

Julio 2007

3ª época

Número 4

semaf

# biás

boletín informativo de los afiliados a semaf

- 
- ▶ **Resultados elecciones sindicales en Renfe-Operadora**
  - ▶ **Resultados elecciones sindicales en FEVE**
  - ▶ **Proceso de movilidad en Renfe-Operadora**
  - ▶ **Convocadas plazas para obtener el Título de Conducción B**
  - ▶ **Relevos en la Comisión Ejecutiva**
  - ▶ **Visita de miembros de la ejecutiva de MOSZ**
- **La bia legal**
  - **Noticias de afiliados**
  - **Modelismo ferroviario**
  - **Fotografía**
  - **Naturaleza**
  - **Libros, cine, discos**

New Show Opens May 25

See

**RAILROADS  
ON PARADE**

**AT THE NEW YORK WORLD'S FAIR 1940**



**A dramatic musical extravaganza with a cast of 250  
4000 seats 25 cents ... 4 performances dolly**

AN EDWARD HUNGERFORD PRODUCTION

**PRESENTED BY THE EASTERN RAILROADS**

## Sumario

### •En portada

4 Resultados elecciones sindicales en Renfe-Operadora

6 Resultados elecciones sindicales en FEVE

7 Proceso de Movilidad en Renfe-Operadora

8 Convocadas 180 plazas para obtener el Título de Conducción cat. B

9 Relevos en la Comisión Ejecutiva

10 Visita de miembros de la ejecutiva de MOSZ

### •La bia legal

11 Ley Orgánica para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres

### •Especial Fotografía

14 Francisco Javier Munuera

16 M-497 intento fallido de alta velocidad en EE.UU. en 1966

### •Noticias de afiliados

17 Charlas sobre interpretación de nóminas en Barcelona S.A.C.

17 José Antonio Vidal González In Memoriam

### •Modelismo ferroviario

18 Ferrocarril Central de Galicia

### •Naturaleza

20 Bicicleta de montaña Escuela de ciclismo Dori Ruano

### •Libros, cine, discos

22 La sangre de los inocentes 300 Spain again

## Editorial

Tal como intuíamos, a la vista de la campaña electoral que han hecho el resto de Sindicatos, volcándose todos ellos en el objetivo común de impedir o minimizar la victoria de S.E.M.A.F., la nueva etapa que se inicia para afrontar la negociación del Convenio se presenta ardua y difícil.

Sin embargo, a pesar de la “unión temporal de empresas” que han hecho el resto de sindicatos, el apoyo masivo que el Colectivo de Conducción ha dado a S.E.M.A.F. en el proceso electoral nos permite afrontar este reto con el total convencimiento de que en el Convenio vamos a conseguir dar respuesta a las necesidades del Colectivo.

El resultado electoral en FEVE, donde S.E.M.A.F. ya es también el Sindicato mayoritario en el Colectivo de Conducción, no ha hecho más que acrecentar el temor del resto de sindicatos ante la posibilidad de que en esta empresa también obtengamos mejoras para nuestros representados, algo que siempre les deja en evidencia, pues ellos atienden más a sus propias necesidades y a las directrices que emanan de sus cúpulas que a los intereses de quienes deberían representar.

A la vista del escenario y, sabiendo que nadie nos va a regalar nada, deberemos luchar por alcanzar nuestros objetivos, como siempre ha ocurrido. Sabemos que contamos para ello con todos vosotros.

Por último, quiero también aprovechar estas líneas para enviar a Ángel Peña y Salvador Santos un pequeño y afectuoso reproche por privarnos de su compañía en el quehacer cotidiano, en el que se les echará de menos; un deseo para que cubran sus expectativas en el ámbito personal, recuperando en lo posible el tiempo dedicado al Sindicato en los últimos años, pues en el ámbito sindical sabemos que las comparten con todos nosotros; y un agradecimiento personal por haber contado con su comprensión y amistad durante estos años, que espero conservar en los venideros.

# Resultados Elecciones Sindicales en Renfe-Operadora

Los resultados obtenidos en las pasadas elecciones sindicales celebradas el pasado día 1 de marzo de 2007 arrojan unos resultados que dibujan un mapa de representación sindical hasta ahora inédito. Somos el sindicato mas votado en la mayoría de las circunscripciones a las que hemos presentado candidaturas y hemos incrementado el número de delegados a pesar de la reducción de nuestro colectivo como consecuencia de los ERE de estos últimos 4 años.



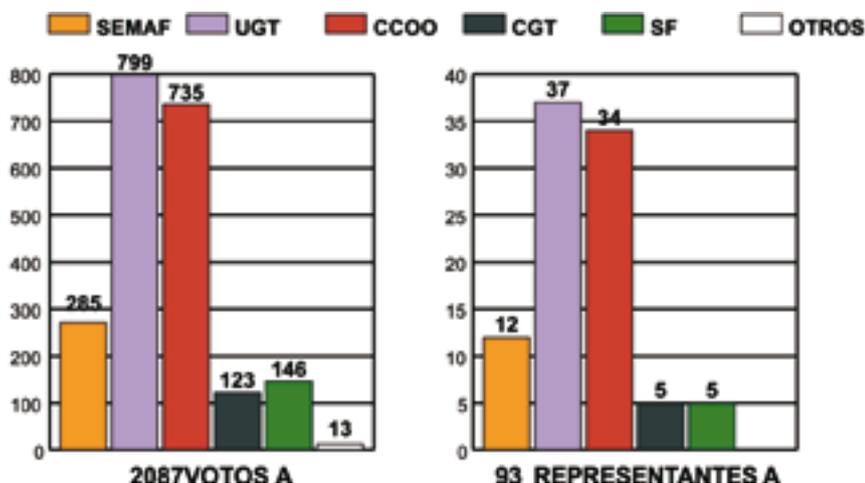
Las elecciones sindicales celebradas en Renfe-Operadora han supuesto un cambio radical en la representación sindical en esta empresa, al haber depositado sus trabajadores, a través de su voto, su confianza en SEMAF de forma mayoritaria.

Hemos incrementado en 28 el número de Delegados obtenido en el anterior proceso electoral del

año 2003, al pasar de 122 a 150, a pesar de que nuestro Colectivo se ha visto reducido como consecuencia de los Expedientes de Regulación de Empleo de los últimos cuatro años.

Como se puede apreciar en el mapa adjunto, SEMAF ha sido el Sindicato más votado en la mayoría de las circunscripciones electorales, 28 en total de las 46 inmersas

en este proceso electoral, aspecto que cobra mayor valor a tenor de la alta participación registrada, que ha alcanzado prácticamente el 90%. Hay que destacar, además, que en 6 de las circunscripciones SEMAF no ha presentado candidatura por no existir en las mismas Personal de Conducción suficiente para hacerlo, lo que supone que nuestro Sindicato ha sido res-



paldado mayoritariamente por los trabajadores en el 70% de las circunscripciones en las que optaba a alcanzar representación. Por su parte, CC.OO. ha sido el Sindicato mayoritario en 12 circunscripciones, U.G.T. en 5 y S.F. en 1.

El resultado electoral obtenido por S.E.M.A.F. en estas elecciones es importantísimo, pues certifica en las urnas el respaldo ampliamente mayoritario con que cuenta nuestro Sindicato entre el Colectivo de Conducción.

Si bien somos un colectivo minoritario en la Empresa, con aproximadamente un tercio de los trabajadores de la misma, las características propias de nuestra profesión nos hacen tener un especial protagonismo en su actividad. Entendemos que el resultado electoral es fiel reflejo de esta situación, pues aún sabiendo que las uniones temporales que realizan el resto de sindicatos, exclusivamente con el objetivo de hacer frente a S.E.M.A.F. para evitar que consiga los objetivos pretendidos por el Colectivo de Conducción, amparándose en que la suma de todos ellos les otorga la mayoría en los órganos de representación, también es cierto que, por mucho que lo quieran, no es posible obviar la condición de Sindicato mayoritario en la Empresa que las urnas han otorgado a S.E.M.A.F.

Y ello a pesar que en el transcurso de sus campañas electorales to-

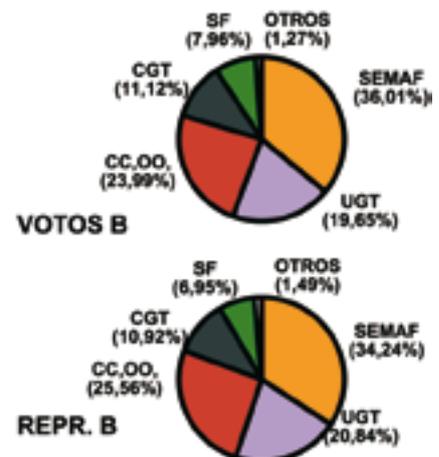
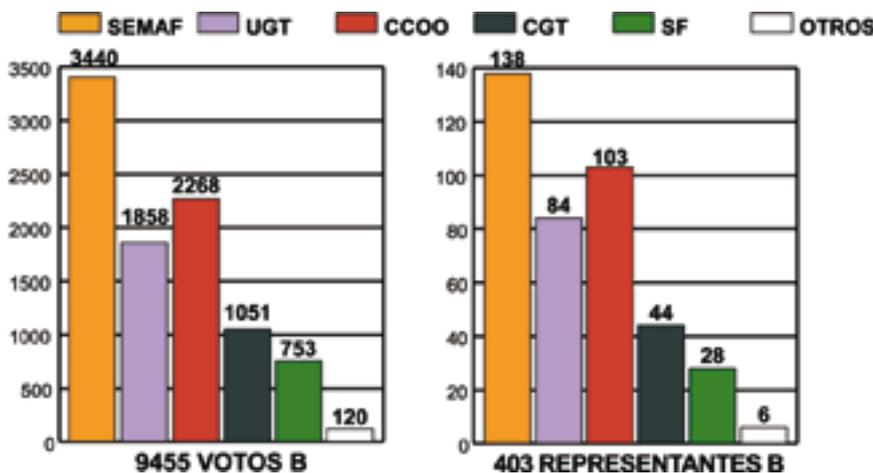
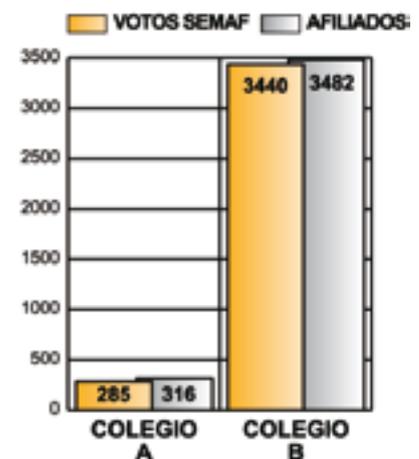
dos ellos han planteado la necesidad de votar, aunque sea a otro sindicato y no al suyo, con el objetivo principal de que S.E.M.A.F. no ganase las elecciones, pues eso pondría en peligro el "sindicalismo de clase" que practican.

Sin embargo, una vez más ha quedado patente que los maquinistas lo tienen muy claro y el resultado, con una participación superior al 90%, ha supuesto que S.E.M.A.F. haya obtenido un apoyo porcentual en votos prácticamente idéntico al peso del Colectivo de Conducción dentro de la Empresa, lo que avala al Sindicato sin ningún género de dudas como representante de nuestro Colectivo, evidenciando a su vez la condición residual del resto de sindicatos en el mismo. Y esto referido al resultado global, ya que si nos remitimos a datos parciales, como se desprende de los diferentes cuadros y mapas que recogemos en estas páginas, los resultados son aún más contundentes, como lo demuestra nuestra condición de sindicato mayoritario en el 70% de las circunscripciones en las que hemos presentado candidatura.

Los primeros escarceos negociadores del Convenio ya están dejando clara la situación antes señalada, con una unión ficticia entre todos los sindicatos con el único objetivo común de intentar paliar, mediante la unión con Adif, el duro revés que ha supuesto para ellos tener

que aceptar el hecho incontestable de que S.E.M.A.F. es el Sindicato mayoritario en Renfe Operadora. Cada uno de estos sindicatos lanza un mensaje diferente, tiene diferentes objetivos y prioridades, plantea fórmulas diferentes de negociación; sin embargo, son capaces de renunciar a todo ello si a cambio alcanzan su objetivo primordial: impedir que el Colectivo de Conducción a través de su Sindicato, S.E.M.A.F., continúe avanzando en la consecución de sus objetivos.

Una vez más, tenemos que agradecer al Colectivo de Conducción su respaldo incondicional, pues la respuesta obtenida en estas elecciones, al igual que ha ocurrido siempre que hemos recabado vuestro apoyo, ha sido impresionante, lo que nos ha permitido ganar y ratificar nuestra condición de Sindicato mayoritario en Renfe Operadora.



# Resultados Elecciones sindicales en FEVE

El día 10 de mayo tuvieron lugar las Elecciones Sindicales en FEVE. Ha sido la primera vez que se ha concurrido en esta Empresa bajo las siglas de S.E.M.A.F., obteniendo un resultado que podemos considerar de gran éxito, pues a pesar de las tremendas dificultades que hemos tenido para participar en el proceso, por la connivencia existente entre la Empresa y el resto de sindicatos para impedir que nuestro Sindicato obtuviese una representación relevante en FEVE, han fracasado, una vez más, en su intento.

El primer análisis de los resultados es sencillo, contundente y muy clarificador: S.E.M.A.F. ya es el Sindicato mayoritario en el Colectivo de Conducción de FEVE. Hemos obtenido 182 votos sobre una

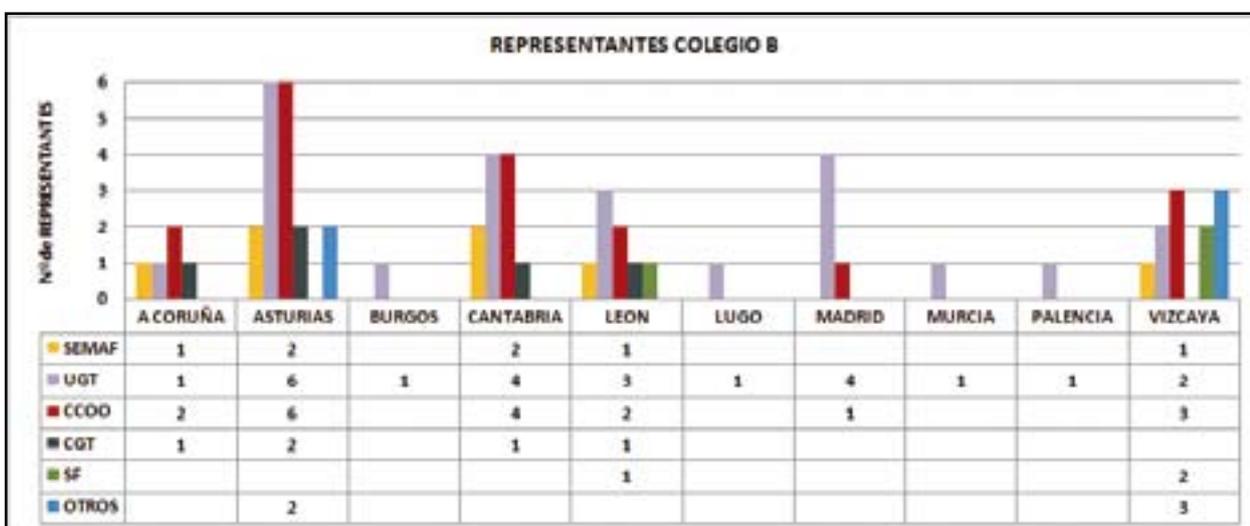
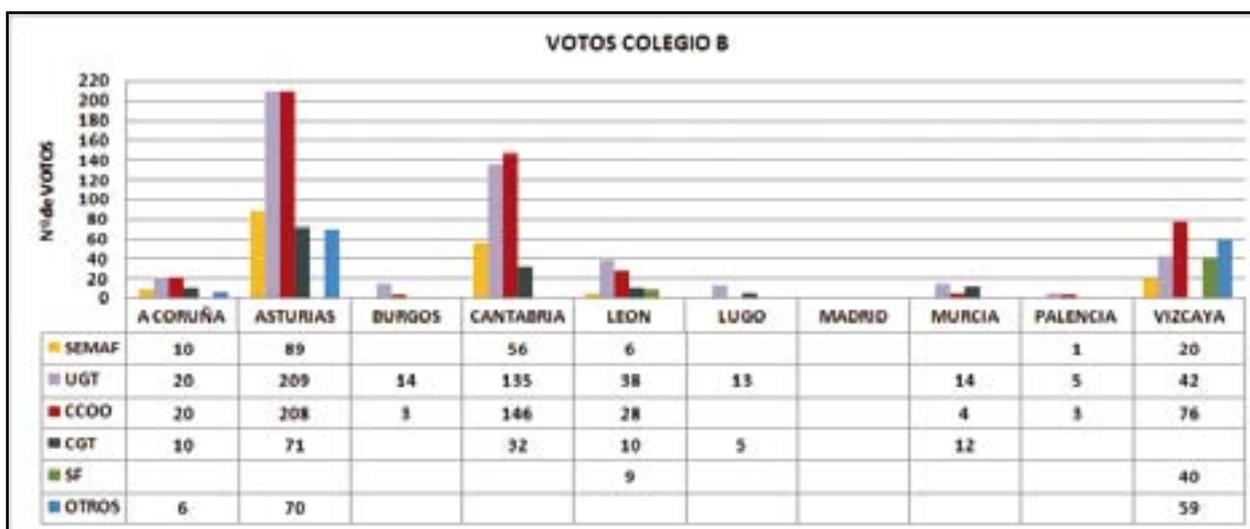
plantilla de 358 Maquinistas.

Este resultado nos ha permitido obtener 7 representantes y 6 delegados, además de un miembro en la Comisión Negociadora y un Liberado. Ello supone que S.E.M.A.F. disponga de representación y recursos en todos los Comités Provinciales en los que optaba a ello, garantizando la representación de los intereses de los maquinistas de FEVE en todos los ámbitos, pese a que, para tratar de impedirlo, han utilizado artimañas de todo tipo, como el hecho de que no excluyesen del censo electoral (ni los sindicatos ni la Empresa), por su condición de personal de Alta Dirección, tal como marca el Estatuto de los Trabajadores, ni siquiera al Presidente de la Empresa, con objeto de incrementar el cen-

so electoral en aquellos ámbitos en que pudiera favorecerles, obligando a S.E.M.A.F. a actuar jurídicamente para impedirlo.

A partir de este momento iniciamos una nueva etapa en FEVE, en la que los resultados obtenidos deben constituir nuestro mayor acicate para trabajar en la consecución de los objetivos del Colectivo de Conducción de FEVE, los cuales se han visto lastrados durante años por la acción de los demás sindicatos en connivencia con la Empresa.

Se ha visto en Renfe y se va a ver en FEVE: un Colectivo de Conducción unido en torno a S.E.M.A.F., su Sindicato profesional, es la única posibilidad de afrontar los difíciles retos que debemos asumir con garantía de éxito.



# Proceso de Movilidad en Renfe-Operadora

Iniciado el proceso de movilidad del Colectivo de Conducción de Conducción. De acuerdo con lo establecido en la convocatoria Maquinistas Principales/ Maquinistas, se ha acordado su ejecución en distintas fases para realizar los movimientos de los interesados hacia su nueva residencia



El pasado mes de mayo se alcanzó el acuerdo definitivo sobre el proceso de movilidad del Colectivo de Conducción.

En un tema que genera una especial sensibilidad entre todos los compañeros afectados, consideramos muy positivo el haber conseguido la realización de 300 movimientos, incluyendo entre éstos un número elevado en residencias que, tradicionalmente, han sido muy demandadas y en las que se han generado pocas plazas, si bien somos conscientes de que no ha cubierto al 100% las expectativas de todos los que querían trasladarse, pues el número de participantes en el proceso era de 600 aproximadamente.

No obstante, el acuerdo alcanzado para la realización de nuevos proce-

sos de movilidad en los años 2008 y 2009, coincidiendo con la incorporación de nuevo personal a nuestro Colectivo, debe permitirnos incrementar los movimientos ya acordados en este proceso.

Como podeis ver en la gráfica adjunta, aproximadamente la mitad de los movimientos se llevarán a cabo antes del 31 de enero de 2008, el 65% de ellos en esta primera fase debe realizarse antes del 30 de septiembre de 2007.

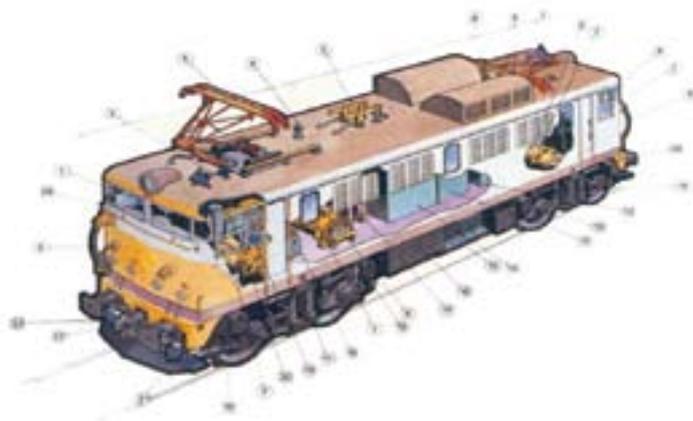
El resto de movimientos deben llevarse a cabo antes del 31 de enero de 2009, realizándose el 65% de esta segunda fase antes del 30 de septiembre de 2008, quedando definidas estas fases en función de la incorporación de nuevo personal al Colectivo de Conducción.



Fechas límite de movimientos		
	30 Septiembre 2007	31 Enero 2008
1ª Fase	65%	35%
	30 Septiembre 2008	31 Enero 2009
2ª Fase	65%	35%

# Convocadas 180 plazas para obtener el Título de Conducción de Categoría B

El pasado mes de mayo, la Dirección General de Ferrocarriles aprobó el programa formativo para la realización de un curso para la obtención del Título de Conducción de Vehículos Ferroviarios de Categoría B, publicándose posteriormente, por parte de la Escuela Técnica Profesional de Renfe Operadora, la convocatoria de 180 plazas para la realización del mismo.



Dado que el número de solicitudes (739) fue superior a las 180 plazas ofertadas, la Dirección General de Ferrocarriles realizó un examen de preselección sobre conocimientos de cultura general, al que se presentaron un total de 530 aspirantes.

Aquellos que han superado dicha prueba, accederán a la realización del curso, cuyo inicio está previsto para el próximo mes de septiembre, desarrollándose en dos grupos, uno en Madrid y otro en Barcelona, debiendo abonar en concepto de matrícula la cantidad de 19.800 €, además de una cantidad de 256 € por la realización de un reconocimiento médico voluntario con carácter previo a la realización del curso, con objeto de conocer si cumplen los requi-

sitos psicofísicos exigidos para la obtención del Título.

La formación de este personal debe permitir cumplir el acuerdo existente entre Renfe Operadora y S.E.M.A.F. para la incorporación a nuestro Colectivo de, al menos, 120 maquinistas en convocatoria externa, aspecto éste que ha venido reivindicando S.E.M.A.F. de forma reiterada como elemento imprescindible para el rejuvenecimiento de nuestro Colectivo, dado que en los últimos 22 años las incorporaciones de personal han sido escasas y, en algunos casos, con compañeros en edades próximas a la jubilación.

Por otro lado, las duras condiciones para el acceso y realización del curso, deben propiciar que se imparta una formación adecua-

da que permita la incorporación de este personal a la actividad de conducción ferroviaria con plenas garantías.

El esfuerzo realizado por S.E.M.A.F. y el Colectivo de Conducción el pasado verano para conseguir que la Orden Ministerial de Homologación estableciese unos criterios formativos exigentes para el acceso a la profesión de maquinista no fue baldío y, a pesar de que ha sido necesario mantener un exhaustivo control en su aplicación para evitar las transgresiones de la norma establecida, entendemos que se han sentado las bases adecuadas para la incorporación de nuevos maquinistas sin que ello suponga poner en riesgo la seguridad del sistema ferroviario.



# Relevos en la Comisión Ejecutiva

El día 30 de marzo se produjo la dimisión de los hasta entonces Secretarios de Organización y de Prevención de Riesgos Laborales, D. Salvador Santos Castuera y D. Ángel Peña Pérez, siendo sustituidos en sus respectivas responsabilidades por D. Valentín Arranz García y D. José Ramón García Álvarez.



Salvador Santos



Ángel Peña



Valentín Arranz



José Ramón García

Salvador Santos, perteneciente a la Sección Sindical de León, que ya había colaborado o formado parte de la Comisión Ejecutiva en diversas etapas, se incorporó a la Comisión Ejecutiva en esta etapa en el año 2001, habiendo desempeñado desde entonces los cargos de Secretario de Organización (en dos ocasiones) y de Secretario de Grandes Líneas.

Ángel Peña, perteneciente a la Sección Sindical de Navarra, se incorporó a la Comisión Ejecutiva como asesor en el año 1999, asumiendo en el año 2000 el cargo de Coordinador de Salud Laboral en la Comisión Ejecutiva y a partir del año 2003 la Secretaría de Prevención de Riesgos Laborales.

Uno y otro han ejercido diversas responsabilidades en el Sindicato, tanto en sus etapas en la

Comisión Ejecutiva como en las Secciones Sindicales, desde que S.E.M.A.F. inició su andadura y, con sus aciertos y errores, pero sobre todo con su voluntad, dedicación y constancia, han contribuido a que S.E.M.A.F. sea hoy lo que es: el Sindicato del Colectivo de Conducción, un gran Sindicato, abierto y participativo, en el que los afiliados son los únicos verdaderos protagonistas. No tenemos ninguna duda de que, desde su nueva condición, continuarán impulsando y apoyando al Sindicato y que podemos seguir contando con ellos para todo aquello que necesitemos.

En ambos casos, queremos dirigirles un afectuoso ¡Gracias y hasta luego!

Valentín Arranz, perteneciente a la Sección Sindical de Fuencarral,

se incorporó a la Comisión Ejecutiva como asesor en el año 1998, permaneciendo como tal hasta el pasado día 1 de abril, en que asumió el cargo de Secretario de Organización. Anteriormente había sido Secretario de la Sección Sindical de Fuencarral.

José Ramón García Álvarez, perteneciente a la Sección Sindical de Ourense, se incorporó a la Comisión Ejecutiva como Asesor de Prevención de Riesgos Laborales el pasado año, accediendo el pasado día 1 de abril a dicha Secretaría. Anteriormente, fue Coordinador de Normativa y Reglamentación y Coordinador de Salud Laboral en los años 1999 y 2000.

A ambos les deseamos suerte en el ejercicio de sus nuevas responsabilidades y les damos nuestra más calurosa bienvenida.

# Visita de miembros de la ejecutiva de MOSZ

Los pasados días 17 y 18 de abril nos visitaron el presidente y vicepresidente del sindicato húngaro de maquinistas MOSZ con la intención de conocer de cerca el funcionamiento de SEMAF, al ser considerado nuestro sindicato un referente en el ámbito europeo.

Desde hace ya algún tiempo, los compañeros del Sindicato de Maquinistas Húngaro (MOSZ), al igual que otros sindicatos miembros de A.L.E., nos habían mostrado su interés en conocer el funcionamiento de nuestro Sindicato, tanto en el nivel de las relaciones con la Empresa o empresas con las que negociamos y los objetivos conquistados en este terreno, aún cuando conocen las líneas generales de manera global a través de los diversos informes elaborados por S.E.M.A.F. en los últimos años y su tratamiento en las reuniones de la Junta Directiva de A.L.E., como en lo que se refiere a la estructura y funcionamiento internos propios del Sindicato.

En este sentido, el pasado mes de abril se desplazó a Madrid una delegación del MOSZ con objeto de conocer de primera mano diversos aspectos de los maquinistas españoles y de S.E.M.A.F.

A pesar de la brevedad de su estancia en nuestro país, pues llegaron la tarde del día 16 y partieron en la mañana del día 18, llevamos a cabo intensas reuniones y actividades en las que les facilitamos diversos datos de las condiciones sociales, laborales y económicas de los maquinistas en España y de la evolución de su situación desde la aparición de S.E.M.A.F., así como del escenario general del ferrocarril y del proceso de liberalización que se está llevando a cabo, haciendo especial hincapié en la homologación de nuestra profesión conseguida el pasado verano, que ha tenido gran repercusión en el seno de A.L.E. por ser un objetivo compartido por todos los que lo componemos y que, como ya hemos señalado en diversas ocasiones, también en su día intentamos alcanzarlo a nivel europeo, partiendo de unas resoluciones elaboradas por un grupo de trabajo en el

que, entre otros, participó, junto a S.E.M.A.F., el actual Secretario General del MOSZ, Laszlo Kiss.

También solicitaron diversa información referida al Sindicato, como la relativa a recursos disponibles, cuota de afiliación, número de Secciones Sindicales, sistema financiero, composición y estructura de la Comisión Ejecutiva y de los demás órganos del Sindicato, etc.

Con objeto de mostrarles los trenes de Alta Velocidad y, dado el escaso tiempo disponible, realizamos un breve viaje a Toledo, al que corresponden las imágenes que acompañan este artículo.

Por último, señalar que, como siempre en las cuestiones relacionadas con A.L.E., contamos con la inestimable colaboración de nuestro compañero José Antonio Morcillo, perteneciente a la Sección Sindical de Atocha, sin cuyas traducciones nos hubiera sido imposible llevar a cabo este encuentro.

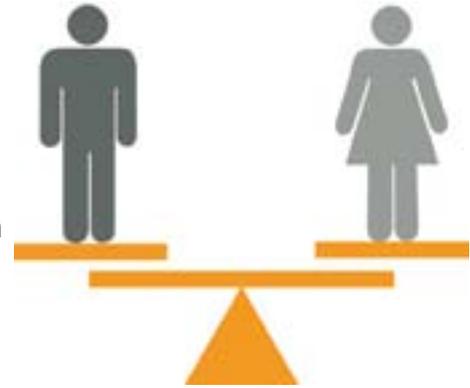




Manuel Prieto Romero

# Ley Orgánica 3/2007 para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.

Esta Ley presta especial atención a la corrección de la desigualdad en el ámbito específico de las relaciones laborales. Mediante una serie de previsiones, se reconoce el derecho a la conciliación de la vida personal, familiar y laboral y se fomenta una mayor corresponsabilidad entre mujeres y hombres en la asunción de obligaciones familiares.



**D**estacamos las modificaciones introducidas por dicha Ley al Estatuto de los Trabajadores.

## Derechos laborales

-Artículo 4

2.e Se introduce la protección frente al acoso sexual y al acoso por razón de sexo.

## No discriminación en las relaciones laborales

-Artículo 17

4. Se regula la posibilidad de establecer por Convenio Colectivo que en igualdad de condiciones de idoneidad de dos trabajadores, tendrá preferencia el trabajador del sexo menos representado en los siguientes ámbitos:

- Condiciones de contratación.
- Clasificación profesional.
- Promoción.
- Formación.

5. Se regula el establecimiento de planes de igualdad en las Empresas, (obligatorio en las de más de 250 trabajadores) que debe perseguir la consecución de dos fines concretos: la igualdad de trato y oportunidades y el eliminar la discriminación por razón de sexo.

## Jornada

-Artículo 34

8. Se otorga al trabajador el derecho a adaptar la duración y distribución de la jornada laboral en razón de sus circunstancias personales y familiares. Los términos se acordarán

por negociación colectiva o por acuerdo personal, respetando en este caso los términos negociados en la mencionada negociación, si los hubiera.

## Descanso semanal, fiestas y permisos

•Artículo 37

3b. Se introduce el permiso de dos días en caso de intervención quirúrgica sin hospitalización que precise reposo domiciliario

4. Se añade el derecho al incremento del tiempo de permiso en proporción al número de hijos nacidos en parto múltiple y se admite la posibilidad de acumular las horas de permiso en jornadas completas, si bien está sujeta a lo que se disponga por convenio o al acuerdo con el empresario.

5. Se amplía la edad del menor a OCHO AÑOS y Se otorga al trabajador la posibilidad de reducir su jornada laboral, con la proporcional reducción salarial, entre UN OCTAVO y la mitad de la duración de aquella.

## Vacaciones anuales

-Artículo 38

3. En los casos en los que el periodo de vacaciones fijado por el calendario de la empresa coincida en el tiempo con una incapacidad temporal derivada de:

- Embarazo
- Parto
- Lactancia natural

•Fallecimiento de la madre (suspensión del contrato del padre según el art. 48. 4 ET)

El trabajador tendrá derecho a disfrutar de su periodo vacacional en otra fecha distinta a la de su incapacidad temporal o disfrute de permiso, al finalizar el periodo de suspensión, incluso habiendo terminado el año natural en el cual debía haber disfrutado de dicho periodo.

## Causas y efectos de la suspensión del contrato

-Artículo 45

Id. Han sido añadidas a las anteriores causas las de:

- Paternidad (art. 48 bis. ET).
  - Riesgo durante la lactancia natural de un menor de nueve meses.
- Se amplía la redacción de la última causa, siendo causa de suspensión la adopción o acogimiento, tanto preadoptivo como permanente o simple, de conformidad con la legislación civil estatal o autonómica que lo regule, siempre que la duración de dicha adopción o acogimiento sea SUPERIOR A UN AÑO, aunque sean provisionales.

Además, la suspensión por adopción o acogimiento se otorgará también cuando éstas sean de menores de edad: Discapacitados con circunstancias personales que les dificulten su inserción social, debidamente acreditadas por los servicios sociales (por experiencias personales traumáticas, por provenir del extranjero, etc.).

## Excedencias

### •Artículo 46

2.Excedencia voluntaria no menor a CUATRO MESES y no mayor a CINCO AÑOS.

3.Se podrá disfrutar de una excedencia en los supuestos de acogimiento, tanto permanente como preadoptivo, aunque estos sean PROVISIONALES.

Modificación del segundo párrafo del artículo 46. 3 ET, sobre excedencia por cuidado de un familiar, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad. Derecho a un periodo de excedencia no superior a DOS AÑOS.

Modificación del tercer párrafo del artículo 46. 3 ET, sobre modo de disfrute: Los periodos de duración de las excedencias voluntarias reconocidas en este artículo 46. 3 ET (por cuidado de hijos o de familiar hasta segundo grado de consanguinidad o afinidad) podrán disfrutarse de FORMA FRACCIONADA.

La redacción de este último párrafo excluye la posibilidad de disfrutar de forma fraccionada un periodo de excedencia voluntaria por otro motivo que no sea uno de los recogidos en este artículo 46. 3 ET.

## Suspensión del contrato con reserva del puesto de trabajo

### -Artículo 48

4.En caso de fallecimiento de la madre, el padre podrá disponer del tiempo que a aquella correspondiera, realizase o no algún trabajo.

El tiempo de disfrute de la suspensión por parte del padre en caso de fallecimiento de la madre empezará a computarse desde la fecha del parto, y no se descontará del periodo de suspensión la parte que la madre hubiera disfrutado con anterioridad al parto.

En caso de fallecimiento del hijo, el periodo de suspensión NO se verá reducido, salvo que la madre solicite la reincorporación una vez transcurridas las seis semanas de descanso posteriores al parto.

Cambia la expresión "el padre y la madre" por "los progenitores" para adaptar el precepto a la reforma del Código Civil en materia de matrimonio.

De compartir la madre parte del tiempo de suspensión con el otro progenitor, éste podrá disfrutar de la suspensión aunque la madre se encuentre en situación de incapacidad temporal en el momento previsto para la reincorporación.

En los casos en que la madre no tenga la posibilidad de suspender su contrato con derecho a prestaciones, el otro progenitor tendrá derecho a suspender su contrato por el periodo que le hubiera correspondido a aquélla. Esto será compatible con la suspensión del contrato por paternidad.

En los casos en los que el neonato precise una hospitalización superior a SIETE DÍAS, se otorgará una ampliación del periodo de suspensión del contrato en tantos días como el neonato permanezca hospitalizado hasta un máximo de TRECE SEMANAS adicionales. De este modo, el periodo de suspensión de contrato con reserva de puesto de trabajo puede verse ampliado en la práctica hasta las VEINTITRÉS SEMANAS.

En caso de discapacidad del hijo o del menor adoptado o acogido, la suspensión tendrá una duración adicional de DOS SEMANAS. En caso de que ambos progenitores trabajen, podrán distribuir a su conveniencia el tiempo de suspensión de forma simultánea o sucesiva, pero siempre de forma ininterrumpida, concluyéndose que no se permite disfrutar la suspensión fragmentadamente.

Los trabajadores en situación de suspensión de contrato en los supuestos a que se refiere este artículo 48. 4 ET, así como en el apartado siguiente y en el artículo 48 bis, se beneficiarán de toda aquella mejora de la que se hubiesen beneficiado estando en una situación ordinaria.

## Suspensión del contrato por paternidad

### -Artículo 48 bis

En los casos de nacimiento de hijo, adopción o acogimiento (de acuerdo con el artículo 45. 1 d) ET), el trabajador tiene derecho a la SUSPENSIÓN de su contrato por un periodo de TRECE DÍAS, con independencia del disfrute compartido de los periodos de descanso regulados en el artículo 48. 4 ET.

En los supuestos de partos, adopciones o acogimientos múltiples, los trece días serán ampliables a DOS DÍAS MÁS por cada hijo, contando a partir del segundo.

En caso de parto, el permiso corresponde en exclusiva al otro progenitor.

En caso de adopción o acogimiento, este derecho corresponderá solo a uno de los progenitores a elección de ellos, a no ser que uno de ellos disfrutara en exclusiva del descanso regulado en el artículo 48. 4 ET, en cuyo caso el derecho a la suspensión del contrato por paternidad corresponderá al otro progenitor exclusivamente.

La suspensión del contrato por paternidad podrá disfrutarse en el periodo comprendido entre:

I.La finalización del permiso por nacimiento de hijo, o desde la sentencia judicial por la que se constituye la adopción del menor, o bien a partir de la resolución administrativa o judicial de acogimiento.

II.Hasta que finalice el periodo de suspensión de contrato regulado en el artículo 48. 4 ET; es decir, dentro de las primeras dieciséis semanas. También podrá disfrutarse inmediatamente después de haber transcurrido las mencionadas dieciséis semanas.

La suspensión del contrato podrá disfrutarse, bien en jornada completa, bien en jornada parcial, con una reducción mínima del 50 por 100, previo acuerdo entre empresario y trabajador.

El trabajador deberá comunicar al empresario la decisión de ejercitar este derecho con un tiempo de antelación que podrá ser regulado por Convenio Colectivo.

## Forma y efectos de la extinción por causas objetivas

### -Artículo 53

4. Será nula:

- a)Se añade los siguientes motivos:
- Riesgo durante la lactancia.
  - Enfermedades causadas por embarazo, parto o lactancia natural.
  - Paternidad
- b)Añade la protección a las trabajadoras víctimas de "violencia de género" por los siguientes motivos o necesidades en base a conciliar su vida laboral y familiar:

- Reducción o reordenación de su tiempo de trabajo.
  - Movilidad geográfica
  - Suspensión de la relación laboral.
- c)Será nula la extinción del contrato del trabajador que se reintegre al trabajo después de haberse hallado en una de las siguientes situaciones de suspensión de contrato:
- MATERNIDAD.
  - ADOPCIÓN O ACOGIMIENTO.
  - PATERNIDAD.

La extinción continuará siendo nula hasta que transcurran NUEVE MESES desde el nacimiento, adopción o acogimiento del niño.

### Despido disciplinario

-Artículo 54

2.g. Se añade como causa de despido “el acoso sexual o por razón de sexo.”

### Forma y efectos del despido disciplinario

-Artículo 55

5. Las modificaciones son idénticas a las realizadas en el artículo 53. 4 ET, referente a la nulidad de la extinción del contrato por causas objetivas.

### Competencias del Comité de Empresa

-Artículo 64

1.1.Se reconoce el derecho del comité de empresa a recibir información relativa a la aplicación en las empresas del derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres.

-Al menos con carácter anual.

-Incluyendo datos de proporción de mujeres y hombres en los diferentes niveles profesionales.

-Medidas de fomento de la igualdad.

-Aplicación del Plan de Igualdad, en su caso.

1.9.c Dentro de las labores que el Comité de empresa puede ejercer se incluye la vigilancia del respeto y aplicación del principio de igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres.

1.13 A las competencias del Comité de empresa se suma la de colaborar con la empresa en el establecimiento y puesta en marcha de medidas de conciliación.

### Convenios Colectivos. Contenido

-Artículo 85

1. Se crea el deber de negociar

-Medidas dirigidas a promover la igualdad de trato y oportunidades.

-Planes de Igualdad.

2. El deber de negociar planes de igualdad en las empresas de más de doscientos cincuenta trabajadores se articulará:

-En el ámbito empresarial, en el marco de negociación de dichos convenios.

-En los de ámbito superior, a través de la negociación colectiva que se desarrolle en la empresa en los términos y condiciones establecidos en los convenios supraempresariales.

### Convenios Colectivos. Tramitación

-Artículo 90

6. La autoridad laboral velará por el respeto al principio de igualdad:

-Podrá recabar del Instituto de la mujer u organismo autónomo competente asesoramiento sobre el respeto del convenio al principio de igualdad

-Si se dirige a la autoridad judicial lo pondrá en conocimiento del Instituto de la Mujer u organismo autónomo competente

### Procedimiento para resolver discrepancias en materia de reconciliación

-D.A Decimoséptima

Se fija el procedimiento especial que han de seguir las disputas entre empresarios y trabajadores respecto al ejercicio de los derechos de conciliación de la vida personal, familiar y laboral reconocidos en la ley o por convenio que será el fijado en el artículo 138 bis, teniendo carácter urgente, preferente y sujeto a plazo de caducidad de 20 días a partir de la comunicación de la disconformidad del empresario.

### Procedimiento para resolver discrepancias en materia de conciliación

-D.A Decimooctava

a) El salario a tener en cuenta a efectos del cálculo de indemnizaciones será el que hubiera correspondido sin considerar la reducción de jornada efectuada en los supuestos de:

-Reducción por lactancia.

-Reducción por hospitalización de neonato.

-Reducción por guarda de menor de ocho años, o por cuidado de familiar.

-Disfrute a tiempo parcial de la suspensión por maternidad.

-Disfrute a tiempo parcial de la suspensión por paternidad.

b) Esta regla será aplicable siempre y cuando no hubiera transcurrido el plazo máximo legalmente establecido para dicha reducción. Por tanto, si se mantiene la reducción de jornada una vez transcurrido dicho plazo, el salario que regulará la indemnización será el reducido.



# Fotografía: Francisco Javier Munuera.

Nuestro compañero Francisco Javier Munuera González colabora con BIAS en este número con una pequeña selección de su obra fotográfica, dedicada principalmente a la fotografía de naturaleza.

Nacido en Casatejada (Cáceres) y residente en Tudela (Navarra) desde muy pequeño por razones laborales de mi padre, también ferroviario.

Maquinista en la UNE de mercancías, con residencia en Castejón de Ebro e ingresado en RENFE en 1983 con la 43 Promoción de Ferrocarriles.

Llevo haciendo fotografías de forma adiconada desde haces muchos años y lo poco que se, lo he adquirido de forma autodidacta, leyendo, comentando, y sobre todo tirando muchas fotografías (se aprende de los errores)

Empecé con una cámara réflex, completamente manual, y usando película negativa, y según avanzaba el tiempo también lo hacía el material; cámaras réflex EOS y películas diapositivas con más calidad, hasta la actualidad en la que la tecnología se ha impuesto y las cámaras digitales son las que mandan. Actualmente dispongo de una Canon EOS 350 D, que aun siendo una cámara de iniciación da muy buenos resultados, varios objetivos zoom y macro, flash, trípodes, filtros, y varias cosillas más, con los que me desplazo a todas partes. Incluso cuando hay que currar, me llevo parte

del equipo, porque ya se sabe que en tracción disponemos de algo de tiempo, cuando descansamos fuera de nuestra residencia.

Mi interés en esto de la fotografía se dirige principalmente a la fotografía de naturaleza (sin desdeñar cualquier otra temática) paisaje, montaña, flora, fauna, y ahora especialmente el macro, por lo que acabo siempre tirado por los suelos, intentando recoger en la tarjeta de memoria algún bicho o florrecilla. Por supuesto, esto siempre con el máximo respeto por la naturaleza, algo que me parece fundamental.





En cuanto a premios, he obtenido alguno en concursos locales de la zona; Tudela, Murchante, Corella, Tarazona... que me producen gran satisfacción y algún dinerillo extra, pero lo que de veras valoro es cuando muestro alguna fotografía a familiares y amigos y les gusta y valoran mi trabajo. Entonces es cuando uno se siente un pelín orgulloso.

Actualmente cuelgo fotografías para aprender y comentar en un par de foros de Internet; [www.fotonatura.org](http://www.fotonatura.org), y [www.tusfotos.org](http://www.tusfotos.org) y espero disponer de más tiempo para disfrutar de esta gran afición.

*Página izquierda*

1- Embalse de Yesa

2- Caracolilla

3- Abuelo

*Página derecha*

4- Alabardero

5- Libando

6- Telaraña

7- Luna y tela de araña

8- Libélula



# Con otro color, sólo imágenes.

¿Es un Jet?, ¿es un Tren?,  
es el M-497, un intento  
fallido de crear un tren  
de alta velocidad en  
EE.UU. en el año 1966



New York Central intentó combinar tecnología aeronáutica con ferrocarril adaptando a un tren dos motores jet General Electric J-47-19

# Barcelona San Andrés Condal

## Charlas sobre interpretación de nóminas

En la sección sindical de Barcelona San Andrés Condal han tenido lugar unas charlas los pasados días nueve y diez de mayo con la intención de que todo el personal de conducción de dicha sección, habida cuenta de la incorporación de nuevos maquinistas, interpreten correctamente las claves que aparecen en nuestra nómina.



La iniciativa de impartir estas charlas parte de la sección sindical de Barcelona SAC y tiene como objetivo, aparte de solventar dudas sobre la interpretación de nóminas y hojas de primas, ciclos, banda salarial..., establecer un acercamiento con los afiliados pertenecientes a la sección y para que los nuevos maquinistas procedentes de las últimas

promociones de aspirantes conozcan como trabajamos en SEMAF. Dependiendo del grado de aceptación está previsto ampliar estas charlas, impartidas por Antonio García Olna, con soporte informático mediante una presentación en Power Point y en un futuro extenderlas a otros temas de interés, como puede ser la confección de gráficos.



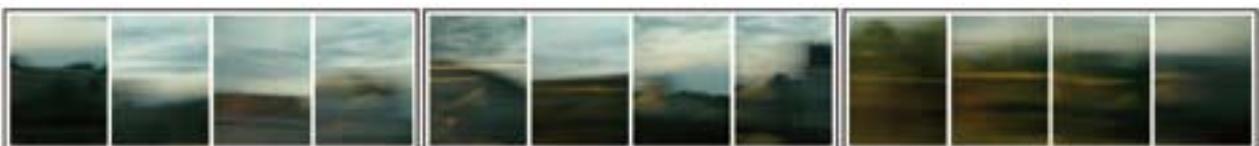
## José Antonio Vidal González, In Memoriam



Ha fallecido tras sufrir una penosa enfermedad nuestro compañero Pepe Vidal, al que siempre recordamos como uno de los impulsores de nuestra organización desde sus inicios. Fué uno de los primeros que tuvo claro, siempre, que era necesario que los maquinistas tuvieramos un sindicato que se ocupara de forma exclusiva de los problemas y peculiaridades de nuestro trabajo y puso en

marcha toda su energía para que SEMAF se consolidara. A Pepe y a su visión de futuro debemos nuestra primera incursión en el mundo de las www, pues el construyó y mantuvo nuestra primera web. Aquellos que te conocimos siempre recordaremos tu charla amable y entusiasta y tu dedicación a una organización que siempre consideraste parte de ti.

Hasta siempre Pepe.





## Ferrocarril Central de Galicia



Carrileiros de Foula es un colectivo integrado en la asociación "Foula Cultural" dedicado a la difusión de la cultura ferroviaria en Galicia y de forma particular en Ourense. Visitamos su parque ferroviario.



EL MAQUINISTA DEL CENTRAL, ANTONIO MORGAGE DE ARGOS  
CONDUCIENDO EL EXPRESO "ESTRELLA DEL MIÑO".

La ambiciosa idea de poner en marcha un parque ferroviario que incluyera un circuito para trenes a escala de 5 pulgadas, surgió tan pronto comenzaron las actividades de carrileiros como colectivo, siendo el primer ferrocarril de estas características en Galicia.

El "Ferrocarril Central de Galicia" ha permitido poner en marcha la "Escola de Xóvenes ferroviarios", para chavales de cuatro a catorce años, con la intención de iniciar a los más jóvenes en el apasionante mundo del ferrocarril y al mismo tiempo crear una cantera con una buena base para la futura explotación del mismo.

Carrileiros de Foula cuenta también con un amplio archivo histórico-documental sobre el ferrocarril en la provincia ourensana, formando parte de los fondos del Aula de Interpretación Ferroviaria.

### Instalaciones

Se encuentra emplazado en la parte alta del Complejo Cultural de San Francisco, junto al Auditorio de la ciudad. El acceso al recinto se realiza por la Avenida Pardo Bazán y la calle Canle.

La construcción del circuito de galga 5", el primero de estas características en Galicia, se inició en octubre de 2.002 y tras 6 meses de trabajo fue inaugurado el 3 de Mayo del siguiente año. Carrileiros de Foula se hizo cargo de la construcción de todo el material, infraestructura, superestructura y material remolcado.

El recorrido de la línea del ferrocarril tiene una longitud de 300 metros, con curvas cuyos radios oscilan entre los 4 y los 6 metros. Tiene la particularidad de que para salvar el desnivel existente en una parte del recorrido, fue necesaria

la construcción del viaducto "Canle", en hormigón armado con catorce arcos y una longitud de 17 metros, también cuenta con dos túneles, el número 1 "Padornelo" y el número 2 "Do Corno", ambos de 6 metros de longitud con muros de contención y bocas en granito.

En el tramo donde el trazado discurre por la zona que da acceso al local social se ha instalado vía de tipo "tranviaria", empotrada en losas de granito. Por último cabe destacar que se ha sido necesario construir tres pasos a nivel.

Para el mantenimiento del material el ferrocarril cuenta con taller y depósito de tracción en el que se efectúa la revisión periódica del





material rodante, de las instalaciones fijas y se diseña y construye nuevo material.

Para la explotación "comercial", el circuito cuenta con una estación y dos apeaderos. La estación "Central Ourense", cuenta con 4 vías, 2 de paso y estacionamiento, una finalizada en topera y otra que conduce al puente giratorio, con acceso a cinco vías de estacionamiento. Para el acceso de los viajeros a los trenes la estación cuenta con dos andenes de 10 metros de longitud cada uno, estando la estación cubierta con una marquesina de 9 metros de longitud que acoge a tres vías. Esta estación cuenta con instalaciones de depósito de agua y carbonera. El edificio de viajeros con servicio de taquilla de venta de billetes y gabinete de circulación se encuentra anexo al taller.

El Parque Móvil esta compuesto, por cinco locomotoras con un esfuerzo de tracción que oscila entre los 500 y 1500 Kg, con motores de 15-25 Amp. alimentados por baterías a 12-24 V. y con tracción/

freno regulado por chopper, que llegan a alcanzar 14 Km/h. de velocidad punta, un automotor de tres coches en construcción y un total de diecinueve vagones, seis de ellos dotados con bogies "REBO 02" (diseñados por la propia compañía).

**Visitas**

Todos los sábados y domingos de 11:30 a 13:30.

Las circulaciones de trenes para el público en general, son los domingos a la misma hora, exceptuando los días que por las condiciones climatológicas sea imposible que los trenes circulen, aún así, el parque permanecerá abierto.

Otros días consultar previamente.

Precios por viaje:

Niños : 0,60 €

Adultos: 1,20 €

**Contacto**

El Ferrocarril Central de Galicia está a tu disposición.

Para contacto o sugerencias a "Carrileiros de Foula", puedes dirigirte a:

e-mail: carrileiros@hotmail.com

tlf. 695041248

por carta: Asociación Cultural Foula Apdo. de correos nº 80 32080 Ourense

Local social situado en Complejo Cultural San Francisco, antiguo cuartel, zona alta. Rua Canle S/N Ourense.

Nuestro mas sincero agradecimiento a Carrileiros de Foula y en especial a Manuel Hernández, Emilio Morgade y Paco Boluda por las atenciones prestadas durante nuestra visita a sus instalaciones.



CG 315.001.8



Norte 6101



CG 218.001.6



CG 201.001.5



CG 301.001.4



# Bicicleta de montaña.

## Escuela de ciclismo Dori Ruano

Colabora en esta sección de Naturaleza la ciclista Dori Ruano donde nos presenta uno de sus sueños hoy cumplido, su Escuela de Ciclismo, garantía de futuro para un deporte que no pasa por sus mejores momentos. La Escuela es una puerta al ciclismo de competición en el que su fundadora, Dori, se coronó como Campeona del Mundo.



**E**l Mountain Bike, representa el espíritu de evolución del mundo de la bicicleta. Es una nueva forma de disfrutar de la montaña, realizando un recorrido por los parajes más inaccesibles y complicados.

Inicialmente, el único requisito para practicar este deporte es poseer una bicicleta de montaña. Actualmente, el precio de estas es tan diverso y variado que llega a todos los gustos y bolsillos. En cuanto a accesorios más de lo mismo. En grandes superficies y tiendas especializadas, podemos encontrar todo tipo de piezas para sacar el máximo partido a nuestra bicicleta.

Uno de los aspectos a remarcar en el mountain bike es la seguridad. Tanto en carretera, como en la montaña, deberemos tomar todas las precauciones posibles para evitar posibles accidentes. Ayudar a que este apasionante deporte no se convierta en un riesgo, es obligación de todos y por ello, debemos cumplir todas las normas y protegernos mediante casco y otros elementos de seguridad cuando vayamos a iniciar una salida.



### Consejos prácticos

**Planificación de la salida:** Antes de todo, revisaremos minuciosamente nuestra bicicleta con tal de evitar posibles averías durante la marcha. Comprobaremos el estado de la cadena, así como los cambios de marcha y la presión de las ruedas. Otro elemento que deberemos revisar son los frenos, y verificaremos el nivel de desgaste de las pastillas.

**Herramientas:** Con tal de solucionar cualquier imprevisto durante la marcha, llevaremos un juego de herramientas tales como llaves allen para el manillar y para las ruedas, parches para los pinchazos, una bomba para controlar la presión de las ruedas y luces de repuesto por si llevamos elementos de luminosidad en nuestra bicicleta.

**Equipación y vestimenta:** Obliga-

torio para cualquier ciclista es la utilización de casco. Con tal de viajar lo más cómodo posible, no llevaremos ropas pesadas o que nos molesten a la hora de movernos sobre la bicicleta. Otro elemento aconsejable es el uso de un "culote" para evitar las rozaduras.

**Condiciones meteorológicas y de seguridad:** Siempre debemos tener en cuenta las previsiones meteorológicas antes de iniciar una salida en montaña y planificar nuestro paseo de acuerdo con nuestra forma física con el fin de no tener una desagradable experiencia al superar nuestras posibilidades.

Por último, no olvides que tú eres el más vulnerable en carretera, permíteme ser visto con antelación, sobre todo si circulas de noche o en lugares de poca visibilidad.





### Escuela de ciclismo Dori Ruano

Comienza a funcionar en el año 2004 a raíz de un acuerdo de patrocinio al que llegan Sebastián Bataner, presidente de Caja Duero y la ciclista profesional Dori Ruano, que se aseguraba poder competir sus últimas temporadas sponsorizada por una marca de su 'tierra', y a la vez, cumplir el sueño de ambos, presidente y corredora, de crear una Escuela de Ciclismo. El Ayuntamiento de Cabrerizos, localidad cercana a Salamanca, recoge el proyecto y da asiento a la Escuela.

Salamanca siempre fue una buena cantera de ciclistas, pero la tendencia a disminuir el número de niños, que estaba forzando la desaparición de varias escuelas de la provincia, hacía peligrar el futuro de este bello deporte.

Dori, en estos cuatro años de andadura de la Escuela, ha conseguido que la tendencia se invierta y en los últimos años se ha tenido que establecer, por necesidad, un cupo máximo de alumnos que se ha cubierto en pocos días. Esto es debido, en gran parte, a que en la Escuela, en la que hay niños de 8 hasta 13 años, se ha trabajado con una filosofía novedosa en la que se enseña a los niños a disfrutar de la bicicleta de una forma lúdica, entendiéndola como un medio de diversión y de conocimiento del entorno, sin forzar a los niños hacia la competición. Todos los años se programan excursiones de carácter cultural, en las que los niños conocen los pueblos de la provincia.

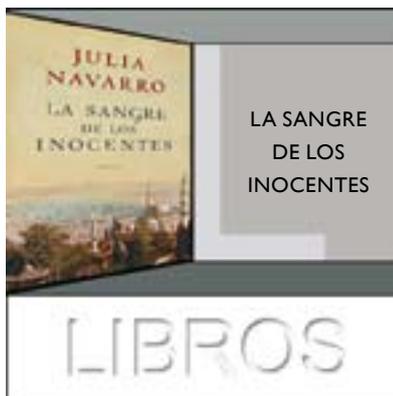
Sin embargo, tampoco se cierra la puerta al espíritu competitivo de los más animados y, sin que sea el objeto

de la Escuela, se han cosechado grandes resultados en competiciones de carácter regional e incluso nacional. De esta forma, en los últimos dos años, la Escuela ha tenido que crecer, y lo ha hecho de la mano de los alumnos que pasaban a la categoría superior, Cadetes, es decir, jóvenes de 14 – 15 años, con los que se ha formado un equipo de carácter competitivo, al que además de Caja Duero, apoya la Diputación de Salamanca, y que está compitiendo al más alto nivel por toda la Región.

La Escuela de Ciclismo Dori Ruano, es así una esperanza y garantía de futuro para un deporte que no pasa por sus mejores momentos, y que es, sin embargo, una fuente de valores y de experiencias vitales, es un lugar de enseñanza, convivencia y diversión.

La bicicleta pasa a ser, para los niños el complemento de juego ideal para el desarrollo de sus habilidades motrices, además de un medio de transporte, de conocimiento de su medio y de su cultura. Sin embargo es, también, una puerta al ciclismo de competición en el que su fundadora, Dori, se coronó como Campeona del Mundo.



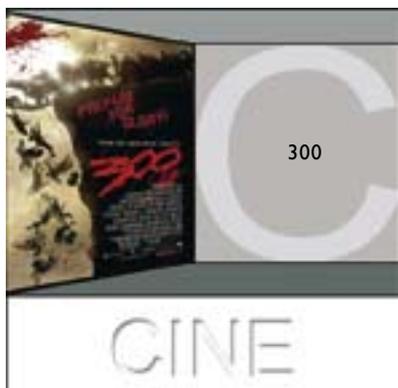


Considerada por su autora como su novela más madura y ambiciosa, “La sangre de los inocentes” transcurre en tres momentos históricos: la persecución de los cátaros por parte de la iglesia católica; el genocidio judío a

manos de los nazis; y ya en la actualidad, el enfrentamiento, plasmado por el terrorismo islámico, entre Oriente y Occidente. La novela transcurre por el Languedoc de la baja Edad Media, pasando por el Berlín nazi hasta las actuales Bruselas, Roma, Granada, Estambul y Jerusalén. Fray Julián en el siglo XIII recibe el encargo de escribir una crónica sobre el asedio al castillo de Montségur, que supuso la desaparición de los últimos cátaros. Siglos después, en 1939, un medievalista busca en el Berlín nazi a su desaparecida esposa de origen judío. Ya en nuestro siglo, un grupo de musulmanes radicales se inmola en Fráncfort dejando tras de sí un mensaje críptico que pone en esta-

do de alerta al Centro Antiterrorista de la Unión Europea, cuyos agentes, con la ayuda de los servicios secretos del Vaticano, intentarán desvelar un enigma que une la intolerancia de la Inquisición, la sinrazón fascista y el integrista islámico en una frase: algún día alguien vengará la sangre de los inocentes.

Julia Navarro basa su trama en la estupidez de las matanzas cometidas a lo largo de la historia por causa del fanatismo religioso. Fascinante, llena de pistas falsas y enigmas, de víctimas y verdugos, en la que nadie ni nada es lo que parece, es ante todo una novela de aventuras, de misterio, y un viaje a través del pasado hasta nuestros días.



Vuelve a la gran pantalla la adaptación de un cómic de Frank Miller. Después de disfrutar con la inolvidable “Sim city”, 300 nos sumerge de nuevo en otra forma de ver cine, fabulosas escenas que tratan de guardar absoluta fi-

delidad a las plasmadas sobre el papel, espectaculares y crudas imágenes que son la marca de fábrica de este genio del octavo arte.

300 es la recreación de un suceso histórico que ha pasado a la leyenda como prototipo del acto heroico. En el 489 a.C., apenas tres centenares de soldados espartanos, acaudillados por el rey Leónidas, frenaron el avance de decenas de miles de tropas persas bajo el mando del Emperador Jerjes. Para conseguirlo, los espartanos entregaron sus vidas en la defensa del estrecho paso de las Termópilas, donde la superioridad numérica persa queda reducida a su mínima expresión, con ello consiguieron una ventaja estratégica para el ejército griego

que facilitaría la posterior derrota de los persas, preservando así la civilización occidental de la “barbarie asiática”.

Dirigida por Zack Snyder, la película presenta un estilo visual en el cual el color y el contraste son tratados digitalmente usando la técnica croma, el resultado es una cinematografía oscura, de color cobrizo y fiel a los dibujos originales de Miller. Pese a que los hechos retratados en la película han sido criticados por ser demasiado ficticios, ya que está mucho más centrada en el heroísmo y la violencia que en el hecho histórico, no olvidemos que se trata de la adaptación de un cómic y disfrutemos con este espectáculo visual



Después del éxito indiscutido que fue “Spain”, el piano de Michel Camilo y la guitarra de Tomatito vuelven a encontrar-

se en “Spain again” De esta forma, vuelven a unirse dos mundos musicales diferentes, el de un brillante pianista y prolífico compositor que combina las armonías del jazz con los sabores y los ritmos caribeños de su República Dominicana natal, y el del guitarrista descubierto por Paco de Lucía. Seis años después del éxito de su primera colaboración, con la que obtuvieron el Grammy Latino, acaban de presentar su nuevo trabajo conjunto que demuestra que la magia y la complicidad entre ellos siguen intactas al crear una experiencia que resulta a un tiempo única e inolvidable.

El nuevo álbum incluye composiciones originales, un homenaje a Piazzolla, standards de jazz y una colaboración con Juan Luis Guerra. En resumen, una nueva obra maestra del flamenco-jazz.

- 1 El día que me quieras
- 2 Libertango
- 3 Fuga y Misterio
- 4 Adiós Nonino
- 5 Stella by stralight
- 6 Glow
- 7 A los nietos
- 8 La tarde
- 9 La fiesta
- 10 From within
- 11 Amor de conuco

# Casey Jones

• THE BRAVE ENGINEER •

WORDS BY  
T. LAWRENCE  
SEIBERT

MUSIC BY  
EDDIE NEWTON

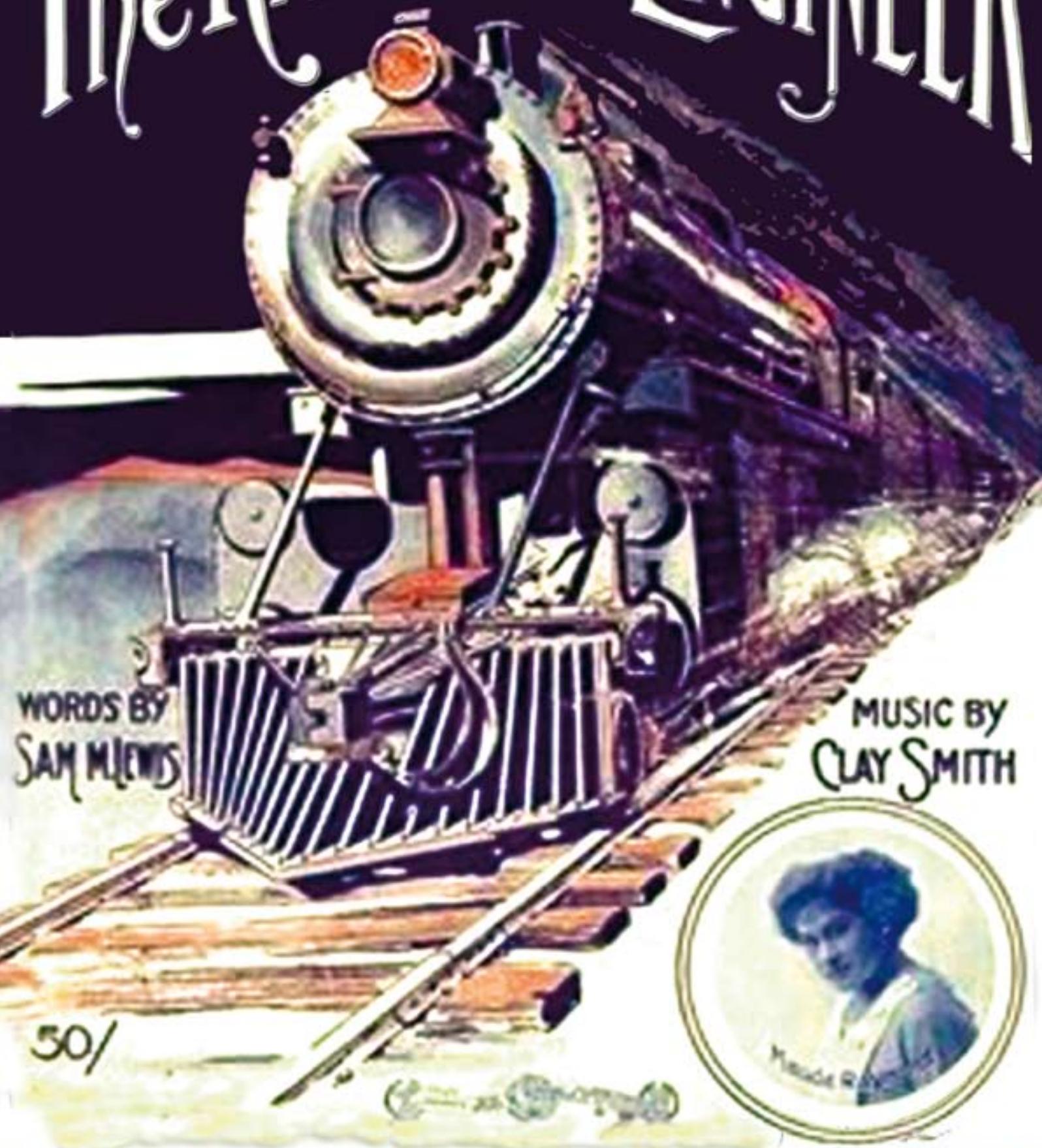


GREATEST COMEDY  
HIT IN YEARS

THE ONLY COMEDY  
RAILROAD SONG

SOUTHERN CALIFORNIA MUSIC CO.  
332 34 5<sup>TH</sup> BOULEVARD LOS ANGELES CALIFORNIA

# The RAGTIME ENGINEER



WORDS BY  
SAM MUEWIS

MUSIC BY  
CLAY SMITH



50/

PRESENTED BY THE EASTERN RAILROADS