

Agosto 2009

3ª época

Número 6

semaf

b *i* *a* *s*

boletín informativo de los afiliados a semaf

- 
- ▶ **Organigrama Comité Ejecutivo y Comisiones Ejecutivas**
 - ▶ **XX aniversario de la fundación de ALE**
 - ▶ **Actuación del Maquinista en caso de incidente**
 - ▶ **SEMAF en la universidad Carlos III de Madrid**
 - ▶ **Proceso electoral en la Asociación Colegio de Huérfanos Ferroviarios**



TRAVEL
Canadian Pacific

Sumario

• En portada

- 4 Organigrama Comité Ejecutivo y Comisiones Ejecutivas
- 6 XX aniversario de la fundación de ALE
- 8 Actuación del Maquinista en caso de incidente
- 9 SEMAF en la universidad Carlos III
- 10 Proceso electoral en la Asociación Colegio de Huérfanos Ferroviarios
- 12 Nuevos acuerdos comerciales
- 13 Evolución del justificante de nómina Del tintero a la impresora láser

• Modelismo ferroviario

- 18 Locomotora de maniobras Renfe serie 10100

• Naturaleza

- 20 Búsqueda de desaparecidos

• Libros, cine, discos

- 22 El asombroso viaje de Pomponio Flato
Millennium I
Clash - At Shea Stadium

Colaboran

Manuel Rodríguez Fernández
Carlos Segura Martín
Vicente Esteve Marcos
José Quibén Maquedano

Editorial

Desde la publicación del número anterior de BIAS se han producido importantes cambios en el Sindicato, a raíz de la celebración del X Congreso.

Entre estos cambios, quizá el más relevante sea el de la creación de una nueva estructura de la Organización para adaptarla a la realidad de los afiliados y de su quehacer cotidiano en cada una de las empresas sin, por supuesto, olvidar las materias comunes a todos ellos como miembros de SEMAF.

Así, se han creado órganos comunes a todos los afiliados y órganos específicos en cada una de las empresas. Por lo que se refiere a los primeros, asumen las materias cuyo tratamiento excede el ámbito de la empresa, siendo los ejemplos más claros la interlocución en el ámbito internacional o en el estatal para materias como la seguridad, la formación o la prevención de riesgos; las relaciones con empresas o con otras instituciones y las propias de la gestión y funcionamiento del Sindicato y de todos sus órganos.

Por lo que se refiere a los órganos específicos de cada empresa, asumen los temas más directamente relacionados con el día a día de los afiliados en su quehacer laboral, pues conocen directamente la problemática y el funcionamiento de la empresa y negocian y resuelven en función de las particularidades de la misma.

Como siempre que se producen cambios de gran envergadura en una Organización, será el funcionamiento cotidiano el que nos permita conocer si el nuevo esquema es adecuado o si requiere algún tipo de ajuste, pero si tuviéramos que hacer una primera valoración, sin duda que sería positiva.

En esta nueva etapa, además de continuar con la actividad sindical propia de SEMAF, como no puede ser de otra forma, vamos a intentar proporcionar nuevos servicios, a través de los acuerdos que podamos alcanzar con distintas empresas para ofrecer condiciones ventajosas para nuestros afiliados.

En este número, como en los anteriores, han colaborado distintos compañeros, a los que agradecemos dicha colaboración y esperamos sirva de estímulo para que más afiliados se impliquen y proporcionen ideas y contenidos que puedan interesar a nuestro Colectivo.

Organigrama del Comité Ejecutivo y las Diferentes



JUAN JESUS GARCIA FRAILE

SECRETARIO GENERAL



EDUARDO CAMARENA PASTORIZA

SECRETARIO ORGANIZACION



SANTIAGO PINO JIMENEZ

SECRETARIO COMUNICACION IMAGEN Y RR.EXT.



ROBERTO SAEZ IZQUIERDO

SECRETARIO SEGURIDAD, FORM. Y ASUNTOS JURIDICOS



J. CARLOS del CUETO LLAMAZARES

SECRETARIO SALUD LABORAL



J. ANTONIO BARRERA BARRANCA

SECRETARIO ADMINISTRACION Y TESORERIA

COMITE EJECUTIVO SEMAF



JUAN CANO TRUJILLO

SECRETARIO NEGOCIACION COLECTIVA R-O



VALENTIN ARRANZ GARCIA

COORDINADOR ADMINISTRACION RENFE-OPERADORA



CARLOS SEGURA MARTIN

COORDINADOR INFORMACION RENFE-OPERADORA



MANUEL RODRIGUEZ FERNANDEZ

COORDINADOR NORMATIVA RENFE-OPERADORA



JOSE MARIA RECIO GONZALEZ

COORDINADOR PREVENCIÓN RR.LL. RENFE-OPERADORA



GERARDO del FRESNO PALACIOS

COORDINADOR AREA CERCANIAS RENFE-OPERADORA



JOSE MANUEL GARCIA GARCIA

COORDINADOR AREA MERCANCIAS RENFE-OPERADORA

COMISION EJECUTIVA RENFE-OPERADORA



JOSE FELIX QUINCE NICIEZA

SECRETARIO NEGOCIACION COLECTIVA FEVE



MARCELINO GOMEZ URQUIJO

COORDINADOR ADMINISTRACION FEVE



FRANCISCO MARTINEZ GONZALEZ

COORDINADOR INFORMACION FEVE



LANTONIO FERNANDEZ GARCIA

COORDINADOR NORMATIVA FEVE



LUIS ALONSO RODRIGUEZ

COORDINADOR PREVENCIÓN RR.LL. FEVE

COMISION EJECUTIVA FEVE



JORDI GIMENEZ MARTIN

SECRETARIO NEGOCIACION COLECTIVA FGC



Mª ISABEL ZAMORA RUIZ

COORDINADORA ADMINISTRACION FGC



SANDRA GONZALO JARA

COORDINADORA INFORMACION FGC



CARLOS ESTEBAN GRIFOLL

COORDINADOR NORMATIVA FGC



RICARD AISA GRASET

COORDINADOR PREVENCIÓN RR.LL. FGC

COMISION EJECUTIVA FGC

Comisiones Ejecutivas de SEMAF



El trabajo realizado durante el X Congreso de SEMAF ha quedado reflejado en unos nuevos Estatutos y Reglamentos que, desde su entrada en vigor, regulan el funcionamiento de nuestra Organización. Fruto de esta nueva reglamentación es la nueva estructura organizativa de nuestro Sindicato, que ahora queda conformada por los siguientes Órganos de Representación y Gobierno:

□ Como Órganos Rectores

▪ Órganos Comunes:

Congreso
Asamblea Estatal
Comité Ejecutivo

▪ Órganos de Empresa o Área:

Comité Estatal
Comisión Ejecutiva
Sección Sindical

□ Como Órganos Económicos

Comisión Económica
Comisión de Control Interno

□ Como Órganos Disciplinarios

Comisión de Garantías
Comisión de Recursos

□ Como Comisiones Técnicas

Comisión de Seguridad en la Circulación
Comisión de Prevención de Riesgos Laborales

El Comité Ejecutivo es el Órgano ejecutivo y de gobierno de SEMAF, sometido a las resoluciones del Congreso y la Asamblea Estatal. Es elegido por el Congreso y sus componentes forman parte de la Comisión Ejecutiva de su Empresa o Área. Entre otras funciones velará por el cumplimiento de las resoluciones del Congreso, de la Asamblea Estatal y de sus propias directrices, asimismo determina y aprueba el uso de todos los recursos del Sindicato, podrá nombrar los Asesores o Comisiones Asesoras en aquellas materias que estime necesario.

La Comisión Ejecutiva es el Órgano ejecutivo y de gobierno de SEMAF, sometido a las resoluciones del Congreso, de la Asamblea Estatal, del Comité Ejecutivo y del Comité Estatal de su ámbito. Se constituirá una por cada empresa con mas de cincuenta afiliados o Área, donde se engloban las empresas con menos de cincuenta afiliados. Es elegida por las Delegaciones de su ámbito en el Congreso y los Secretarios de Negociación Colectiva de cada una forman parte del Comité Ejecutivo. Entre otras funciones velará por el cumplimiento de las resoluciones del Congreso, de la Asamblea Estatal, del Comité Ejecutivo, del Comité Estatal y de sus propias directrices, podrá nombrar los Asesores o Comisiones Asesoras en aquellas materias que estime necesario.

XX aniversario de la fundación de ALE

Celebrado el XX aniversario de la Fundación de ALE en Roma (dieciocho de junio de mil novecientos ochenta y nueve), destacamos la importancia de formar parte activa y relevante de la Organización que representa nuestros intereses ante la UE.



Hace veinte años que ALE comenzó su andadura. La idea de aglutinar a los sindicatos de maquinistas, para ser representados ante las instituciones ferroviarias europeas surgió de la necesidad de exigir respuestas, que reclamadas a nivel nacional, hace ya mucho tiempo que demostraron ser insuficientes. Dicha necesidad llevó a cuatro de los sindicatos de maquinistas, procedentes de Alemania (representada por Karl Klein, Manfred Schell y otros), Italia (representada por Giuseppe Minutoli), Holanda (representada por Jan Altena) y Suiza (representada por Fritz Schneider) a constituir en Roma en el año mil novecientos ochenta y nueve una Federación de Sindicatos que presentara de manera conjunta las

reivindicaciones de los maquinistas en el marco ferroviario de la UE.

Históricamente SEMAF ha considerado imprescindible formar parte activa de todas aquellas organizaciones que pudieran aportar relaciones que beneficien el estatus de nuestra profesión. La adhesión a ALE, desde el mismo año de su fundación, supone nuestra puerta de interlocución con la UE en todos aquellos temas que dicta la nueva directiva europea de transporte por ferrocarril.

La integración de SEMAF dentro de la Federación ALE conlleva el compromiso de trabajar seriamente con todos los componentes que la conforman, con la finalidad de que sea reconocida como primer interlocutor de los maquinistas ante la UE.

ALE aglutina a asociaciones profesionales y sindicatos autónomos europeos en los cuales se organizan maquinistas y otro personal ferroviario y persigue el fin de representar los intereses profesionales, sociales y materiales de los afiliados a los sindicatos adheridos a ella. Encamina sus objetivos a ejercer influencia sobre los órganos políticos de la UE, con el fin de ser reconocida como agente social para seguir de manera crítica y constructiva la política europea de transportes.

Actualmente ciento ocho mil maquinistas de dieciséis países pertenecen a ALE, que representa y defiende sus intereses profesionales, sociales y económicos dentro del espacio ferroviario de la Unión Europea.



Las principales líneas de trabajo que marcan la idiosincrasia de la Federación ALE responden a las necesidades de sus sindicatos componentes, habida cuenta que las condiciones de trabajo y socio-económicas de sus afiliados no son homogéneas y que nuestra profesión queda marcada por la directiva europea de transportes por ferrocarril, pueden resumirse en estas:

- Exigir a medio y largo plazo una armonización de las condiciones de trabajo y salariales de los maquinistas europeos.
- Armonizar las condiciones de competitividad entre los diferentes sistemas de transporte. Creación de unos requisitos de acceso al mercado del transporte por ferrocarril, que sean iguales para todos los países europeos de cara a su liberalización.
- Establecer criterios comunes unificados para la formación y capacitación profesional de los maquinistas. Consideramos que la unificación de una formación altamente cualificada, es una garantía para la seguridad de personas y material en el ferrocarril.

- Estandarizar y elevar el nivel de seguridad del ferrocarril basado en las instalaciones y en la alta cualificación de los maquinistas que operan por las líneas europeas.

- Exigir la aprobación de un reglamento unificado a nivel europeo sobre los tiempos de conducción de los maquinistas.

- Garantizar que los maquinistas empleados en trayectos internacionales perciban unas retribuciones homogéneas que eviten el "dumping" y que su formación inicial y continuada vaya acorde con su responsabilidad.

El sistema de funcionamiento se rige por sus Estatutos y su máximo órgano de decisión es el Congreso de ALE, que se reúne por regla general cada cuatro años. Elige a la Presidencia Ejecutiva y resuelve sobre los objetivos políticos fundamentales a perseguir en el periodo comprendido hasta el próximo Congreso.

Entre Congresos se rige por las decisiones tomadas por su Junta Directiva, compuesta por representantes de todos los sindicatos adheridos, que se reúne, convoca-

da por la Presidencia Ejecutiva, al menos dos veces al año o cuando un tercio de la Junta Directiva así lo solicita. Sus sesiones son dirigidas por el Presidente y en caso de la ausencia de este, por uno de sus Vicepresidentes

La Presidencia Ejecutiva actualmente está conformada por un Presidente; Manfred Schell y dos Vicepresidentes: Juan Jesús García Fraile y Leszek Mietek. Gestiona y ejecuta las resoluciones adoptadas por el Congreso y la Junta Directiva, representa a ALE hacia el exterior, en colaboración con los demás miembros de la Junta Directiva y se reúne siempre que sea necesario.

SEMAF está integrado en ALE desde octubre del año mil novecientos ochenta y nueve.



- SACT - ASTB
- ULDB
- GDL
- P.E.P.E.
- FAST Ferrovie
- SSH
- VVMC
- ZZM
- SMAQ
- FML
- VSLF
- NSMS
- FS-SR
- SEMAF
- FS ČR
- MOSZ

- ▶ Bélgica
- ▶ Bulgaria
- ▶ Alemania
- ▶ Grecia
- ▶ Italia
- ▶ Croacia
- ▶ Holanda
- ▶ Polonia
- ▶ Portugal
- ▶ Rumania
- ▶ Suiza
- ▶ Serbia
- ▶ Eslovaquia
- ▶ España
- ▶ Chequia
- ▶ Hungría



Actuación del Maquinista en caso de incidente

Seguir fielmente el protocolo establecido de actuación en caso de incidente garantiza la minimización de riesgos y consecuencias que pudieran derivarse del mismo.

Desde la entrada en vigor de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, donde se regula la administración de las infraestructuras ferroviarias y la prestación del servicio del transporte ferroviario, se establecieron unos órganos de inspección y sanción independientes de los procedimientos internos sancionadores de las propias empresas, así como de los pronunciamientos judiciales que pudieran producirse.

Ateniéndonos a dicha ley, cabe la posibilidad de que ante un incidente, el maquinista implicado, se viese inmerso en tres procedimientos distintos, que en ningún caso son incompatibles entre sí.

-El procedimiento administrativo tal y como recoge la Ley del Sector Ferroviario a partir de su artículo 85 y sucesivos.

-El procedimiento jurídico, si hubiera lugar a ello.

-El procedimiento interno de RENFE-Operadora

Ante un incidente producido en el tráfico ferroviario debemos tener muy clara cuál debe ser nuestra actuación posterior. Y sólo debemos actuar cuando seamos conscientes de las consecuencias que puede tener dicha acción, pues la tensión del momento nos puede llevar a tomar decisiones erróneas cuyas consecuencias posteriores agravan la situación inicial, ya sea por precipitación, por intentar paliar u ocultar una acción incorrecta por nuestra parte que ha provocado el incidente inicial o por cualquier otra causa.



Conviene recordar:

Reglamento del Sector Ferroviario

Artículo 111

Competencias en materia de investigación de accidentes ferroviarios.

Artículo 112

Investigación de accidentes por la Dirección General de Ferrocarriles

Artículo 113

Investigación de accidentes por ADIF

Artículo 114

Investigación de accidentes por las Empresas Ferroviarias

Ley 39/2003 del Sector Ferroviario

Artículo 85

Alcance del régimen sancionador en materia ferroviaria.

Debemos ser conscientes de que la tecnología que actualmente se aplica al transporte ferroviario permite conocer, en la inmensa mayoría de los casos, con absoluta claridad, las actuaciones realizadas por el maquinista sobre el vehículo y los detalles del estado de las señales, pasos a nivel, etc., por lo que, con independencia de la causa del incidente original, nuestra actuación posterior debe ser acertada, pues en caso contrario, por regla general, ocasionaremos un incidente de gravedad superior al original, que pudiera dar lugar a la apertura de los diferentes procedimientos sancionadores anterior-

mente descritos, cuyo alcance, además de económico por vía laboral y administrativa, pudiera ser penal o suponer, por vía administrativa, la suspensión o revocación de la licencia para la conducción de vehículos de transporte ferroviario.

Aún cuando es indudable el alto grado de profesionalidad con que los maquinistas ejercemos nuestra actividad, debemos extremar nuestra atención ante situaciones, afortunadamente, no habituales, pero en las que, sin duda, nos encontramos más desprotegidos y en las que la seguridad del sistema ferroviario depende, fundamentalmente, de nuestro acierto en la toma de decisiones.

SEMAF en la Universidad Carlos III

Representantes de nuestra Organización han asistido en dos ocasiones al Campus de Colmenarejo, dependiente de la Fundación Universidad Carlos III, para trasladar nuestra experiencia en el ámbito laboral a alumnos de Derecho y Empresariales de distintos niveles académicos.

El primer encuentro, convocado por el Departamento de Derecho Social e Internacional Privado, consistió en una Actividad Complementaria para alumnos del Área de Derecho de Trabajo y Seguridad Social. Bajo el título “Forma de intervención de los sindicatos ante la situación de crisis actual”, nuestros representantes hicieron una pequeña introducción de la historia de nuestra Organización, así como la forma de entender el sindicalismo desde la óptica profesional y posteriormente disertaron sobre nuestra dilatada experiencia en el campo del derecho laboral y sindical. Tras estas explicaciones, los alumnos realizaron todo tipo de preguntas relacionadas sobre estos temas, que suponían una visión práctica de todo lo tratado a lo largo de su curso académico.

El encuentro realizado en el Colegio Mayor Antonio Machado, perteneciente a la Fundación Universidad Carlos III, consistió en una Charla-Coloquio sobre “Situación Económica y Empleo” a la que asistieron, además de nuestros re-



presentantes de SEMAF, Belén de Colsa, Profesora de Derecho del Trabajo; Amanda Moreno, subdirectora del Colegio Mayor Antonio Machado y Susana Barcelon, profesora de Trabajo y Seguridad Social. El tema tratado, debido a la situación económica actual, originó multitud de preguntas por parte de todos los asistentes.

La valoración de la universidad Carlos III y SEMAF y la actitud de los alumnos en estas charlas han sido calificadas como muy positivas, ya que aportaron una visión práctica del mundo laboral y la relación empresa-trabajador y supusieron una toma de contacto de primera mano con futuros profesionales en relaciones socio-laborales.



Próximo proceso electoral en la Asociación Colegio de Huérfanos Ferroviarios

El próximo día 31 de agosto se abrirá un nuevo proceso electoral en la Asociación Colegio de Huérfanos Ferroviarios, que culminará con las votaciones que tendrán lugar en el mes de octubre para la elección de los nuevos Representantes de la Institución que, a su vez, elegirán al nuevo Consejo de Administración.



Es el momento de valorar los casi cuatro años de legislatura transcurridos desde el anterior proceso electoral, pues, como ya informamos con motivo del mismo, se afrontaron con grandes dosis de ilusión pero, al mismo tiempo, de incertidumbre.

La situación que se había vivido en el Colegio de Huérfanos en el período 2001 – 2005, en el que la representación de la Asociación y la composición de sus órganos de Gobierno había estado prácticamente monopolizada por dos organizaciones, en los que una de ellas ejercía su mayoría sin dar opción a la minoritaria y, por supuesto, sin ni siquiera escuchar al resto, sirvió para entablar un diálogo abierto a la participación de todos cuya conclusión casi unánime fue que era preciso consensuar las medidas necesarias para evitar que el devenir de la Institución respondiese a una óptica de carácter político - sindical, pues lo que los socios demandaban a las organizaciones involucradas en el funcionamiento de la Asociación era un modelo de Colegio basado en los intereses de los socios y en el carácter social de la Institución.

Este diálogo, en el que participamos todas las organizaciones involucradas en el funcionamiento del

Colegio de Huérfanos, nos permitió alcanzar una serie de conclusiones y acuerdos de los que sólo CC.OO., por propia voluntad, se excluyó y que, si bien todos los que lo suscribimos lo afrontamos con la convicción de hacer lo correcto, no es menos cierto que, dadas las importantes diferencias existentes entre nosotros en el plano sindical propio de nuestra actividad ferroviaria, se generaban dudas e incertidumbres que sólo el cumplimiento de los compromisos adquiridos en el funcionamiento cotidiano de la Institución podía disipar, generando el necesario clima de confianza mutua para que ese proyecto de Colegio pudiese ser una realidad.

Hoy, transcurridos estos cuatro años, podemos decir que nuestra actividad sindical en el plano ferroviario continúa igual: predominan las diferencias sobre las coincidencias y cada organización adopta las decisiones que, desde su óptica particular, son más favorables a los intereses de sus representados.

Pero por lo que se refiere a la Asociación Colegio de Huérfanos Ferroviarios, la situación es muy diferente, superando con creces las expectativas que todos teníamos cuando suscribimos los acuerdos de gobernabilidad al inicio de

la legislatura; y no porque los intereses particulares de SEMAF o de cualquier otra organización estén más o mejor representados, sino porque los socios del CHF disponen de unos órganos de representación y gobierno en los que todos tienen la palabra y todas las opiniones son escuchadas y valoradas.

Hace cuatro años acordamos que toda organización con capacidad representativa de los socios en la Institución debía participar y ser escuchada, y formamos un Consejo de Administración en el que están presentes SEMAF, UGT, CGT, SF, USO y la Agrupación de Antiguos Alumnos, estando excluidos únicamente el SCF, por su imposibilidad en aquel momento para desarrollar la actividad requerida por carecer de los recursos necesarios para ello y CC.OO., por decisión propia al negarse a aceptar un sistema basado en la pluralidad y no en las mayorías.

También acordamos que las decisiones relevantes para la Asociación no debían adoptarse por la mera suma de votos o por los pactos estratégicos entre dos organizaciones, imposibilitando de hecho, a través de la propia composición del Consejo de Administración, que se diesen este tipo de situaciones.

Y la realidad de lo que ha sucedido en esta legislatura es que nos hemos encontrado con más opiniones, pues somos más los que podemos opinar; más diferencias, entendidas éstas como mayor riqueza en los debates y, sin embargo, ni una sola votación, pues, respetando el espíritu de los acuerdos de gobernabilidad, hemos sido capaces de consensuar a través del diálogo todas las decisiones, valorando siempre éstas desde la óptica de lo que entendíamos más beneficioso para la Institución, sus beneficiarios y sus socios.

Este buen clima de funcionamiento y participación ha generado la confianza suficiente para que lo que en el inicio fue un proyecto se haya transformado en una realidad palpable, cuya concreción se ha plasmado en un Proyecto de Estatutos para la Asociación CHF que pretende consolidar institucionalmente lo que en esta legislatura hemos llevado a cabo por la voluntad de las organizaciones implicadas; los órganos de gobierno deben ser fiel reflejo de la realidad de los socios de la Asociación: plurales, participativos, abiertos al diálogo y dispuestos al consenso.

En anteriores legislaturas era posible que organizaciones que representaban al 40% de los socios copasen el 100% de los órga-

nos de gobierno de la Institución. El Proyecto de Estatutos que se presentará en la próxima legislatura por las organizaciones que han pactado continuar el camino iniciado en esta última, que son SEMAF, UGT, CGT, SF, SCF, USO y Agrupación de Antiguos Alumnos, propicia una mayor proporcionalidad entre los socios y sus organizaciones representativas tanto en la Asamblea General como en el propio Consejo de Administración.

SEMAF renovará los acuerdos alcanzados con las organizaciones señaladas en el párrafo anterior y presentará y apoyará candidaturas conjuntas en las diferentes circunscripciones, pues consideramos que esta orientación de la Institución le está proporcionando un nuevo impulso para consolidar su función social en los diferentes ámbitos en los que la desarrolla y que, en la última legislatura, se ha centrado fundamentalmente en los siguientes aspectos:

- **Prestaciones a los Huérfanos:** La atención a los huérfanos es el origen y el principal objeto social de la Institución. En la pasada legislatura se han incrementado las prestaciones a los huérfanos en más de un 75% con respecto a la anterior, estableciendo, asi-

mismo, un nuevo reglamento de prestaciones que, además de las existentes con anterioridad, ha incorporado prestaciones complementarias para compensar situaciones socioeconómicas desfavorables y para fomentar el estudio y la integración laboral del beneficiario.

- **Tercera Edad:** La Asociación mantiene las residencias Pablo Neruda en Ciempozuelos y Rafael Alberti en Madrid, habiendo consolidado la plena ocupación en esta última, que fue inaugurada al final de la legislatura anterior. Asimismo, se ha incrementado notablemente el número de socios y familiares que reciben ayudas por su estancia en nuestras residencias.

Por otro lado, se ha trabajado en diferentes proyectos, fundamentalmente en Andalucía y Cataluña, sin que finalmente haya fructificado ninguno de ellos por razones ajenas a la Asociación, debido a la imposibilidad de las administraciones locales para cumplir los requisitos necesarios para acometer la inversión.

- **Residencia de Estudiantes:** La residencia Antonio Gistau, ubicada en Madrid, ha alcanzado la ocupación plena durante toda la legislatura.



• **Ocio:** El Hotel La Estación, de Luanco, ha aumentado su ocupación media a lo largo de la legislatura, con un importante incremento de los socios y familiares que han disfrutado de sus instalaciones, propiciado entre otros aspectos por la ampliación de las ayudas destinadas a este fin.

En esta materia también se han abordado diferentes propuestas, encontrándose actualmente en fase de estudio y valoración posibles proyectos en Galicia, Cataluña, Levante y en estaciones ferroviarias en desuso en diversos puntos de la geografía.



• **Colegio de Palencia:** El proyecto diseñado se encuentra paralizado debido a la negativa del Consistorio a alcanzar un acuerdo para su desarrollo y demorar cualquier otra solución a través de la interposición de recursos contra las diferentes sentencias, todas ellas, hasta ahora, favorables a los intereses del Colegio de Huérfanos Ferroviarios.

• **Arrendamiento de Edificios propiedad del CHF:** Se ha extendido el arrendamiento a los espacios no necesarios para el desarrollo de las actividades propias de la Asociación, incrementando, asimismo, la rentabilidad de los arrendamientos existentes.

Por todo lo señalado, entendemos que es realmente importante la participación de todos los socios en este proceso electoral.



En este sentido, queremos informaros de que, en la primera semana de septiembre, se publicará el censo electoral, debiendo verificar si figuráis en el mismo y si estáis ubicados en la circunscripción que os corresponde. Asimismo, si no tenéis actualizado el domicilio o no tenéis muy claro cuál es el que figura en la base de datos del CHF, se os facilitará un impreso para actualizarlo, con objeto de que podáis recibir la documentación necesaria para participar en el proceso electoral, así como el resto de informaciones y comunicaciones que remite la Asociación.



Nuevos acuerdos comerciales

Nuestro sindicato ha concertado diversos acuerdos de colaboración comercial con las empresas del ramo de seguros, "Sanitas", "Proyectos y Seguros" y "Pelayo".

Dichos acuerdos suponen ventajas para los afiliados de SEMAF y sus familiares directos en la contratación de los servicios ofertados por estas compañías.

Sanitas oferta ventajas económicas en la contratación de su seguro

de asistencia sanitaria para afiliados y familiares directos (conyuge e hijos). Las ventajas de dicho acuerdo se harán extensivas a los clientes actuales de Sanitas. Por contratar el seguro durante los meses de julio y agosto se obtienen dos meses sin coste durante el primer año. Si la contratación se efectúa en los meses de julio, agosto y septiembre no se tendrán en cuenta carencias ni preexistencias.

Proyectos y Seguros nos suministra un multitarificador para seguros de automovil que nos permite encontrar la oferta mas ventajosa en un amplio abanico de compañías.

Pelayo ofrece un descuento del diez por ciento sobre el precio de mercado en cualquier seguro de automovil de su compañía, la contratación se puede hacer en cualquier oficina Pelayo.



Año 1955
 Formato horizontal mas
 elaborado, relleno a máquina.
 Líquido a pagar:
 2.133,31 pesetas

| APELLIDOS Y NOMBRE | | | CARGO | RESIDENCIA | NUM. CARTILLA | |
|----------------------|----------------|--------|--------|------------|---------------|--------|
| XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | | 406 | 35000 | 2836993 | |
| JORNALES | | | ABONOS | | DESCUENTOS | |
| NUM. | PES. | CTS. | NUM. | CTS. | NUM. | CTS. |
| 30 | 2500 | | 75000 | | 900 | |
| | | | | | 450 | |
| | | | 15000 | | 450 | |
| | | | | | 10 | |
| | | | 45000 | | 18 | |
| | | | 8280 | | 22 | |
| | | | 21020 | | 40 | |
| | | | 13840 | | 46 | |
| | | | 23100 | | 58 | |
| | | | 80000 | | 100 | |
| | | | 40000 | | 100 | |
| | | | 12600 | | 110 | |
| | | | | | 127 | 180 |
| | | | | | 127 | 90 |
| | | | | | 137 | 643 |
| | | | | | 137 | 321 |
| | | | | | 138 | 2700 |
| | | | | | 141 | 2500 |
| | | | | | 142 | 2700 |
| | | | | | 142 | 1350 |
| | | | | | LIQUIDO | |
| NUM. NOMINA | NUM. MATRICULA | FECHA | | | PESETAS | CTS. |
| 30 | 30414 | NOV-55 | 225040 | | 12509 | 213331 |

Año 1957
 Formato horizontal similar al
 anterior, relleno a máquina.
 Líquido a pagar:
 3.511,64 pesetas

| APELLIDOS Y NOMBRE | | | CARGO | RESIDENCIA | NUM. CARTILLA | |
|----------------------|----------------|--------|--------|------------|---------------|--------|
| XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | | 406 | 36000 | 28349931 | |
| JORNALES | | | ABONOS | | DESCUENTOS | |
| NUM. | PES. | CTS. | NUM. | CTS. | NUM. | CTS. |
| 304 | 885 | | 146350 | | 5 | 5129 |
| 134 | 885 | | | | 5 | 2564 |
| | | | 73275 | | 18 | |
| | | | 63520 | | 22 | |
| | | | 6408 | | 22 | |
| | | | 10840 | | 40 | |
| | | | 6450 | | 48 | |
| | | | 32800 | | 58 | |
| | | | 36000 | | 58 | |
| | | | 60000 | | 100 | |
| | | | 6839 | | 110 | |
| | | | | | 128 | 10000 |
| | | | | | 137 | 1061 |
| | | | | | 137 | 530 |
| | | | | | 138 | 3500 |
| | | | | | 141 | 3400 |
| | | | | | 150 | 24255 |
| | | | | | 500 | 4679 |
| | | | | | LIQUIDO | |
| NUM. NOMINA | NUM. MATRICULA | FECHA | | | PESETAS | CTS. |
| 30 | 30414 | NOV-57 | 406282 | | 55118 | 351164 |

Año 1964
 Formato horizontal similar al
 anterior con cambio en el color
 de la tinta, relleno a máquina.
 Líquido a pagar:
 7.301,08 pesetas

| APELLIDOS Y NOMBRE | | | CARGO | RESIDENCIA | PERSONAL A | |
|----------------------|----------------|-------|-------|------------|------------|------|
| XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | | 406 | 35000 | JORNAL | |
| | | | CLASE | DESCUENTOS | | |
| | | | | Pesetas | Cts. | |
| RED NACIONAL | | | | | | |
| DE LOS | 60 | 00 | 100 | | | |
| FERROCARRILES | 2529 | 00 | 5 | 83 | 40 | |
| ESPAÑOLES | 1264 | 50 | 137 | 18 | 00 | |
| | | | 12 | | | |
| | | | 5 | 41 | 76 | |
| | | | 137 | 9 | 00 | |
| | 595 | 00 | 9 | | | |
| | | | 138 | 60 | 00 | |
| | | | 141 | 50 | 00 | |
| | 582 | 12 | 937 | | 00 | |
| | 236 | 04 | 108 | | | |
| JUSTIFICANTE | 1680 | 36 | 52 | | | |
| | 946 | 79 | 17 | | | |
| | 40 | 08 | 43 | | | |
| | 195 | 30 | 35 | | | |
| DE LA | | | 150 | 565 | 95 | |
| NOMINA | | | | | | |
| | | | | | LIQUIDO | |
| Num. Nomina | Num. Matricula | Fecha | | | Pesetas | Cts. |
| 30 | 30414 | JUN64 | 8129 | 19 | 828 | 11 |

| renfe JUSTIFICANTE DE LA NOMINA | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|----------|------------------|-----|-------|----|------------|-------|-------|------------|-------|------------|----------|-------|-------|-----|----|----|
| dependencia | subgrupo | XXXXXXXXXXXXXXXX | | | | | | cargo | residencia | fecha | PERSONAL A | | | | | | |
| 30 | 3 | | | | | | | 406 | 35000 | ENERO | 1.967 | JOURNAL | | | | | |
| abonos | | | | | | descuentos | | | | | | | | | | | |
| 6 | 616 | 00 | 4 | 3.037 | 00 | 51 | 283 | 20 | 871 | 118 | 54 | 880 | 21 | 60 | 884 | 15 | 00 |
| 41 | 2.815 | 90 | 21 | 392 | 88 | 51 | 1.159 | 35 | 823 | 45 | 00 | 852 | 1.302 | 90 | 885 | 65 | 00 |
| 55 | 666 | 60 | 110 | 459 | 98 | 122 | 60 | 00 | 801 | 57 | 96 | 901 | 5 | 25 | | | |
| 13 | 0 | 74 | | | | | | | | | | | | | | | |
| abonos | | | | | | descuentos | | | | | | liquido | | ptas. | | | |
| 9.511,65 | | | | | | 1.891,65 | | | | | | 7.620,00 | | | | | |

Año 1967
 Formato horizontal con dimensiones diferentes al anterior, se incluye el redondeo de haberes, rellenado a máquina.
 Líquido a pagar: 7.620,00 pesetas

| renfe JUSTIFICANTE DE LA NOMINA | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|----------|------------------|-----|-------|----|------------|-------|-------|------------|---------|------------|-----------|-----|-------|-----|-------|----|
| dependencia | subgrupo | XXXXXXXXXXXXXXXX | | | | | | cargo | residencia | fecha | PERSONAL A | | | | | | |
| 210 | 3 | | | | | | | 405 | | FEBRERO | 1.969 | SUELDO | | | | | |
| abonos | | | | | | descuentos | | | | | | | | | | | |
| 2 | 4.663 | 75 | 40 | 4.416 | 30 | 21 | 1.453 | 47 | 871 | 102 | 12 | 606 | 14 | 57 | 852 | 1.127 | 00 |
| 51 | 1.646 | 59 | 110 | 858 | 36 | 6 | 616 | 00 | 801 | 82 | 34 | 885 | 85 | 00 | 884 | 80 | 00 |
| 11 | 1 | 48 | | | | | | | 896 | 3 | 00 | 800 | 661 | 53 | | | |
| abonos | | | | | | descuentos | | | | | | liquido | | ptas. | | | |
| 13.659,95 | | | | | | 2.235,95 | | | | | | 11.424,00 | | | | | |

Año 1969
 Formato horizontal con dimensiones similares al anterior con cambio en el color de la tinta, rellenado a máquina.
 Líquido a pagar: 11.420,00 pesetas

| renfe JUSTIFICANTE DE LA NOMINA | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|----------|------------------|-----|-------|----|------------|-------|-------|------------|-------|------------|-----------|-------|-------|-----|-------|----|
| dependencia | subgrupo | XXXXXXXXXXXXXXXX | | | | | | cargo | residencia | fecha | PERSONAL A | | | | | | |
| 2221 | 3 | | | | | | | 405 | 60000 | JUNIO | 1.973 | SUELDO | | | | | |
| abonos | | | | | | descuentos | | | | | | | | | | | |
| 2 | 8.328 | 75 | 9 | 4.164 | 37 | 218 | 300 | 00 | 871 | 227 | 25 | 871 | 113 | 62 | 852 | 1.450 | 50 |
| 44 | 308 | 00 | 41 | 7.781 | 11 | 21 | 4.014 | 54 | 885 | 140 | 00 | 884 | 150 | 00 | 896 | 5 | 00 |
| 51 | 3.156 | 32 | 110 | 914 | 46 | 15 | 625 | 00 | 801 | 157 | 82 | 800 | 2.530 | 96 | 880 | 175 | 36 |
| 217 | 600 | 00 | 11 | 2 | 56 | | | | | | | | | | | | |
| abonos | | | | | | descuentos | | | | | | liquido | | ptas. | | | |
| 30.195,51 | | | | | | 4.930,51 | | | | | | 25.245,00 | | | | | |

Año 1973
 Formato horizontal con diseño mas cuidado, aparece el logo de RENFE, rellenado a máquina.
 Líquido a pagar: 25.245,00 pesetas

| renfe JUSTIFICANTE DE LA NOMINA | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|-----------|----------------------|-----------------------|----------------|------------|----------|---------------------------|-------------------|------------|------------|--|
| DEPN. | NOMINA | MATRICULA | AFELCIDOS Y NOMBRE | | | | | | CARGO | MES | | |
| 0613 | 0202 | XXXXX | XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | | | | | 405 | MAYO - 78 | | |
| SEGURIDAD SOCIAL | | | | ACCIDENTE Y DESEMPLIO | | | | JORNADA VALOR HORA (Pta.) | | RESIDENCIA | | |
| NUMERO AFILIADO | DIAS COMPUT. | TARIFADA | BASES (Pta.) | | Complementaria | | DIAS | BASE (Pta.) | VALOR HORA (Pta.) | | RESIDENCIA | |
| | T 28 | B 2 | | | | | 28 | 2 | | | 60000 | |
| ABONOS | | | | | | DESCUENTOS | | | | | | |
| CLAVE | PESETAS | | CLAVE | PESETAS | | CLAVE | PESETAS | | CLAVE | PESETAS | | |
| 2 | 14.924,00 | | 80 | 959,40 | | 821 | 1.000,00 | | | | | |
| 41 | 6.537,59 | | 21 | 9.867,59 | | | | | | | | |
| 551 | 5.527,20 | | 220 | 1.519,76 | | | | | | | | |
| 240 | 10.670,80 | | 418 | 873,22 | | | | | | | | |
| 11 | 0,44 | | | | | | | | | | | |
| TOTAL ABONOS | | | | LIQUIDO | | | | TOTAL DESCUENTOS | | | | |
| 50.880,00 | | | | 47.880,00 | | | | 1.000,00 | | | | |
| SISTEMA DE PAGO | | | | | | | | | | | | |
| NOMINA EN EFECTIVO EN EL CENTRO DE TRABAJO | | | | | | | | | | | | |

Año 1978
 Formato horizontal con dimensiones similares al anterior aparece el logo de RENFE, rellenado a máquina.
 Líquido a pagar: 49.880,00 pesetas



Locomotora de maniobras RENFE serie

Locomotora diesel de la serie 10100 de RENFE destinada a efectuar maniobras ligeras en depósitos, talleres y estaciones medianas y pequeñas, editada por Ibertrén.



Durante los años cincuenta, el parque de locomotoras que RENFE utilizaba para las maniobras, estaba compuesto prácticamente en su totalidad por locomotoras de vapor de los rodajes 020, 030, y 040.

Todas ellas rondaban entre los 80 y los 100 años de antigüedad, y su mantenimiento era cada vez más difícil y oneroso.

Se imponía pues una modernización, que por la evolución de la tecnología y la industria ferroviarias, se debía realizar con locomotoras diesel.

Fruto de esta iniciativa fueron tres series principales de locomotoras: Las series 10300 y 10400 con rodaje C y del tipo diesel-eléc-

trico. Y la serie 10100 con rodaje B, de menores dimensiones y del tipo diesel-mecánico.

Esta última serie, la formaban locomotoras de reducidas dimensiones, cuyo proyecto estaba inspirado en las dos pequeñas locomotoras de maniobras de diseño alemán, que "La Maquinista Terrestre y Marítima" de Barcelona había fabricado para MZA en los años treinta.

Estas locomotoras con un peso de tan solo 25 toneladas, estaban destinadas a efectuar maniobras ligeras en depósitos, talleres y estaciones medianas y pequeñas.

Una de las misiones para la que fueron pensadas (pero que no fue su principal cometido) era la de descargar a las locomotoras de

los trenes colectores (los famosos "ruta"), de las tediosas maniobras de los vagones de mercancías, que debían dejar y recoger en las estaciones del recorrido, y que prolongaban la parada de dichos trenes, durante demasiado tiempo.

Esta serie fue el fruto de un acuerdo entre "La Maquinista Terrestre y Marítima" y la "Empresa Nacional de Autocamiones". Fueron conocidas popularmente como "Memé" o "Pegasines" (montaban un motor Pegaso), y fueron normalmente utilizadas en talleres, depósitos, estaciones de mercancías, puertos y ramales industriales.

Algunas de ellas, fueron vendidas a empresas privadas, para maniobras en sus instalaciones.



10100 construida por Ibertrén

La serie estaba formada por 46 unidades (números 10101 a 10146, posteriormente números UIC 301.001 a 301.046).

Fueron fabricadas entre los años 1959 y 1963 por: La Maquinista Terrestre y Marítima (MTM), Euskalduna y Macosa.

El primer prototipo (MTM), pintado en color amarillo, se construyó en el año 1956.

- Rodaje: B.
- Longitud entre topes: 6.780 mm.
- Distancia entre ejes: 2.000 mm.
- Ø ruedas motoras: 860 mm.
- Peso total: 25 Tm.
- Transmisión: Mecánica con embrague hidráulico
- Motor: Diesel de 4 tiempos con 6 cilindros en línea (ENASA Pegaso III D)
- Potencia locomotora: 76 CV



LOCOMOTORA DE MANIOBRAS RENFE SERIE 10100

- Librea estándar de RENFE, verde oscuro con franja amarilla.
- Equipado con volante de inercia, tracción en los dos ejes motores, conector digital de 6 pins (NEM 651) y luces principales reversibles según sentido de marcha.
- Cajetines de enganche NEM 362 con mecanismo cinemático de enganche corto en ambos extremos de la locomotora.
- Preparado para la instalación de un patín para 3er carril.
- Interior de la cabina reproducido con un elevado nivel de detalles.
- Contactos dobles suplementarios de toma de corriente (uno por carril), destinados a incrementar la capacidad de captación de corriente (en sistema de 2 carriles).
- Todas las características técnicas del modelo responden a las normas europeas de modelismo ferroviario, NEM.
- Longitud entre topes: 77,88 mm
- Distancia entre ejes: 22,98 mm
- Ø ruedas motoras: 9,94 mm
- Motor: 3 polos
- Radio mínimo de giro: 360 mm



Búsqueda de desaparecidos

Aventura, exploración, descubrimientos... No cabe duda que todo esto es una maravilla, pero también deben preocuparnos aquellos que han tenido la desgracia de sufrir la desaparición de un ser querido. Este es precisamente el tema que nos ocupa en el siguiente artículo. Nuestro compañero Vicente Esteve, que en otras ocasiones nos narró sus experiencias por Bolivia, nos cuenta ahora su participación en labores humanitarias.



Vicente Esteve Marcos, Maquinista principal, en Renfe mercaderías con residencia en Tarragona, dirige el Grupo de búsqueda de desaparecidos del Club Esportiu Espeleotorre.

¿Cómo surge este grupo de búsqueda de desaparecidos?

Llega el momento en que la experiencia y la especialización ofrecen la oportunidad de servir a los demás, siempre, claro está, que exista algo de sensibilización por estos temas.

Aprovechando estas circunstancias, y recordando en el pasado una búsqueda por el municipio de Torredembarra, que se prolongó mucho en el tiempo, propusimos al Ayuntamiento que nos ayudara a tener localizadas las zonas de riesgo y así tener activado y entrenado este grupo para una respuesta rápida. Ese fue el principio, aunque nunca se concretó esa ayuda, si quedó sembrada la semilla para trabajar en este asunto, hasta que un día el grupo de búsqueda con perros, UCRO, nos pasó aviso de la pérdida de una

persona. Estando presentes, vimos como funcionaba el dispositivo de búsqueda y observamos que nadie entraba en ninguna cueva, grieta o pozo, eso quedaba en el olvido, y los familiares miraban con linternas desde arriba, o intentaban atisbar por medio de mangueras algún olor de la persona desaparecida en la cavidad. Desde ese momento no quedó la menor duda de que debíamos estar allí.

¿Que función desempeñáis en las búsquedas?

Hay varios tipos de búsquedas, en unas con o sin la colaboración de los cuerpos de seguridad del estado rastreas la zona siguiendo tu criterio y en otras hay alguien que lleva el mando, en ese caso, te presentas y te pones a su disposición. Si hay guía, puedes ver en un día hasta diez cavidades, si no, puede ser que no veas más de dos ya que es bastante difícil localizar su situación, incluso disponiendo de cartografía en papel, digital, GPS y topografías, que facilitan en parte su dificultosa localización.

¿Usáis las mismas técnicas que en una exploración normal?

Casi, pero no, a una cavidad, nunca bajaría solo, aquí sí y lo hacemos así porque una vez bajas el primer pozo, que es cuando podría bajar el siguiente, constatado que no está el cuerpo que buscas, ya puedes salir para buscar en el siguiente, las instalaciones son también más rápidas, y mientras uno baja, el resto descansa, así que llegas de caminar cargado y cansado, te pones la ropa de bajar, bajas, subes bebes agua, te cambias y sigues caminando, a lo largo del día terminas cogiéndole manía al guía, a él nunca le toca bajar y sí descansar en cada cavidad, en esta secuencia hemos llegado a perder hasta dos kilos por día, bueno, el segundo día no rindes igual.

¿Como son las activaciones de alertas de búsqueda?

El aviso de búsqueda no nos llega nunca de los grupos pertenecientes a los cuerpos de seguridad del estado, lo hace la familia o amis-

tades, o bien grupos de búsqueda como UCRO, Unidad Canina de Rescate de Osona, en otras ocasiones nos presentamos por tener noticia de la desaparición por algún medio de comunicación.

¿Habéis obtenido algún resultado en vuestras colaboraciones?

No, hasta ahora no hemos encontrado a nadie. En una búsqueda si encontraron a una persona en buen estado de salud, pero no estaba en una cueva. La verdad es que lo que buscamos es proporcionar tranquilidad a los familiares y que dejen de pensar en la posibilidad de que su ser querido esté en alguna zona que nadie pudo o quiso mirar y en la que ellos no son capaces de hacerlo.

¿De cuantos miembros consta el grupo y que misión cumple cada uno dentro de él?

Somos siete los componentes del Grupo de búsqueda de desaparecidos del Club Esportiu Espeleotorre, pero nos podemos dividir en grupos de tres miembros. Es un buen número, puesto que, guarda un equilibrio entre carga de equipo y seguridad del que baja.

Hay distintas misiones, todos caminamos, todos cargamos con el material, pero solo baja uno a la cavidad, también disponemos un enlace de radio que une al equipo buscador con el punto base, que es el que a la vez hace el servicio de intendencia.



¿Que horario tenéis y qué os hace detener la búsqueda?

No hay un horario especial, lo que no debemos saltarnos son las comidas, no deben ser copiosas y sí seguidas, debemos llevar siempre agua y beber con frecuencia, de eso se ocupa el punto base, por lo demás no hay ninguna restricción, puesto que realizamos nuestra actividad sin luz, si tenemos claro dónde estamos y a donde vamos, podemos hacerlo con la luz de nuestras frontales, si llueve también da igual, no nos cambiamos, vamos todo el día con la ropa de espeleo, que seca rápido y continuamos avanzando.

Si no sabemos dónde ir o estamos fatigados, entonces sí paramos.

¿Quien corre con los gastos en las búsquedas?

Todos los gastos corren a cargo de los miembros del grupo de búsqueda, ni siquiera el grupo espeleológico tiene capacidad para sufragarlos, dicho de otra manera, el que busca y se juega la vida, paga. Así de sencillo.

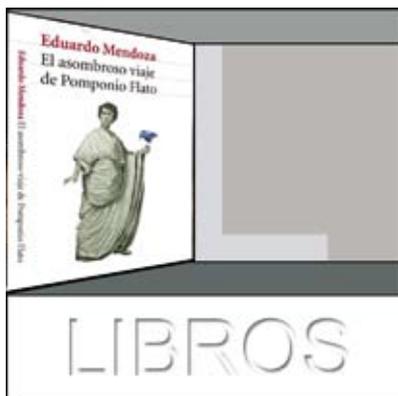
Cuéntanos alguna anécdota:

Ocurrió en la primera repartición de trabajo en la que estuvimos, estaban repartiendo una zona en la que había una grieta y los bomberos dijeron que ahí no se miraba porque era muy estrecho, entonces yo pregunté si podía haber una persona, me dijeron que sí, el personal de mi grupo nos miramos y dijimos que nos hacíamos cargo de ese punto.

Quizá una de las mejores reparticiones de tareas que he visto fue una, en la que un hombre con aspecto de veterano, de la cruz roja, dijo que se iba de bares a buscar al desaparecido, hay que aclarar que el desaparecido era un enfermo mental, así que había la posibilidad que estuviera de copas... el caso es que nadie dijo nada, pero todos nos quedamos con cara de póker.

Vicente Esteve Marcos
Grupo de búsqueda de desaparecidos del Club Esportiu Espeleotorre.





El propio Eduardo Mendoza se ha referido a *El asombroso viaje de Pomponio Flato* como “un libro excéntrico, que lo escribí sin pensar en ningún momento que estaba escribiendo un libro. A veces escribo un libro y a veces hago

un libro, como quien hace un solitario o un crucigrama”. Concebida como una larga epístola remitida a su amigo Fabio, la trama de esta novela ambientada en época remota y con personajes sobradamente conocidos y por lo tanto histórica, es profundamente humorística y surreal.

Pomponio Flato es un ciudadano romano perteneciente a la orden ecuestre, que en el siglo I viaja por los confines del imperio en busca de unas aguas de efectos milagrosos que solucionen sus permanentes e incómodos problemas intestinales. Su periplo le lleva hasta Nazareth, conducido por el azar y su poca fortuna, donde el carpintero del pueblo, José, va a ser ejecu-

tado, convicto del brutal asesinato de un rico ciudadano. El hijo de corta edad de éste, Jesús, convencido de la inocencia de su padre, hombre en apariencia pacífico y taciturno, que oculta, sin embargo, un gran secreto, contratará a Pomponio Flato (muy a su pesar inmerso en la solución del crimen) para que demuestre que todo se trata de un montaje.

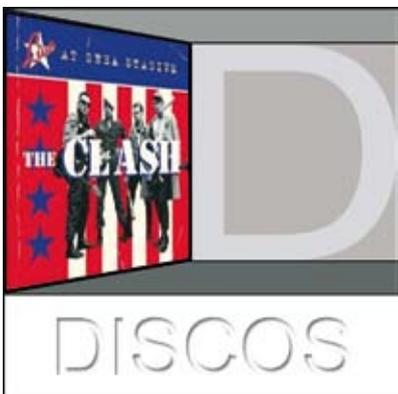
Trama detectivesca original e irónica, cruce de novela histórica, novela policiaca, hagiografía y parodia de todas ellas, irónico, irreverente y muy elegante, el libro es un disparate de principio a final, y una auténtica diversión que hará que disfrutemos de su lectura con la sonrisa puesta



Millennium I- Los hombres que no amaban a las mujeres, es la primera película basada en la exitosa trilogía del fallecido Stieg Larsson, que ha vendido más de diez millones de ejemplares de su obra en todo el mundo.

Dirigida por Niels Arden Oplev, la cinta trata del extraño encargo recibido por el periodista Mikael Blomkvist, que tendrá que descubrir, con la ayuda de la peculiar hacker informática Lisbeth Salander, la identidad del presunto asesino de la joven Harriet Vanger, desaparecida cuarenta años atrás. Con un buen argumento intenta recrear la constante tensión que se experimenta con la lectura de la novela y cuenta con los suficientes elementos reconocibles en las buenas películas policíacas: crimen, secretos, oscuras tramas de gente en el poder y unos originales antihéroes como únicas personas decentes y capaces de enfrentarse a la corrupción de la teóricamente idílica sociedad sueca.

Quizá el objetivo del best seller de Stieg Larsson, muy concienciado socialmente, fuera exponer el suicidio pasado de Suecia, que siempre ha querido dar una imagen de limpia neutralidad, pero, al margen de sus buenas intenciones, la película funciona cuando plasma las enfermizas situaciones por las que pasa su protagonista femenina. Importa poco que el protagonista, periodista de izquierdas, se vea eclipsado por el personaje de la hacker, magistralmente interpretada por Noomi Rapace, que lo acompaña en sus pesquisas. Es un thriller psicotrónico que no se avergüenza de serlo y creo sin temor a equivocarme que si os gustó la novela disfrutareis con su adaptación al cine.



The Clash vuelve a estar en circulación con un DVD que recoge su actuación en el Shea Stadium en octubre de 1982. En

aquella ocasión fueron teloneros de The Who durante su gira por EE.UU. y hasta la fecha había permanecido inédita. Por lo visto, las cintas estuvieron perdidas durante una temporada hasta que Joe Strummer las encontró durante una mudanza.

El Shea Stadium, que dentro de poco será demolido, fue la sede del equipo de beisbol New York Mets desde 1964. Un año después los Beatles actuaron allí por primera vez, y desde entonces se convirtió en punto de encuentro con el público de artistas como Bruce Springsteen y The Police.

The Clash

At Shea Stadium

1. London Calling
2. Police On My Back
3. The Guns of Brixton
4. Tommy Gun
5. Magnificent 7
6. Armagideon Time
7. Magnificent 7 (Return)
8. Rock The Casbah
9. Train In Vain
10. Career Opportunities
11. Spanish Bombs
12. Clampdown
13. English Civil War
14. Should I Stay Or Should I Go
15. I Fought The Law

Tu salud
en las mejores
manos

Oferta 2009 para afiliados
y familiares (cónyuge e hijos) de

semaf
www.semaf.org

| Sanitas Multi | |
|--|--------|
| Primas ¹ por persona y mes: | |
| Edad | Primas |
| 0-19 | 33,97€ |
| 20-44 | 37,87€ |
| 45-59 | 49,96€ |
| 60-64 | 75,76€ |

Suplemento¹ dental: 2,90€/mes

Copago lineal: 2€

Nº de póliza: 81420199

Promoción especial:
1 MES GRATIS²
si te das de alta en julio o agosto

Además, en las altas julio,
agosto o septiembre
**no se aplicarán ni carencias
ni preexistencias³** (excepto graves).

1- Primas por persona y mes válidas hasta el 31/12/09 sobre las que se aplicarán los impuestos legalmente repercutibles. Edad máxima de contratación 64 años.

2- Pague 10 y disfrute de su póliza durante 12 meses. todos aquellos nuevos socios que contraten sus pólizas con fecha de efecto 01/07/09 ó 01/08/09 tendrán dos mensualidades de prima sin coste por asegurado, concretamente las correspondientes a diciembre de 2009 y junio de 2010.

3- A todas aquellas pólizas que se acojan a esta oferta contratadas con fecha de efecto 01/07/09, 01/08/09 ó 01/09/09 no les resultarán de aplicación los periodos de carencia establecidos en la póliza y no serán tenidas en cuenta para la valoración del riesgo las enfermedades preexistentes padecidas, en su caso, por el asegurado, exceptuando patologías graves. Para ver el listado de las enfermedades graves no incluidas en la promoción entra en http://www.sanitas.es/websanitas/portales/doc_clausula_preexistencias.html

Para información y contratación

Llama al **901 100 210**

Sanitas

Travel by -
**TRANS-
AUSTRALIAN
RAILWAY**

