando 1435 mm.

La voz carril se aplica indistintamente a las rodadas que deja la rueda de un carro sobre el terreno y, en sentido general, al camino de carros formado por esas acanaladuras. La primera acepción se utilizó para traducir raíl del inglés y francés mediante la palabra compuesta barra-carril, abreviada más tarde a solo carril.

La segunda acepción se empleó para formar la expresión carril de hierro, traducción directa del inglés iron railway, siendo pronto sustituida por ferrocarril.

El siguiente salto evolutivo, fué el *guiado por rueda*, que supuso una ruptura en la Europa Continental, concretamente en la Baja Hungría (la actual Eslovaquia, de nuevo los orígenes ferroviarios centroeuropeos en los Cárpatos), igual que el perro húngaro, podríamos decir que desde ese momento se empieza a modelar el ferrocarril moderno. Desde un punto de vista técnico-histórico el guiado por rueda termina fracasando debido a las complejidades técnicas que precisaba y a las grandes dificultades de

mantenimiento del sistema

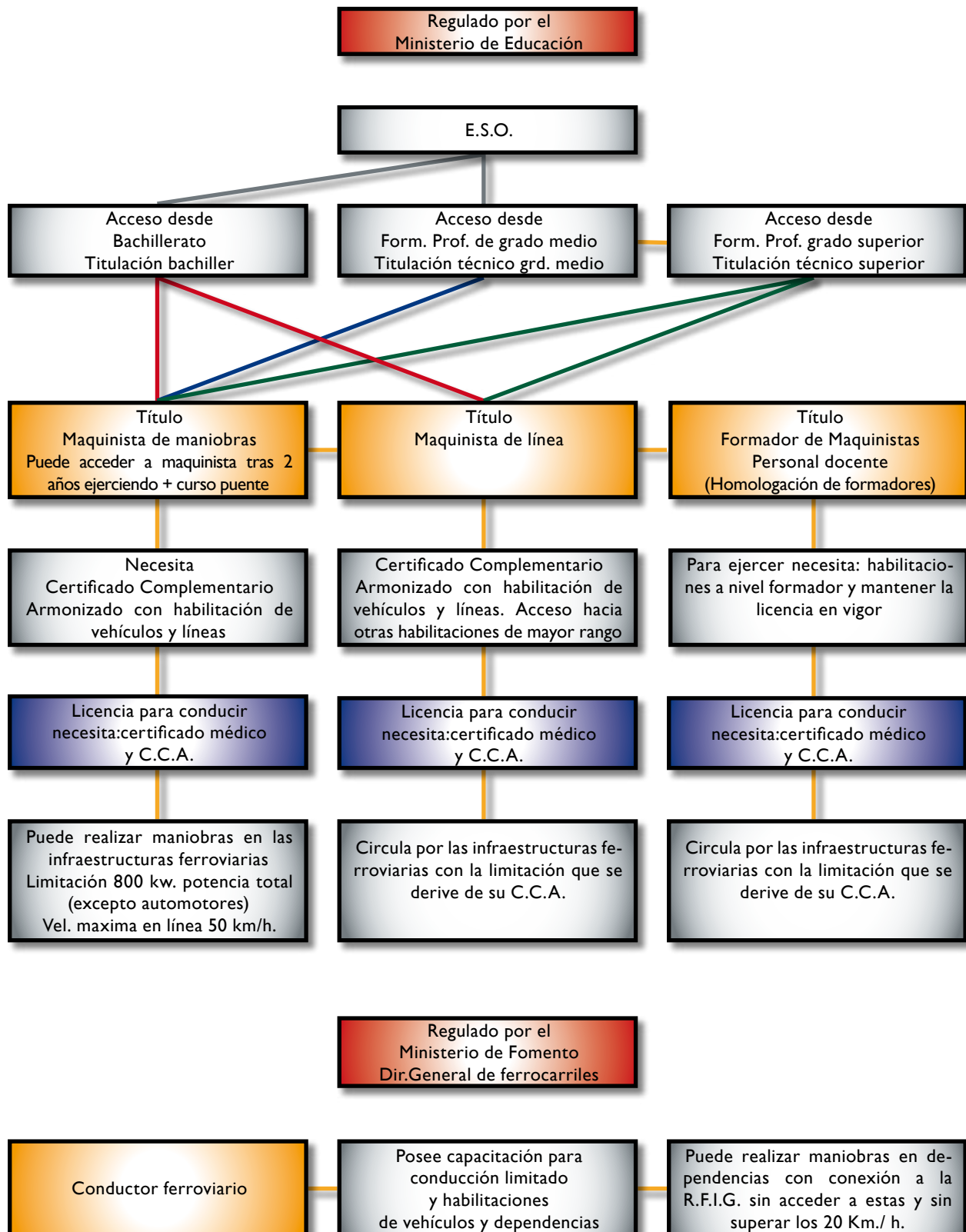
No se tiene conocimiento de cuáles fueron los orígenes del *guiado por pestaña*, pero la hipótesis más sólida parecen situar ha este tipo de guiado como una evolución de los anteriormente descritos, teniendo en cuenta que estos tuvieron un periodo de desarrollo esplendor y decadencia. Los primeros rastros de rueda con pestaña son atribuibles a explotaciones mineras, de las que no se puede asegurar su nacionalidad, pero que lo más posible es que se trate de inventos o evoluciones independientes pues se trataría de hallazgos unos en Europa Oriental otros en Inglaterra.

Estos inicios del guiado por pestaña tuvieron gran implantación y desarrollo en Inglaterra, creándose incluso dos escuelas con dos estilos diferenciados, la Escuela de Tyne, y la escuela de Salop, ambas comenzaron con carriles de madera y acabaron con carriles de hierro pero podríamos decir que la principal diferencia entre estas dos escuelas, consistía en la forma de explotar y operar sus ferrocarriles, pero lo realmente importante como conclusión de este trabajo, es que en el siglo XVII ya existía una auténtica y muy extensa red de ferrocarriles, con las dificultades y soluciones de un ferrocarril saturado y por supuesto con tracción animal.



Área de Homologación y Formación.

Propuesta de semaf para acceder a la titulación de Maquinista





Cálculo de percepciones para los acogidos al E.R.E. 2005 - 2009

Habiendo sido firmado el ERE vamos a intentar aclarar algunos conceptos sobre el mismo, al objeto de que los interesados tengan más claro que les corresponde en cada fase.

La primera fase corresponderá a las percepciones en el desempleo en el que se deberá percibir el 95 por ciento del salario regulador, que será el valor medio del salario bruto de los seis meses mas beneficiosos dentro de los doce últimos meses que se trabaje, excluyendo las claves que se recoge en el acuerdo. En esta fase se percibe las prestaciones por desempleo y la empresa deberá complementarlas hasta el 95 por ciento.

En el desempleo se percibirán las cantidades siguientes:

Como las cotizaciones del personal de conducción están generalmente en el tope máximo las cuantías a percibir también serán las máximas establecidas para esta contingencia.

Para el año 2005 son las siguientes:

Beneficiario	E / mes.
Sin hijos	959,18
Con 1 hijo	1.096,20
Con 2 ó + hijos	1.233,23

Se consideran hijos a cargo del beneficiario aquellos que cumplan las siguientes condiciones:

- Sean menores de 26 años o mayores incapacitados.
- Carezcan de rentas, de cualquier naturaleza, superiores al SMI vigente.
- Convivan con el beneficiario.

No es necesario el requisito de convivencia cuando exista obligación de prestar alimentos conforme a un convenio o resolución judicial. Durante el periodo de desempleo se cotizará por el promedio de las bases de cotización de los últimos 6 meses trabajados (normalmente será la base máxima).

En la segunda fase entramos en la jubilación. El trabajador percibirá el porcentaje que se especifica en el acuerdo según su edad teórica (del 93 % al 100 %) sobre la base reguladora de jubilación. La edad teórica es el resultado de sumar a la edad real el tiempo bonifi-

cado de penosidad, así quien tenga 61 años en el momento de la jubilación y 3 años de periodo de penosidad, tendrá una edad teórica de 64 años. La pensión de jubilación de la Seguridad Social se calcula aplicando un porcentaje a la base reguladora.

¿Que porcentaje te reconoce la Seguridad Social?

Según la edad teórica y los años cotizados, será en % :

Edad	Años cotizados			
	31-34	35-37	38-39	más de 40
60 años	62.5	65.0	67.5	70.0
61 años	70.0	72.0	74.0	76.0
62 años	77.5	79.0	80.5	82.0
63 años	85.0	86.0	87.0	88.0
64 años	92.5	93.0	93.5	94.0

Con menos de 30 años cotizados se pierde un 8 por ciento por cada año que falte para los 65 años de edad teórica.

¿Como se calcula la base reguladora de jubilación?

La base reguladora para el cálculo de la pensión de jubilación se calculará dividiendo por 210 las bases de cotización (por contingencias comunes) de los 15 años (180 meses) inmediatamente anteriores a la jubilación.

Las bases correspondientes a los 24 meses anteriores a la jubilación se computan en su valor nominal (cuantía real), estas bases serán las del desempleo, que recordemos será la media de las bases cotizadas en los 6 últimos meses trabajados.

Las restantes bases de cotización se actualizan de acuerdo con la evolución que haya experimentado el IPC desde el mes a que aquellas correspondan, hasta que se inicie el periodo de bases no actualizables, es decir desde el mes 25 al mes 180.



Veinticinco aniversario de ingreso de la 40ª Promoción de FF.CC.

Los días 28, 29, y 30 de octubre los miembros de la 40ª promoción tenemos proyectado reunirnos en el hotel Bali de Benidorm (Alicante) para celebrar el veinticinco aniversario de nuestro ingreso en el Regimiento de Movilización y Prácticas de FF.CC.

- El hotel Bali es accesible por carretera desde la autopista A-7 (salida 65-A, coincidiendo con la salida de Terra Mítica) y por la carretera N-332 (salida playa de poniente / Terra Mítica).
- Otras vías de acceso pueden ser las carreteras N-340 y N-330 que desembocan en el nuevo complejo turístico y de ocio de Terra Mítica, desde cuyas salidas es sencillo llegar al hotel.
- Benidorm es accesible por tren a través de la línea de F.G.V. que une Alicante con Dénia.

Acuerdos comerciales con las empresas Abyss Computers y Forum Filatélico

Siguiendo los dictados emanados en el pasado VIII Congreso realizado en Bilbao hemos concertado nuevos acuerdos comerciales con las empresas "Abyss Computers", dedicada al mundo de la informática, y con "Fórum Filatélico" que gestiona la compra-venta de valores filatélicos.

Para beneficiarte de las condiciones pactadas con Abyss Computers debes acceder a su página a través de nuestra web y allí registrarte como usuario.

Tendrás acceso a ofertas especiales para los afiliados a SEMAF y descuentos en componentes a través de una tarifa personalizada

para nuestro sindicato.

Fórum Filatélico nos ofrece un regalo de bienvenida, consistente en un reloj de pulsera, para aquellos afiliados que formalicen alguna operación con dicha empresa especializada en crear patrimonio y beneficios a través de la compra-venta de valores filatélicos.

**¿ESTÁS AFILIADO AL SEMAF?
PUES ESTÁS DE ENHORABUENA!!**

Beneficiate de los DESCUENTOS en INFORMÁTICA que te ofrece Abyss Computers.
Accede a la web del SEMAF (www.semaf.org) y regístrate en el sistema.



Abyss
computers

www.abyss.es
Cavanilles, 49 28007 Madrid • 902118689



Las “Suizas” de Ibertrén U.T. 600

Vuelve Ibertrén, para desarrollar una colección de modelos de unidades de la red ferroviaria española que hayan sido un elemento característico y destacable de la misma. Sus primeros modelos las “Suizas” de Renfe.



-Las unidades están reproducidas en todos sus detalles.
Ver la diferencia entre los testers de los coches WMD y WRc.

Las “Suizas”

Si se quisiera confeccionar una lista del material móvil de RENFE que ha sido más característico en el periodo comprendido entre los años cincuenta y el final del siglo XX, en ella ocuparían un lugar destacado las (UT) de las series 600, 700 y 800.

Fueron construidas entre los años 1958 y 1969, por la agrupación temporal de empresas G.E.S.T.E.S.A.



-Semipantógrafo elevado.

(Grupo Español Suizo de Trenes Eléctricos S.A.), a partir de un proyecto de la firma suiza Schindler.

Las primeras unidades entregadas estaban formadas por:

-UT600: (WMD-WR-WM).

-UT700:(WMD-WM).

-UT800: (WMD - WRc).

Características técnicas:

-Peso:Wmd 58t. Wr 31t. Wrc 33t.

-Tensión: 3000 V c.c.

-Potencia: 880 Kw. (1.200 CV)

-Velocidad máxima: 110 Km/h.

-Enganche: Scharfenberg

Las “Suizas” han recorrido hasta hace pocos años, las líneas de Cataluña, Aragón, Valencia, Madrid, las dos Castillas y León, Andalucía, Cantabria, Asturias y Galicia.

UT 436 librea azul-amarillo

A lo largo de su dilatada vida, las UT de las series 600, 700 y 800 conocieron toda una serie de reformas que modificaron su aspecto exterior.

Al inicio de los años ochenta, se les cambió la librea (esquema de pintura),pasando del verde-plata tradicional al nuevo esquema en colores azul y amarillo, de RENFE.

Como este cambio, coincidió en el tiempo con los Campeonatos del Mundo de Fútbol, celebrados en España (año 1982) y que tenían como mascota a un personaje llamado “Naranjito”, a estas unidades se las comenzó a conocer, por su color amarillo, como “Naranjitos”.

UT serie 436 UIC (UT-600)Librea Azul-Amarillo (Ref.4602)

Modelo/referencia: 4602

- Composición: (WMD)- (WR)-(WRc).

- Escala: 1/87 (HO).

- Versión: librea Azul-Amarillo, inscripciones UIC y semipantógrafos.

- Segunda mitad de la Época IV (años ochenta).

- Tensión: 12 – 14 V de corriente continua.

- Longitud total entre “couplers” Scharfenberg: 877,4 mm.

- Longitud total entre topes: 876,2 mm.

- Radio Mínimo de curva: 381mm.

- Motor de cinco polos con volante de inercia.

- Tracción en cuatro ruedas (dos equipadas con aros de adherencia).

- Funcionamiento con toma de corriente por sistema de 2 carriles.

- Pantógrafos funcionales.

- Interface normalizada (NEM 652) para decodificador digital.

- Faros y luces de posición iluminados, con inversión automática .

- Acopl. entre coches con mecanismo cinemático de enganche corto.

- Las reproducciones de los “couplers” Scharfenberg de los coches extremos, son sustituibles por enganches normalizados NEM, para el acoplamiento de dos unidades (solo para radios de curva grandes).



-Ventanillas de furgón muy detalladas.

Las “Suizas” de Ibertrén U.T. 800



-Esta unidad escala HO, es una composición de la serie 438 de RENFE (ex UT800) y corresponde al modelo de las primeras fabricadas, con cabina de conducción auxiliar en el coche motor, y con freno eléctrico reostático normal, sin reforzar.



-Ejecución acorde con las Normas Europeas de Modelismo (NEM).

UT 438 librea verde-plata

Las UT800 fueron concebidas para prestar servicio en líneas con poca densidad de paradas, que no requerían una elevada capacidad de aceleración, como las de Santander y Asturias (1ª zona y 7ª zona de RENFE respectivamente) y en la de Puigcerdá (5ª zona de RENFE) pero en la práctica prestaron servicio, solas o acopladas con las otras series (UT600 y UT700), en casi todas las líneas en que circulaban estas Unidades de Tren.

Vista la experiencia en la línea de Transpirenaico Oriental, las últimas unidades de la serie UT800 fueron construidas con el freno eléctrico reostático reforzado, a la vez que

se eliminó la cabina de conducción auxiliar en el coche motor.

Con la adopción por parte de RENFE, a principios de los años setenta, de la numeración UIC para su material móvil, las UT800 pasaron a formar la serie 438.

Los modelos

Ambos están contruidos con gran fidelidad a las unidades tomadas como referencia y multitud de detalles, que denotan el especial cuidado que pone Ibertrén en la construcción de sus modelos, que podemos observar en los interiores, inscripciones exteriores, semiacoplamiento, ventanillas de furgones, rejillas de resistencias y

un largo etcétera. Merece la pena destacar el funcionamiento de los pantógrafos y la señalización exterior con inversión automática, amén de una buena motorización.

En definitiva, dos modelos muy atractivos que juegan con el favor de la nostalgia.



-Vista de coche motor con furgón.

UT serie 438 UIC (UT-800) Librea Verde-Plata (Ref. 4603)

Modelo/Referencia 4603

-Composición: (WMD) - (WRc).

-Escala: 1/87 (HO).

-Versión en librea Verde-Plata, inscripciones UIC y semipantógrafos.

-Primera mitad de la Época IV (años setenta).

-Tensión: 12 – 14 V de corriente continua.

-Radio Mínimo de curva: 381mm.

-Motor de cinco polos con volante de inercia.

-Tracción en cuatro ruedas (dos equipadas con aros de adherencia).

-Funcionamiento con toma de corriente por sistema de 2 carriles.

-Pantógrafos funcionales.

-Interface normalizada (NEM 652) para decodificador digital.

-Faros y luces de posición iluminados, con inversión automática.

-Acoplamiento intermedio entre coches con mecanismo cinemático de enganche corto (la barra de acoplamiento reproduce el conjunto de dos “couplers” reales, de tipo semi-permanente, acoplados).

-Las reproducciones de los “couplers” Scharfenberg de los dos coches, son sustituibles por enganches normalizados NEM, para el acoplamiento de dos unidades (solo para radios de curva grandes).

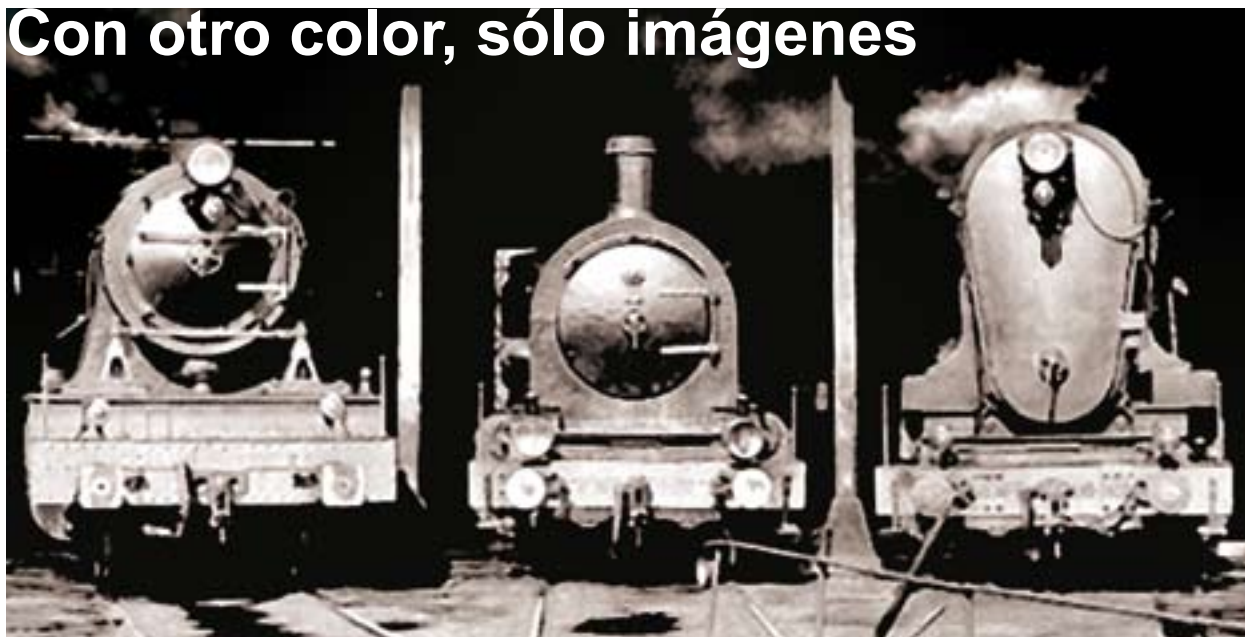


-Inscripciones UIC



-Otra vista del coche motor.

Con otro color, sólo imágenes



-Una mil de Oeste, una cuatrocientas de Norte y la famosa "Faraona" con caldera Franco/Crosti.



-Una cuatrocientas de Norte con distribución de válvulas.



-Imagen cedida por Carlos Segura



-Locomotora de vapor descapotada

Si quieres ver publicadas esas fotos de hace años, que tienes guardadas, con temática un poco fuera de lo común, puedes enviárnoslas por e-mail a as_imagen@semaf.org, Continuamos recopilando imágenes antiguas del ferrocarril en España para que no se pierdan.



-Locomotora mil-trescientas de M.Z.A.

Espeleología. Visite el interior.

Continuamos nuestra sección de actividades realizadas en estrecho contacto con la Naturaleza con un atrayente artículo sobre el mundo subterráneo. Con la lectura del mismo nos haremos una pequeña idea de en que consiste la espeleología.

En esta ocasión hablaremos de espeleología. Vicente Esteve Marcos, maquinista de Mercancías en Tarragona y autor del artículo es un asiduo practicante de este deporte-ciencia que tiene como objetivo la exploración de nuevas o conocidas cavidades, simas si son verticales, y su estudio en el más amplio sentido de la palabra.

Al ser un deporte de riesgo tenemos en él una norma básica, nunca se debe hacer solo, de hecho el número aquí es importante, el mínimo sería de tres, así en caso de accidente uno se quedaría con el herido y otro buscaría ayuda, más de cuatro entorpecería la progresión y aquí el tiempo es oro.

La espeleología como todos los deportes de equipo y riesgo, fomenta el compañerismo y la aventura comienza con la propuesta en el club de la salida, preparación de material, búsqueda de topografías, etc. Es normal que a uno le venga a la cabeza nada más oír cueva una serie de ideas: obscuridad, cerrado, sin salida, estrecho, miedo, peligro, sin embargo para nosotros el concepto de esta palabra es distinto, significa: aventura, belleza descubrimiento, conservación, es como pertenecer a un club exclusivo, que ve lo que nadie puede ver, siente lo que nadie puede sentir, y disfruta lo que pocos disfrutan.

Lo que convierte a este deporte en seguro es precisamente su dificultad, normalmente se llega de la mano de alguien experto y siempre hay que hacer los cursos, iniciación, perfeccionamiento y de-



Nuestro compañero Vicente Esteve Marcos.

pendiendo de las especializaciones, topografía, gps, espeleo-buceo (especialmente peligroso) en esta variante hay que llevar doble equipo de todo, es decir, dos botellas, dos reguladores...

En cuanto al material, lo podemos dividir en ropa y técnico; La ropa, va en función de la temperatura a la que vayamos a estar en la cavidad, normalmente son frescas, así que no es extraño ponerte más ropa de abrigo de lo que en un principio te pondrías para el exterior.

La vestimenta la hacemos por capas, la primera la que va junto a la piel, tiene que mantenerte lo mas seco posible, es una prenda ceñida al cuerpo y de coolmax o similar, luego iría la segunda capa, esta es un mono de forro polar de grosor adecuado a la temperatura, muy común el 200, por supuesto solo se usa cuando hace frío y como tercera capa el mono que queda al exterior, este esta hecho por un material muy resistente a la abrasión ligeramente impermeable y transpirable, no lleva membrana, todo el conjunto ha de ser cómodo en su uso. También podríamos meter en este apartado al mono de neopreno, prenda utilizada para cavidades inundadas con agua fría, no solo se usa para bucear.

En el material de progresión diferenciamos dos, el de ascenso y

el de descenso, estos van unidos al arnés al igual que la boga de anclaje que se usa indistintamente en las dos maniobras. En el descenso usamos el rapelador y en el ascenso el puño bloqueador, que va en la mano y el bloqueador ventral. Se llaman bloqueadores porque solo dejan pasar la cuerda en un sentido, impidiendo la caída. Son elementos que tienes que manejar a la perfección, pues de su uso depende nuestra seguridad.

El casco es también de suma importancia, son muchas horas con él y es la principal protección, va equipado con dos sistemas de luz, uno, el principal, es de gas acetileno, que es producido en el carburero, al mezclarse la piedra de carburo con el agua. El otro sistema es el eléctrico, esta formado a su vez por dos luces, una halógena para poder ver puntos lejanos y la luz de diodos leds, posiblemente el sustituto del gas, esta luz, tiene tres potencias y una gran autonomía, su halo es razonable.

Los guantes deben ser cómodos.

En cuanto a calzado, se usan botas de agua para cavidades con agua o barro y botas de senderismo para el resto de cavidades.

Si algún lector quiere probar este deporte, por ser este minoritario, le sugiero, buscar por Internet el club o la federación más cercana e informarse allí como empezar.



El Espíritu del Mago
Autor: Javier Negrete
Editorial: Minotauro
Colección: Pegasus

LIBROS

Tras el arrollador éxito de La Espada de Fuego, Javier Negrete nos presenta El Espíritu del Mago como continuación, novela en la que muchos han querido ver un paralelismo con El señor de los anillos de Tolkien por la definida lu-

cha entre el bien y el mal que se desarrolla en sus páginas, aunque en este caso las fronteras no están tan claras. Nos situamos de nuevo en Tramórea para seguir las andanzas de los personajes que protagonizan esta ambiciosa novela de Javier Negrete en la que podemos volver a notar su pasión por el mundo antiguo y la civilización helénica en particular. Los personajes, jóvenes en plena evolución hacia la madurez, nos muestran el mundo desde los ojos de alguien que no esperaba encontrar tanta crueldad en esta tierra. El argumento queda conformado por pequeñas tramas que en la mayor parte de los casos están resueltas de una manera estupenda y en muchos otros

imprevisible. El mundo de Tramórea queda perfectamente caracterizado, (inspirado en Grecia, Roma, Egipto, Babilonia, los reinos nómadas de las estepas centro asiáticas y el Japón de los shogunes), especialmente las ciudades, donde se aprecia un esfuerzo considerable para trasladarnos hasta ellas. El lector a quien va dirigida El Espíritu del Mago, eminentemente juvenil, no se verá defraudado. Su autor utiliza una prosa muy ágil que incide principalmente en la narración sin aburrir con largas y tediosas descripciones o cargantes tesis metafísicas. Grandes escenarios, grandes aventuras, grandes batallas y está muy bien escrito. ¿Qué más se puede pedir?



SIN CITY
Frank Miller
(creador del cómic)
Robert Rodríguez
(director del film)
Quentin Tarantino
(director invitado)

CINE

Sin City supone el nacimiento de un nuevo lenguaje, el cómic hecho cine. Lo que vemos en la pantalla son viñetas filmadas que marcan el ritmo de lectura, con una fidelidad casi obsesiva, del tebeo creado por Frank Miller. Su di-

rector Robert Rodriguez ha utilizado todos los medios técnicos a su alcance para manipular la imagen, consiguiendo trasladar el lenguaje de la historieta de serie negra a la gran pantalla de una manera única y nunca vista hasta ahora. Fotografía en blanco y negro con incursiones puntuales en color, mas de seiscientos efectos especiales, un cuidadísimo maquillaje, decorados virtuales y un sorprendente manejo de la cámara conforman una estética visual que nos traslada dentro de los tebeos de Frank Miller.

La ciudad de Basin City, verdadero hilo conductor a través de cuatro de sus escenarios, (el Barrio Viejo, donde trabajan y reinan las prostitutas, Kadie's, strip-bar don-

de confluje lo mas granado de la ciudad, la granja-hogar del joven caníbal y la vertiginosa carretera de salida de la ciudad por la que vemos desfilar en automóvil a gran parte de sus personajes), engloba cuatro historias cruzadas aunque independientes, dando cierto sentido de unidad a todo el conjunto.

Matones, prostitutas, políticos corruptos, asesinos a sueldo y mafia son el tipo de personajes que pueblan las historias cruzadas de Sin City, capaces de llevar a cabo las hazañas violentas más increíbles y atroces con una sonrisa en la boca. Sus directores han hecho una gran obra maestra que no defraudará a sus adeptos. Violencia, acción y crudeza sin concesiones.



BACK HOME
Artista: Eric Clapton
Discográfica: Reprise

DISCOS

Vuelve "Mano Lenta" a mimar nuestros oídos con nuevas composiciones, este es el primer álbum que contiene canciones in-

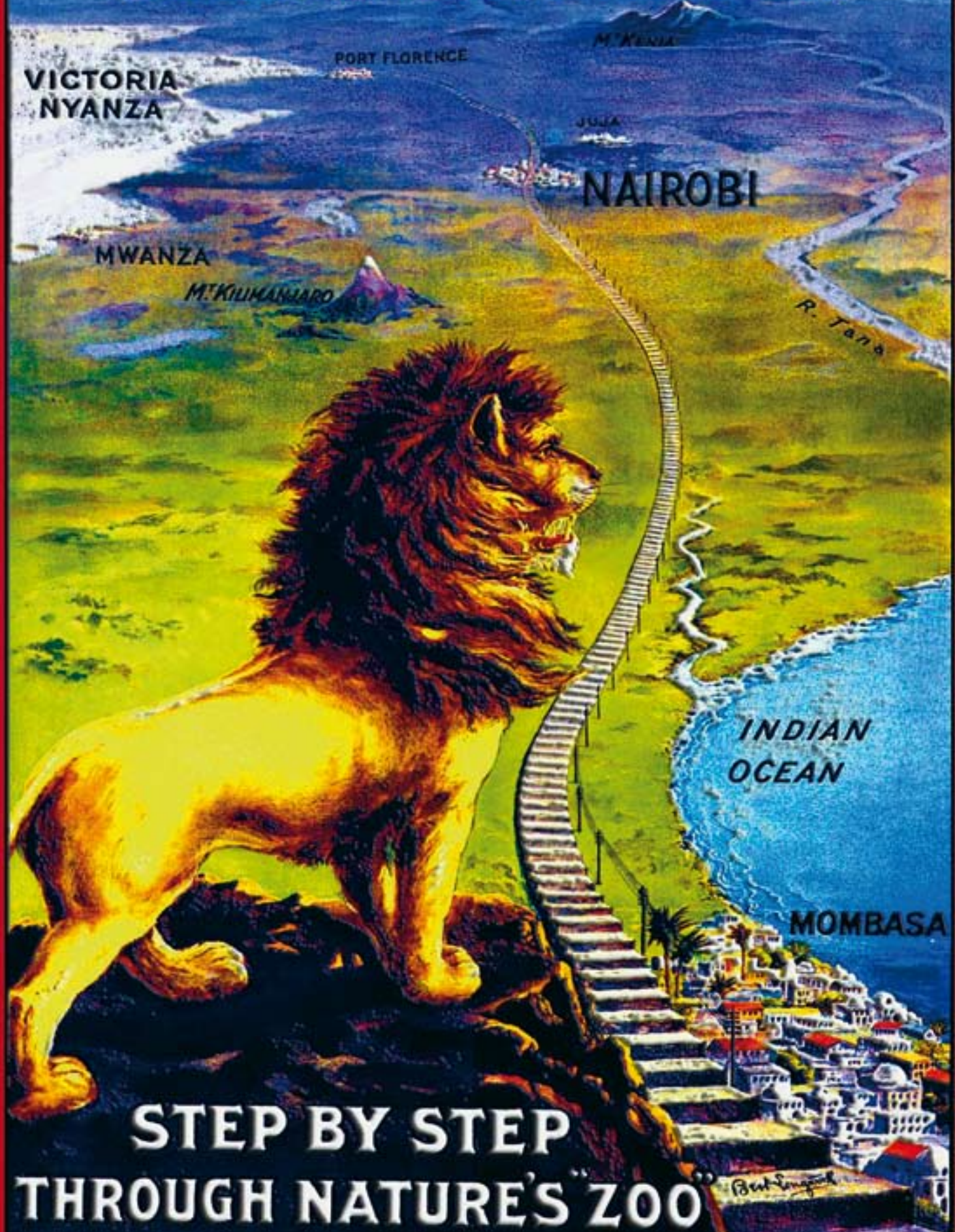
éditas en los últimos cinco años. El disco está compuesto por 12 temas y ha sido producido por él mismo y por Simon Climie e incluye además de los nuevos, versiones de George Harrison, The Spinners y Stevie Wonder. Participan también como artistas invitados John Mayer, Stephen Marley y Robert Randolph entre otros. Eric Clapton, el único músico que ha entrado tres veces en el Rock & Roll Hall of Fame (como miembro de The Yardbirds, como miembro de Cream y como artista en solitario), sigue sorprendiendo y deleitando a una amplia variedad de amantes de la música.

ca. Su legado continúa con la publicación de Back Home, la última jornada de una odisea musical que abarca una vida entera, la de un auténtico genio de la música.

1. So Tired
2. Say What You Will
3. I'm Going Left
4. Love Don't Love Nobody
5. Revolution
6. Lost And Found
7. Heaven
8. Love Comes To Everyone
9. One Day
10. One Track Mind
11. Run Home To Me
12. Back Home

UGANDA RAILWAY

BRITISH EAST AFRICA



VICTORIA
NYANZA

PORT FLORENCE

M. KENYA

JUJA

NAIROBI

MWANZA

M. KILIMANJARO

R. Tana

INDIAN
OCEAN

MOMBASA

STEP BY STEP
THROUGH NATURE'S ZOO

Best England

¿Qué tienen
en común
una buena jubilación
y
nuestros clientes?



Tranquilidad

En Fórum Filatélico ponemos todos los medios necesarios para ofrecerle la mayor tranquilidad

Nuestra experiencia, dedicación y compromiso permite a nuestros clientes crear patrimonio y generar beneficios a través de la compra-venta de Valores Filatélicos.

Si desea vivir tranquilo, disponemos de la mayor experiencia para lograr un gran resultado.

Llámenos.



"Los 50 primeros clientes, afiliados a Semaf, que formalicen una Operación, recibirán de regalo un magnífico reloj conmemorativo de nuestro 25 Aniversario".



**FORUM
FILATELICO**

25 Años generando confianza
www.forum-filatelico.es

Madrid
José Abascal, 51 (Edificio Fórum)
Tel.: 913 993 606