

SUMARIO Portada: Barracas valencianas.—Estrecha colaboración.—Una comodidad del ferrocarril: los coches-camas.—Prevención de accidentes.—La estación de Príncipe Pío y la liberación de Madrid, por *Luis Echano*.—Primer concurso de FERROVIARIOS: el emblema de la Red Nacional.—Divulgación sanitaria: La protección de los ojos en los agentes ferroviarios, por el doctor *M. Marín Amat*.—Bibliografía.—Ferroviarios en la División Azul.—Obras ferroviarias: el puente de Guadavalcar.—Temas científicos: Cómo marchan los autos sin gasolina.—El Hogar del Ferroviario.—Humorismo ferroviario.—Excursiones: Valencia.—Cartilla ferroviaria.—Toros: Ante la próxima temporada, por *Pescuezo*.—Correspondencia.

ESTRECHA COLABORACION

En la circular que con fecha 30 de enero dirigió a todo el personal de la RENFE el Director General, Sr. Marquina, nos pedía una estrecha colaboración entre todos y nos hacía ver, con la seguridad que le dan sus dilatados años de dirección de Empresas, que éstas "se han logrado siempre por un constante trabajo diario, desarrollado metódicamente, más que por las ideas y los hechos geniales", que lógicamente no se producen a menudo.

También nos pide que demos de mano a la crítica del trabajo de los demás y dediquemos ese tiempo a mejorar e intensificar el nuestro (de cada uno y de cada hora), intentando, si ello es posible, mejorarlo en el momento de su reanudación el día siguiente. Con estas condiciones, tan bien sintetizadas, cree el Director General que podrá llevar a puerto seguro la Red Nacional, ayudado, por consiguiente, con el espíritu de trabajo y de superación de todos los ferroviarios, que él dice tiene la honra de mandar y que, recíprocamente, tenemos nosotros el alto honor de ser dirigidos por él. Es decir, que el Director General cuenta con su labor, sí; pero también con la labor de todos. Parafraseando a un poeta francés pudiera decir que lo que cuenta es la suma de lo que todo el mundo hace.

Y es que, en realidad, el ferrocarril lo hacemos entre todos. Y nadie puede vanagloriarse de que gracias a él funciona el ferrocarril, ni nadie puede dejar de aportar su esfuerzo para que ese funcionamiento sea eficaz.

La fecundidad de la labor del ferroviario está en que se haga la mayor cantidad dable de transporte de viajeros y mercancías con los medios de que se disponga en el momento. De modo que cuando vea que los trenes salen de su estación al máximo de carga, que los retrasos de su tren son mínimos, que los asientos van todos ocupados, que los muelles y almacenes no tienen mercancías por entregar, que los vagones quedan descargados rápidamente, que su locomotora da el mayor esfuerzo que permite el carbón, que los carriles, señales y traviesas a su cargo están perfectamente, que los expedientes figuran lo menos posible en las carpetas de "Pendiente"... en fin, cuando cada ferroviario ve su misión cumplida plenamente

rrelodones, a fin de permitir que por la doble vía pudiera explotarse una cantera situada en las inmediaciones de la boca de entrada del túnel de Torreldones, que habría de suministrar la totalidad del balasto necesario para la obra.

Era misión de este tren facilitar, tanto a la brigada de Madrid como al tren de avance de Pozuelo, las traviesas cajeadas que necesitaran, y para ello se instaló en las inmediaciones del edificio de servicio de Las Matas (pueblo) dos cajeadoras mecánicas, movidas eléctricamente y accionadas por grupos de gasolina. La jornada de trabajo en ellas era de diez horas, habiéndose llegado a cajear 1.000 traviesas en una jornada.

Los trenes de avance, tanto de Madrid como de Pozuelo, constaban de un coche-oficina, un coche-dormitorio para agentes y dos coches-literas para los obreros fijos de la Compañía. Los Batallones de Trabajadores se alojaban en los edificios próximos a los estacionamientos de los trenes.

La intendencia para ambos trenes era suministrada por el Ejército del Centro.

La organización del trabajo era la siguiente: En cada corte iba delante una brigada de 50 trabajadores con dos obreros fijos presentando las traviesas; después otro grupo de 50 obreros, encargados de colocar los carriles sobre ellas; en tercer lugar dos clavadoras mecánicas y, por último, un grupo encargado de la nivelación y retacado de la vía. El total de obreros por corte abierto era de 300 a 350 hombres. El rendimiento máximo que se obtuvo por uno de estos grupos fué de 1.200 metros de vía totalmente terminada.

El día 12 de mayo quedó restablecida la doble vía entre Madrid y Villalba. Posteriormente se continuó la construcción de ésta hasta El Escorial.

La reparación de los edificios, tanto de estaciones como de oficinas, Material y Tracción y casillas de la vía, fué destajada a contratistas.

PRIMER CONCURSO DE "FERROVIARIOS"

EL EMBLEMA DE LA RED NACIONAL

La Revista FERROVIARIOS abre un concurso para premiar el mejor emblema que simbolice a la nueva Red Nacional, bajo las siguientes condiciones:

1.^a Podrán acudir al concurso todos los ferroviarios, de ambos sexos, de la Red Nacional exclusivamente, siempre que estén suscritos a la Revista.

2.^a El trabajo consistirá en presentar dibujado, a gusto del concursante, un emblema de la Red, teniendo en cuenta que el objeto de éste es ser colocado en todos los impresos, respaldos de coches, exterior de los mismos, uniformes de los agentes, etc., que unas veces irá impreso, otras bordado, otras en bronce, en tejidos, etc., etc. Por consiguiente, para emitir su fallo, el Jurado que se constituya no sólo apreciará las condiciones artísticas de los trabajos presentados, sino también su mejor adaptación a la finalidad que debe llenar dicho emblema de la Red.

3.^a El número de colores y composición son libres, teniendo en cuenta los fines anteriores.

4.^a Los trabajos deberán dirigirse al Director de la Revista FERROVIARIOS, Arlabán, 7, 3.º, firmados con un lema igual al reproducido en la cubierta de un so-

bre que contendrá el nombre, señas, Servicio, cargo y residencia del interesado, para demostrar su calidad de ferroviario, y número del recibo de suscripción para justificar su calidad de tal, de acuerdo con lo establecido en la condición 1.^a

5.^a Dada la importancia de este concurso, se otorgará al trabajo elegido un premio de TRES MIL pesetas, quedando de propiedad de la Red todos los derechos que al autor pudieran corresponderle por su obra. No se conceden más premios y se reserva el Jurado la facultad de declararlo desierto, si estimase que ninguno de los trabajos presentados reúne las condiciones requeridas.

6.^a El Jurado, designado por el Comité de Gerencia de la Red, se dará a conocer al publicar el fallo.

7.^a El plazo de admisión terminará el día 31 de marzo, a las nueve de la noche, no admitiéndose después trabajo alguno.

8.^a Los trabajos no premiados podrán retirarse de la Revista hasta un mes después de la publicación del fallo, previa presentación del recibo que se entregará en el momento de la recepción.

En respuesta a las numerosas consultas que se nos formulan sobre este extremo, debemos aclarar a los concursantes que se ha dejado de intento plena libertad para la formación del emblema de la Red.

Ahora bien, parece natural que siendo la palabra RENFE la adoptada para designar de modo abreviado el título de la Red, deba formar parte integrante, y aun preferente, de dicho emblema.

SUMARIO Portada: Detalle del Cristo yacente, de Gregorio Fernández, de Valladolid.—Nuestra propaganda.—Divulgación comercial: Ramales industriales particulares, por *Contratero*.—Ejercicios espirituales para ferroviarios.—“Kilómetro 942”, cuento, por *Salvador de la Revilla*.—Prevención de accidentes.—Divulgación sanitaria: Nuevos aspectos de la cura balnearia, por el *Doctor José de San Román Rouyer*.—Temas científicos. el enigma de la gran pirámide de Egipto.—Ferroviarios en la División Azul.—Ferroviarios ejemplares.—Facilidades del ferrocarril: “Containers” para líquidos.—Primer concurso de FERROVIARIOS: El emblema de la Red Nacional.—El hogar del ferroviario.—Ferroviario insigne.—Humorismo ferroviario.—Colaboración del personal: El cumplimiento del deber, por *Jesús Cristo Repilado*.—El huerto cerrado, por *Manuel Gil Alonso*.—Bibliografía.—Excursiones: Dos semanas santas españolas.—Cartilla ferroviaria, por *E. Alfonso*.

NUESTRA PROPAGANDA

No vamos a tratar de la propaganda desde el punto de vista turístico. Encomendada a un determinado Servicio, la lleva adelante con plena satisfacción. Nos referimos a la propaganda de la actuación en general de la Red Nacional, tema de la mayor oportunidad en este momento. Como dice el gran lírico alemán Rainer Maria Rilke, “a la máquina es preciso que loemos ahora”, pues no puede ponerse en duda que “nos sirve y trabaja”. Todo esto por las razones que veremos luego.

Porque es el caso que la Red se esfuerza notablemente en muchísimas ocasiones, sus agentes también realizan esfuerzos importantes, y la mayor parte de esta actuación constituye una “labor callada” auténticamente. Lo cual, si bien tiene un gran mérito—el mérito que tiene toda realización, y más cuando ésta es beneficiosa—, no resulta suficiente, porque hay muchísimas personas con tal tendencia a ver siempre las faltas y no darse por enteradas de los méritos, que hace indispensable que éstos—aunque con ello se falte algo a la modestia—reciban también un poco de resonancia; “porque el que se siente en sí valer, cuando se ve no ser conocido según sus obras de los que no las saben o no las entienden, se duele que su va'or así se pierda entre la gente, y hale de descubrir por fuerza en alguna manera por no carecer de su debida honra, la cual es la verdadera satisfacción de los virtuosos trabajos”. Este razonamiento lo hace Baltasar de Castiglione en su famosísima obra “El Cortesano”.

En el número anterior recogíamos dos muestras del interés y preocupación de la Red Nacional: la mejora de los servicios de coches-camas y la inauguración de un nuevo puente en la línea de Sevilla. En éste incluimos la manipulación, ante el señor Ministro de Obras Públicas, de “containers” especiales para el transporte de líquidos, los cuales están ya prestando servicio sobre las plataformas de nuestros trenes, y no tardando mucho estarán matriculados en el parque de material español. Estas son realidades llevadas adelante por la Red Nacional y por sus empleados en momentos cuyas dificultades aparecen a todos. Casos que no consisten en promesas y que tienen verdadera importancia.

Tampoco son únicos. Hay muchos más de menor relieve que por eso mismo no hemos de recoger, pues la Revista resultaría monótona. Y todos ellos son acciones contra esa incompreensión y tendencia a la crítica—que, en fin de cuentas,

decir "que contiene". Es la primera palabra que se empleó para designarlos, porque en Inglaterra es donde más se ha desarrollado el tráfico de "containers". Lo que resulta natural, porque si para nosotros es interesante, lo es mucho más para una isla, como Inglaterra, que mediante ellos suprime numerosas operaciones de puerto, sobre todo en facturaciones al detalle o de paquetería, que se cargan en "containers" directos. Esta palabra se acordó en una reunión de la Oficina Internacional de Containers, creada hace años para estimular su utilización en todos los países, y éstos se manifestaron conformes en

que fuesen así designados internacionalmente. Pero como nuestro castellano es idioma rico y no hay por qué—por lo menos para "andar por casa"—llamarlos así, nosotros propondríamos que se les designase con la palabra "recipientes", que es lo mismo, aunque estemos acostumbrados a asociarla a ideas de líquidos. Recipiente es lo que recibe algo. Y los "containers" hacen eso precisamente: recibir mercancías. quede ahí la idea, y veamos con cariño a estos "recipientes", que por ser verdaderos colaboradores del ferrocarril nos ayudan a sostener nuestra querida industria.

(Fotos: Medina y Archivo.)

PRIMER CONCURSO DE "FERROVIARIOS"

EL EMBLEMA DE LA RED NACIONAL

La Revista FERROVIARIOS abre un concurso para premiar el mejor emblema que simbolice a la nueva Red Nacional, bajo las siguientes condiciones:

1.^a Podrán acudir al concurso todos los ferroviarios, de ambos sexos, de la Red Nacional exclusivamente, siempre que estén suscritos a la Revista.

2.^a El trabajo consistirá en presentar dibujado, a gusto del concursante, un emblema de la Red, teniendo en cuenta que el objeto de éste es ser colocado en todos los impresos, respaldos de coches, exterior de los mismos, uniformes de los agentes, etc., que unas veces irá impreso, otras bordado, otras en bronce, tejidos, etc., etc. Por consiguiente, para emitir su fallo, el Jurado que se constituya no sólo apreciará las condiciones artísticas de los trabajos presentados, sino también su mejor adaptación a la finalidad que debe llenar dicho emblema de la Red.

3.^a El número de colores y composición son libres, teniendo en cuenta los fines anteriores.

4.^a Los trabajos deberán dirigirse al Director de la Revista FERROVIARIOS, Arlabán, 7, 3.º, firmados con un lema igual al reproducido en la cu-

bierta de un sobre que contendrá el nombre, señas, Servicio, cargo y residencia del interesado, para demostrar su calidad de ferroviario, y número del recibo de suscripción para justificar su calidad de tal, de acuerdo con lo establecido en la condición 1.^a

5.^a Dada la importancia de este concurso, se otorgará al trabajo elegido un premio de TRES MIL pesetas, quedando de propiedad de la Red todos los derechos que al autor pudieran corresponderle por su obra. No se conceden más premios y se reserva el Jurado la facultad de declararlo desierto, si estimase que ninguno de los trabajos presentados reúne las condiciones requeridas.

6.^a El Jurado, designado por el Comité de Gerencia de la Red, se dará a conocer al publicar el fallo.

7.^a El plazo de admisión terminará el día 30 de abril, a las nueve de la noche, no admitiéndose después trabajo alguno.

8.^a Los trabajos no premiados podrán retirarse de la Revista hasta un mes después de la publicación del fallo, previa presentación del recibo que se entregará en el momento de la recepción.

En respuesta a las consultas que se nos formulan sobre este extremo, debemos aclarar a los concursantes que se ha dejado de intento plena libertad para la formación del emblema de la Red.

Ahora bien, parece natural que siendo la palabra RENFE la adoptada para designar de modo abreviado el título de la Red, deba formar parte integrante, y aun preferente, de dicho emblema.

El plazo de admisión ha sido ampliado hasta el 30 de abril, a petición de muchos concursantes de provincias que no conocieron a su debido tiempo la convocatoria de este concurso.

PRIMER CONCURSO DE "FERROVIARIOS"

EL EMBLEMA DE LA RED NACIONAL

FALLO DEL JURADO

ACTA

Reunidos los Sres. D. GREGORIO PEREZ CONESA, Presidente del Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles; D. MANUEL M.^o ARRILLAGA, Subdirector General de la misma; D. CARLOS SAENZ DE TEJADA, Jefe de la Sección de Bellas Artes del Sindicato de Profesiones Liberales, en representación de éste; D. ENRIQUE BRÁÑEZ DE HOYOS, Profesor de la Escuela de Artes y Oficios Artísticos y Agentes de Turismo de la Red Nacional y D. JESUS DE LA FUENTE MARTIN, Subjefe del Servicio de Estudios del Consejo de la Red y Director de la Revista FERROVIARIOS, designados todos por el Comité de Gerencia para fallar el concurso convocado por dicha Revista con objeto de elegir el emblema que pudiera simbolizar a la Red Nacional, después de examinar los ciento un trabajos presentados para dicho concurso, acuerdan unánimemente:

1.^o Declarar desierto el premio por no reunir ningún trabajo de los presentados las condiciones exigidas para su reproducción en los diversos procedimientos de fundición, tejido, fotograbado y grabado en hueco.

2.^o En vista de las manifestaciones expuestas anteriormente, y teniendo en cuenta el esfuerzo realizado por todos los concursantes que acudieron en gran número y algunos con obras meritorias, el Jurado tiene el honor de proponer al Consejo la adquisición de los trabajos señalados con los lemas "Semáforo", "Alea Jacta Est núm. 15" y "Azul número 2", en la cuantía de 1.500 pesetas el primero de dichos trabajos y de 750 pesetas cada uno de los otros dos. Abiertas las plicas de los mencionados trabajos, resultaron ser: D. Manuel García Sanchidrián, Empleado principal de Material y Tracción, en Madrid; D. Enrique Pennetier, Oficial del Consejo de Administración, y D. Luis de la Fuente, Empleado principal de Material y Tracción.

3.^o Asimismo tiene el honor este Jurado de proponer al Consejo de la Red que, con el fin de llevar a cabo un nuevo concurso sobre este tema se convoque libremente a todos los artistas españoles, con las condiciones que se señalarán en su día, si bien permitiéndose hacer presente la conveniencia de que en la referida convocatoria se indique como una de las condiciones especiales que el emblema tenga nota de carácter español.

El Jurado hace constar su satisfacción por la cariñosa acogida que ha tenido entre el personal ferroviario este primer concurso de la Revista.

Y para que conste, firman la presente en Madrid, a seis de mayo de mil novecientos cuarenta y dos.—G. P. Conesa, M. M. Arrillaga, Carlos S. de Tejada, Enrique Bráñez, Jesús de la Fuente.

Es una satisfacción para la Revista haber conseguido en este concurso la cuantiosa aportación de los ferroviarios que representa el número de trabajos recibidos. Lástima que el Jurado no haya podido elegir un emblema que reuniese todas las condiciones apetecidas; pero no obstante, ha estimado, según hace constar en su acta, su satisfacción por la acogida que el concurso ha encontrado en el personal, y ha decidido que el importe del premio, aunque repartido, quedase dentro de nuestra colectividad.

Ahora esperemos el concurso general, al que, naturalmente, p u e d e n

acudir los ferroviarios, esforzándose en que los nuevos premios lo sean también para ellos, si

bien la competencia, en este caso, ha de ser más dura por razón natural.

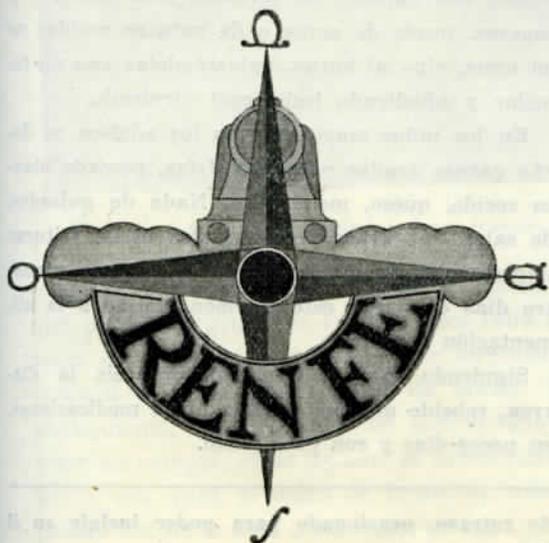
Conforme se decía en la base 8.^a de la convocatoria, pueden recogerse en el domicilio de la Revista los trabajos no premiados, previa presentación del recibo. Los autores que no los hubiesen retirado antes del día 30 de junio próximo, se entenderá que renuncian a hacerlo y no tendrán ya derecho alguno a que se les devuelvan después de dicha fecha.

En nuestro próximo número, y de acuerdo con lo propuesto por el Jurado, publicaremos las condiciones del nuevo concurso, al

que podrán concurrir libremente todos los que lo deseen, sean ferroviarios o no.



Autor: D. Manuel García Sanchidrián



Autor: D. Luis de la Fuente Blázquez



Autor: D. Enrique Pennetier Vicente

SUMARIO

Portada: Detalle de la "Ciudad Encantada", de Cuenca.—Colaboración.—Felicitaciones al personal.—Divulgación sanitaria: El coche-hospital.—"La caja de bombones" (cuento), por Eduardo Labrandero García.—Temas científicos: Minas submarinas.—Resultado del concurso del emblema de la RENFE.—El hogar del ferroviario.—Los castillos de Castilla, por José Fernández Muñoz.—Prevención de accidentes.—Actualidades.—Excursiones: Cuenca.—Humorismo ferroviario.—Cartilla ferroviaria, por E. Alfonso.

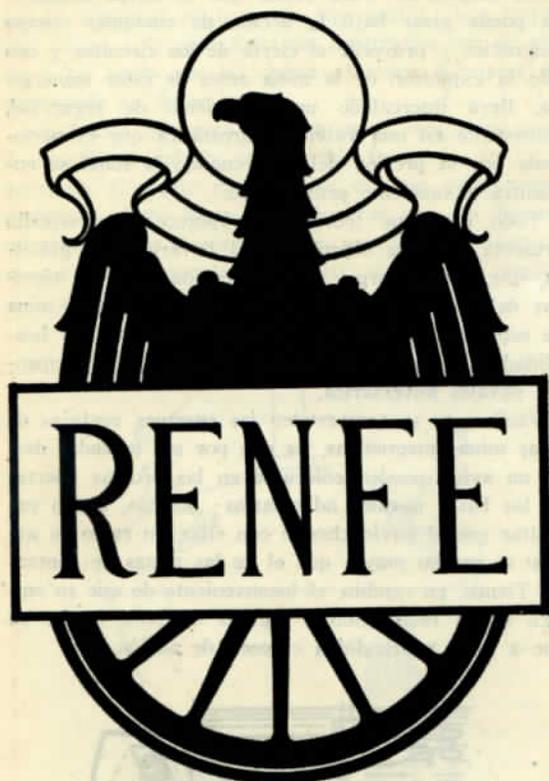
COLABORACION

Siempre hemos querido y pedido la colaboración de los ferroviarios a la obra de solidaridad y mejora para que fué creada esta Revista que lleva su nombre. Y ciertamente podemos enorgullecernos de decir que en ningún momento nos ha faltado, en mayor o menor medida. De todas partes de España hemos recibido, desde los primeros números, cartas alentadoras para nuestra tarea. En algunas residencias compañeros entusiastas se han convertido, por su interés en la divulgación de la Revista, en verdaderos corresponsales "honoris causa" de la misma, mereciendo un título de agradecimiento que tienen bien ganado en nuestro corazón. Estos a quienes nos referimos no se han limitado a enviar gran número de suscripciones, sino que celosamente han deshecho confusiones, señas mal entendidas, han reclamado números no recibidos, se han preocupado, en fin, con el mayor interés, de que FERROVIARIOS llegase adonde debe llegar y solventado a sus compañeros de residencia o cercanos a ellos las dificultades que pudieran tener para recibir nuestros ejemplares.

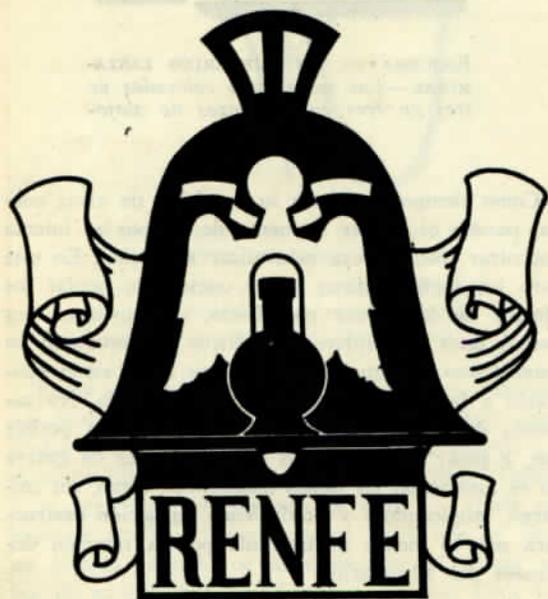
Otros han colaborado con nosotros, sugiriéndonos iniciativas y facilitándonos informaciones, datos, fotografías, etc., cuando se las hemos pedido. En general, todos los requerimientos de uno u otro género hechos por la Revista han encontrado siempre el eco más caluroso por parte del personal. Creemos, sin embargo, que el personal que viaja podría hacer mucho para que no haya residencias—como las hay—en que, por no haber llegado allí, a causa de un defectuoso reparto, nuestra circular de presentación, desconocen la existencia de la Revista, según nos dicen muchos peticionarios que siempre, siempre, solicitan los números publicados.

También hemos sido ayudados con originales, de los que han aparecido en nuestras columnas, situándolos en ellas con el mayor cariño, los que han podido ver nuestros lectores. Y otros que, aunque no han conseguido la publicación, no por eso hemos agradecido menos a sus autores y hemos sentido tanto como ellos no verlos en letra impresa; pero ya todos comprenden que no todo lo que se nos envía ha de ser publicado, pues entonces no tendríamos páginas suficientes. Igualmente tenemos la mayor gratitud para la colaboración en forma de publicidad, si bien en

Resultado del Concurso del Emblema de



Primer "accésit"

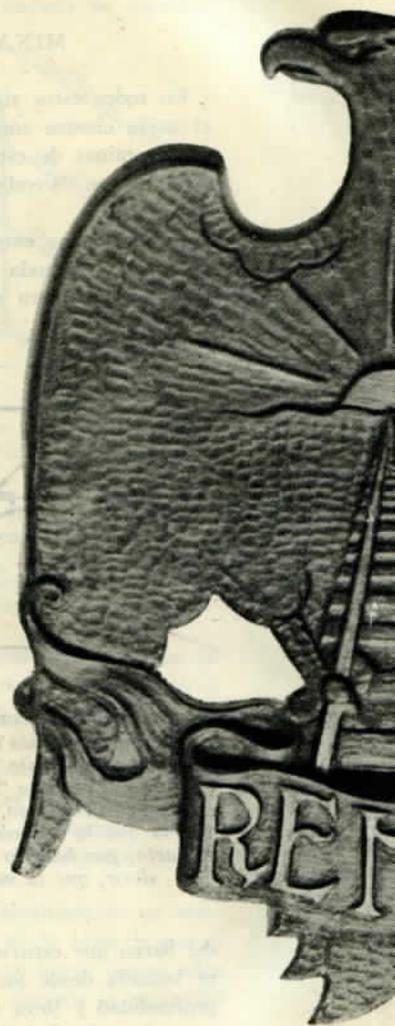


Segundo "accésit"

Junto a estas líneas encontrarán los lectores el acta del Jurado designado para fallar el concurso del emblema de la Red Nacional y reproducción de los trabajos a quienes se ha otorgado los tres premios señalados. Con arreglo a las condiciones no podían declararse desiertos ni dividirse; a lo que se ha dado cumplimiento en el fallo que comentamos.

Nosotros, en cuanto organizadores del certamen, estamos satisfechísimos del éxito logrado: como se dice en el acta, han sido 468 los trabajos recibidos, y nosotros agregamos que, conforme puede deducirse de la adjudicación de los dos accésits, ha habido autores —que nos figuramos bastantes— que han presentado más de un trabajo. Este entusiasmo por nuestro concurso y el afán por conseguir un emblema ferroviario, son muestras de que la afición al tema ferroviario está viva, como no puede ser menos en todo el ambiente nacional, ya que de todas partes han venido aportaciones a este concurso.

El fallo ha sido sometido al Consejo de Administración de la RENFE, que, con arreglo a las condiciones del concurso, ha de decidir en última instancia sobre la aceptación o no, para emblema, del trabajo premiado; pues ya decíamos que el concurso no implicaba elección. Esperemos dicha decisión para conocer lo que ha de ser en lo sucesivo nuestro emblema.



Primer

Los no presentados han respaldado, pueden ser recibidos hasta el domicilio hasta justificando la necesidad de su provincia.

Después de

la RENFE



er premio

premiados, que tienen nuestro agrade-
 gual que los galardonados, ya que to-
 espondido al llamamiento de la Revis-
 retirar sus trabajos de nuestro do-
 sta el día 31 de enero próximo, pre-
 el recibo los entregados en Madrid o
 a satisfacción de la Revista la pro-
 sus trabajos los que los enviaron de
 de aquella fecha perderán su derecho.

EMBLEMA DE LA RED NACIONAL

Fallo del Jurado

ACTA

Reunidos los señores D. Gregorio Pérez-Conesa, Presidente del Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles; D. Manuel M.^o Arrillaga, Subdirector General de la misma; D. Carlos Sáenz de Tejada, Jefe de la Sección de Bellas Artes del Sindicato de Profesionales Liberales, en representación de éste; D. Enrique Brañez de Hoyos, Profesor de la Escuela de Artes y Oficios Artísticos y Agente de Turismo de la Red Nacional, y D. Jesús de la Fuente Martín, Subjefe del Servicio de Estudios del Consejo de la Red y Director de la Revista FERROVIARIOS, designados todos por el Comité de Gerencia para fallar el concurso convocado por dicha Revista con objeto de elegir el emblema que pudiera simbolizar a la Red Nacional, después de examinar los cuatrocientos sesenta y ocho trabajos presentados para dicho concurso, acuerdan unánimemente:

1.^o Proponer la concesión del premio de 5.000 pesetas al trabajo presentado con el lema "Horizonte", y cada uno de los dos accésits de 1.000 pesetas a los trabajos señalados con los lemas "Señal n.^o 2" y "Señal n.^o 3". Abiertas las plicas correspondientes a los mencionados trabajos, resultaron ser autores del primero, D. Antonio Navarro Santafé y D. Manuel Vázquez Molero, y de los otros dos, D. Mariano de la Fuente y Blázquez.

2.^o Expresar su satisfacción por los numerosos trabajos recibidos, que revelan el interés con que ha sido acogido este concurso.

Y para que conste, firman la presente en Madrid, a once de diciembre de mil novecientos cuarenta y dos.—Carlos S. de Tejada.—Enrique Brañez.—J. de la Fuente.—G. Pérez Conesa.—M. M. Arrillaga.