

Memoria

Índice

1	Introducción	1
2	Tramitación ambiental	2
3	Información de partida	3
3.1	Descripción general	3
3.2	Tráfico	4
3.3	Cartografía y topografía	4
3.4	Servicios Afectados	4
4	Actuación propuesta	5
4.1	Descripción	5
4.2	Firmes y pavimentos	5
4.3	Drenaje	6
4.4	Servicios afectados	6
4.5	Movimiento de tierras	6
4.6	Gestión de residuos de construcción	7
4.7	Integración ambiental	8
5	Presupuesto, plazo y clasificación del Contratista	9
5.1	Presupuesto	9
5.2	Plazo de ejecución de las obras	9
5.3	Clasificación del contratista	9
6	Documentos integrantes del Proyecto	10
7	Conclusiones	11

1 Introducción

El Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia redactó en el año 2019 un documento de gestión que sirviera de instrumento para la dinamización, reordenación y uso del Biotopo de San Juan de Gaztelugatxe.

Dentro de los motivos para su desarrollo se indica que San Juan de Gaztelugatxe es un espacio natural protegido y en enclave turístico que en los últimos tiempos ha visto disparada su popularidad, en buena medida debido al impacto de las redes sociales y a la fotografía digital, Este boom ha multiplicado el público visitante que se acerca a San Juan de Gaztelugatxe, en busca de la ansiada postal...

...El documento ha de servir de impulso social y económico para la promoción turística sostenible y con la máxima protección del medio ambiente de una zona definida legalmente como Biotopo, al tiempo que se establecen las bases para el desarrollo de su potencial natural, turístico, lúdico, patrimonial, social y económico.

Ligado a dicho documento de gestión en Enero de 2018, el Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural elaboró un Plan de Proyectos que incluye una serie de macroproyectos (6) del que se especifican un total de 20 proyectos vinculados relacionados con la gestión de las diferentes infraestructuras situadas dentro del ámbito del Biotopo de San Juan de Gaztelugatxe.

Concretamente, el macroproyecto 2.2 se refiere a la “Mejora de los accesos por carretera y calmando del tráfico en el entorno de Gaztelugatxe” motivado porque “Gaztelugatxe acoge un número relevante de personas visitantes, especialmente en determinadas épocas del año, acudiendo al enclave en vehículo propio más del 70% de estos en los meses de verano.

Por ello, debido a la gran afluencia de vehículos que acuden al entorno desde diferentes puntos del territorio, resulta necesaria la creación de soluciones que faciliten la ordenación y el calmando del tráfico en el entorno de Gaztelugatxe, así como la definición de un sistema de señalización de Gaztelugatxe en los municipios del entorno y las principales carreteras de Bizkaia.

De este modo, se facilitará el acceso a Gaztelugatxe a la persona visitante desde diferentes puntos del territorio Bizkaino, y una vez en el entorno se encontrará con el tráfico calmando y ordenado, permitiéndoles comenzar su experiencia de visita al enclave con mayor facilidad. “

En este sentido, se solicitó a la Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, como agente responsable o colaborador, la redacción de los proyectos constructivos que definan las obras necesarias para mejorar la accesibilidad a San Juan de Gaztelugatxe tanto desde el entorno del Eneperi, que ya ha sido ejecutado, como desde Lurgorri, objeto del presente proyecto.

El ámbito del proyecto incluye la ejecución de una plataforma de giro para los autobuses y la creación de una bahía con marquesina en la zona de Lurgorri. Esta actuación integral regula el

acceso de los vehículos al Biotopo, potencia el uso del transporte colectivo y favorece la movilidad sostenible por otros medios de transporte.

Este documento se entrega a petición del Servicio de Conservación de Carreteras del Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, en el marco del Contrato de Consultoría y Asistencia Técnica que FULCRUM tiene contratado con dicho Servicio.

Memoria

Página 1
Proyecto Accesibilidad Gaztelugatxe por
Lurgorri

2 Tramitación ambiental

El Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia (Órgano Ambiental) emite la Orden Foral por la que se formula Informe de Impacto Ambiental: (Ver Documento nº6. Informe de Impacto Ambiental):

“ORDEN FORAL 1913/2023, de 13 de Marzo, de la diputada foral de Sostenibilidad y Medio Natural, por la que se resuelve formular informe de impacto ambiental del Proyecto de mejora de la accesibilidad a Gaztelugatxe en la zona de Lurgorri. REF.:EIA-2209”

Como conclusión exponen los siguiente:

El “Proyecto de mejora de la accesibilidad a Gaztelugatxe en la zona de Lurgorri” no tiene efectos negativos significativas sobre el medio ambiente, siempre que el proyecto cumpla con las condiciones ambientales y medidas preventivas incluidas en este informe de impacto ambiental y, por tanto, no debe someterse a una evaluación ambiental ordinaria.

Memoria

Página 2
Proyecto Accesibilidad Gaztelugatxe por
Lurgorri

3 Información de partida

3.1 Descripción general

El actual acceso al entorno de San Juan de Gaztelugatxe desde el este se localiza sobre la antigua carretera BI-3101, en un tramo de fondo de saco de unos 200 metros de longitud delimitado por la intersección con la Variante de la BI-3101 y la barrera que restringe el acceso a vehículos autorizados en el Biotopo.

El vial de acceso se encuentra en estado de semiabandono por falta de mantenimiento, conservando semiborradas las marcas viales originales, cuando la carretera foral estaba en servicio entre Bakio y Bermeo.



En su margen situada al norte, delimitado por el área recreativa, el acceso cuenta con un espacio empleado como aparcamiento de turismos, dispuesto sobre una capa de todo uno en mal estado y con capacidad para unas 32 plazas.



En la actualidad el acceso no cuenta con parada del servicio regular de transporte de viajeros de Bizkaibus. Las paradas más cercanas se localizan sobre la carretera que une Bermeo y Bakio a unos 200 m, a la altura de la intersección de acceso al Faro de Matxitxako.

1. IDENTIFICACIÓN

Código	48017020		
Denominación	Planta de Gas		
Lineas Bizkaibus 2013	A3517, A3524		
Tipo de Parada	2		
Gemela	48017017		
Usuarios (Mayo 2013)	Suben		Bajan

2. LOCALIZACIÓN

Carretera	BI-3101	PK	33+710	Sentido	Ascendente
Municipio	BERMEO		Relacion PTS	Adaptada a PTS	
Tramo	☐ URBANO	☒ NO URBANO	☐ TRAVESIA		

Parada Bizkaibus sentido Bermeo

1. IDENTIFICACIÓN

Código	48017017		
Denominación	Planta de Gas		
Lineas Bizkaibus 2013	A3517, A3524		
Tipo de Parada	2		
Gemela	48017020		
Usuarios (Mayo 2013)	Suben		Bajan

2. LOCALIZACIÓN

Carretera	BI-3101	PK	33+650	Sentido	Descendente
Municipio	BERMEO		Relacion PTS	Adaptada a PTS	
Tramo	☐ URBANO	☒ NO URBANO	☐ TRAVESIA		

Parada Bizkaibus sentido Bakio

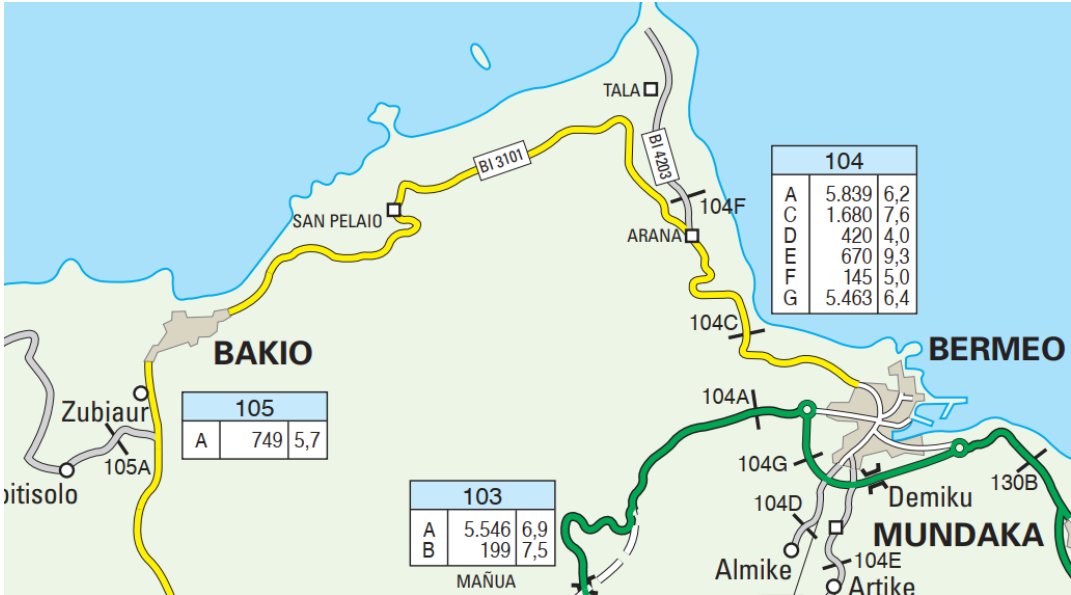
Los usuarios del servicio público están por tanto obligados a cruzar y discurrir por el arcén de la BI-3101 durante esos 200 m para acceder al Biotopo desde el este.

Las actuales limitaciones geométricas del acceso impiden a los autobuses efectuar las maniobras necesarias para efectuar la salida por lo que no es posible implantar un parada del servicio regular de transporte de viajeros de Bizkaibus en el interior del acceso. Por las mismas razones, otras formas de transporte de viajeros en autobús (lanzadera desde Bakio y Bermeo o servicio privado) no son posibles. En su caso la carga y descarga de viajeros se debería realizar en la propia intersección de la BI-3101 con el consiguiente riesgo contra la seguridad vial.

3.2 Tráfico

Para los datos de tráfico, se ha empleado el informe de la Evolución del Tráfico en las carreteras de Bizkaia del año 2022.

Del mapa de aforos de Bizkaia se observa como la estación más cercana es la E104C en Bermeo con 1680 vehículos de IMD y un porcentaje de pesados del 7,6%. Sin embargo, esta estación se encuentra bastante alejada de San Juan de Gaztelugatxe y no nos da información del tráfico que viene por Bakio.



Tal y como se describe en el anejo de trazado, se observa un crecimiento en el tráfico en fines de semana (sábado y domingo) bastante sustancial desde 2013, triplicado en el caso de los domingos.

Por otro lado, el porcentaje de pesados y el número de vehículos pesados por día laborable no se ha visto casi afectado, por lo que podemos pensar que el tráfico que ha aumentado es de turistas.

Aunque no se dispone de estaciones permanentes, dado que es un punto turístico se puede afirmar que en épocas estivales y vacacionales hay un incremento de visitantes en la zona de análisis.

3.3 Cartografía y topografía

En el Anejo nº1 se describen los trabajos topográficos realizados en el marco del presente proyecto y el origen de la cartografía utilizada.

3.4 Servicios Afectados

En el “Anejo nº 7: Servicios Afectados”, se encuentra recogida la información correspondiente a las diferentes redes de servicios que pueden verse afectadas por la ejecución de las obras contempladas en el presente proyecto. Para ello se ha realizado una exhaustiva búsqueda, localización y enumeración de los servicios existentes, detectándose los que resultan afectados (S.A.).

De acuerdo con la información recopilada, la única red de servicios afectada por la reordenación del acceso es la de telefónica.

En el Documento N°2 se recogen los planos de servicios existentes.

4 Actuación propuesta

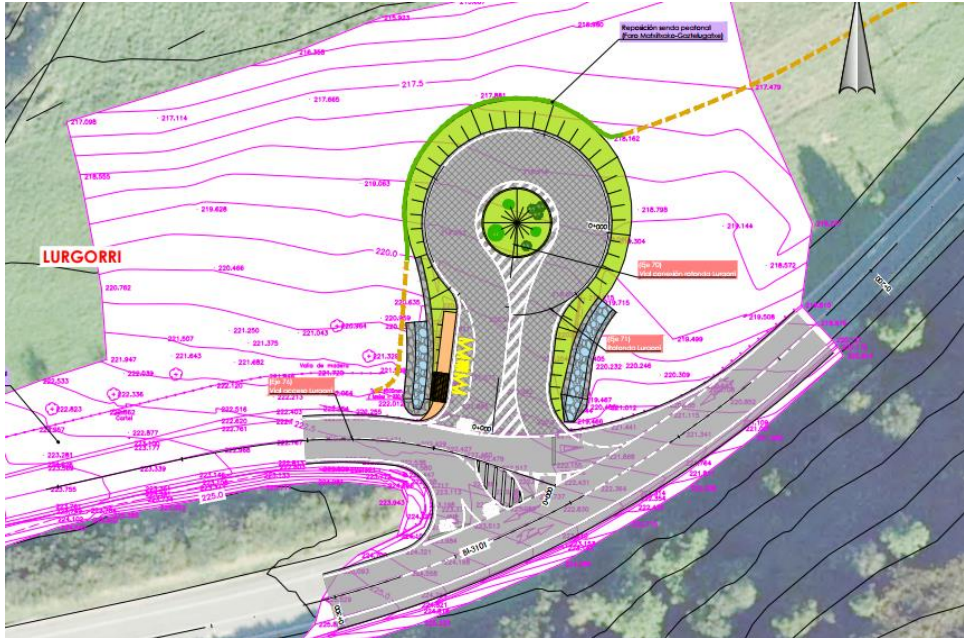
4.1 Descripción

La mejora en la dotación equipacional del acceso por la zona de Lurgorri permite ampliar la capacidad de la oferta turístico-cultural al conectar con otros polos de atracción (como el Faro de Matxitxako) y generar nuevos itinerarios en el ámbito, al tiempo que promociona otras alternativas de visita (entradas por un acceso y salidas por el otro...). Además satisface las necesidades para el visitante con movilidad reducida, cuyo acceso hasta la ermita está muy condicionado, pero que puede recorrer el itinerario entre el parking de San Juan de Gaztelugatxe y esta zona de Lurgorri que cuenta con dos espectaculares miradores.

La actuación se localiza sobre la antigua carretera BI-3101, tramo de fondo de saco y punto de acceso desde el este al entorno de San Juan de Gaztelugatxe . Actualmente el espacio se emplea como aparcamiento de turismos con capacidad para unas 32 plazas. No cuenta con parada de transporte público, situándose la más cercana a más de 200 metros en el acceso al Faro de Matxitxako sobre la carretera que une Bermeo y Bakio.

Se contempla una actuación de mínimos en la zona de Lurgorri para posibilitar las que incluye:

- Una plataforma de giro (diámetro 29 m) que permita maniobrar a los autobuses, efectuando la entrada y salida desde la BI-3101.
- Una parada de bus con bahía y marquesina, en el ramal de acceso a la plataforma de giro, que facilite la carga y descarga de viajeros para los sistemas de transporte colectivo.



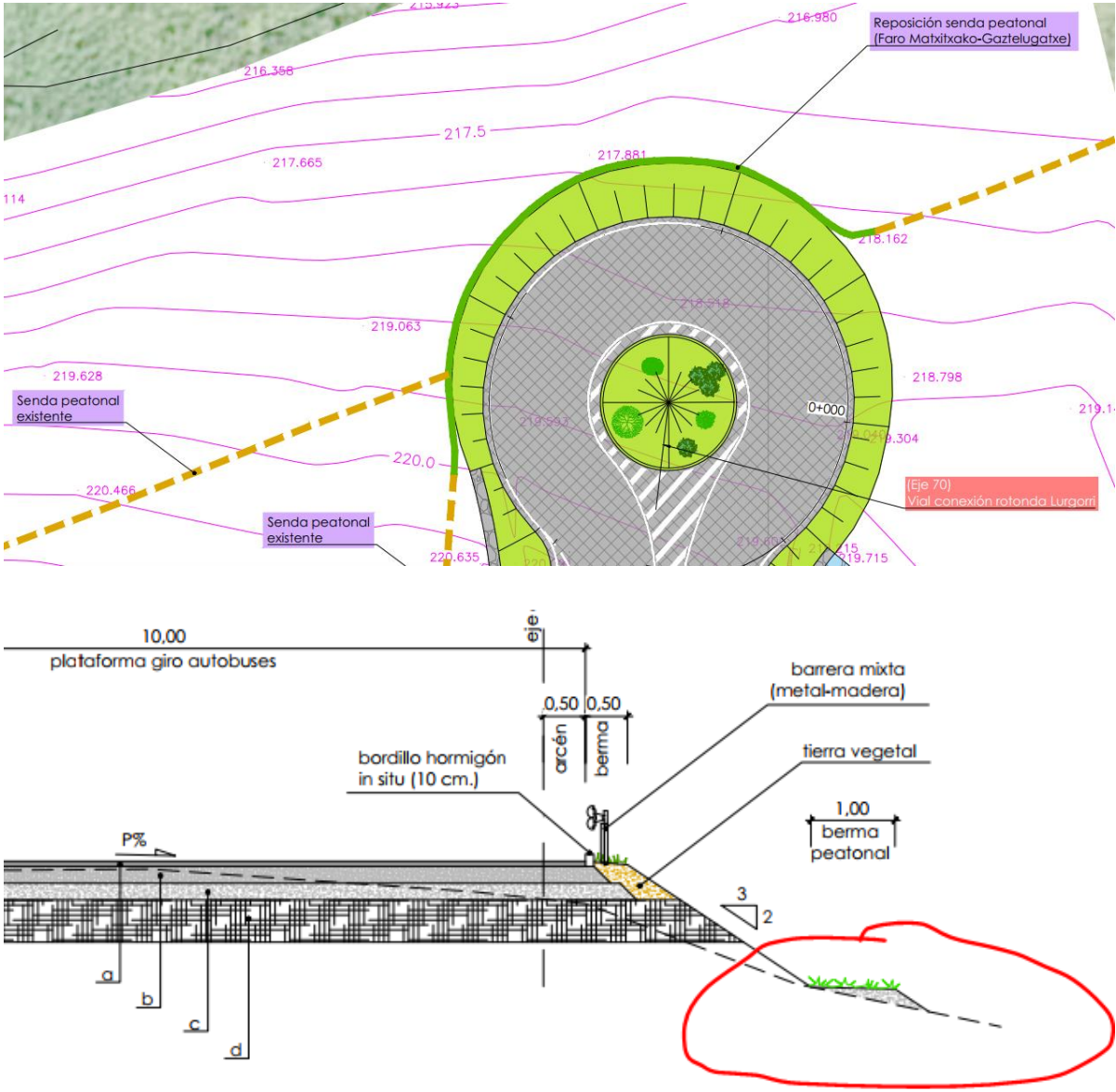
No se actúa sobre el actual aparcamiento, que se mantiene con su configuración actual. El tráfico previsto en la plataforma de giro es de uso exclusivo para autobuses.

4.2 Firmes y pavimentos

Para evitar la aparición de blandones o grietas, debidas a los elevados esfuerzos cortantes que los vehículos pesados generan sobre la calzada, se ha descartado el empleo de pavimentos blandos y permeables y se ha proyectado un firme rígido, de mejor comportamiento frente a asientos diferenciales, formado por una mezcla bituminosa de 6 cm de rodadura y una losa de hormigón de 20 cm. Este firme se apoya sobre una capa de zahorra de 20 cm de espesor y una explanada mejorada de 50 cm. Este pavimento bituminoso tendrá un acabado impreso para conferir un aspecto más amable en el entorno.

CUADRO DE MATERIALES PLATAFORMA GIROAUTOBUSES		
TIPO	MATERIAL	ESPESOR CMS
a	CAPA DE RODADURA MEZCLA BITUMINOSA EN CALIENTE AC16 surf S Ofita (S-12)	6
	RIEGO DE CURADO ECL-1 0,5 Kg/m2	
b	RIEGO DE CURADO ECR-1 1 Kg/m2	20
	HORMIGÓN VIBRADO	
c	ZAHORRA ARTIFICIAL	20
d	EXPLANADA MEJORADA (EX-2)	50 SS-3

La zona peatonal, que sirve de espera a los usuarios de los autobuses, se ha proyectado con un pavimento terroso permeable tipo Aripaq o similar. Además, en la base del terraplén de la plataforma de giro se ha previsto formar una pequeña berma de 1,0 m con tierra vegetal para dar continuidad al itinerario peatonal Matxitxako-Gaztelugatxe.



4.3 Drenaje

La actuación precisa la reposición de sendos encauzamientos bordeando la plataforma de giro. Se contemplan dos cunetas trapeziales escolleras manteniendo la tipología existente. En el borde de la plataforma de giro se ha previsto un bordillo para recoger las aguas superficiales que se baja por el talud por una bajante de tejas.

4.4 Servicios afectados

Sólo se produce afección sobre una canalización de telefonía existente pertenece a Telefónica, que cruza en paralelo a la antigua BI-3101. Se proyecta una reposición de la canalización fuera de la zona de la plataforma, lo más cercana posible al talud de ésta (VTE S.A. nº401).

4.5 Movimiento de tierras

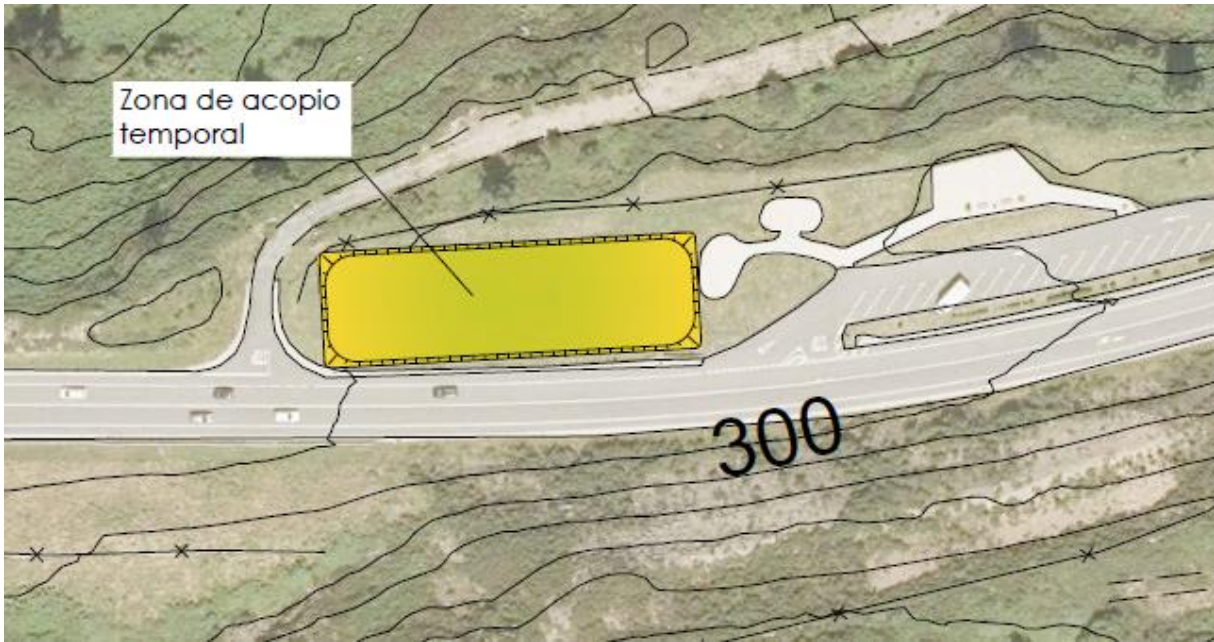
Los volúmenes totales de tierras generados por las obras relativas al presente proyecto se exponen a continuación:

CUBICACIÓN TOTAL		
MATERIAL		VOLUMEN (m³)
Excavación de Saneo		573,00
Rellenos	Relleno	1.195,60
	Relleno S. Seleccionado	753,8

De acuerdo con el contenido de la tabla anterior, se exponen a continuación los volúmenes totales correspondientes al tramo de proyecto, indicando cuáles intervienen en el Balance o Compensación de Tierras:

Excavaciones

- Volumen de terreno no apto para rellenos: Comprende el 100 % del saneo, asciende a un total de 573,0 m3. El excedente de material (980,70 m3) se acopiarán en un emplazamiento propiedad de la DFB próximo a la traza.



Rellenos

- Suelo Seleccionado: El volumen de suelo seleccionado necesario asciende a 753,8 m3. El suelo seleccionado se obtiene a partir de préstamos.
- Volumen de rellenos: El volumen total de rellenos a lo largo de la traza queda constituido por la suma de los volúmenes que corresponden a terraplenes y terraplén de saneo, ascendiendo en este caso a un total de 1.195,60 m3. Este volumen se podrá obtener a partir de cantera.

. Las canteras disponibles con material necesario para la obra actual son:

Canteras	
Nombre	Ubicación
Cantera Peña Forua S.A.	Lugar Barrio Atxondoa, 0 S/N, 48393 Forua
Cantera Ereño	Lugar Barrio Basetxetas - Atxoste, 0 S/N, 48313 Basetxeta-Atxoste

4.6 Gestión de residuos de construcción

En el Anejo nº4 se recoge la Gestión de Residuos de Construcción y Demolición, estudio que se ha redactado de acuerdo con el RD 105/2008 por el que se regula la producción y gestión de los residuos de la construcción y demolición, y la normativa de desarrollo posterior “Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición” de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El estudio tiene como objetivo realizar una estimación de los residuos que se producirán durante la obra y también servirá como base de la redacción del correspondiente Plan de Gestión de Residuos (PGR) del Constructor. En función de los proveedores y de la propia ejecución de la obra, el plan será ampliado y desarrollado según las previsiones contenidas en este estudio.

El contenido del estudio se conforma según se dispone en el Decreto 112/2012:

- Identificación de los tipos de residuos que se prevén generar (según Orden MAM/304/2002) durante la realización de la obra.
- Medidas de prevención que serán adoptadas para los residuos que se generan durante la realización de la obra
- Procedimientos en el ámbito de gestión de residuos, reutilización, valorización y eliminación.
- Medidas contempladas para la separación e identificación de los residuos generados.
- Descripción de las instalaciones previstas para el almacenamiento, manejo, separación y, en su caso, otras operaciones de gestión de los residuos de construcción y demolición dentro de la obra.
- Recomendaciones requeridas para el pliego de prescripciones técnicas.
- Valoración del coste previsto para la correcta gestión de los RCD que formarán parte del presupuesto del proyecto.

En la siguiente tabla se recoge una estimación de los RCD que se generarán durante la fase de obras, clasificados con arreglo a la Lista Europea de Residuos publicada por Orden MAM/304/2000 y sus modificaciones posteriores.

2.- Evaluación global de RCDs					
	S	V	d	R	T
	Superficie Construida	Volumen aparente RCDs	Densidad media de los RCDs	Previsión de reciclaje en %	Toneladas estimadas RCDs
Tierras y pétreos procedentes de la excavación estimados directamente desde los datos de proyecto	-	00 m³	1,25 T/m³	0,00%	00 T
RCDs distintos de los anteriores evaluados mediante estimaciones porcentuales	2.250 m²	84 m³	1,25 T/m³	-	132 T
3.- Evaluación teórica del peso por tipología de RCDs					
	%	Tn	d	R	Vt
	% del peso total	Toneladas brutas de cada tipo de RCD	Densidad media (T/m³)	Previsión de reciclaje en %	Volumen neto de Residuos (m³)
RCD: Naturaleza no pétreo					
1. Asfalto	0,00%	0,00	1,30	0,00%	0,00
2. Madera	21,74%	28,66	0,60	0,00%	47,77
3. Metales	21,74%	28,66	1,50	0,00%	19,11
4. Papel	10,14%	13,37	0,90	0,00%	14,86
5. Plástico	13,04%	17,20	0,90	0,00%	19,11
6. Vidrio	4,35%	5,73	1,50	0,00%	3,82
7. Yeso	0,00%	0,00	1,20	0,00%	0,00
Subtotal estimación	71,01%	93,62	1,13	0,00%	104,66
RCD: Naturaleza pétreo					
1. Arena Grava y otros áridos	0,00%	0,00	1,50	0,00%	0,00
2. Hormigón	21,74%	28,66	2,50	0,00%	11,46
3. Ladrillos , azulejos y otros cerámicos	0,00%	0,00	1,50	0,00%	0,00
4. Piedra	2,90%	3,82	1,50	0,00%	2,55
Subtotal estimación	24,64%	32,48	1,75	0,00%	14,01
RCD: Basuras, Potencialmente peligrosos y otros					
1. Basuras	1,45%	1,91	0,90	0,00%	2,12
2. Potencialmente peligrosos y otros	2,90%	3,82	0,50	0,00%	7,64
Subtotal estimación	4,35%	5,73	0,70	0,00%	9,77
TOTAL estimación cantidad RCDs					
	100,00%	131,84	1,25	0,00%	128,44
	%	Tn (T)	d (T/m³)	R %	Vt (m³)

de lo anterior, se reduce la cantidad y el carácter de peligrosidad de los mismos, mejorando de esta forma su posterior gestión tanto desde el punto de vista medioambiental como económico.

También se incluyen dentro del concepto de prevención todas aquellas medidas de adopción que mejoren el reciclado de los productos que en un futuro pueden ser convertidos en residuos y de esta forma y en particular, reducir el contenido de sustancias peligrosas. Todas las medidas, deben apuntar a la reducción en origen de la generación de RCD.

En el apartado 3.6 del anejo se hace referencia a las operaciones de reutilización, valorización y eliminación de estos residuos, y en el apartado 3.7 se describen las medidas contempladas para la separación de los residuos en obra.

Finalmente, y en concordancia con todo lo anterior, el estudio recoge un pliego con prescripciones específicas en lo relativo a la gestión de residuos y una valoración económica del coste previsto para la gestión de los residuos de construcción y demolición de la obra, incluido alquiler de contenedores, costes de transporte, tasas y cánones de vertidos aplicables, así como la gestión de los mismos. Así, el presupuesto de gestión de residuos asciende a **MIL QUINIENTOS NOVENTA Y UN EUROS CON SETENTA CENTIMOS (1.591,70 €)**.

4.7 Integración ambiental

De acuerdo con la Orden Foral 1913/2023, de 13 de marzo, por la que se resuelve formular el Informe de impacto ambiental del “Proyecto de mejora de la accesibilidad a Gaztelugatxe en la zona de Lurgorri” se han añadido en el Anejo nº6 de Integración Ambiental las modificaciones que resultan de la implementación de las medidas establecidas en el mencionado Informe de Impacto Ambiental.

En el apartado 3.5 del Anejo se describen las medidas a adoptar durante la ejecución de la obra con el fin de prevenir en la medida de lo posible la generación de residuos. Éstas deberán ser interpretadas y asimiladas por el generador de los residuos que adoptara esta serie de directrices a la hora de elaborar el Plan de Gestión de Residuos a realizar para la Obra.

Bajo el concepto de prevención de residuos, se incluyen todas aquellas medidas que consiguen reducir la cantidad de residuos de construcción y demolición (RCD) o sustancias peligrosas contenidas en los RCD que en caso contrario sin su aplicación se producirían. Como consecuencia

5 Presupuesto, plazo y clasificación del Contratista

5.1 Presupuesto

Presupuesto de Ejecución Material

El Presupuesto de Ejecución Material asciende a la cantidad de **TRESCIENTOS CINCO MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y CINCO EUROS CON CUARENTA Y UN CENTS (305.895,41 €)**

Presupuesto Base de Licitación

El Presupuesto Base de Licitación asciende a la cantidad de **CUATROCIENTOS CUARENTA MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y OCHO EUROS CON SETENTA Y NUEVE CENTS. (440.458,79 €)**

5.2 Plazo de ejecución de las obras

De acuerdo con el diagrama que se adjunta en el Apéndice nº 3.1, el plazo total previsto para la ejecución del proyecto de **“Accesibilidad a Gaztelugatxe por Lurgorri”**, es de cinco (5) meses.

5.3 Clasificación del contratista

El objeto de este apartado es establecer los grupos y subgrupos en que deben estar clasificados los Contratistas de obras para que puedan ser adjudicatarios de las obras del presente Proyecto.

Para ello, se tiene en cuenta lo previsto en el Capítulo II del Título II de la [Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las directivas del parlamento europeo y del consejo 2014/23/UE Y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014](#).

Teniendo en cuenta el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto 1098/2001, cuya última modificación es de 5 de Septiembre de 2015 y el Real Decreto 773/2015, de 28 de Agosto, por el que se modifican determinados preceptos del mencionado Reglamento, la clasificación exigible, atendiendo al valor estimado del contrato, es la que se indica en la siguiente tabla:

Clasificación del Contratista	Grupo A: Movimiento de tierras y perforaciones	Subgrupo 2; Categoría 3
	Grupo G: Viales y pistas	Subgrupo 4; Categoría 2

Memoria

6 Documentos integrantes del Proyecto

DOCUMENTO Nº 1: MEMORIA Y ANEJOS

- 1. MEMORIA
- 2. ANEJOS
 - ANEJO Nº1. Topografía y Cartografía
 - ANEJO Nº2. Trazado
 - ANEJO Nº3. Plan de obra
 - ANEJO Nº4. Movimiento de tierras y Gestión de residuos de construcción
 - ANEJO Nº5. Justificación de precios
 - ANEJO Nº6. Integración ambiental
 - ANEJO Nº7. Servicios afectados

DOCUMENTO Nº 2: PLANOS

DOCUMENTO Nº 3: PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES

DOCUMENTO Nº 4: PRESUPUESTO

- Mediciones
- Cuadro de Precios nº 1
- Cuadro de Precios nº 2
- Presupuesto

7 Conclusiones

Considerando que el presente proyecto cumple con todos los requisitos necesarios para su tramitación, se somete a su aprobación, si procede.

Bilbao, Mayo de 2.023

AUTOR DEL PROYECTO



Fdo.: Fernando Carrasco Garnica
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Colegiado nº35.188

DIRECTOR DEL PROYECTO



Fdo.: Rodrigo Sarralde
Ingeniero de Caminos, Canales y
Puertos

Memoria

Página 11
Proyecto Accesibilidad Gaztelugatxe por
Lurgorri