

## EL PROYECTO DEL PARQUE DE MÁLAGA: NUEVAS APORTACIONES DOCUMENTALES (1874/1900)



### *Los orígenes del Parque de Málaga*

Uno de los hitos urbanísticos que caracterizó el fin del siglo XIX y comienzos del XX fue la construcción del Parque de Málaga, ambicioso proyecto que se hizo realidad gracias a la intervención de destacados personajes de la política y la economía malagueña quienes, con su esmero y entusiasmo, algunos desinteresados otros no tanto, lograron el establecimiento de un paseo con el que los malagueños llevaban muchos años soñando.

Durante varias décadas, la naturaleza con sus continuos aportes de arenas que originaban los acarreo de los ríos Guadalhorce y Guadalmedina y los depósitos de las lluvias torrenciales, ocasionaron la pérdida paulatina del fondo marino necesario para que los barcos pudiesen fondear sin problemas, haciendo imprescindible la construcción de un nuevo muelle en aguas más profundas. Esta circunstancia motivó que hubiese una gran porción de terrenos delante del Puerto que posibilitaba la urbanización del playazo existente desde la confluencia de la Alameda hasta la Aduana y desde aquí, siguiendo en paralelo, hasta el camino de Vélez, al pie de los cerros de la Alcazaba. Por otro lado, el desarrollo económico y el considerable aumento del tráfico mercantil de Málaga de mediados del siglo XIX, también dejaron obsoleto el antiguo puerto e hicieron inevitable una profunda remodelación. Sin embargo, no será hasta el 5 de septiembre de 1896, gracias a la intervención determinante de Don Antonio Cánovas del Castillo, cuando se promulgue la ley que permitiría la finalización de las obras, desbloqueando los trámites administrativos y técnicos, viabilizando que los nuevos muelles fuesen terminados en el transcurso de un año y aprobando la redacción del trazado del Parque con la cesión gratuita para la ciudad de los terrenos ganados al mar.

El nuevo proyecto, firmado por el ingeniero director Rafael Yagüe Buil en 1876, planteaba la urbanización y construcción de los muelles Marqués de Guadiaro y Manuel Agustín Heredia con la intención de que, con la venta de los terrenos, un total de 13.500 m<sup>2</sup>, se financiaran los mencionados trabajos. Pero la profunda crisis que atravesaba Málaga a finales de la centuria, junto a la exigua situación económica de la Junta de Obras del Puerto, la hicieron incapaz de afrontar el vencimiento de una deuda de 2.500.000 pesetas concedida por el Estado para costear los mencionados trabajos que, unida a otras ayudas recibidas con anterioridad y aún no abonadas, constituían una suma total de cinco millones de pesetas. Ante la imposibilidad de obtener los ingresos necesarios a través de la explotación portuaria, ni de sacar a pública subasta los terrenos por la falta de compradores solventes, la Junta se vio en una situación de insolvencia que paralizó el avance de las obras de ampliación. En esta coyuntura, la oportuna intervención de Cánovas, en aquel momento Presidente del Consejo de Ministros, hizo que se autorizara el aplazamiento de la deuda con la condición de que la Autoridad Portuaria cediera a la ciudad los terrenos para la prolongación de la Alameda y el establecimiento de un parque público.

Por consiguiente, el 5 de septiembre de 1896 se publicaba en la Gaceta de Madrid una real orden firmada por la Reina Regente, Doña María Cristina de Habsburgo-Lorena, madre de Don Alfonso XIII, y del Ministro de Fomento, Aureliano Linares Rivas, comunicando al Ayuntamiento de la capital que presentara en el plazo de dos meses el proyecto completo de distribución de los solares con los muelles del Marqués de Guadiaro, Cánovas del Castillo y Heredia, incluyendo el desmonte del pie de la Alcazaba para que se enlazara correctamente la parte nueva construida con la antigua. En dicho proyecto se debían detallar los trabajos de expropiaciones, explanación, derribos, pavimentos, alcantarillado, alumbrado, jardines y demás servicios necesarios para su sometimiento a la aprobación del Ministerio de Fomento. Además, debía incluir el trazado de la prolongación de la Alameda Principal extendiéndolo hasta el paseo de la Farola y los jardines, plazas y calles que serían urbanizados en la forma y plazos determinados en él, quedando dichos terrenos gratuitamente en favor de la ciudad de Málaga.

El atentado del Presidente Cánovas el 8 de agosto de 1897, vino a coincidir con los últimos trámites de aprobación del proyecto definitivo que desgraciadamente no pudo ver concluido.

### *Antecedentes del proyecto del Parque*

Podemos remontarnos a la década de los 60 cuando por primera vez tenemos información sobre la instalación de un pequeño jardín en los terrenos situados a espaldas del edificio de la Aduana. Con motivo de la visita de la Reina Isabel II y su alojamiento en el Palacio de la Aduana, la Corporación acordó autorizar el establecimiento de una zona ajardinada para embellecer y ornamentar los alrededores. En dicha propuesta, Carlos Gerhard, jardinero de procedencia alemana, se comprometía a mantener el jardín bien cuidado a cambio de poder vender por cuenta propia la producción de flores y plantas. Se le debía entregar el terreno con tierra abonada y ordenada en cuadrantes y calles, con las servidumbres de riego necesarias y una caseta para albergar materiales. El contrato tendría una duración de nueve años, salvo que la Corporación no lo renovase, en cuyo caso se le comunicaría con seis meses de antelación y, si el interesado dejaba de cumplir con el cultivo, se le concedería el tiempo necesario para su desalojo. La propuesta fue aprobada con la condición de entregar al Ayuntamiento un ramo de flores el día del Corpus Christi.

Con la I República, siendo alcalde de Málaga Pedro Alonso García, encontramos la primera referencia a la necesidad de construir una avenida que uniese la Alameda con la Malagueta. Efectivamente, en la sesión municipal del día 6 de noviembre de 1874 se debatió sobre la solicitud presentada por Adolfo Príes, destacado comerciante y propietario de varios solares en los terrenos ganados al mar en el ensanche de la Malagueta. La propuesta presentaba un proyecto de gran utilidad pública consistente en la construcción de una vía de veinte metros de ancho que, partiendo de Poniente hacia Levante, enlazara la Alameda Principal con el Hospital Noble, establecido desde 1870 y la Plaza de Toros, aún en obras. El trazado de esta avenida reunía distintas ventajas además de las mencionadas, pues se convertiría en una arteria fundamental para conectar la zona de expansión industrial de este sector que en esos años contaba con la Fábrica de Azúcar de Heredia, inaugurada en 1860, bodegas y astilleros. La ordenación urbanística del sector también estuvo promovida en gran

parte por el auge que experimentaron los balnearios Diana (1843), La Estrella (1859) y Apolo (1879), establecidos en las inmediaciones de la Cortina del Muelle y trasladados posteriormente a las playas de la Malagueta durante los trabajos de ampliación del Puerto. La petición del Sr. Príes solicitaba asimismo que, dada la precariedad de la Hacienda Municipal, se permitiera conceder esta inversión a la iniciativa privada con el fin de que se pudiesen comenzar los trabajos sin demora. El Concejo accedió en gran parte a lo planteado, pero destacando que siempre se realizaría bajo la condición expresa que la avenida proyectada quedase a beneficio de la ciudad y que el Ayuntamiento en ningún momento estaría obligado a indemnizar los terrenos que a la apertura de la citada vía se destinasen. Dos años después, el Ingeniero Teodoro Merly de Iturralde encargado de los trabajos que se estaban ejecutando en el emplazamiento del Puerto, solicitaba autorización para reformar la Cortina del Muelle y efectuar los trabajos para el ensanche de la zona, argumentando que en sesiones celebradas anteriormente se había acordado efectuar una nueva vía de conexión entre la Alameda y el Hospital Noble. La Corporación dictaminó que esas obras habían sido declaradas de utilidad pública en 1874, por lo que no se podía dar conformidad a la indicada solicitud, silenciando los intereses particulares del solicitante.

Habría que esperar hasta 1894 para que se materialice la primera iniciativa de creación de un parque público por parte del alcalde Francisco Prieto Mera, al defender por primera vez la posibilidad de destinar los terrenos ganados al mar para un paseo ya que, hasta ese momento, las propuestas sólo consistían en construir una vía de comunicación entre la Alameda y el Hospital Noble. En su escrito proponía que se efectuaran por cuenta del Estado varios proyectos fundamentales para el avance y desarrollo de la ciudad como: la desviación del río Guadalmedina, la construcción de una nueva cárcel y la cesión de los terrenos ganados al mar en la zona del antiguo Puerto para un gran paseo, incluyendo el trazado de la prolongación de la Alameda. Igualmente, destacaba la necesidad de solicitar autorización al Gobierno para el libre cultivo de tabaco, y de esta manera poder establecer en Málaga una tabacalera, como medio para combatir la grave crisis obrera que sufría la provincia, estableciendo de este modo una industria que abriría nuevos cauces de riqueza para la economía malagueña. El Ayuntamiento aprobó en su totalidad los extremos contenidos en el mencionado escrito, permitiendo al Alcalde utilizar los recursos precisos para la ejecución de unos planes tan ambiciosos para la ciudad. Otra moción presentada por Francisco Prieto, que contó con el apoyo unánime de la municipalidad, fue la propuesta de convertir a la capital en la mejor estación invernal de Europa, augurando el gran futuro turístico de nuestra localidad. Para la coordinación de esta propuesta se constituyó una Junta Municipal que actuaría como organismo independiente bajo la presidencia de la Alcaldía y con los recursos necesarios que se sufragarían con cargo al capítulo de Imprevistos del Presupuesto Municipal así como una dotación inicial de 10.000 pesetas.

A medida que los trabajos que se estaban realizando en el Puerto avanzaban se iba descubriendo una importante superficie de terrenos que se habían conquistado al mar, los cuales, según los miembros del Cabildo, mediante unas obras de fácil ejecución, harían posible su uso y disfrute para la población. Esta mejora urbanística, considerada de gran importancia por el interés de la Corporación de convertir a la capital en un enclave turístico invernal, determinó que el Concejal Nonito Guille presentase el 31 de mayo de 1895 una propuesta

firme para llevar a cabo el proyecto del Parque. En su moción, solicitaba que se reclamase a la Junta la concesión gratuita de los terrenos para el trazado de la prolongación de la Alameda Principal y que, una vez concedido dicho terreno, se procediese a rellenarlos designándolo como único vaciadero de escombros de todas las obras. También sugería que al nuevo paseo se le denominase Alameda de Cánovas del Castiloi y honrar, de este modo, la memoria del político malagueño.

### *Los proyectos del Parque y sus arquitectos*

En 1896, la Casa Larios se convierte en defensora y patrocinadora del proyecto, circunstancia motivada, en cierto modo, al coincidir con una colecta popular -promovida a instancias del Consistorio-, para la erección de la estatua del Marqués de Larios, monumento que se iba a convertir en la pieza clave de unión entre la Alameda y el futuro paseo. El oficio dirigido al Alcalde de Málaga, Salvador Solier y Pacheco, por José Giménez, apoderado de los herederos de Don Manuel Domingo Larios, adjuntaba el anteproyecto de “Prolongación de la Alameda y la instalación de un parque en los terrenos ganados al mar” a beneficio de la ciudad.

El maestro de obras Eduardo Strachan Viana de Cárdenas fue el autor del anteproyecto originario que sirvió de base para que los arquitectos municipales establecieran sus posteriores modificaciones. En dicho trabajo, Strachan, quien ya había trabajado para el Marqués de Larios y se había encargado de la construcción de los edificios de la calle Larios, inaugurada tan solo cinco años antes, insistía en que esta mejora urbanística contribuiría a convertir a Málaga en un importante reclamo turístico al ser uno de los mejores destinos de invierno de Europa. Así, el 19 de junio de 1896, una vez remitidos los planos a la Comisión de Obras Públicas del Ayuntamiento, que lo acogió con gran entusiasmo, se acordó aprobarlo y formar el expediente oportuno para su tramitación y expresar el agradecimiento a los herederos de Don Manuel Domingo Larios. El plano principal del anteproyecto firmado el 6 de mayo de 1896 fue titulado por el maestro de obras como Urbanización de los terrenos de la Haza Baja de la Alcazaba, prolongación de la Alameda y establecimiento de un parque en los solares ganados al mar, delante de la Aduana, según proyecto del Excmo. Sr. D. Manuel Domingo Larios. En este trazado dibujó un gran paseo central y dos laterales, adornando la avenida principal con una amplia rotonda que confluía en el eje que conectaba la Aduana con el Muelle del Marqués de Guadiaro, donde se proyectaba erigir una estatua en honor de don Antonio Cánovas del Castillo. En ambos laterales de la avenida central se disponían una serie de jardines y zonas paisajísticas a estilo inglés, así como diferentes motivos escultóricos de personajes ilustres malagueños que ornamentaban el paseo como Carlos Larios, Ferrándiz y Manuel Agustín Heredia.

Como recogía la mencionada ley, después de que se comunicara oficialmente la demarcación de la zona de servicios portuarios, el Ayuntamiento debía presentar en el plazo de dos meses el proyecto del parque y su entorno, constituyéndose una Comisión Especial para atender a su redacción urgente, dada la premura del plazo concedido. De este modo, a principios de 1897, el Gobernador Civil de la Provincia de Málaga, Don Antonio Cánovas y Vallejo (sobrino del Presidente) envió un oficio de la Dirección General de Obras Públicas en el que se comunicaba la aprobación del trazado de distribución de los servicios de los muelles

remitido por la Junta de Obras del Puerto y realizado por el ingeniero José Valcárcel y del Castell. Igualmente, se requería a la Corporación que elaborara una memoria detallada de la explotación de los mismos; y, en cumplimiento del art. 1º de la Ley de 5 de septiembre de 1896, se comunicaba a la municipalidad la aprobación del mencionado proyecto de distribución, dejando vía libre para la redacción del proyecto definitivo del Parque. Esto se hacía efectivo el día 25 de febrero, fecha con la que empezaba a contar el plazo de dos meses.

En la sesión plenaria del día 23 de abril se presentó por el Servicio del Arquitectura, a cuyo frente se encontraba el arquitecto municipal Manuel Rivera Valentín, el proyecto de urbanización de los terrenos con la ampliación de los muelles Guadiaro, Cánovas del Castillo y Heredia. Las cuantías con las que el Ayuntamiento debía contribuir a la ejecución de las obras en cada una de las tres partes eran: 157.047, 71 pesetas en la zona del Muelle de Guadiaro, desde la calle de Molina Lario al Paseo de la Farola; 1.628.522, 37 pesetas en el Muelle de Cánovas del Castillo, desde la calle Molina Lario a la Acera de La Marina; y 65.047,59 pesetas, para el Muelle de Heredia. Sin embargo, la Corporación aprobó solo su parte técnica, ya que no se admitieron los presupuestos presentados al considerarlos excesivos, autorizando al Alcalde a designar un nuevo perito que los rectificase y pidiese al Gobierno una nueva prórroga para la presentación del proyecto reformado. Tras varios días de deliberación, se decidió que el perito a quien se designase la rectificación debía acomodarlo con el anteproyecto presentado por la familia Larios, aprobado por el Pleno el 19 de junio del año anterior, y desarrollar separadamente el trazado de cada una de las tres áreas estudiadas. El trabajo efectuado por Manuel Rivera era más técnico y realista que el de Strachan y aunque en líneas generales era muy parecido al anterior, no representaba la misma variedad de paseos y plazoletas, prolongando el final del Parque y dándole continuidad con el Paseo de Reding hasta la Farola. Su aportación más importante fue dibujar las cuatro grandes manzanas en la zona norte de la Haza Baja de la Alcazaba que ocupaban en ese momento diversos edificios militares, donde posteriormente se levantaría el nuevo centro administrativo de Málaga con los edificios de la Casa Consistorial, Correos y el Banco de España.

Manuel Rivera presentó la dimisión de su cargo al no tenerse en cuenta su criterio, siendo aceptada por la Alcaldía y nombrándose interinamente al arquitecto Tomás Brioso y Mapelli hasta el 7 de julio que fue nombrado titular. Mientras tanto, se encargó al arquitecto Joaquín de Rucoba y Octavio de Toledo que comenzara con las modificaciones, ambos arquitectos serán los directores de la ejecución de los trabajos.

El 4 de junio Tomás Brioso remite el proyecto reformado y según sus palabras, copiando de nuevo los planos de ampliación del anteproyecto presentado por el Marqués de Larios, hechos por mi digno compañero Sr. Rivera y reformado sobre los mismos planos por don Joaquín de Rucoba, con el fin de acomodarlos con la mayor exactitud posible al de Strachan. Este trazado, considerado una fusión de los dos anteriores, incluía tanto los aspectos estéticos del primero como los prácticos del segundo. Finalmente, el 28 de julio se leyó en la Sesión de Plenos la comunicación del Gobernador Civil de la Provincia aprobando el proyecto presentado y reclamando al Ayuntamiento las bases del programa de ensanche.

Por otro lado, no podemos dejar de mencionar que el delineante Emilio de la Cerda, adscrito a Obras Públicas desde 1860, también colaboró con su cartografía en el diseño del

Parque. En sus dibujos esbozó una apertura frente a la Aduana y una plaza que conectaba directamente con el Muelle de Guadiaro, del mismo modo que en los trazados anteriores incluyó el monumento que había de erigirse a Don Antonio Cánovas del Castillo. El 30 de noviembre de 1899 dimitió de su puesto siendo sustituido por Félix del Pozo.

### *Un teatro de verano en los terrenos del Parque*

En los albores del nuevo siglo, ya encontramos el primer tramo construido desde la Acera de la Marina hasta la Aduana, comenzando con las expropiaciones y derribos de edificios militares y murallas en la Haza Baja de la Alcazaba. Se intensificaron los trabajos de canalizaciones, bocas de riego y de alumbrado como la instalación de candelabros y faroles con mecheros sistema "Aver" y, paulatinamente se fueron incluyendo nuevos amueblamientos decorativos, tanto vegetales como funcionales: columnas mingitorias, bancos -se aprueba la adquisición de cien bancos de hierro y madera para distribuir entre los jardines-, fuentes y glorietas que diseñarán un espacio que se convertirá en el nuevo escenario de recreo de los malagueños.

Es curioso señalar la instalación de un teatro de verano en el Parque junto a la Cortina del Muelle por la parte más cercana a la Alameda Principal, en una explanada que se había formado con los trabajos de relleno del Puerto. Este teatro, propiedad de Antonio Rapela Cifuentes, obtuvo en octubre de 1898 autorización municipal para su instalación durante un período de 10 años con la obligación de contribuir a la beneficencia pública mediante la celebración de una gran función anual, cuyos beneficios se entregarían al Alcalde y a la Presidenta de la Junta de Damas para su reparto entre los más necesitados. Esta concesión estaba condicionada a que, si en algún momento se necesitaban los terrenos o constituyese una dificultad para la ejecución de las obras que se estaban realizando en la zona, se consideraría rescindida sin derecho a indemnización por parte del concesionario.

Sin embargo, en julio de 1900 se debatió en el Pleno sobre el artículo publicado en el periódico *Noticiero Malagueño* relacionado con el teatro de verano, donde se emitían graves cargos sobre la licencia del mismo. Este hecho obligó al Ayuntamiento a reconsiderarla y dictaminar que quedaba anulada sin derecho a compensación. Incluso el Gobernador de la Provincia se manifestó, comunicando oficialmente que no tenían el permiso previo necesario por parte del Gobierno Civil, obligatorio para la construcción del teatro, aludiendo que los ayuntamientos no podían otorgar dichas licencias y por lo tanto, adolecía de un vicio substancial que lo invalidaba, cumpliéndose el axioma de "lo que es nulo en su origen en ningún tiempo puede prevalecer". Por consiguiente, se declaró sin ningún valor el acuerdo dispensado, concediendo al sr. Rapela 15 días para su derribo. Por último, tras varios días de deliberación, la Corporación autorizó el traslado del teatro de verano a un solar de 1.763 metros, inmediato a la calle de los Carros, cerca de la Alameda. Dichos terrenos pertenecientes a la Junta de Obras del Puerto y a propietarios particulares, debían formar parte de la nueva remodelación del sector, pero al ser una construcción de madera sin carácter de permanencia, que lejos de perjudicar iba a reportar beneficios tanto a la población como al ornato e higiene del lugar (dada las pésimas condiciones de los terrenos y que debía transcurrir mucho tiempo para la remodelación del lugar), fue aceptada su instalación.

## Conclusiones

El 28 de abril de 1904, S.M. Don Alfonso XIII visitaba la ciudad para la inauguración simbólica del paseo y el derribo de los edificios militares y antiguas murallas que impedían la continuación de una de las transformaciones urbanísticas más importantes del centro histórico. Con estas obras se establecieron dos ejes fundamentales: la conexión del centro con el Puerto a través de calle Larios y el eje Este-Oeste formado por la Alameda y Parque. En sus orígenes, el proyecto se fundamentó en base a dos argumentos esenciales: de un lado, el interés que tenía el Ayuntamiento de convertir a Málaga en un importante reclamo turístico y para ello se debía mejorar su trazado urbano con un gran paseo, tema sugerido y defendido en varias ocasiones en los Plenos Municipales; y por otro, efectuar unas obras que generarían puestos de trabajo que servirían para mitigar el gravísimo paro obrero que sufría la ciudad a finales de la centuria. Gracias a figuras relevantes de la sociedad malagueña como Don Antonio Cánovas del Castillo, El Marqués de Larios, Adolfo Prías, el alcalde Francisco Prieto Mera, el regidor Nonito Guille, etc. que defenderán con entusiasmo esta mejora urbanística, se pudo cumplir una larga aspiración de los malagueños. Los trabajos de construcción se prolongarían durante más de tres décadas a través de las cuales sus protagonistas tendrán que salvar muchas dificultades técnicas y adaptarse a las circunstancias económicas, sociales y políticas de cada momento.

Asimismo, es interesante destacar que los planos efectuados para el trazado del Parque anteriores a 1900, coinciden en dibujar una rotonda frente al Palacio de la Aduana que accedía directamente al Muelle del Marqués de Guadiaro a través de una vía abierta que conectaba directamente con el Puerto, donde habría de colocarse la estatua en honor de Don Antonio Cánovas del Castillo. Sin embargo, esta idea quedó suprimida, perdiéndose una importante vía de comunicación entre el paseo y el Puerto que tardaría muchos años en recuperarse para el centro de la ciudad. Del mismo modo, comprobamos que a través del estudio del proceso que desembocó en la aprobación final del proyecto, se evidencia que todos y cada uno de los arquitectos que participaron en su desarrollo técnico dejaron su huella, por lo que no podemos manifestar que el trazado definitivo del Parque fuese obra de un solo arquitecto sino que habremos de considerarlo una labor colectiva.

Finalmente, sólo nos queda subrayar que, analizando los acuerdos de Pleno de la Corporación Municipal malagueña, hemos podido conocer de primera mano los acontecimientos y vicisitudes que rodearon este largo proceso y remontarnos más de 25 años a la fecha de aprobación del primer proyecto del Parque.

**M<sup>a</sup> del Rosario Barrionuevo Serrano**



## BIBLIOGRAFÍA

- MORALES FOLGUERA, J.M. *Málaga en el siglo XIX. Estudios sobre su paisaje urbano*. Málaga, 1982
- MORENO PERALTA, S. y QUERO, D. *Plan General de Ordenación Urbana 1983. Memoria*. Excmo. Ayuntamiento de Málaga, 1983.
- LARA GARCÍA, M.P. *La Cultura del agua: los baños públicos en Málaga*, Málaga, 1997
- BEJARANO PÉREZ, R. et al. *Cien años del Parque de Málaga*, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, 1998
- REINOSO BELLIDO, R. *Topografías del Paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959*, Sevilla, 2005
- OLMEDO CHECA, M. “Los orígenes del Parque de Málaga” en *Péndulo, revista de industria, ciencia y tecnología* nº XVII, Málaga 2006
- BARRIONUEVO SERRANO, M.R. y MAIRAL JIMÉNEZ, M.C. *Mapas, planos y dibujos del Archivo Municipal de Málaga*. Excmo. Ayuntamiento de Málaga, 2007.
- BARRIONUEVO SERRANO, M.R. *Málaga, urbanismo y arquitectura. Catálogo de documentos del Archivo Municipal de Málaga (1900-1975)* Excmo. Ayuntamiento de Málaga 2012
- LA GACETA DE MADRID año 1896, pág.893.

## REFERENCIAS DOCUMENTALES

- A.M.M, Actas Capitulares, volumen 262
- A.M.M. Actas Capitulares, volumen 275
- A.M.M. Actas Capitulares volumen 295
- A.M.M. Actas Capitulares volumen 296
- A.M.M. Actas Capitulares volumen 299
- A.M.M. Caja 8548 carpeta 1





