



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL
ESTADO EN ARAGÓN

**EXPEDIENTE PARA DECLARACIÓN DE URGENCIA EN EL
PROCEDIMIENTO DE EXPROPIACIÓN PARA LAS OBRAS:**
**“AUTOVIA HUESCA-PAMPLONA. TRAMO: SABIÑANIGO ESTE – SABIÑANIGO
OESTE. PROVINCIA DE HUESCA.”**
CLAVE: 12-HU-5770

INFORME



1 OBJETO

Es objeto del presente informe el cumplimiento del precepto marcado en el artículo del reglamento de la ley de expropiación forzosa, en el sentido de justificar las circunstancias que motivan la declaración de urgencia en la ocupación en el expediente de expropiación suscitado por la obra "AUTOVÍA MUDEJAR (A-23). TRAMO: SABIÑANIGO ESTE – SABIÑANIGO OESTE. PROVINCIA DE HUESCA.", de clave 12-HU-5770, así como acreditar los detalles de los expedientes de información pública instruidos por ella.

2 ANTECEDENTES.

2.1 Antecedentes Trazado

El Estudio Informativo EI-1-E-113 se redactó con fecha de Marzo de 2001, siendo sometido por parte de la Dirección General de Carreteras, conjuntamente con el Estudio de Impacto Ambiental, al trámite de Información Pública mediante anuncio en el "Boletín Oficial del Estado" de 23 de junio de 2001.

Durante el período de Información Pública se recibieron dos alegaciones solicitando mejoras del trazado de la autovía entre los PP.KK. 13+000 y 14+500. Una de ellas correspondía al Ayuntamiento de Sabiñánigo y otra a la Mancomunidad Alto Gállego, que apoyaba las propuestas del primero. Estas propuestas consistían fundamentalmente en modificar el trazado para desarrollar la autovía sobre la variante actual dejando como vía de servicio el vial paralelo a la misma parcialmente existente, evitando especialmente las afecciones producidas entre los PP.KK. 14+000 y 14+500 a zonas industriales consolidadas y construidas (talleres y un supermercado).

En el documento de la Fase C del Estudio Informativo, redactado con fecha de diciembre de 2002, se incluye un trazado modificado en la zona en estudio, que da cumplimiento a las prescripciones de la D.I.A. y a las peticiones del Ayuntamiento de Sabiñánigo, al aprovechar la calzada actual desde la glorieta de conexión con la carretera de acceso a Aurín hasta la actual conexión de Sabiñánigo norte, donde se incluye un nuevo enlace. Con este nuevo trazado, se evitan las afecciones a la zona industrial consolidada a la que hacen mención las alegaciones presentadas.

Con fecha 6 de febrero de 2003 (B.O.E. nº 84 de 8 de abril de 2003), se emite la Resolución de Aprobación Definitiva del Estudio Informativo, que indica para este tramo en su prescripción 3.4. que "se estudiará la reordenación de los accesos actuales a Sabiñánigo;



modificando o creando vías de servicio y estudiando la mejor ubicación y tipología de los enlaces de la zona”.

Posteriormente se recibieron en la Demarcación de Carreteras de Aragón, una serie de solicitudes de modificación del trazado de la autovía en la zona de la variante de Sabiñánigo encabezadas por el Ayuntamiento de Sabiñánigo y el Grupo Aragonesas (Energía e Industrias Aragonesas S.A.), apoyadas por las Cortes de Aragón mediante una proposición no de ley respaldada por unanimidad en el pleno del 11/02/05, que demandan una alternativa al trazado propuesto por el Estudio Informativo, que evite la afección a los terrenos industriales existentes y que discurra al norte de la localidad de Aurín.

Como consecuencia de la necesidad de dar respuesta a estas alegaciones, que solicitan la modificación del trazado de la autovía a su paso por el término municipal de Sabiñánigo, se redactó el “Estudio de Soluciones de Trazado de la Autovía Mudéjar A-23. Tramo: Sabiñánigo Este – Sabiñánigo Oeste”, que incluye la totalidad del tramo objeto del proyecto, aunque la modificación indicada afectaba fundamentalmente al tramo comprendido entre los enlaces con la carretera HU-321 a Yebra de Basa (Enlace de Sabiñánigo Este) y la conexión con la carretera N-260 a Biescas.

El Estudio de soluciones, se redactó con fecha de Enero de 2007, siendo sometido por parte de la Dirección General de Carreteras, conjuntamente con el Estudio de Impacto Ambiental, al trámite de Información Pública mediante anuncio en el B.O.E. nº 106 de 3 de mayo de 2007. La Declaración de Impacto Ambiental fue emitida mediante Resolución de 6 de mayo de 2010 (B.O.E. nº 129 de 27 de mayo de 2010) y su aprobación definitiva se realizó mediante Resolución de 1 de diciembre de 2010 (B.O.E. nº 311 de 23 de diciembre de 2010).

Como ya se ha comentado el Estudio de Soluciones abarca la totalidad del tramo, por lo que tanto la nueva D.I.A. como la aprobación definitiva del mismo dejan sin efecto lo indicado en la D.I.A. y en la aprobación definitiva del EI-I-1-E-113.

Una vez comenzada la Fase 3 de la redacción del Proyecto de Construcción, se recibieron en la Demarcación de Carreteras en Aragón dos escritos que hacen referencia al cruce de la autovía sobre el Embalse de Sabiñánigo mediante el correspondiente viaducto. Uno de ellos de la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Ebro y otro de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de Aragón, en los que se indicaba lo siguiente:



Comisaría de la Confederación Hidrográfica del Ebro (19/10/2010)

La realización de un estudio de caracterización ambiental de los sedimentos del embalse de Sabiñánigo, posterior a la información pública, puso en evidencia la presencia de determinadas sustancias derivadas de la actividad industrial desarrollada en el entorno.

Manifiesta su interés en minimizar la incidencia que pudieran tener las obras de la Autovía sobre los sedimentos del embalse y solicita que las infraestructuras proyectadas sobre el embalse (provisionales o definitivas) se diseñen de manera que eviten o minimicen todas aquellas actuaciones que puedan suponer la movilización de los sedimentos del embalse (sedimentos de colmatación y gravas cuaternarias).

Dirección General de Calidad Ambiental del Gobierno de Aragón (26/01/2011)

En el informe se analizan todas las soluciones estudiadas al comienzo del tramo (Soluciones 1, A1, A2 y A3), indicando los inconvenientes de cada una de ellas.

En concreto, para la solución seleccionada (1+A3) indica que dada su proximidad a las plantas industriales debería realizarse una campaña de investigación con objeto de descartar la presencia de residuos y suelos contaminados, y en caso de detectarse proceder al tratamiento adecuado de los mismos, en concreto debería centrarse en la presencia de HCH (Lindano y otros isómeros del hexaclorociclohexano). También indica que ante la presumible disposición de pilas en el embalse, cualquier actuación en el mismo puede remover los sedimentos en el embalse y la movilización de contaminantes aguas abajo siguiendo el río Gállego y los canales de derivación hidroeléctrica. Ante la presencia en el mismo de HCH y mercurio, cualquier actuación que pueda suponer la remoción de lodos deberá diseñarse con garantías para impedir la contaminación de las aguas, además de garantizar el tratamiento adecuado de los lodos y aguas extraídos. Además indica que la medida más adecuada es evitar cualquier actuación que suponga la movilización de los sedimentos del embalse.

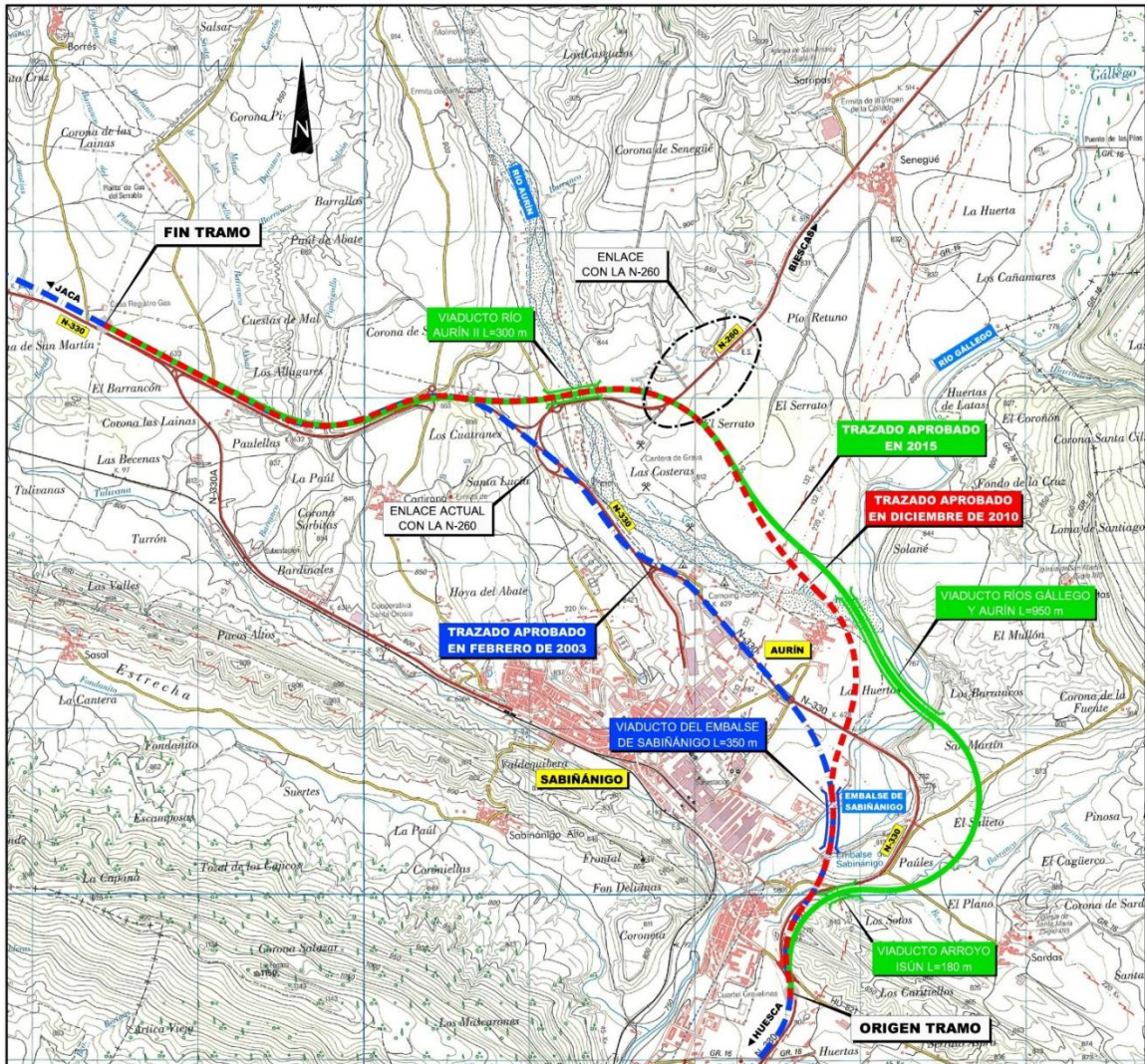
Ante la posibilidad de generar un problema de contaminación aguas abajo del embalse de Sabiñánigo, al no poder diseñarse un sistema de ejecución que evite la remoción de los sedimentos, se consideró necesario realizar un estudio más detallado de las soluciones presentadas en el Estudio de Soluciones de Trazado, que permitiera la elección de una alternativa de trazado que cruce del río Gállego al norte del embalse, salvando tanto la zona de terrenos contaminados como el vertedero de Sardas.



Por este motivo se redactó el documento correspondiente al “Ajuste de trazado para evitar afecciones al lindano entre los PP.KK. 0+500 y 3+500” con fecha de Marzo de 2014, siendo sometido por parte de la Dirección General de Carreteras, conjuntamente con el Estudio de Impacto Ambiental, al trámite de Información Pública mediante anuncio en el B.O.E. nº 205 de 23 de agosto de 2014. La Declaración de Impacto Ambiental fue emitida mediante Resolución de 30 de septiembre de 2015 (B.O.E. nº 247 de 15 de octubre de 2015) y su aprobación definitiva se realizó mediante Resolución de 30 de noviembre de 2015 (B.O.E. nº 9 de 11 de enero de 2016).

Como se indica en el título del documento, este ajuste de trazado sólo afecta a los primeros tres kilómetros y medio del trazado previsto en el Estudio de Soluciones, quedando el resto del trazado sin modificación, por lo que sigue estando en vigor lo indicado para el mismo tanto en la D.I.A como en su aprobación definitiva.

En la siguiente figura se ha representado de manera esquemática las variaciones que ha ido sufriendo el trazado del tramo como consecuencia de los antecedentes indicados.



2.2 Expropiaciones.

El 31 de mayo de 2016 se remitió a la Subdirección General de Estudios y Proyectos el Proyecto de Trazado y documento para la Información Pública a efectos de expropiación. El 20 de junio de 2016, el Director General de Carreteras, aprobó provisionalmente el Proyecto de Trazado y ordenó a esta Demarcación de Carreteras la incoación del expediente de Información Pública.

Se publica en el BOE el jueves 30 de junio de 2016, en el Boletín Oficial de la Provincia de Huesca se publica el 28 de junio y en el Diario del Alto Aragón el 2 de julio. Por su parte, el Ayuntamiento de Sabiñánigo, con fecha 14 de septiembre de 2016 certifica que ha sido expuesto en el tablón de anuncios del 1 de julio al 6 de agosto.



Además, en la Unidad de Carreteras de Huesca y en la sede en Zaragoza de la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón se expone el oficio del Anuncio y se pone a disposición de los interesados la documentación de la información pública.

Se recibieron 33 alegaciones que se pueden ordenar en función del número de alegaciones del mismo tipo recibidas de la siguiente forma:

Nº de alegaciones	Contenido
14	Solicitan cambios en el trazado, diferentes soluciones de enlaces o conexiones a la autovía.
10	Alegan sobre ciertos servicios y bienes afectados o sobre caminos de acceso.
8	Solicitan modificaciones en la solución propuesta para minimizar la afección. Se incluyen alegaciones que solicitan la expropiación total en caso de ser finalmente afectados y las que solicitan compensaciones por no poder dedicar la parcela a su uso actual
3	Protestan por la entrada en sus fincas sin permiso del propietario para toma de datos de campo para la redacción del proyecto
5	Indican errores en los datos de titularidad, superficie afectada o uso de las parcelas que aparecen en el listado de expropiaciones
6	Indican la necesidad de compensación por pérdidas de subvenciones de la PAC
2	Solicitan listado de coordenadas UTM de los jalones que delimiten la zona afectada
4	Solicitan la inclusión de pantallas acústicas en las proximidades de edificaciones

NOTA: Hay algunas alegaciones que pertenecen a la vez a varios grupos de los anteriores, ya que por ejemplo, piden cambios de solución o en caminos de acceso y además indican errores en cuanto a la titularidad de la parcela. Por esta razón, el número total de las alegaciones incluidas en los anteriores grupos es mayor que el número de alegaciones.

Además de alguna modificación puntual menor en cuanto a accesos a fincas, como consecuencia de estas alegaciones indicadas anteriormente, se incluyeron las siguientes modificaciones al diseño final de la alternativa de trazado en la fase final del Proyecto de Construcción:



- Inclusión de los ramales en sentido Huesca en el Enlace de Sabiñánigo Oeste.
- Modificación de la solución del encauzamiento del arroyo de Isún para reducir la afección al propio barranco y a las parcelas y mantener la permeabilidad actual.
- Modificación de la salida de la Estación de Servicio en dirección Biescas para mejorar su acceso a la glorieta proyectada.
- Modificación del drenaje transversal en la conexión con la N-260 para dar continuidad al arroyo existente.
- Modificaciones de los caminos de servicio:
 - Eliminación del camino transversal P.K. 1+200 (Eje88).
 - Modificación del camino transversal P.K. 3+610 (Eje 46) para acercarlo al límite entre parcelas.
 - Ejecución de un nuevo camino en la margen izquierda de la autovía para acceso a parcela y torre de comunicaciones en el P.K. 6+500.
 - Modificación del camino transversal P.K. 7+220 para acercarlo al límite de la expropiación del tronco de la autovía.
 - Inclusión de camino de acceso en la margen derecha de la autovía (P.K. 7+700) para acceso a parcela.
 - Modificación de camino MD Vía de servicio P.K. 0+140 (Eje 98) para acercarlo al límite de parcela.
 - Modificación de caminos MD Ctra. N-330a P.K. 0+050 (Eje 98) para acercarlo al límite de parcela.
 - Eliminación del camino de acceso a parcelas (Eje 77) desde la glorieta de Sabiñánigo Oeste.

Remitido el expediente de Información Pública indicado anteriormente, el 18 de noviembre de 2016 se aprueba definitivamente el Proyecto de Trazado con las prescripciones surgidas como consecuencia de la información pública realizada (citadas anteriormente) para su estudio, viabilidad y en su caso inclusión en el Proyecto de Construcción.

Como consecuencia de una de las alegaciones, el 25 de noviembre de remite a la Subdirección General de Estudios y Proyectos el Estudio Previo "DOCUMENTO PARA INFORMACIÓN PÚBLICA DEL NUEVO RAMAL DE ENLACE DE SABIÑÁNIGO OESTE" dentro la redacción del Proyecto de Construcción: AUTOVÍA MUDÉJAR (A-23). TRAMO: SABIÑÁNIGO (E) – SABIÑÁNIGO (O). El 21 de diciembre de 2016, el Director General de Carreteras aprueba provisionalmente y ordena la incoación del expediente de Información Pública del citado Documento.



Se publica en el BOPH y en el Diario del Alto Aragón el 30 de diciembre de 2016, en el BOE el 3 de enero de 2017. Por su parte, el Ayuntamiento de Sabiñánigo, con fecha 16 de febrero de 2016 certifica que ha sido expuesto en el tablón de anuncios del 4 de enero al 15 de febrero de 2017.

Además, en la Unidad de Carreteras de Huesca y en la sede en Zaragoza de la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón se expone el oficio del Anuncio y se pone a disposición de los interesados la documentación de la información pública.

Se recibió únicamente una alegación que solicitaba “la ejecución de pantallas vegetales para disminuir el ruido y evitar afecciones en época de cría”, la conclusión final es que no es necesaria ninguna modificación del diseño del ramal de enlace propuesto.

El 25 de abril de 2017 se aprueba definitivamente el Documento y el expediente de Información Pública

2.3 Proyecto de Construcción.

Por Resolución de 18 de octubre de 2018, el Director General de Carreteras aprueba el Proyecto de Construcción: “Autovía Mudéjar (A-23), ramo: Sabiñánigo (Este)- Sabiñánigo (Oeste), por su presupuesto base de licitación de 75.767.157,93 euros, que no incluye la cantidad de 15.911.103,17 euros en concepto de I.V.A. (21%).

3 DESCRIPCIÓN DE LA OBRA.

Las obras consisten en la ejecución del tramo Sabiñánigo Este –Sabiñánigo Oeste de autovía A-23 dentro del término municipal de Sabiñánigo en la provincia de Huesca, que discurre por el norte de esa localidad y exenta de la carretera N-330 que quedará como vía de servicio. La longitud total del tramo es de 8.606,293 metros en los que se han proyectado tres enlaces: Sabiñánigo Este, Sabiñánigo Norte o enlace con la N-260 y Sabiñánigo Oeste. Destaca la construcción de un viaducto 936 metros que salva los ríos Gallego y Aurín.

Su origen se sitúa en el enlace de Sabiñánigo Este entre la Autovía de Mudéjar A-23 y la carretera de Yebra de Basa (N-260).

El P.k. 0+000 de la actuación se sitúa al final de una curva a izquierda que presenta la calzada del actual tramo de autovía situado antes del origen. El trazado de la autovía gira



hacia el noreste separándose de la actual N-330 mediante una curva a derecha de radio 450 m.

Entre los pkk 4+000 y 5+360 se desarrolla el enlace con la carretera N-260, que se describe en un apartado específico. Este enlace conlleva la realización de una variante de la actual N-260 que cruza por debajo de la autovía como ramal bidireccional a la altura del P.K. 4+880.

El enlace de Sabiñánigo Oeste se sitúa al final de la actuación y consiste en un semienlace dirección Jaca que conecta con la carretera N-330a y la futura vía de servicio (Actual N-330). Los ramales de tipo directo parten de una glorieta elevada sobre la autovía que permite la conexión en el lado sur con una variante de la actual N-330 y de la N-330a. Debido a las alegaciones recibidas en la Información Pública del Proyecto de Trazado, se incluyó también el ramal de conexión Huesca-Sabiñánigo, que partiendo de la calzada derecha de la autovía conecta con la zona norte de la glorieta del enlace. Por el lado norte también se conecta a la glorieta un acceso a unas instalaciones de ENAGAS S.A.

Las características principales del trazado en planta y alzado del tronco de la autovía son las siguientes:

El trazado diseñado como solución propuesta presenta las siguientes características en planta:

- Radio mínimo:	450 m
- Radio máximo:	20.000 m
- Máxima longitud en recta:	745,038 m
- Mínima longitud en recta:	745,038 m (continua en el tramo posterior)
- Parámetro de curvas de acuerdo:	Según apartado 4.4. de la Norma 3.1 I.C.
- Longitud total:	8.606,293 m
- Kv mínimo convexo:	7.600
- Kv mínimo cóncavo:	4.500
- Longitud mínima de acuerdo convexo:	262,50 m
- Longitud mínima de acuerdo cóncavo:	339,16 m
- Pendiente máxima:	5,00 %
- Pendiente mínima:	0,63 %
- Rampa o pendiente más larga a la pendiente máxima:	630,60 m. pen= 5.00%



Con respecto a la sección tipo del tronco, está compuesta de:

- 2 calzadas de 2 carriles de 3,50 m cada uno.
- 2 arcenes exteriores de 2,50 m cada uno.
- 2 arcenes interiores de 1,00 m cada uno.
- 2 bermas (exteriores) de 1,50 m cada una en terraplenes y de 1,00 en desmontes.
- Mediana según Norma 3.1-IC de ancho variable

El eje de replanteo en alzado y el eje de giro para los peraltes se sitúan en los bordes exteriores de los arcenes interiores.

Los ramales unidireccionales tendrán la siguiente sección tipo:

- Calzada: 1 carril, 4,00 m
- Arcén exterior: 2,50 m
- Arcén interior: 1,00 m
- 2 bermas (exteriores) de 1,50 m cada una en terraplenes y de 1,00 en desmontes.

La sección tipo de los ramales bidireccionales propuesta está compuesta por:

- Calzada: 2 carriles de 3,50 m cada uno con un ancho total de 7,00 m
- Arcenes: 1,50 m
- 2 bermas (exteriores) de 1,50 m cada una en terraplenes y de 1,00 en desmontes.

La sección tipo de las reposiciones de carreteras propuesta se configura de la siguiente manera:

Reposición de carretera Nacional (N-330 y N-260):

- Calzada: 2 carriles de 3,50 m cada uno con un ancho total de 7,00 m
- Arcenes: 1,50 m
- Bermas: 1,50 m

Reposición de carretera Local o Comarcal

- Calzada: 2 carriles de 3,50 m cada uno con un ancho total de 7,00 m
- Arcenes: 1,00 m
- Bermas: 1,50 m

Las glorietas proyectadas tendrán la siguiente sección tipo:

- 1 calzada de 2 carriles de 4,00 m de anchura cada uno con un ancho total de 8,00 m.



- 1 arcén exterior de 1,00 m
- 1 arcén interior de 0,50 m.
- 1 bermas exterior de 1,50 m.

La sección tipo de los caminos agrícolas tendrá 5 m de ancho.

Se han previsto un total de 18 estructuras, de las cuales 3 son viaductos sobre ríos o vaguadas profundas, 4 sobre arroyos de menor entidad, 5 son pasos superiores de camino o carretera, 3 son pasos inferiores de autovía, 1 paso inferior de vía pecuaria y 2 estructuras de enlace. Dentro de ellas destaca por su importancia el viaducto sobre los ríos Gállego y Aurín con 936 metros de longitud.

Los materiales excavados en desmonte se pueden dividir en suelos y roca. Los primeros son en general de carácter tolerable y pueden llegar a ser adecuados y hasta seleccionados, mientras que los segundos se pueden considerar aptos para pedraplenes y todo uno.

El suelo seleccionado y el material granular para el EST-3 necesario para la coronación de terraplenes procederá bien de los depósitos de glaciares, o bien de los materiales procedentes de los depósitos coluviales. Otra posibilidad consistiría en emplear el material procedente de las graveras más cercanas a la traza.

Para el tronco de la autovía y los dos ramales del enlace de Sabiñánigo Oeste dirección Jaca, se tiene una categoría de tráfico pesado T2, para las reposiciones de la N-330 y para el resto de los ramales tienen categorías T31 o T32. La sección de firme adoptada en todos los casos ha sido subbase de suelo cemento y mezclas bituminosas en caliente, excepto en la capa de rodadura del tronco que se ha optado por una mezcla bituminosa discontinua. El betún aplicado en las mezclas es el B 50/70, excepto para la mezcla semidensa en capa intermedia en la que se ha empleado el betún mejorado con caucho BC-50/70 y en la capa de rodadura con microaglomerado en la que se ha utilizado el PMB 45/80-60. Con respecto a los caminos agrícolas el firme consistirá en una capa de zahorra artificial a la que se añadirá un doble tratamiento superficial cuando las pendientes superen el 8%, en el caso de que superen el 12% se sustituirá el firme por una losa de hormigón de 20 cm de espesor. En las estructuras del tronco, el firme estará compuesto por capa de rodadura e intermedia con una impermeabilización sobre el tablero, y en los pasos superiores sobre el tronco, de capa de rodadura con una impermeabilización sobre el tablero.



Respecto del drenaje se ha seguido la filosofía de interferir en la menor medida posible en el drenaje actual de la zona, por lo que se han previsto obras de drenaje transversal para aquellos cauces naturales que atraviesen la autovía.

En cuanto a los servicios afectados con el trazado de la autovía se afecta a líneas eléctricas de Red Eléctrica de España y Endesa, a servicios municipales (abastecimiento, saneamiento y alumbrado), líneas aéreas y fibra óptica de Telefónica y ONO, canalizaciones de la DGT, alumbrado viario del Ministerio de Fomento, gasoductos de Gas Natural e instalaciones de la Estación de Servicios de El Cebollero.

Por último no es necesario proyectar conexiones provisionales, ya que están construidos los tramos de autovía anterior y posterior.

4 JUSTIFICACIÓN DE LA DECLARACIÓN DE URGENCIA EN LA OCUPACIÓN.

Dentro del corredor de la A-23 se encuentran ya en servicio los tramos inmediatamente anterior y posterior, por otra parte, está previsto que en el presente año se pongan en servicio tres tramos más de esta misma Autovía en la zona del puerto de Monrepós que son: CONGOSTO –ARGUIS, ALTO DE MONREPÓS –CALDEARENAS y CALDEARENAS-LANAVE.

Por otro lado, también en este mismo año se pondrán en servicio dos tramos más de la A-21: JACA-SANTA CILIA Y SANTA CILIA –PUENTE LA REINA. Esta autovía junto con la A-23 constituyen el corredor que en su día se denominó Cantábrico-Levante, Estudio Informativo origen de todos estos tramos.

En este tramo de la actual N-330 existen algunas intersecciones que registran accidentes, en algún caso con víctimas mortales, es importante liberar esta vía de carretera convencional del tráfico de largo recorrido, que además podrían incrementarse con el tráfico inducido por los tramos que se van completando en el corredor.

Adicionalmente, a finales del presente año se cumple el plazo de vigencia de una de las Declaraciones de Impacto Ambiental en las que se apoya el proyecto, plazo que se detendría con el comienzo de las obras.



Por ello, se entiende justificado interesar la declaración de urgencia para el procedimiento expropiatorio de manera que se permita acometer la construcción con la máxima rapidez posible, resolviendo de este modo los problemas señalados.

Zaragoza, 20 de febrero de 2019

EL INGENIERO DIRECTOR DE LAS OBRAS

Fdo.: Lorenzo Plaza Almeida