

Azvinforma

2020
nº 35 enero



PREMIOS
14 Azvi



INSTITUTO HISPANO-CUBANO
DE HISTORIA E AMÉRICA

ANZANI



- 6** **Premio Azvi a la Mejor Obra: Renovación ferroviaria**
Sighișoara-Atel-Micasasa, Rumanía · **Azvi Award for the Best Construction Work:** Sighișoara-Atel-Micasasa railway renovation, Romania
- 14** **Premio Azvi Mención Especial: Renovación integral del**
túnel de Recoletos en Madrid, España · **Special Mention:** Complete rehabilitation of the Recoletos tunnel in Madrid, Spain
- 18** **Insignias de Oro a los 25 años · 25 years Gold Lapel Pins**
- 19** **Concurso de Dibujo Infantil · Fundación Grupo Azvi**
· Children's Drawing Contest
- 20** **Reconocimientos · Fundación Grupo Azvi · Recognitions**
- 21** **Álbum de fotos · Photo gallery**



El pasado 18 de diciembre de 2019 se celebró la entrega de los Decimocuartos Premios Azvi en el Museo de Carruajes de Sevilla. El acto fue presentado por José Pozo, Director Corporativo de RRII, y Elena Crespo, Jefe de Comunicación.

El Presidente de Grupo Azvi, Manuel Contreras Ramos, abrió el acto, expresando su agradecimiento a todos los miembros de la compañía por el esfuerzo realizado a lo largo de los años para conseguir que hoy en día el Grupo Azvi sea un grupo empresarial diversificado e internacionalizado.

On 18th December 2018, the 14th Azvi Awards ceremony was held at the Museo de Carruajes in Sevilla. The event was presented by José Pozo, Corporate Director of Institutional Relations, and Elena Crespo, Head of Communication.

The event was opened by the Chairman of the Grupo Azvi, Manuel Contreras Ramos, who expressed his gratitude to all members of the company for the effort made over the years to make the Grupo Azvi the diversified and international business group that it is today.



Francisco Peña, Director de Calidad, Prevención y Medio Ambiente fue el encargado de dar el tradicional discurso de Navidad.

Francisco Peña, Quality, Occupational Health, Safety and Environment Director, gave the traditional Christmas speech.





Premio Azvi a la Mejor Obra

Renovación ferroviaria Sighișoara-Atel-Micasasa, Rumanía

El proyecto de Renovación Ferroviaria Sighișoara-Atel-Micasasa” que ha ejecutado Azvi en Rumanía, está compuesto por dos contratos diferenciados: el Lote 1 Sighișoara-Atel y el Lote 2 Atel-Micasasa.

Se trata de un proyecto innovador y muy singular en Rumanía que engloba todo tipos de actuaciones: ferroviarias, electrificación, infraestructura, obra civil, túneles, puentes metálicos de diferentes tipologías, pasos superiores y medidas de integración medioambiental.

Los trabajos contratados en el **Lote 1 Sighișoara-Atel**, comprenden la remodelación y modernización de la línea de ferrocarril para adecuarla a una velocidad de 160 km/h.

La longitud del tramo es de 28,3 km, en vía doble electrificada, e incluye la ejecución de 9 km en variantes. El presupuesto de adjudicación inicial fue de 193 millones de euros.

Las obras realizadas han sido las siguientes:

- ✓ **15 puentes:** con una tipología general de estribos de hormigón y tablero mixto de vigas metálicas y hormigón. Destacan el *Puente 1* (metálico tipo arco de 125 m de luz) y el *Puente 11* (metálico, compuesto por un vano de 45 m de longitud).
- ✓ **Túneles de Danes y Sighișoara**, ejecutados según el Nuevo Método Austríaco (NATM) con excavación en fases diferentes de avance, destroza y contrabóveda.
- ✓ **Paso superior de Sighișoara**, construido con pilotes y losa de hormigón contra el terreno, y **Pasos superiores de Danes y Dumbraveni**, de tipología de estribos y pilas de hormigón armado. Tableros de vigas de hormigón prefabricado y vano central de estructura metálica en celosía.





- ✓ **Estaciones de Danes y Dumbraveni:** con 2 andenes por estación con prefabricados de hormigón y marquesinas metálicas de 200 y 300 m de longitud, respectivamente. Se remodelaron los edificios de las estaciones y se instalaron playas de 4 vías en Danes y de 5 vías en Dumbraveni, además de las telecomunicaciones y sistemas de información al viajero.
- ✓ **Apeaderos de Luna y Atel,** con un andén en cada apeadero con prefabricados de hormigón y dotados de iluminación.
- ✓ **24 obras de drenaje transversal** de tipología de marcos de hormigón y tableros mixtos de diferentes luces.
- ✓ **Medidas de integración ambiental:** Muros de gaviones en riberas de los ríos, pantallas fonoabsorbentes en zonas urbanas e hidrosiembra de taludes.
- ✓ **Superestructura:**
 - Traviesas de hormigón pretensado cada 58 cm en alineación recta y 55 cm en curvas.
 - Carril UIC de 60 kg/m en vía general y 49 kg/m en vías secundarias.
 - Aparatos de vía: traviesa de hormigón y carril de 60/49 kg/m de diferentes tangentes (algunas unidades dotadas con corazón móvil).
- ✓ **Electrificación:**
 - Catenaria tipo TF-100 (entre intervalos y líneas directas de estaciones) y TF-80 (en secundarias).
 - Subestación eléctrica de tracción en Dumbraveni.



Los trabajos contratados en el **Lote 2 Atel-Micasasa**, comprenden la remodelación y modernización de la línea de ferrocarril para adecuarla también a una velocidad de 160 km/h.

La longitud del tramo es de 29,6 km, en vía doble electrificada y ha incluido la construcción de 10 km en variantes. El presupuesto de adjudicación inicial fue de 165 millones de euros.

Destaca la ejecución de las siguientes obras:

- ✓ **Estaciones de Medias y Copsa Mica:** 2 andenes por estación con prefabricados de hormigón y marquesinas metálicas de 300 m de longitud. Se remodelaron los edificios de las estaciones y se instalaron playas de 8 vías en Medias y de 9 vías en Copsa Mica, además de las telecomunicaciones y sistemas de información al viajero.
- ✓ **Apeaderos de Brateiu, Tarnava y Seica Mica:** cada uno con un andén en cada apeadero con prefabricados de hormigón y dotados de iluminación.
- ✓ **15 puentes:** de tipo celosía con estribos de hormigón y tablero mixto de vigas metálicas y hormigón. Destacan los *Puentes 8 y 9* (con 4 vanos de 70 m de longitud cada uno); el *Puente 12* (con

3 vanos de 45 m de longitud) y el *Puente 12* (con 3 vanos de 45 m de longitud cada uno).

- ✓ **36 obras de drenaje transversal** de tipología de marcos de hormigón y tableros mixtos de diferentes luces.
- ✓ **Medidas de integración ambiental:** muros de gaviones en riberas de los ríos, pantallas fonoabsorbentes en zonas urbanas e hidrosiembra de taludes.
- ✓ **Superestructura:**
 - Traviesas de hormigón pretensado cada 58 cm en alineación recta y 55 cm en curvas.
 - Carril UIC de 60 kg/m en vía general y 49 kg/m en vías secundarias.
 - Aparatos de vía: traviesa de hormigón y carril de 60/49 kg/m de diferentes tangentes (algunas unidades dotadas con corazón móvil).
- ✓ **Electrificación:**
 - Catenaria tipo TF-100 (entre intervalos y líneas directas de estaciones) y TF-80 (en secundarias).
 - Subestación eléctrica de tracción en Micasasa.

Azvi Award for the Best Construction Work

Sighișoara-Atel-Micasasa railway renovation, Romania



The Sighișoara-Atel-Micasasa railway renovation project, carried out by Azvi in Romania, is composed of two separate contracts: Lot 1 Sighișoara-Atel and Lot 2 Atel-Micasasa.

This is an innovative and unique project for Romania, encompassing a number of interventions: railways, electrification, infrastructure, civil works, tunnels, metal bridges of various types, overpasses and environmental integration measures.

The works to be undertaken in **Lot 1 Sighișoara-Atel** are the remodelling and upgrading of the railway line to allow speeds of up to 160 km/h.

The stretch is 28.3 km in length, on electrified double track, and includes 9 km over variants. The starting budget was €193M.

The following works have been carried out:

- ✓ **15 bridges:** concrete abutments and metal and concrete beam mixed deck. Bridge 1 (125 m span metal arch) and bridge 11 (metal, 45 m span) are noteworthy.
- ✓ **Danes and Sighișoara**, completed with the New Austrian Tunnelling Method (NATM), excavation in various stages, benching and inverted arch.
- ✓ **Sighișoara Overpass** constructed with piles and concrete slab at ground level, and **Danes and Dumbraveni overpasses** (reinforced concrete piles and piers. Precast concrete deck beams and metal latticework central span).



✓ **Danes and Dumbraveni Stations:** 2 precast concrete platforms and metal canopies (200 m and 300 m in length respectively) per station. The station buildings were remodelled, and 4 track sidings installed in Danes and 5 tracks in Dumbraveni. Telecommunication and passenger information systems were also installed.

✓ **Luna and Atel Stopping Places,** each with a precast concrete platform and lighting.

✓ **24 cross drainage culverts** using concrete frames and mixed decks with different openings.

✓ **Environmental integration measures:** gabion walls on riverbanks, sound absorbing panels in urban areas, and embankment hydroseeding.

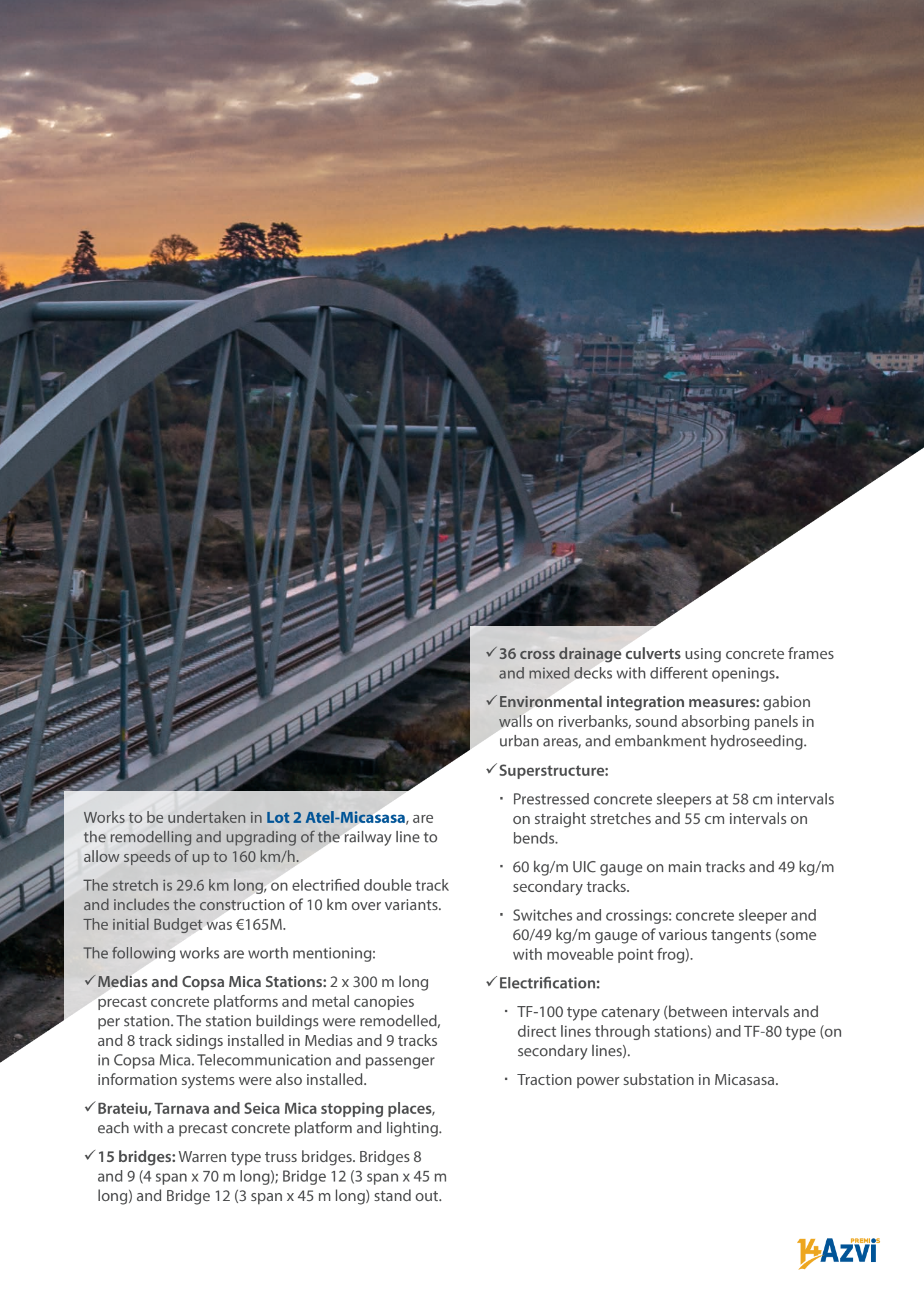
✓ **Superstructure:**

- Prestressed concrete sleepers at 58cm intervals on straight stretches and 55 cm intervals on bends.
- 60 kg/m UIC gauge on main tracks and 49 kg/m secondary tracks.
- Switches and crossings: concrete sleeper and 60/49 kg/m gauge of various tangents (some with moveable point frog).

✓ **Electrification:**

- TF-100 type catenary (between intervals and direct lines through stations) and TF-80 type (on secondary lines).
- Traction power substation in Dumbraveni.





Works to be undertaken in **Lot 2 Atel-Micasasa**, are the remodelling and upgrading of the railway line to allow speeds of up to 160 km/h.

The stretch is 29.6 km long, on electrified double track and includes the construction of 10 km over variants. The initial Budget was €165M.

The following works are worth mentioning:

- ✓ **Medias and Copsa Mica Stations:** 2 x 300 m long precast concrete platforms and metal canopies per station. The station buildings were remodelled, and 8 track sidings installed in Medias and 9 tracks in Copsa Mica. Telecommunication and passenger information systems were also installed.
- ✓ **Brateiu, Tarnava and Seica Mica stopping places,** each with a precast concrete platform and lighting.
- ✓ **15 bridges:** Warren type truss bridges. Bridges 8 and 9 (4 span x 70 m long); Bridge 12 (3 span x 45 m long) and Bridge 12 (3 span x 45 m long) stand out.

- ✓ **36 cross drainage culverts** using concrete frames and mixed decks with different openings.
- ✓ **Environmental integration measures:** gabion walls on riverbanks, sound absorbing panels in urban areas, and embankment hydroseeding.
- ✓ **Superstructure:**
 - Prestressed concrete sleepers at 58 cm intervals on straight stretches and 55 cm intervals on bends.
 - 60 kg/m UIC gauge on main tracks and 49 kg/m secondary tracks.
 - Switches and crossings: concrete sleeper and 60/49 kg/m gauge of various tangents (some with moveable point frog).
- ✓ **Electrification:**
 - TF-100 type catenary (between intervals and direct lines through stations) and TF-80 type (on secondary lines).
 - Traction power substation in Micasasa.



Premio Azvi a la Mejor Obra

Equipo de Obra

Azvi Award for the Best Construction Work

Work Team



De izq. a dcha. / From left to right: Manuel Contreras Caro, Consejero Delegado de Grupo Azvi - Grupo Azvi CEO, Javier Cabeza, José Manuel Fernández y Diego Prado, Jefes de Obra - Site Managers



De izq. a dcha. / From left to right: **Miguel García**, Jefe de Producción · Production Manager; **Miguel Ángel Lucas**, Jefe de Producción · Production Manager; **Francisco Javier Guerrero**, Oficina Técnica · Technical Office y **Fernando de la Torre**, Director General de Azvi · Azvi General Manager



De izq. a dcha. / From left to right: **Rubén Gómez**, Encargado · Foreman; **Manuel Gordillo**, Administrativo · Administrative Officer; **Ioana Gligor**, Ayudante de Producción y Compras · Production and Purchases Assistant y **Pietro Tucci**, Director de Zona Europa del Este y O. M. · Eastern Europe and Middle East Regional Director



Premio Azvi Mención Especial

Renovación integral del túnel de Recoletos en Madrid, España



Javier Cristóbal, Gerente--Manager, y Gabriel Peñafel, Director de Azvi para España y Portugal -- Azvi's Spain and Portugal Director

Equipo de Obra--Site Team:

Gerente--Manager: Javier Cristóbal.

Producción--Production: Ángel Martínez, Andrés Vázquez, Ignacio Sánchez, Alejandro Sanz y Ana Masó.

Topografía--Topography: Manuel Contreras Villén, Alberto Vallés, Luis F. Muñoz y Ginés Gómez.

Seguridad y Salud--Health and Safety: Emilio Algaba, F. Javier Briones y Noelia Cabello.

Administración--Administration: Francisco de la Rosa y Javier Pérez.

Encargados--Foremen: Mauricio Gómez, José Luis Pacheco, Pedro J. Ortega, Leonardo Córcoles y Juan J. Berdún.

Los trabajos objeto de este proyecto han consistido en la renovación integral de vía y catenaria del túnel de 7,3 km de longitud que une las estaciones de Cercanías Atocha y Chamartín, a través de las estaciones intermedias de Recoletos y Nuevos Ministerios.

Esta infraestructura, que presta servicio a las líneas de cercanías C1, C2, C7, C8 y C10, además de a trenes de media y larga distancia, es el tramo de la Red Ferroviaria Española que mayor número de circulaciones soporta, con 470 trenes y 200.000 pasajeros diarios.



La construcción del túnel se inició en 1933, aunque no se puso en servicio hasta 1967.

Las principales actuaciones llevadas a cabo han sido la sustitución de la vía sobre balasto y traviesas de madera por vía en placa, así como la sustitución de la catenaria flexible por catenaria rígida, además de la modernización de la señalización ferroviaria.

De este modo, se procedió al levante de las vías existentes a lo largo de todo el túnel, así como a la retirada del balasto.

Azvi Award for the Best Construction Work

Complete rehabilitation of the Recoletos tunnel in Madrid, Spain



Así, se retiraron 35.000 m³ de balasto y se levantaron 15 km de vía en parejas de 18 metros mediante 2 trenes de 12 tolvas cada uno (con una capacidad cada una de ellas de 35 m³) y un tren con 13 plataformas para el transporte de estas parejas de vía a una zona de acopio, previamente habilitada, en la antigua estación de O'Donnell, donde se separó el material reutilizable.

Una vez vaciado el túnel, se ejecutó el hormigón de relleno y procedió al montaje y hormigonado de ambas vías. Posteriormente se descargó y montó el carril. Además, se ejecutaron las canalizaciones para los cables de señalización y telecomunicaciones.



The aim of this project was the complete rehabilitation of tracks and catenary in the 7.3 km long tunnel that links the suburban line stations of Atocha and Chamartín via Recoletos and Nuevos Ministerios stations.

This infrastructure, used by the C1, C2, C7, C8 and C10 suburban lines as well as mid- and long-distance trains, is the most heavily used stretch of the Spanish Railway Network, carrying 470 trains and 200,000 passengers on a daily basis.

The construction of the tunnel began in 1933, although it was not operational until 1967.

The main actions carried out have been the replacement of the track ballast and wooden sleepers with slab track, as well as the substitution of flexible catenary for rigid and upgrading of the signalling.

The existing track and ballast were removed from the whole length of the tunnel.

Two 12 hopper trains (each with a 35 m³ capacity) were employed to remove 35,000 m³ of ballast while a 13 flat wagon train was used to transport the 15 kms of track removed in 18 metre segments, to a previously approved storage area, in the old O'Donnell Station, where the materials were separated into reusable and non-reusable.

Once the tunnel had been cleared, the concrete infill was carried out, followed by the laying and concreting of both tracks. Finally, the rails were unloaded and laid. Trenches for signal and telecommunication cables were also dug.

Para el hormigonado destinado a la ejecución de la vía en placa se han empleado unos 23.000 m³ de hormigón, vertido en la vía de varias formas diferentes en función de las opciones del túnel: desde superficie, mediante hormigoneras entrando en el túnel, mediante tren compuesto por plataformas de hormigonado.

En cuanto al montaje de la nueva vía en placa, se han instalado 30.000 m de carril de 60 kg/m, 24.500 nuevas traviesas y se han montado 25 nuevos aparatos de vía.

Por lo que respecta a la catenaria, se desmontaron 15.000 m de catenaria flexible de cobre que han sido sustituidos por catenaria rígida.

Para llevar a cabo esta ambiciosa actuación, ha sido necesario movilizar a un importante equipo humano de unas 200 personas, trabajando en tres turnos los 7 días de la semana, técnico, maquinaria, etc... En este sentido, hay que destacar la participación del Departamento de Maquinaria de Azvi y su personal.

Como obras complementarias no previstas, se realizaron, debido al mal estado de la infraestructura, un fresado del 70% de la longitud del túnel con un espesor medio de 20 cm, y una losa estructural de 100 m de longitud en toda la sección del túnel, a la salida de la estación de Recoletos.

Todas estas importantes actuaciones complementarias se desarrollaron en paralelo a los trabajos planificados, sin suponer un retraso a los mismos. La primera pareja de vía se levantó el 6 de junio, y la vía y catenaria nuevas se acabaron de instalar el 16 de octubre.

Ha sido un proyecto emblemático, ejecutado en 5 meses para Adif por la UTE compuesta por Azvi y Vías, con un presupuesto de 26,7 millones de euros.



Some 23,000 m³ of concrete were used for the slab track which was poured in various ways depending on the tunnel options: from ground level, via concrete mixers inside the tunnel, or with a train composed of concrete platforms.

For the new slab track 30,000 m of 60 kg/m rails, 24,500 new sleepers and 25 new switches and crossings have been installed.

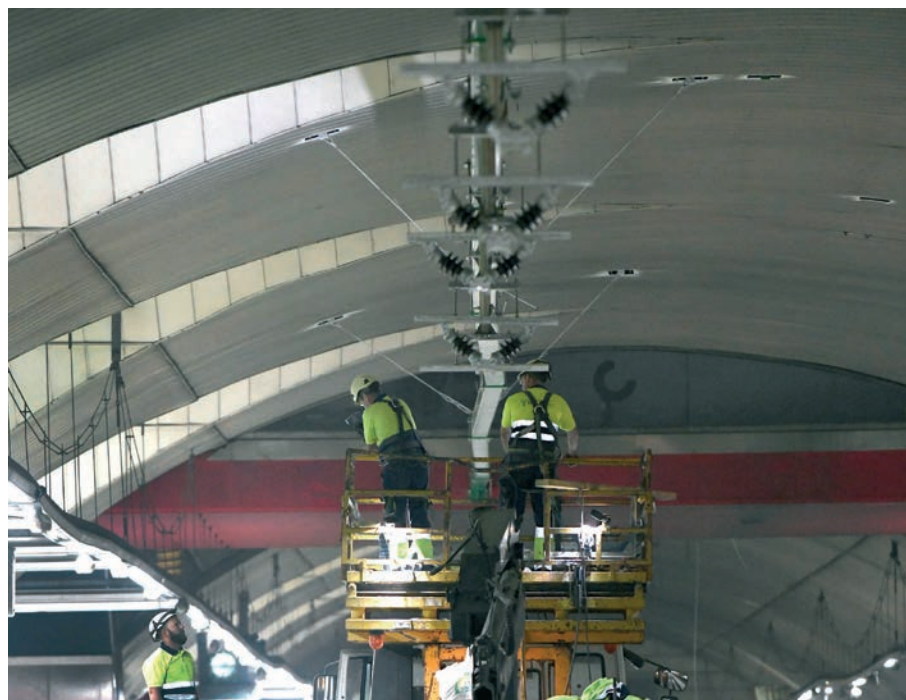
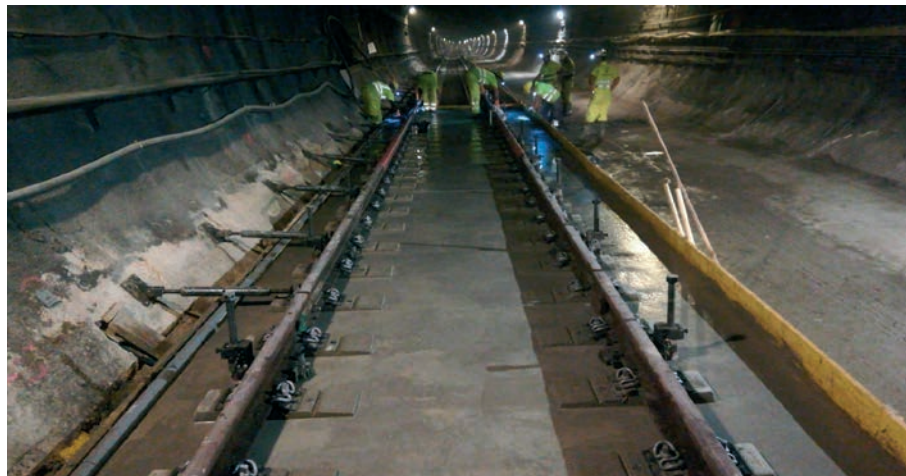
15,000 m of flexible copper catenaries were dismantled and replaced with a rigid catenary system.

To carry out this ambitious project, a team of over 200 people working in three shifts, seven days a week was employed. The staff from Azvi's Machinery Department played a crucial role from both a technical and machinery perspective.

A number of unforeseen works were also carried out including milling to an average depth of 20 cm along 70% of the tunnel, and a 100-metre-long structural slab at the exit of Recoletos Station.

All of these secondary works were carried out alongside the planned works, without causing any delays. The first length of track was removed on June 6th and the new track and catenary system were installed by October 16th.

This has been a landmark project, completed in 5 months for ADIF by the Azvi-Vías joint venture with a budget of €26.7million.



25
años
years

Insignias de Oro Gold Lapel Pins

Las Insignias de Oro reconocen el esfuerzo y dedicación de los profesionales que durante 25 años han venido participando en el desarrollo y crecimiento de la empresa con su dedicación, compromiso y esfuerzo.

Estos profesionales representan un valor fundamental para la compañía. Su conocimiento de nuestra cultura y buen hacer empresarial, debe servir de guía para todos los empleados de las diferentes sociedades que componen nuestro grupo empresarial.

Gold Lapel Pins recognise the effort and dedication of the professionals that have been participating in the development and growth of the company with their dedication, commitment and effort for 25 years.

These professionals represent a core value for the company. Their knowledge of our culture and good business practices must serve as a guide for all the employees of the various companies that make up our business group.



Miguel García

Jefe de Producción · Production Manager

Concurso de Dibujo Infantil Fundación Grupo Azvi

Children's Drawing Contest Grupo Azvi Foundation



Lucía Navas Cuervo
Ganadora · Winner



Ángel Álvarez Ortega
Mención Especial · Special Mention



fundación grupo **Azvi**

Reconocimientos Fundación Grupo Azvi

Grupo Azvi Foundation Recognitions



Francisco Herrera del Pueyo, Vicepresidente de Proyecto Hombre Sevilla ·· Proyecto Hombre Sevilla Vicepresident, y Juan Espadas, Alcalde de Sevilla ·· Mayor of Sevilla

Desde su creación, la Fundación Grupo Azvi es uno de los canales a través de los que el Grupo Azvi materializa su compromiso con el desarrollo social de los entornos donde está presente, con la puesta en marcha de programas propios o en colaboración con otros organismos y entidades.

Este año, la Fundación Grupo Azvi ha querido otorgar su reconocimiento a una de estas entidades con las que colabora: *Proyecto Hombre*, por su programa *Proyecto Joven*.

El programa *Proyecto Joven*, dirigido por el terapeuta Jesús Herrera, es una iniciativa de la Fundación Proyecto Hombre orientada a los adolescentes, para prevenir y tratar el consumo incipiente de alcohol, cannabis y otras sustancias, además de trabajar el uso problemático de las tecnologías u otras adicciones sin sustancia, como las apuestas on line.



Francisco Herrera del Pueyo, Vicepresidente de Proyecto Hombre Sevilla ·· Proyecto Hombre Sevilla Vicepresident, Jesús Herrera, Terapeuta ·· Therapist, Pilar Kraan, Directora de la Fundación Grupo Azvi ·· Grupo Azvi Foundation Director, M. Ángeles Fernández, Directora General Proyecto Hombre Sevilla ·· Proyecto Hombre Sevilla General Director, Antonio Fragero, Presidente de Proyecto Hombre Sevilla ·· Proyecto Hombre Sevilla President

Since its creation, the Grupo Azvi Foundation has been one of the channels through which Grupo Azvi maintains its commitment to social development wherever it is present either through its own programmes or in collaboration with other entities.

This year, the Grupo Azvi Foundation recognises the achievements of one of the entities with which it collaborates: *Proyecto Hombre*, for its *Proyecto Joven* programme.

The *Proyecto Joven* programme, which is run by the therapist Jesús Herrera, is an initiative set up by the Proyecto Hombre Foundation aimed at the prevention and treatment of alcohol, cannabis and other substance addiction among teenagers. It also deals with technology and other non-substance related addictions such as online gambling.



Álbum de fotos
Photo gallery



Ramón Contreras Ramos, M. Ángeles Campos, Monique Guyard y Jesús Contreras Ramos



Isabel y Juan Manuel Contreras Guyard



Manuel Contreras Ramos y Setefilla Caro



Fernando de la Torre, Pilar Kraan, José Calero, Reyes Blázquez, Elena Crespo, Pietro Tucci y José A. Ruiz



Manuel de la Cruz, Luis Vega y Gabriel Peñafiel



Luis López Rubio y César Contreras Caro



Paulino Ramos y Sra. de Ramos



Francisco Herrera del Pueyo y Antonio Fragero



Diego Prado, Ioana Gligor, Rubén Gómez, Miguel García, Miguel Ángel Lucas, Javier Cabeza y José Manuel Fernández



Silvio Contreras, Federico del Real, Guadalupe Patón Contreras, Pietro Tucci, María León y Alberto Patón



Ricardo Sánchez



Agustín Vidal-Aragón y Lucila Rodríguez de Austria



Tomás Valiente y Diego Díaz



Jesús Castiñeiras y José A. Ruiz



Jesús Gómez y Juan de la Rosa



Javier Romero, Juan Jesús García de Pablo, César Domínguez y Alejandro Sánchez



Fernando de la Torre, Olga Personat y Pietro Tucci



Borja Rodríguez, José Ignacio Colás y José Ramón Sánchez



Jesús Gómez y Valentín Franco



Jaime Losada, Domingo Pérez, Hipólito Rodríguez y Juan M. Ruiz



Pablo Benjumea y Tomás Jodra



Fernando López, Juan Pérez y Javier Villanueva



Juan M. Ruiz, Manuel Ruiz Rojas y Álvaro Soto



Guillermo Sánchez, José Luis Fernández-Figueroa y Federico del Real



Francisco Peña y Carmen Peña



Susana Pérez, Francisco Javier Guerrero, Pietro Tucci y Alexandra Dinca



Anabel Gallardo, Olga Personat y Francisco Hidalgo



Ángela Ortega y familia



M. Ángeles Castro, Ignacio Vargas, Abelardo Izquierdo, Javier Ramos y Sergio Expósito



Eva Toscano, Isabel Vigo y Juan C. Vázquez



J. Alberto Montero, José M. García, Ernesto Rodríguez, Javier Villalón y Mario González



Álvaro Ramírez, David Díaz, Sandra Márquez, Reyes Fernández, Alicia López, Sandra Sánchez y José M. Torres



Manuel Hilario Gallego



Aurora Sánchez y Benito Romero



Javier Rus y Pablo Peña



Ignacio Torreira, Francisco Aguilar, Eloisa Ramírez,
Francisco Góngora y Amancio Hermosa



Eva Toscano, Anabel Gallardo e Isabel Vigo



Rocío Selfa, Antonio Góngora, Antonio Bravo, Ana Alves, Francisco Sánchez y José Ramón Sánchez



Juan Aguilera, Francisco Carmona, Francisco Herrero León, Manuel Contreras Ramos y Ricardo Sánchez



José Manuel Pumar, Manuel Contreras Ramos, Santiago Fuertes y José Luis Fernández-Figueroa



Ramón Contreras Ramos, Jesús Castiñeiras, Sra. de Ramos y Paulino Ramos



Andrés Gutiérrez, Jaime Raynaud y José Pozo



Isabel Contreras Guyard, M. Ángeles Contreras Teruel, Melania Contreras Teruel, Pedro Delgado, Juan Luis Muñoz y Bernardo Contreras Ramos



Elena Crespo, María León, Alberto Patón, Isabel Contreras, Ana M. de Lara, Dionisio Contreras y Javier Márquez



Alberto Patón, María Contreras, Adelaida de la Calle, M. José Contreras, Francisca Marín y Benjamín Muñoz



Monique Guyard, Augusto Jannonne y Miguel Corsini



Fernando de la Torre, Enrique M. Catalina, Juan Carlos del Pino y Tomás Jodra



José Manuel Pumar, Álvaro Soto, Elena Crespo, Miguel Gallego, César Contreras Caro, Luis López Rubio, Guillermo Álvarez-Espejo y Jose A. Ruiz



Luis García, Francisco Martín y Rafael Sánchez



Luis Fernández-Palacios, Carlos Barón y
Francisco Herrero Maldonado



Juan M. González, Carmelo Justo, Marta Contreras y
Rafael Jiménez



Domingo Pérez, José Calero y Valentín Franco



José Luis Fernández-Figueroa, Oscar Barberá, Leopoldo Parias,
Simón Honrubia y Rafael Márquez



Ignacio Torreira, Javier Ramos, Manuel Rodríguez, Álvaro Sánchez y Jaime Losada



Juan Pérez, José Luis Fernández-Figueroa y Alejandro Sánchez



Antonio Bravo, María Pimentel, Elena Crespo, Ana Alves, Rocío Selfa y Antonio Góngora



Adelaida de la Calle, Francisca Marín y Elena Crespo



Pablo Benjumea, Alberto Dimas y Javier Romero



Antonio Mora, Susana Pérez y Francisco Javier Guerrero



José Manuel Martínez, Elena Crespo y Gustavo Pastor



Pablo Peña, Javier Rus, Elena Crespo, Diego Díaz, Hipólito Rodríguez, Gustavo Pastor y Guillermo Sánchez



Vicente Alarcón, Santiago Fuertes, José Calero, Nicolás Sierra y Carlos Lopez



Oscar Barberá, Vicente Alarcón, Elena Crespo y Borja Rodríguez



Florencio Doiro, Sra. de Dorio y Pietro Tucci



Nicolás Calero, Antonio Mora, Marcos Chico, Pietro Tucci, Sergio Expósito, José A. Punta, Raquel Liñán, Javier Villanueva, Rodrigo Blanco, Abelardo Izquierdo y Eduardo Sánchez



Manuel Paleteiro, Francisco Jiménez, Sra. de Paleteiro, Jorge Morell, Enrique Cruces, Sra. de Cruces y Sra. de Jiménez



José M. Martínez, Guillermo Sánchez, Anabel Gallardo, Elena Crespo, Carmen Peña y Francisco Peña



Antonio Paredes, Manuel Guerra, Elena Crespo, Francisco Sánchez, Alberto Navarro y Alberto Ríos



Ricardo Torres, Malena Rubinstein, Aurora Sánchez, Pilar Kraan, Benito Romero, Jorge M. Ruiz y Mayte Miranda



Luis Castro, M. Ángeles Castro, Ignacio Vargas y Rafael Cruz



Javier Villalón, Elena Crespo, Reyes Blázquez, José Ramón Sánchez, Azucena Blanca, Cristina Martos, Jorge Pulido e Isabel Vigo



Alicia López, Sandra Márquez, Sandra Sánchez y Reyes Fernández



Ana Rosa Jurado, José C. Gordillo, Lorena Gordillo, Eduardo Botello, Miguel Ángel Lucas y Manuel Gordillo



José M. García, Manuel Bejarano, César Domínguez, Javier Cristóbal, J. Alberto Montero, Mario González, David Díaz, José M. Torres y Manuel Hilario Gallego



Eloisa Ramírez, Eva Toscano e Isabel Vigo



Francisco Javier Guerrero, Miguel García, Javier Cabeza, Rubén Gómez, Miguel Ángel Lucas, Manuel Gordillo, Iolanda Gligor, Diego Prado y José Manuel Fernández



Elena Crespo, José A. Ruiz y Reyes Blázquez



14 Azvi PREMIOS