

Julio 2010

3ª época

Número 7

semaf

# b i a s

boletín informativo de los afiliados a semaf

- 
- ▶ **Desarrollo Profesional en Renfe-Operadora**
  - ▶ **VI Congreso de ALE en Barcelona**
  - ▶ **Aprobados los nuevos Estatutos de la Asociación Colegio de Huérfanos de Ferroviarios**

# UGANDA RAILWAY.

## THE HIGHLANDS OF BRITISH EAST AFRICA AS A WINTER HOME FOR ARISTOCRATS

HAS BECOME A FASHION.

SPORTSMEN in search of BIG GAME make it a hobby.  
STUDENTS of NATURAL HISTORY revel in this FIELD of  
NATURE'S own MAKING.



UGANDA RAILWAY, BRITISH EAST AFRICA

ARRIVAL OF THE FIRST COOK'S EXCURSION, AND THE RESULT OF CAREFULLY PRESERVING THE BIG GAME

UGANDA RAILWAY Observation Cars  
pass through the Greatest Natural  
GAME PRESERVE in the WORLD.

For reliable information, etc. address

PUBLICITY DEPT., UGANDA RAILWAY  
DEWAR HOUSE, HAYMARKET, S.W.

## Sumario

### • En portada

4 Desarrollo Profesional  
en Renfe-Operadora

8 VI Congreso de ALE  
en Barcelona

12 Aprobados los nuevos Estatutos  
de la Asociación  
Colegio de Huérfanos de Ferroviarios

### • Fotografía

13 Emocionante

### • Modelismo ferroviario

14 Tren TAF 2ª serie

### • Reportaje

16 El "Trenillo del Moral"

### • Libros, cine, discos

18 Caín

El retrato de Dorian Gray  
Soldiers of Love

## Editorial

Ya llega el 1 de julio de 2010 y, con ello, la puesta en marcha del Desarrollo Profesional en Renfe Operadora.

En diversos convenios y bajo distinta denominación se han venido hablando de esta materia que parecía que no iba a llegar nunca a término. También la actual coyuntura económica y el inusitado interés de algunos por intentar evitar, una vez más, que en Conducción se produzcan avances de interés para el Colectivo, han puesto un puntito de incertidumbre sobre la posible aplicación del acuerdo.

Sin embargo, el esfuerzo realizado para la consecución del acuerdo y el tiempo que hemos tenido que esperar para su aplicación no han sido baldíos y el 1 de julio se aplicarán en toda su extensión los términos recogidos en el Acuerdo de Desarrollo Profesional.

Este acuerdo y, fundamentalmente, las garantías que incorpora para nuestro Colectivo, sumadas a las ya aplicadas con la firma del I Convenio Colectivo, cobran, si cabe, mayor importancia en la actual situación de crisis económica y de incertidumbre por el descenso de la actividad en mercancías y el posible descenso en los tráficos de viajeros por el anuncio, desde el Ministerio de Fomento, de la posible supresión de líneas o trenes deficitarios.

No podemos olvidar, por supuesto, que los compañeros de FEVE y FGC han sufrido directamente el impacto del ajuste salarial decretado por el Gobierno y la Generalitat de Catalunya, más allá de las actuaciones que se están llevando a cabo contra estas decisiones, y la repercusión que el descenso de actividad en el transporte de mercancías ha tenido para muchos compañeros de empresas privadas que han perdido su puesto de trabajo.

Pero, a pesar de todo, debemos afrontar el futuro con cierto optimismo, pues todos los mensajes que se reciben de las instituciones públicas hablan de la necesidad de potenciar el transporte ferroviario y SEMAF deberá conseguir que esa apuesta repercuta también en la mejora de las condiciones de todos los maquinistas.

En Renfe Operadora hemos conseguido fijar un buen referente, con un modelo garantista y una retribución, entendemos, ajustada al trabajo realizado, y debemos trabajar en todos los ámbitos para acercarnos a ese modelo sin, por ello, dejar de mejorarlo en aquello que sea posible.

# Desarrollo Profesional en Renfe Operadora.

El próximo día 1 de julio se aplicará en toda su extensión el Desarrollo Profesional en Renfe Operadora. Un acuerdo suscrito por el Comité General de Empresa, con el respaldo de SEMAF y UGT, el pasado día 29 de marzo.



Muchas han sido las vicisitudes vividas hasta concretar la, en tiempos, denominada Clasificación Profesional, que como ya hemos señalado en numerosas ocasiones, siempre tenía una cláusula en todos los convenios y nunca se avanzaba en su concreción más allá de la mera entrega de los libretos por cada una de las partes.

En esta ocasión, SEMAF apostó con decisión desde el inicio de la negociación del I Convenio Colectivo de Renfe Operadora por la consecución de un acuerdo de Desarrollo Profesional que, en la misma línea del resto de aspectos nego-

ciados y acordados en el Convenio, supusiese mayores garantías, mayor estabilidad y mayor proyección de futuro para los maquinistas.

Cierto es que ha sido mucho el tiempo transcurrido desde que SEMAF acordó la base del Desarrollo Profesional con la clasificación de categorías, la regulación funcional y normativa y el Sistema Retributivo en lo relativo a fijo, complementos y gastos de viaje, pues han transcurrido casi dos años, y casi nueve meses desde que se concretaron las variables, pero no es menos cierto que la complejidad de hacer extensivo a todos los colectivos de Renfe Opera-

dora un acuerdo del calado del Desarrollo Profesional, hace que el hecho de haber podido culminarlo deba ser valorado muy positivamente.

Y debemos entenderlo así por diversas razones que todos estamos viendo y viviendo y que no han supuesto más que una permanente amenaza a la consecución del acuerdo y a su aplicación, a pesar de que, en lo que respecta al personal de conducción, el acuerdo ha sido valorado muy favorablemente desde su concreción, generando incluso mayor aceptación precisamente por la difícil situación económica general que estamos sufriendo.





A nadie se le escapa que la crisis económica, las medidas de ajuste adoptadas por el Gobierno para hacer frente al déficit público reduciendo los salarios de la mayoría de los trabajadores del sector público, entre otras medidas, la reforma laboral, etc.; son temas que no nos son ajenos y que, sin duda, nos repercuten, ya sea de manera directa o indirecta.

En estos dos últimos años hemos visto cómo se reducían de manera espectacular los tráficos de mer-

cancías y cómo se ha especulado con la reducción de frecuencias o supresión de tráficos deficitarios en viajeros debido a la crisis económica general.

Sin embargo, el nuevo sistema retributivo implantado con el Desarrollo Profesional garantiza al Personal de Conducción con el Fijo y los Complementos unos ingresos superiores a los que teníamos garantizados anteriormente, además de distribuir equitativamente entre todos los trabajadores de la misma

dependencia que realizan el mismo trabajo el montante económico directamente ligado a la producción con el establecimiento de una variable colectiva.

Por otro lado, hemos asistido durante todo el proceso negociador a un comportamiento lamentable por parte de algunas organizaciones sindicales, que se han planteado esta negociación exclusivamente como una oportunidad de preparar con sobrada antelación la campaña electoral de las elecciones sindicales del próximo año, sin importarles mínimamente la situación real de los trabajadores y las posibilidades de mejorar sus condiciones.

Así, en los más de dos años de negociación, hemos visto cómo un sindicato como CC.OO. no ha presentado ni una sola propuesta en las mesas de negociación, salvo decir verbalmente que no aceptará que el fijo en ningún colectivo sea inferior al establecido para el Colectivo de Conducción, en un alarde de populismo realmente patético, pues ha obviado por completo, interesadamente, el punto de partida de cada colectivo.





Por su parte, la CGT, otrora su-puesta defensora de los débiles y discriminados, que planteaba la igualdad entre todos los trabajado-res, se ha limitado exclusivamente a demandar que los colectivos de AVE (Jefes del Tren y Supervi-sores), debían mantener una ex-clusividad ilimitada sobre los servi-cios de alta velocidad, situándolos en un estatus superior de manera injustificada y con el único objeti-vo de atraer hacia sí a un colectivo que les reportase la atención de los medios de comunicación que

no son capaces de alcanzar con una acción sindical y una lucha cohe-rentes, en lugar de reconocer las diferencias realmente existentes valorándolas de forma equilibrada como se ha hecho en el Marco Re-gulador de Conducción.

Ambas organizaciones no han te-nido, ni tienen, el menor reparo en realizar un doble discurso con el único objetivo de evitar quedar-se “con el culo al aire”, pues saben que, en su conjunto, el Desarro-llo Profesional es un buen acuer-do para los trabajadores de Renfe

Operadora y, especialmente, para el Personal de Conducción, y que su aplicación efectiva, que va a ser valorada positivamen-te por los trabajadores, va a des-montar de un plumazo la sarta de mentiras que van contando desde hace años.

Así, cuando escriben comunica-dos para consumo interno en la Empresa o acuden a las asambleas, le dicen al Personal de Conduc-ción que el incremento económi-co es cero, que se desregula por completo la forma de trabajar, que el sistema retributivo no garantiza los ingresos, etc.

Sin embargo, el mismo día y a la misma hora son capaces de redac-tar una nota de prensa para enviar a los medios de comunicación en la que señalan que el incremento salarial del Colectivo de Conduc-ción es superior al 8%, que éste es el único Colectivo que mejora sus condiciones, pues van a ganar más dinero trabajando menos y que se le garantizan unos ingresos muy su-periores a los del resto de trabaja-dores sin justificación.



Por suerte, ha llegado el momento de que sea la propia experiencia de los trabajadores la que determine si el acuerdo, una vez aplicado, supone o no mejoras respecto a la situación anterior. Ha llegado el momento en el que no van a valer las caretas y los dobles discursos, pues lo que cada trabajador va a percibir con la aplicación efectiva en toda su extensión del acuerdo es la situación real, lo que suponen o no las nuevas condiciones establecidas y no los discursos interesados que cada cual pueda hacer de cara a la galería.

Por lo que se refiere a la aplicación del acuerdo en sentido estricto, estamos encontrando dificultades en materia de recursos humanos, a pesar de que hace tiempo que iniciamos las actuaciones tendentes a subsanar esta previsible problemática, como los nuevos ingresos, la movilidad, las adscripciones a gráficos, etc.

No obstante, los ritmos de ejecución de estos procesos no han sido todo lo ágiles que hubiéramos deseado, tanto por la habitual resis-

tencia de las áreas de actividad y gerencias a incrementar sus recursos humanos, como por la reestructuración organizativa de la Empresa vivida recientemente que, como suele ser habitual, ha necesitado un período de asentamiento y maduración que ha retrasado la realización de los distintos procesos.

En cuanto a la aplicación de las normas, estamos seguros que, como no puede ser de otra forma en un acuerdo de este calado, se van a detectar diferencias de interpretación con la Empresa que deberán ser clarificadas en el seno de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Desarrollo Profesional.

En cualquier caso y, más allá de las modificaciones puntuales que emanen de los acuerdos alcanzados en dicha Comisión, consideramos de interés que todo el Personal de Conducción disponga del Marco Regulator de Conducción en un formato adecuado, por lo que hemos editado un libro, que se encuentra a vuestra disposición en las Secciones Sindicales, con el texto del Acuerdo de 29 de marzo al



que se han incorporado las modificaciones aprobadas, hasta la fecha, en la Comisión de Seguimiento del mismo, así como las ya acordadas que están pendientes de ratificación en el seno de la misma.

Las modificaciones sucesivas que pueda sufrir el acuerdo como consecuencia de los trabajos de la Comisión de Seguimiento se os notificarán puntualmente por los canales habituales, no descartando una nueva publicación posterior cuando finalicen los trabajos de la Comisión.



## VI Congreso de ALE en Barcelona

Dirante los días 20 al 23 de mayo se celebró en Barcelona el VI Congreso de ALE (Sindicatos Autónomos de Maquinistas de Europa), correspondiendo su organización a SEMAF como Sindicato anfitrión.



*J. Jesús García Fraile con Leszek Mietek y Klaus Weselsky, Vicepresidentes de ALE*

Este Congreso supone un punto de inflexión para ALE, pues en él ha tenido lugar el relevo del, hasta ahora, único Presidente de ALE desde su fundación, hace ya veintidós años, el que fuera también Presidente del Sindicato de Maquinistas alemán, GDL, Manfred Schell.

El Congreso eligió de manera casi unánime (96.6% de los votos), como nuevo Presidente de ALE al Secretario General de SEMAF, Juan Jesús García Fraile.

Éste, en el discurso de clausura del Congreso, abordó los diversos temas que debemos afrontar en los próximos años, y planteó la necesidad de impulsar la acción de ALE en el ámbito comunitario como organización más representativa de los maquinistas europeos, al contar con más de 110.000 afiliados de 16 países.

Entre los temas más destacados del discurso del nuevo Presidente, debemos señalar los siguientes:

- Dirigió sus primeras palabras a Manfred Schell, a quien manifestó su reconocimiento sindical y su agradecimiento personal por su labor al frente de la organización desde su fundación.

- Manifestó su optimismo respecto al futuro del ferrocarril en Europa, a pesar de la difícil coyuntura económica actual, pues las ventajas competitivas del ferrocarril frente a otros modos de transporte en cuanto a rapidez, seguridad y eficiencia, con una notable reducción de costes energéticos y medioambientales, convierten la inversión en transporte ferroviario en una obligación para los

estados, pues no es posible continuar asumiendo el coste que supone dejar de hacerlo.

- Subrayó la desviación hacia las instituciones comunitarias del desarrollo legislativo en materia ferroviaria que hasta hace unos años se efectuaba exclusivamente a nivel estatal, destacando que el papel de los estados queda limitado, cada vez en mayor medida, a la mera transposición de la normativa comunitaria, sin que en dicha transposición puedan modificar los principios fundamentales de la norma.

En este sentido, destacó que es en ese ámbito europeo donde ALE, como sindicato más representativo de los maquinistas europeos, debe desempeñar un papel relevan-



*Componentes de la Junta Directiva de ALE*



*Manfred Schell, presidente saliente, felicita al nuevo presidente de ALE*

te y fundamental para garantizar el reconocimiento de la profesión de maquinista y conseguir, mediante su participación en todos los foros en los que se aborde la regulación normativa del transporte ferroviario, que las condiciones sociales, laborales y económicas de los maquinistas europeos sean las adecuadas a la profesión que desempeñan.

Asimismo, manifestó el posicionamiento unánime de ALE respecto a la fórmula de participación en los foros comunitarios, que no puede ser otra que como organización independiente con autonomía para decidir sus propios actos y, en ningún caso, vinculada a otras organizaciones que pretendan imponer su criterio o callar su voz, tal como pretende la ETF.

- Analizó, por otro lado, la situación generada con la Directiva Europea sobre certificación de maquinistas, que se encuentra en proceso de transposición en distintos estados europeos, entre otros España, en la que los criterios de mínimos fijados para homologar a los maquinistas europeos quedan muy lejos de regulaciones como la establecida en la Orden FOM 2520/2006 para los maquinistas españoles, ya que rebajan tanto la titulación previa necesaria para acceder a la formación de la profesión de maquinista, como las horas y contenidos de la formación para obtener la Licencia que acredita los conocimientos necesarios para ser maquinista y conducir trenes por las líneas ferroviarias europeas.

- Destacó también como uno de los aspectos fundamentales en los que ALE debe actuar el del establecimiento de normas laborales mínimas comunes para impedir el dumping, pues no hacerlo podría afectar de manera grave la viabilidad de las empresas ferroviarias en algunos estados si la laxitud de las normas laborales de un estado vecino generase ventajas competitivas que, cuestionando la seguridad, favoreciesen la ubicación en el mismo de las empresas ferroviarias.

- Asimismo, señaló su apuesta por alcanzar acuerdos como el suscrito por ALE con el grupo de empresas Rail4Chem, en el que se garantizan las condiciones más favorables para el trabajador de las existentes entre el estado al que pertenece la empresa y aquél en el que opera.

- Por lo que se refiere al funcionamiento del propio ALE, apostó por intentar conseguir un mayor dinamismo, fomentando una mayor participación en el desarrollo de las diferentes actuaciones y logrando una mayor agilidad en la toma de decisiones, aprovechando al máximo las posibilidades que nos proporcionan las nuevas tecnologías, para superar las dificultades propias del funcionamiento de una organización dispersa geográficamente.

Consideró que, en esta nueva etapa, debemos ser capaces de generar



*Sesión de trabajo de la Junta Directiva de ALE*

las condiciones necesarias para incorporar a los sindicatos de maquinistas que, hasta la fecha, no han encontrado en ALE las respuestas o soluciones que esperaban a sus inquietudes, con el convencimiento de que, siendo más, seremos mejores. Y también que debemos encontrar las fórmulas para que los maquinistas que participan en el día a día de cada organización sindical en el ámbito estatal se involucren también en nuestra actividad internacional, como única fórmula para que ALE pueda conseguir en el ámbito europeo lo que cada sindicato es capaz de conseguir a nivel estatal.

- Por último, agradeció a los delegados del Congreso la confianza depositada en él para encabezar este proyecto de todos, asegurando que lo ejercerá con la responsabilidad que conlleva y garantizando que trabajará con la máxima ilusión por alcanzar los objetivos propuestos, finalizando con el recuerdo al apoyo y colaboración de los compañeros de SEMAF que durante los últimos doce años han confiado en él para dirigir la organización y que, sin duda, son los principales responsables de que los sindicatos que forman ALE le hayan otorgado su confianza, teniendo el convencimiento de que le ayudarán a afrontar esta nueva tarea y le estimularán para estar a la altura requerida.

El Congreso de ALE contó, entre sus invitados, con el Secretario General de Transportes del Ministerio de Fomento, D. José Luís Cachafei-



ro, el Secretario General de la CESI (Confederación Europea de Sindicatos Independientes), D. Helmut Müllers, y una delegación de directivos de Renfe Operadora encabezada por el Presidente, D. Teófilo Serrano.

Intervino en primer lugar el Presidente de Renfe Operadora, quien señaló que en los últimos años se ha producido una resurrección del ferrocarril, destacando que su auge viene fundamentado en que es el modo de transporte más sostenible desde el punto de vista medioambiental.

Destacó, asimismo, el papel primordial que han jugado las personas que trabajan en Renfe Operadora con carácter general y de los maquinistas en particular, como símbolo humano y técnico del ferrocarril en la recuperación del ferrocarril en España.

Por último, señaló que, pese al buen momento del ferrocarril, éste no escapa a la coyuntura económica gene-

ral y que, aún cuando la apuesta por el ferrocarril es incuestionable, estamos viviendo momento difíciles que van a requerir por parte de todos la realización de esfuerzos adicionales.

A continuación, el Secretario General de la CESI señaló el papel de la organización que representa en el escenario social europeo, destacando que la CESI está formada por cincuenta asociaciones pertenecientes a veintiséis países.

CESI defiende los intereses de los trabajadores desde la independencia de cualquier organización política, pues esa independencia es, a su vez, la esencia de las organizaciones integradas en la misma.

Como organización de ámbito europeo, una de sus principales preocupaciones es el dumping social, cuyo peligro es máximo en un mercado único con los desequilibrios y desigualdades existentes entre los trabajadores de los distintos estados europeos.



*Traductoras y traductores, imprescindibles asistentes al congreso de ALE*



*J. Jesús García Fraile*



*D. Teófilo Serrano*



*D. José Luis Cachafeiro*



*D. Helmut Müllers*

Por último, expresó su apoyo sin reservas a ALE como organización integrada en la CESI y deseó al nuevo Presidente un buen mandato y una fructífera colaboración entre ambas organizaciones.

En último lugar, intervino el Secretario General de Transportes del Ministerio de Fomento, quien agradeció la invitación para participar en el Congreso.

Señaló que, lamentablemente, vivimos unos momentos de graves dificultades económicas que, sin duda, afectan a todos los ámbitos de actividad, pero, sin embargo, destacó su esperanza porque, a pesar de ello, no hay ninguna duda del protagonismo que ha adquirido el ferrocarril y que, pese a todo, no va a perder.

Se refirió al transporte ferroviario de viajeros, considerando que tanto

en Alta Velocidad como en transporte interurbano el ferrocarril es imbatible por las múltiples ventajas que presenta frente al resto de modos de transporte: rapidez, seguridad, capacidad de transporte, sostenibilidad medioambiental, costes energéticos, etc. Destacó que, en el caso español, se ha producido una inversión en transporte ferroviario sin precedentes.

En otro orden de cosas, señaló las dificultades existentes en el mercado de transporte ferroviario europeo por la existencia de diferentes anchos, idiomas, formación, sistemas de seguridad, etc.; pero destacó la firme voluntad política de integración de los ferrocarriles europeos y de desarrollo de la intermodalidad para superar esas dificultades.

Reiteró la necesidad de apostar por el ferrocarril por los motivos que todos los intervinientes en este Congreso han señalado anteriormente, pero señaló que para ello es también preciso dotarlo de herramientas de competitividad frente a otros modos, porque es necesario que, también en su vertiente económica, el transporte ferroviario sea eficiente.

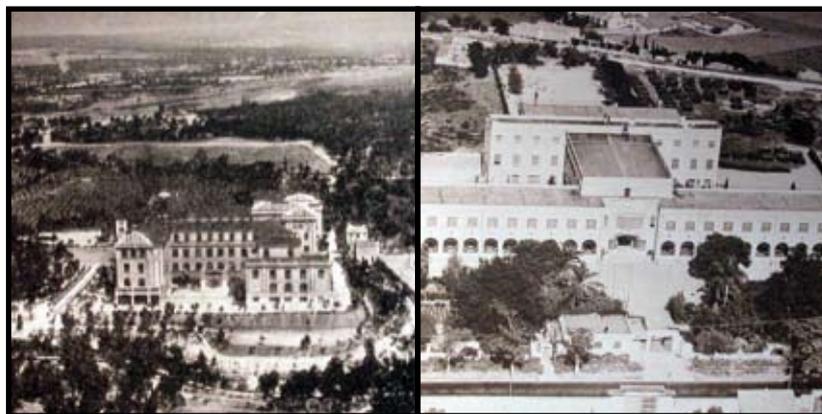
Por último, finalizó su exposición señalando que el camino adecuado para continuar avanzando en la construcción de un ferrocarril con futuro es el del diálogo, destacando que la experiencia vivida en España en los últimos años, en la que se han producido importantes cambios en el ferrocarril, es que ese diálogo nos ha permitido avanzar mejor y más rápido.



*Delegación de directivos de Renfe Operadora acompañados por miembros del Comité Ejecutivo de SEMAF*

# Aprobados los nuevos Estatutos de la Asociación Colegio de Huérfanos de Ferroviarios

El pasado día 19 se celebraron las Asambleas ordinaria y extraordinaria de la Asociación Colegio de Huérfanos de Ferroviarios esta última, con la finalidad de aprobar los nuevos Estatutos que regulan la Asociación.



En la Asamblea ordinaria, como es preceptivo, se trataron las materias económicas habituales, debiendo destacar que fueron aprobadas las cuestiones siguientes:

- El cierre del ejercicio contable correspondiente al ejercicio 2009.
- La incorporación al patrimonio de la Asociación del excedente generado en dicho ejercicio.
- Los presupuestos para el ejercicio 2011.
- La no subida de las cuotas a los socios.

Por lo que se refiere a la Asamblea extraordinaria, ésta fue convocada con un único punto en el orden del día, que era la presentación a la misma para su aprobación de una modificación parcial de los Estatutos de la Asociación.

Este era uno de los aspectos fundamentales del Pacto de Gobernabilidad suscrito por SEMAF, UGT,

CGT, SF, SCF, USO y Agrupación de Antiguos Alumnos del CHF, ya que la reforma planteada contiene modificaciones de gran calado en algunas materias que todas las organizaciones del pacto consideraban esenciales, a saber:

- Se garantiza una gestión de la institución independiente, evitando la posibilidad de que el Consejo de Administración o las organizaciones sindicales la asuman directamente.
- Se garantiza la participación en los órganos de gobierno de la institución de las organizaciones sindicales que avalen candidaturas que obtengan representantes en la Asamblea.
- Se modifica la circunscripción electoral, pasando de la provincia a la Comunidad Autónoma, aspecto éste que garantiza, en mayor medida que los actuales estatutos, una equivalencia entre el número

de socios y representantes de cada circunscripción y una Asamblea más plural que refleje de manera real la representatividad de los socios de la institución.

Finalmente, la Asamblea otorgó el respaldo de los 2/3 necesarios para aprobar dicha reforma parcial, con el apoyo de todos los representantes elegidos en las candidaturas avaladas por las organizaciones firmantes del Pacto de Gobernabilidad y el voto contrario de los representantes pertenecientes a las candidaturas avaladas por CC.OO., pese a que no presentaron ninguna propuesta de enmienda al texto propuesto por el Consejo de Administración.

Por último, el Consejo de Administración informó de los proyectos que está estudiando con objeto de abordar una nueva inversión en ocio próximamente.



# Emocionante



El spot publicitario de Renfe “El tren vuelve a estar en el centro de nuestras vidas”, resulta extremadamente emotivo no solo para aquellos que tenemos una relación directa con el ferrocarril, tampoco deja indiferente a todas aquellas personas que han llegado a verlo.

¿Qué emociona realmente de este spot publicitario?

Podemos exponer varios motivos que justifican esta emoción.

La imagen de una máquina de vapor en blanco y negro nos invita a viajar en el tiempo, a recordar historias que no suceden en otros medios de transporte, nostalgia.

Se suceden fugazmente paisajes y vuelve a aparecer otra imagen que nos retrotrae a un pasado reciente, una vieja estación en la que dos niños saludan al paso del tren.

Pasamos al interior de la cabina de la locomotora de vapor, donde asistimos a la conversación del maquinista y el fogonero, rodeados de mandos y ruido, quizá resignados a asumir un futuro incierto, el hijo dice que quiere ser piloto.

Nos acercamos a un túnel, pero la cámara enfoca al sol justo antes de que el tren sea engullido por la oscuridad y oigamos el silbato de la locomotora.

Dos segundos de oscuridad que dan paso a un escenario totalmente diferente, luz y voces de alegría, la imagen tiene color.

Antonio, ya jubilado, corre por el campo llamando a su compañero Ricardo. “El nieto va a ser maquinista”. Ricardo suelta su bastón y abraza al abuelo pleno de energía y feliz.

Después del abrazo los dos miran el paso de un moderno tren, que Ricardo va a ver pasar todos los días.

Es sin duda un homenaje a un trabajo, el de maquinista, que consideramos bello y trascendental.

No se puede decir más con menos. Emociona.

# Tren TAF 2ª serie (1969 - 1980) en escala

Los modelos reproducidos corresponden a una composición de tren TAF de la segunda serie, en librea de color azul. Coches con número UIC en los testeros M-9512 – R-9512 – M-9527. Coches sin número UIC en los testeros M-9517 – R-9517 – M-9532, (coche que realizó el último servicio efectuado por un TAF) .



La decoración de este modelo (Dos tonos de azul, separados por una franja blanca y techo plata) corresponde al periodo comprendido entre finales de los sesenta y el año 1980, y es la última librea utilizada por esto legendarios trenes.

Cuando los trenes TAF de RENFE llevaban ya unos quince años de servicio (entre finales de los años sesenta y principios de los setenta), la compañía procedió a efectuarles una completa reforma y puesta al día, que les alargó su vida activa durante otros diez o doce años.

Esta reforma se efectuó en los talleres de Miró Reig, Euskalduna, CAF y Macosa. Entre las principales reformas que se les efectuaron, estaba el cambio del motor de tracción, así como un nuevo esquema de pintura, en dos tonos de azul separados por una franja blanca. El techo conservó el color plata. Esta era la nueva librea de los trenes TER que entraron en servicio en ese tiempo.

Con la reforma, se les pintó la numeración UIC, que empezó a utilizarse a partir del año 1969. Esta numeración no se pintó de la misma manera en todos los trenes.

Todos los coches, llevaban los números UIC pintados en los laterales de la carrocería, pero respecto a los números pintados en los testeros de las carrocerías; algunos los llevaban pintados en el centro de cada testero, otros descentrados y desplazados hacia un lado del testero y otros no llevaban pintado ningún número en los testeros.

A lo largo de los años setenta, los TAF en color azul continuaron prestando servicio, en una buena parte de la red española. Entre estos servicios, había algunos



# 1/87 construida por Ibertrén



tan interesantes como la famosa Ruta de la Plata entre Gijón y Sevilla, que era el recorrido más largo de la red española, y atravesaba el país de norte a sur en paralelo con la frontera con Portugal.

El último servicio efectuado por un TAF (el coche motor M-9532 reproducido en la referencia 47031), fue el Sevilla - Huelva del día 28 de Septiembre de 1980. Con él, finalizaban 28 años de circulaciones por la mayor parte de las líneas españolas, que les convirtieron en un auténtico símbolo del ferrocarril español de la época.



## TREN TAF 2ª SERIE (1969 - 1980)

- Tren TAF en la versión años setenta (época IV). Librea en dos tonos de azul con franja blanca y techo plata.
- Faros y luces de posición con inversión automática según el sentido de marcha
- Escala 1/87 (HO)
- Ejecución acorde con las Normas Europeas de Modelismo (NEM).
- Referencia 47030: Coches M-9512-R-9512-M-9527 (con número UIC en los testeros de las carrocerías).
- Referencia 47031: Coches M-9517-R-9517-M-9532 (sin número UIC en los testeros de las carrocerías).

### Ficha Técnica:

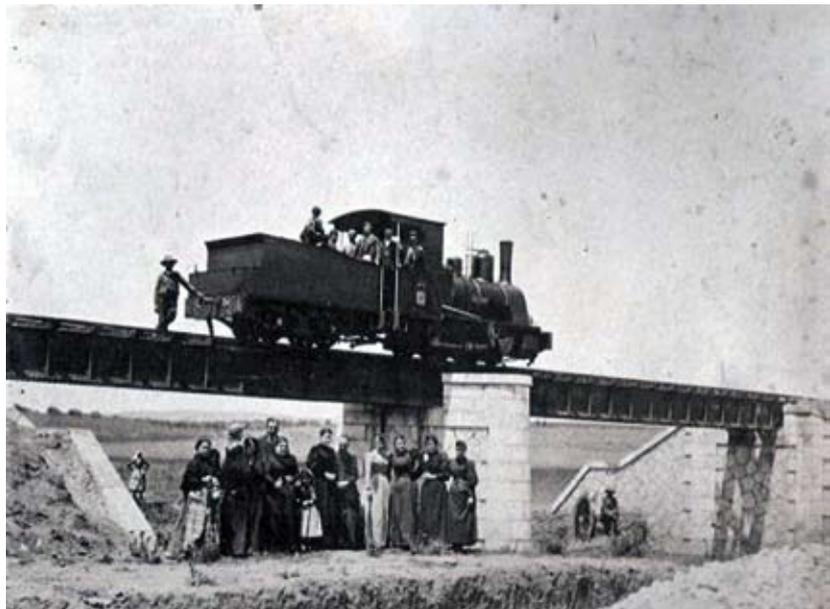
- Época IV (norma NEM 809E).
- Motor de cinco polos con volante de inercia
- Toma corriente por sistema de 2 carriles
- Tensión: 12 – 14 V CC
- Tracción en todas las ocho ruedas del coche motor (dos de ellas equipadas con aros de adherencia).
- Conector de 21 pins para decodificador digital o equipo digital de sonido.
- Alojamiento para el altavoz del equipo de sonido.
- Equipo digital de sonido específico elaborado en colaboración con ESU.(Ref.95030, no incluido).
- Alojamiento para patín de toma de corriente en sistema de 3 carriles (Ibertren Ref. 9001).
- Acoplamientos intermedios entre coches con mecanismo cinemático de enganche corto.
- Equipados con LEDs del tipo "Golden White".
- Posibilidad de cambiar la estructura de los testeros intermedios.
- Ejecución acorde con las Normas Europeas de Modelismo (NEM).

### Dimensiones principales:

Longitud entre topes	948 mm
Motor 5 polos	
Radio mínimo de giro	415 mm

# El “Trenillo del Moral”.

Surgió para solventar la necesidad de comunicar y dar salida a los productos propios de la zona en una época en la que las comunicaciones eran casi inexistentes.



Inauguración del “Trenillo”

Por Juan José Salvador López

El “Trenillo”, se inauguró en diciembre de 1893, con línea de ancho de 750 milímetros, en principio, de Valdepeñas a Calzada de Calatrava, posteriormente prolongada hasta Puertollano en 1903. El tren era mixto de mercancías y viajeros, puesto que el dinero recaudado con el pasaje, no daba para sufragarlo, por lo que comenzó a transportar piedra basáltica de las canteras de Miró (en Aldea del Rey). Este tipo de explotación hacía que el tiem-

po de viaje fuera excesivo incluso para la época, ya que en el recorrido de los 76 Kms. hasta Puertollano tardaba más de cuatro horas. Los radios de curva oscilaban entre los 2.135 metros, en el Km 30, y los 100 metros, en Km 65, si tenemos en cuenta que una línea de alta velocidad actual tiene radios medios de 4.000/4.500 metros, nos podemos hacer idea de las limitaciones de velocidad que tenía el “Trenillo”. Esto influyó notablemente en la explotación,

ya que con estos radios, las limitaciones de velocidad eran permanentes y los descarrilos muy frecuentes, habituales entre Calzada y Puertollano, ya que, por la sinuosidad del terreno y el ahorro en los costes de construcción de la línea, los radios, en gran parte del recorrido, no superaban los 300 metros. No solían revestir gran importancia estos descarrilos, pues la única consecuencia era el retraso horario, hasta que se lograba meter de nuevo el va-



Título de socio de la Asociación de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España a favor de D. Francisco Salvador López Romero, expedido en 1904



D. Francisco Salvador López Romero, que trabajó en el “Trenillo” en el trayecto de Valdepeñas a Calzada de Calatrava antes de su ampliación hasta Puertollano



*D. Mateo Salvador ( Navajillas ), hijo de D. Francisco, trabajó en el “Trenillo” hasta el cierre de la línea en 1963, siendo trasladado posteriormente a la línea Málaga-Fuengirola*



*D. Mateo Salvador junto a su locomotora un 5 de enero*

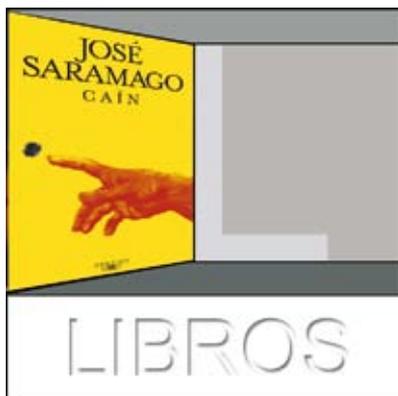
gón o vagones descarrilados en la vía, lo que se solía hacer con los operarios del tren ayudados por los propios viajeros. Aún con todas estas peculiaridades, resultó un buen medio de comunicación para los pueblos del trayecto y sobre todo para conectar en Valdepeñas con la línea de Madrid - Andalucía. Contaba con dos trenes de ida y vuelta y estuvo en funcionamiento durante setenta años, hasta el día 1 de Septiembre de 1963.



*Vista de la estación de Moral de Calatrava*

**LOCOMOTORAS DEL “TRENILLO”**

Nº	NOMBRE	FABRICANTE	Nº Fab.	AÑO	TIPO	NOTAS
1	Vitoria	Couillet	1038	1891	0-3-0	
2	Calatrava	Couillet	1039	1891	0-3-0	
3	Bélgica	Couillet	1103	1894	0-3-0	
4	Madrid	Arnold Jung	609	1902	0-2-1	Transformada a locomotora y tender. Desguazada en 1961
5	Bilbao	Arnold Jung	610	1902	0-2-1	Transformada a locomotora y tender. Desguazada en 1961
6	Asturias	Orenstein & Koppel	1001	1903	0-3-0	Transformada a locomotora y tender
12	Bañolas	Orenstein & Koppel	4132	1910	0-2-0T	Llega en 1956 del Flassa-Palamos. Desguazada en 1961
14	Cornellá	Orenstein & Koppel	4134	1910	0-2-0T	Llega en 1956 del Flassa-Palamós. Transformada a locomotora y tender
15	Mercedes	Orenstein & Koppel	4135	1910	0-2-0T	Llega en 1956 del Flassa-Palamós
20		Metalúrgica S. Martin	1	1935	0-3-0	Tractor diesel. Recibido el 25-4-1956 del Flassa-Palamós



**J**osé Saramago presenta su nueva obra "Caín", editada por Alfabuara, envuelto en un polémico revuelo provocado porque "se buscaron dobles lecturas donde no las hay", según declaraciones del propio autor. El libro destila

una cruda a la par que humorística parodia del gobierno del Cielo y asegura que la historia bíblica fue escrita por un Dios cruel e irresponsable. Saramago sigue los pasos de Caín, y es ahí donde encuentra la guía para mostrarnos algunos de los episodios más significativos del Antiguo Testamento, volcando una visión de los hechos bíblicos madurada con los años, los libros y las experiencias. Tras el primer crimen humano, el asesinato de Abel, da pie a que Dios condene a Caín a vagar eternamente por la tierra de Nod, es decir, la tierra de la nada. después de que ambos realicen un trato vergonzante en el que, a cambio de su silencio y en una especie de soborno, Dios le otorga

a Caín el dudoso don de la inmortalidad.. Ese destierro se convierte en un ir y venir por tiempos y lugares que permitirá a Caín comprender el origen de su propia maldición. Desde el sacrificio de Isaac por Abraham hasta la conquista de Jericó, de la destrucción de Sodoma al Diluvio Universal o a los padecimientos de Job, Caín asiste a cada uno de los episodios de una historia de sangre, la bíblica, escrita por un Dios caprichoso.

En la corta pero intensa novela que es Caín, por medio de un fino sentido del humor y de la ironía, se nos muestra una visión de nuestra historia que tiene en la injusticia y el dolor humano el faro de todo razonamiento.



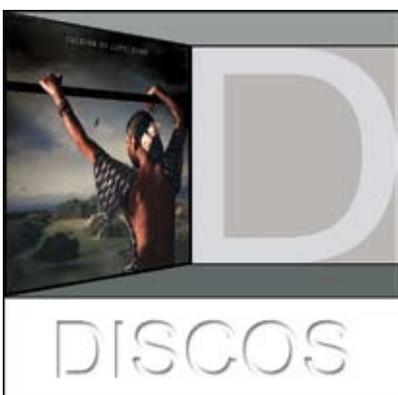
**N**ada más llegar a Londres, el joven Dorian Gray inicia una alocada vida social. El muchacho conoce a un artista y le pide que le haga un retrato que capte la gran fuerza de su juventud. El cuadro, escondido en un ático, se va

volviendo más y más horrible a medida que su dueño va satisfaciendo sus peores deseos. Tras cometer un asesinato y huir, Dorian regresa como si el tiempo no hubiera pasado por él. Todos sospechan que tiene un pacto con el Diablo.

Otra versión de El retrato de Dorian Gray, esta ceñida al gusto actual de tal manera que prácticamente prescinde en algunos momentos de la historia original. Es una de las historias más versionadas de Oscar Wilde y uno de los relatos más inquietantes sobre la obsesión del hombre por la eterna juventud. Superproducción fantástica rodada en Londres y adornada con los mejores decorados y efectos, con ambiente oscuro, como le correspon-

de a la época victoriana y añadiendo alguna dosis de terror.

No es la primera adaptación que el director Oliver Parker realiza de la obra de Oscar Wilde, ya que lo intentó en otras dos ocasiones con "Un marido ideal" y "La importancia de llamarse Ernesto". La película es correcta en casi todo, con una excelente y elegante ambientación, efectos visuales a la altura..., sin embargo, le falta transmitir el alma de la historia presente en la novela, una obra maestra del terror gótico, donde Wilde nos muestra con un cínico sentido del humor, los recovecos más recónditos del espíritu humano, atraído por el siempre tentador lado oscuro.



**S**exto álbum de estudio de Sade en veinticinco años de carrera. Han pasado diez años desde su trabajo anterior y podemos llegar a

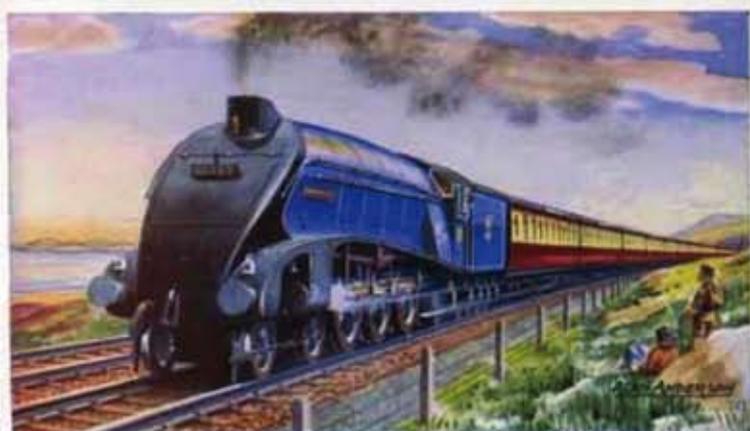
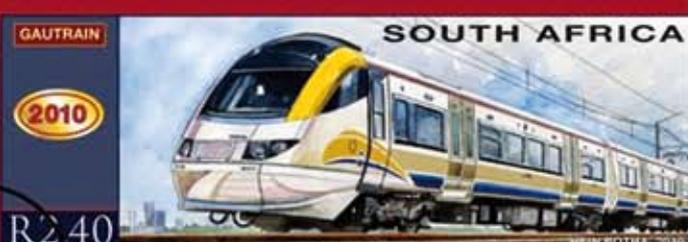
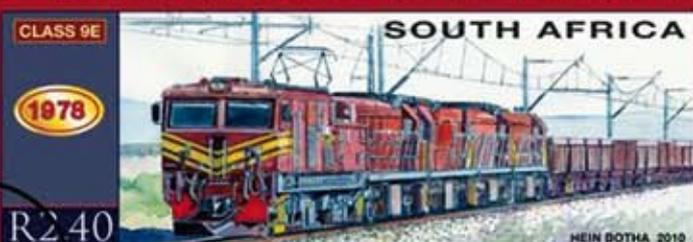
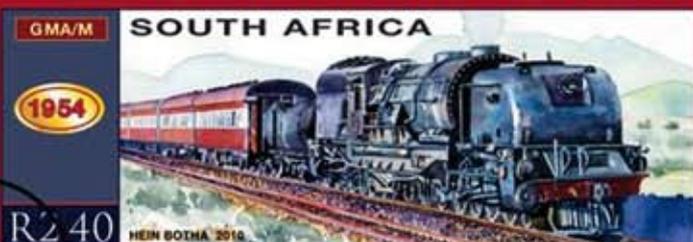
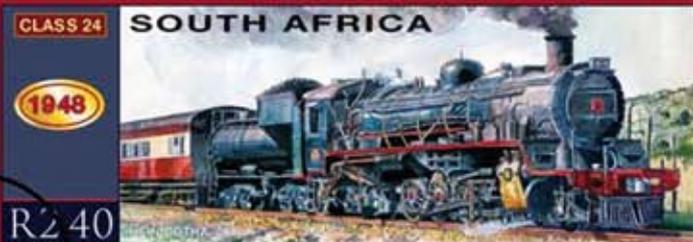
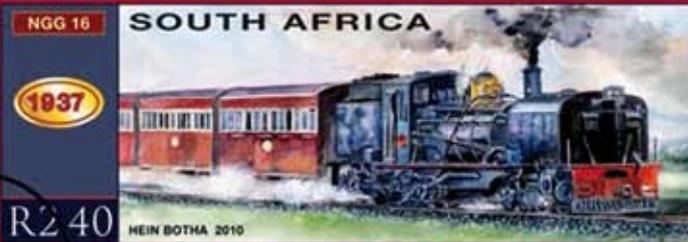
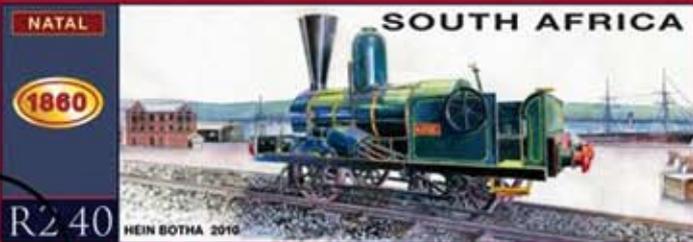
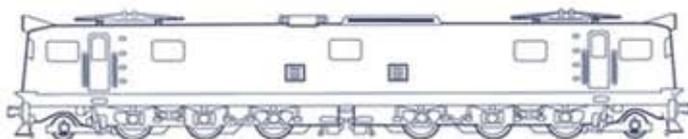
la conclusión de que Sade sólo graba cuando tiene algo que decir, "no me interesa publicar algo sólo para vender, Sade no es una marca", declaró con ocasión del lanzamiento de "Soldiers of Love". El álbum se terminó en el verano de 2009, casi todo grabado en el estudio de grabación de Peter Gabriel con un sonido que nos lleva a recordar sus orígenes en determinados temas, aunque en otros explora nuevos territorios como el reggae. "No quiero repetirme", dice Sade. "Quiero que nuestra música se convierta en un desafío interesante para todos nosotros, en un largo

camino para recorrer juntos".

Bienvenida de nuevo a una de las voces más interesantes de la música del último cuarto de siglo y a una artista que aporta su exquisito sentido estético en el hoy en día ramplón escenario musical.

- 1.The moon and the sky
- 2.Soldier of love
- 3.Morning bird
- 4.Babyfather
- 5.Long hard road
- 6.Be that easy
- 7.Bring me home
- 8.In another time
- 9.Skin
- 10.The safest place

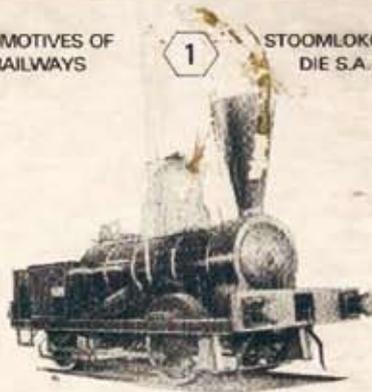
# SOUTH AFRICAN RAILWAYS 150



44-2 No. 4009 'Union of South Africa' Class A-4, London & North Eastern Railway. Driving wheels 6' 8". Three cylinders 18 1/2" diam. x 26" stroke. Boiler pressure 230 lb./sq. in. Tractive effort 35,455 lb.

STEAM LOCOMOTIVES OF THE S.A. RAILWAYS

STOOMLOKOMOTIEWE VAN DIE S.A. SPOORWEE



"NATAL"

NATAL

The first steam locomotive to haul a passenger train in South Africa between Market Square, Durban and the Point (3.2 kilometres) on 26th June, 1860.

Die eerste stoomlokomotief wat 'n passasier-trein in Suid-Afrika tussen die Markplein op 26 Junie 1860 tussen Durban en die Punt (3,2 kilometer) haal.

autonomen  
Lokomotivführer  
Gewerkschaften  
europas

# KONGRESS CONGRESO



sindicatos  
autónomos  
de maquinistas  
de europa

## BARCELONA

21, 22, mai 2010

21, 22, mayo 2010

SACT-ASTB



ULDB



GDL



FEPC



FAST-Federazione



SSH



VVMC



ZZM



SMAD



FML



VSLF



NSMS



FS-SR



SEMAP



FS-CR



MOSZ

