



**PROYECTO DE EJECUCIÓN FRENTE MARÍTIMO DE
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA EN EL ÁMBITO DE
LA BASE NAVAL Y EL MUELLE DE SANTA CATALINA**
JULIO 2017

(Fase III del Frente Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria)



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria

**PROYECTO DE EJECUCIÓN FRENTE MARÍTIMO DE
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA EN EL ÁMBITO DE
LA BASE NAVAL Y EL MUELLE DE SANTA CATALINA**

(Fase III del Frente Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria)

PEDRO ROMERA GARCÍA
DR. ARQUITECTO

ÁNGELA RUIZ MARTÍNEZ
DRA. ARQUITECTA



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA



Fundación Parque Científico Tecnológico
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria

DOCUMENTO Nº1:
MEMORIA Y ANEJOS

**PROYECTO DE EJECUCIÓN FRENTE MARÍTIMO DE
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA EN EL ÁMBITO DE
LA BASE NAVAL Y EL MUELLE DE SANTA CATALINA**

(Fase III del Frente Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria)

PEDRO ROMERA GARCÍA
DR. ARQUITECTO

ÁNGELA RUIZ MARTÍNEZ
DRA. ARQUITECTA



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA



Fundación Parque Científico Tecnológico
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

DOCUMENTO Nº1:
MEMORIA Y ANEJOS



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria

1.1. MEMORIA

PROYECTO DE EJECUCIÓN FRENTE MARÍTIMO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA EN EL ÁMBITO DE LA BASE NAVAL Y EL MUELLE DE SANTA CATALINA

(Fase III del Frente Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria)

PEDRO ROMERA GARCÍA
DR. ARQUITECTO

ÁNGELA RUIZ MARTÍNEZ
DRA. ARQUITECTA



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA



Fundación Parque Científico Tecnológico
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

1.1. MEMORIA



Ayuntamiento
de Las Palmas
de Gran Canaria

1.1.1. MEMORIA DESCRIPTIVA

PROYECTO DE EJECUCIÓN FRENTE MARÍTIMO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA EN EL ÁMBITO DE LA BASE NAVAL Y EL MUELLE DE SANTA CATALINA

(Fase III del Frente Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria)

PEDRO ROMERA GARCÍA
DR. ARQUITECTO

ÁNGELA RUIZ MARTÍNEZ
DRA. ARQUITECTA



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA



Fundación Parque Científico Tecnológico
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

1.1.1. MEMORIA DESCRIPTIVA

MEMORIA DESCRIPTIVA

INDICE

1	AGENTES.....	1	19	PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES	18
2	ANTECEDENTES	2	20	DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA.....	18
3	Estructura del proyecto.....	2	21	REVISIÓN DE PRECIOS	19
4	SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO	2	22	CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA	19
5	OBJETO DEL PROYECTO	3	23	PRESUPUESTO	19
6	ESTADO ACTUAL.....	3	24	DOCUMENTOS QUE INTEGRARAN EL PROYECTO	20
7	CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA	5			
8	PLANEAMIENTO.....	10			
9	accesibilidad	13			
10	DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS	13			
10.1	OBRA CIVIL.....	13			
10.1.1	ESTRUCTURA	13			
10.1.2	RAMPA PARA USUARIOS DE MOVILIDAD REDUCIDA.....	14			
10.2	REDES DE SERVICIO	14			
10.2.1	RED DE ABASTECIMIENTO (Riego).....	14			
10.2.2	RED DE DRENAJE.....	15			
10.2.3	RED ELÉCTRICA	15			
10.2.4	RED DE ALUMBRADO.....	15			
10.3	SERVICIOS AFECTADOS.....	15			
10.4	arquitectura.....	15			
10.4.1	Programa de necesidades	17			
10.4.2	CUMPLIMIENTO CTE Y OTRAS NORMATIVAS.....	17			
11	PROCESO CONSTRUCTIVO.....	17			
12	plan de control de calidad	17			
13	PLAZO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS.....	17			
14	JUSTIFICACIÓN DE PRECIOS.....	18			
15	ESTUDIO BÁSICO DE IMPACTO ECOLÓGICO.....	18			
16	ESTUDIO DE SEGURIDAD Y SALUD.....	18			
17	ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS	18			
18	PLANOS.....	18			

1 AGENTES

PROMOTOR

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, con CIF número P3501700C, y domicilio en Plaza de la Constitución, 2 - 4ª planta, perteneciente al término municipal de Las Palmas de Gran Canaria y provincia de Las Palmas.

PROYECTISTAS

Los doctores arquitectos Ángela Ruiz Martínez y Pedro N. Romera García, ambos colegiados en el del Colegio Oficial de Arquitectos de Gran Canaria, desarrollado mediante convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, la fundación Parque científico tecnológico de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

⇒ Arquitectos colaboradores:

José Manuel López Cabrera, Yudit Barreto Martín, Rosalba SantanaGonzález, Carlos Marrero Macías, Carlota Ardanaz Petit y Carla Santana Perdomo.

⇒ Ingenieros colaboradores:

Paula de la Rosa Rodríguez (Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos)

⇒ Coordinador de proyectos parciales del proyecto:

Pedro Romera García con N° 1.909 del Colegio Oficial de Arquitectos de Gran Canaria (C.O.A.G.C.).

⇒ Proyectos parciales:

Instalación eléctrica, térmicas, ACS, y contra-incendios, fontanería, saneamiento, ventilación: **Constantino Juan Gonzalvo Ortiz, Ing. Téc. Industrial** con N° 2.750 del COITI.

Estructura:

Hugo A. Ventura Rodríguez, arquitecto con N° 992 del COAGC.

⇒ Seguridad y Salud:

Coordinador del ESS en proyecto:

Pedro Romera García, arquitecto con N° 1.909 del COAGC.

Autor del estudio:

Pedro Romera García, arquitecto con N° 1.909 del COAGC.

CONSTRUCTOR

No se ha designado en esta fase de redacción del proyecto.

DIRECTOR DE OBRA

Pedro Romera García, arquitecto con N° 1.909 del COAGC y Ángela Ruiz Martínez arquitecta colegiada n° 2.087.

OTROS INTERVINIENTES

Redactor del estudio

geotécnico:

Esocan SL

Plan de control de calidad:

Estudio de gestión de residuos:

Pedro Romera García, dr. Arquitecto
Ángela Ruiz Martínez, dra. Arquitecta

2 ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria encarga a los doctores arquitectos Pedro Romera García y Ángela Ruiz Martínez la redacción del proyecto del "FRENTE MARÍTIMO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA EN EL ÁMBITO DE LA BASE NAVAL Y EL MUELLE DE SANTA CATALINA".(Fase III del Frente Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria).

3 ESTRUCTURA DEL PROYECTO

Esta memoria contiene los proyectos de Obra Civil y Arquitectura incluidos como Anexo I y II. La estructura del proyecto es la siguiente:

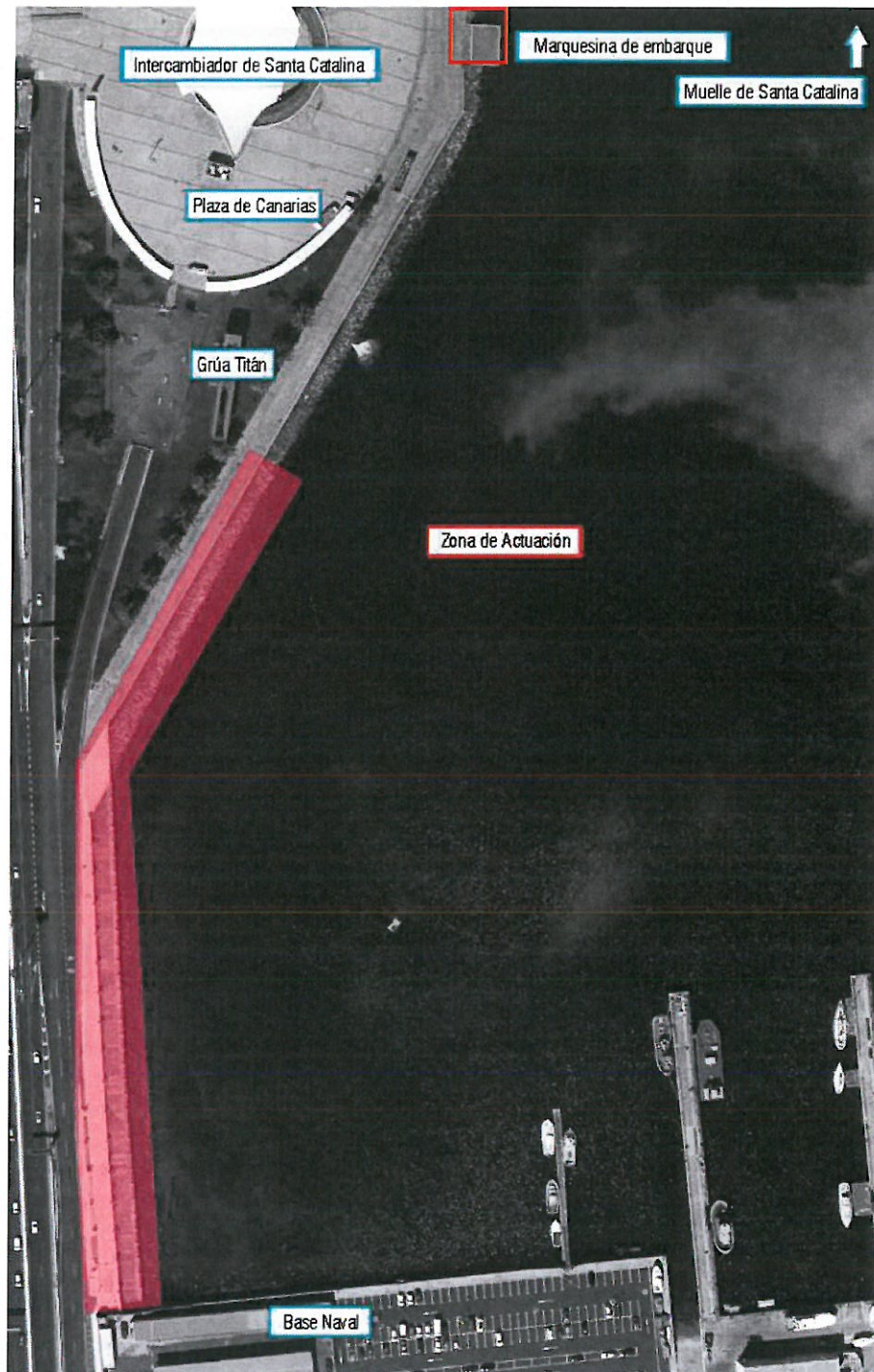
- DOCUMENTO Nº1: MEMORIA
- DOCUMENTO Nº2: PLANOS
- DOCUMENTO Nº3: PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES
- DOCUMENTO Nº4: PRESUPUESTO

4 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

Las obras objeto de este proyecto de trazado se encuentran situadas en el término municipal de Las Palmas de Gran Canaria, al noroeste de la isla de Gran Canaria, provincia de Las Palmas.



Situación del ámbito del proyecto con respecto a la isla



Ámbito del Proyecto

5 OBJETO DEL PROYECTO

El objeto general del presente proyecto no es otro que el definir, calcular y valorar el conjunto de las obras e instalaciones correspondientes al proyecto del "FRENTE MARÍTIMO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA EN EL ÁMBITO DE LA BASE NAVAL Y EL MUELLE DE SANTA CATALINA" (Fase III del Frente Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria).

6 ESTADO ACTUAL

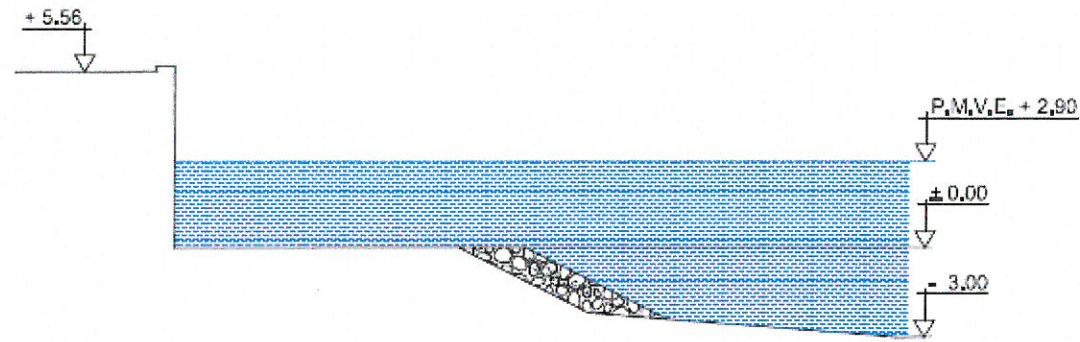
La parcela objeto del encargo donde se desarrolla el parque marítimo está en el margen litoral este de la Plaza de Canarias. Posee una topografía inclinada suave, existiendo una diferencia de cota entre el punto más elevado y el más bajo menor de un metro, tiene forma alargada en el margen este, entre la plaza y el mar. El proyecto se sitúa a continuación del paseo que tiene la Plaza en el sur y a continuación de las nuevas marquesinas proyectadas en la FASE II. Este proyecto de ejecución, se desarrolla en el ámbito que va desde la Marquesina hasta la Base Naval de Las Palmas de Gran Canaria.

El ámbito de intervención cuenta con una superficie de 3734m². La parcela objeto del encargo posee una topografía inclinada suave. La intervención queda fuera del perímetro de protección naval que establece los dos metros de profundidad como límite para cualquier actuación.

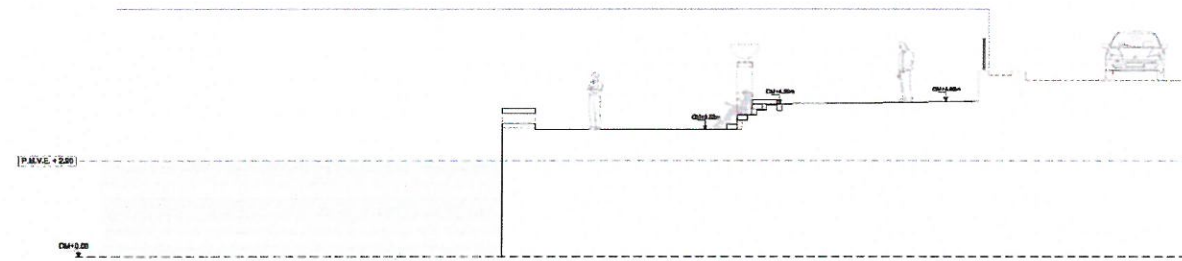
En el Anejo 1.2.1 se incluye la descripción del estado actual del ámbito de actuación así como el reportaje fotográfico que lo complementa. El entorno del ámbito de actuación del Parque Marítimo proyectado cuenta en la actualidad con numerosos elementos singulares distribuyéndose como sigue:

- **Norte:** se encuentra la marquesina y escollera.
- **Sur:** Al sur del ámbito se encuentra la Base Naval de la Comandancia Marina.
- **Este:** hacia esta orientación se encuentra la dársena del Muelle de Santa Catalina y Arsenal.

La sección de estado actual es la siguiente:



Aquí se puede observar la situación de un bordillo superior al que sigue el estado actual de la escollera, modificado por los trabajos realizados para la ejecución del proyecto original.



- **Oeste:** Jardines, Plaza de Canarias, vial GC-1, e Intercambiador de Santa Catalina, así como la Grúa Titán. En el parterre que linda al oeste del ámbito, se encuentran una serie de palmeras como se puede apreciar en el plano de estado actual del documento nº2 de este proyecto.

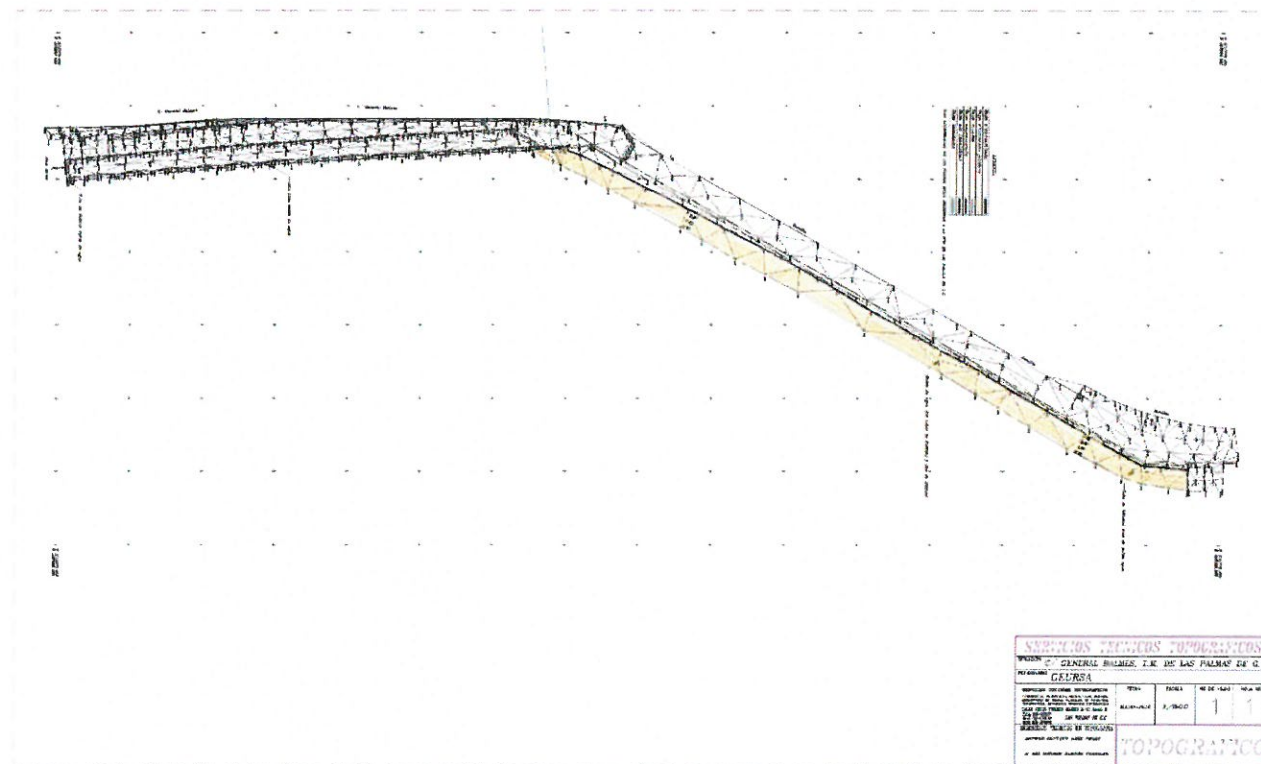
En este punto se encuentra el paseo actual el cual tiene un ancho medio de 8,9 metros al final del cual se encuentra la parada de la guagua turística.





7 CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA

El levantamiento topográfico ha sido realizado por los ingenieros técnicos en topografía Dña. M. del Socorro Almeida Carrasco y D. Antonio Gustavo Báez Pérez (servicios técnicos topográficos).



MEMORIA DESCRIPTIVA

AUTORES:
PEDRO ROMERA GARCÍA
DR. ARQUITECTO

ÁNGELA RUIZ MARTÍNEZ
DRA. ARQUITECTA

Se ha finalizado el estudio geotécnico de la zona, realizado por la empresa ESOCAN SL. El estudio de la caracterización geológica y geotécnica se encuentra recogido en el Anejo 1.2.3.

Se desarrolla el estudio geológico de la zona, incluyendo estratigrafía, estudio de materiales, tectónica, geomorfología, etc., usando como base de información la Hoja nº 1101-I-II (Las Palmas de Gran Canaria) del Mapa Geológico de España a escala 1:25.000, del Instituto Geológico y Minero de España, en adelante IGME.

GEURSA ha facilitado los resultados del Estudio Geotécnico (de fecha octubre de 2016) por la empresa ESOCAN. Así mismo se cuenta con un estudio realizado por la UTE ICINCO-LA ROCHE,



de diciembre de 2004, a petición de la Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria, para el soterramiento de la Avenida Marítima de Las Palmas de Gran Canaria en el Tramo VII.

El estudio se realiza a petición de GEURSA con el objeto de estudiar las características geotécnicas del terreno situado en la zona costera comprendida entre la Base Naval y el Parque Santa Catalina de Las Palmas de Gran Canaria.

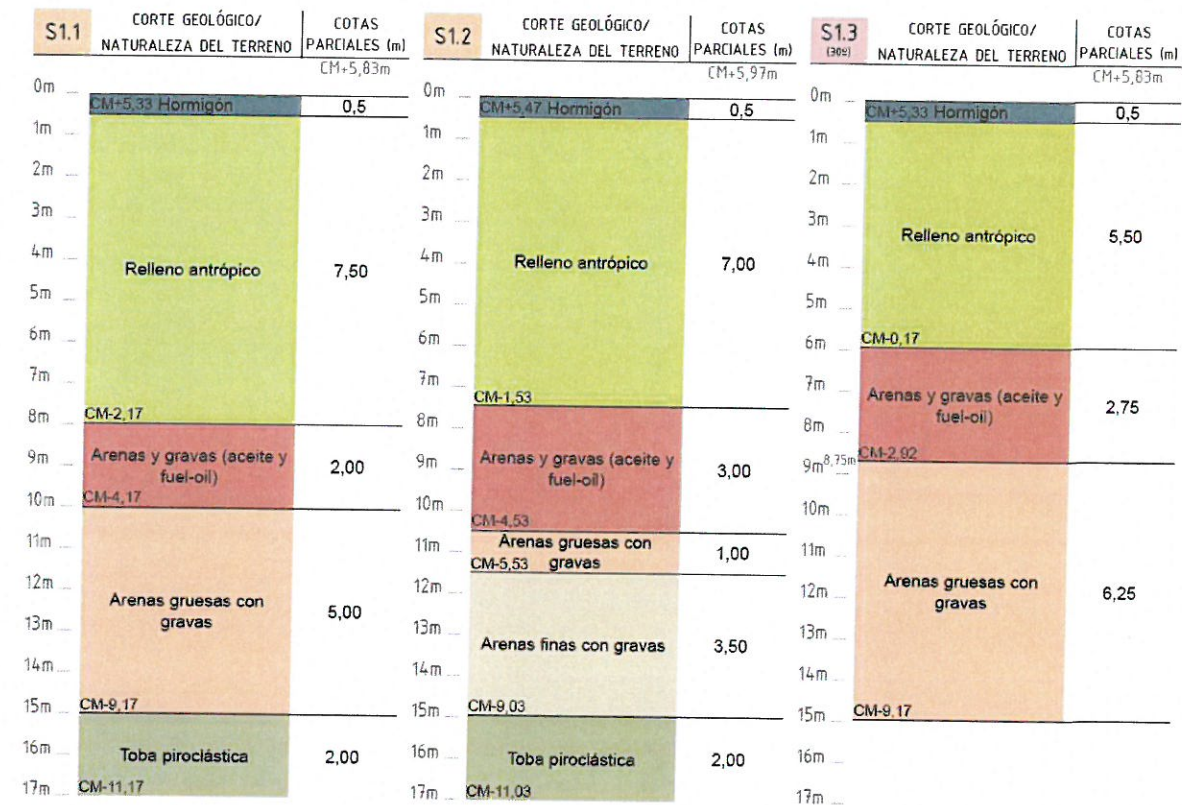
El presente estudio se realiza para conocer y aportar la información necesaria de las características del terreno sobre el que se pretenden cimentar las diferentes plataformas del Parque marítimo. De la

misma forma se estudia la presencia de materiales expansivos, agresivos y de aguas subterráneas que pudieran dañar a la estructura ya aconsejen, por tanto, adoptar medidas especiales.

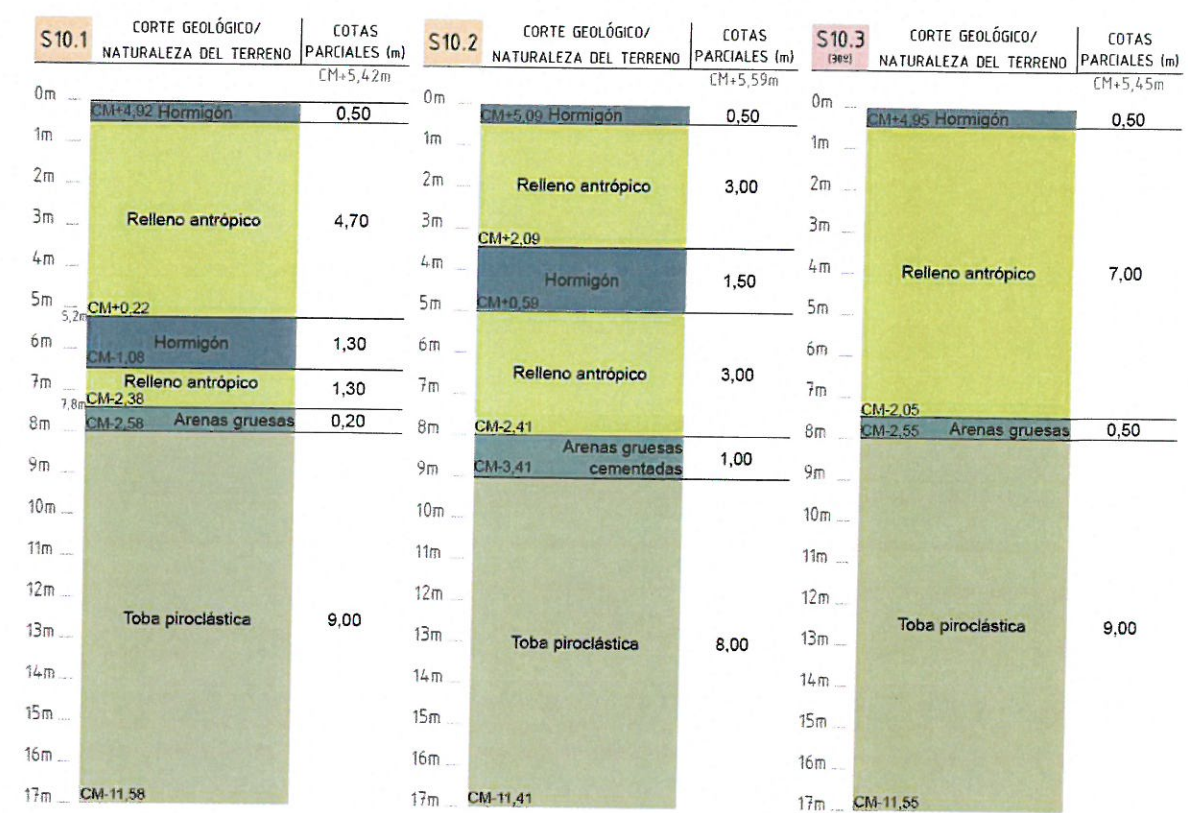
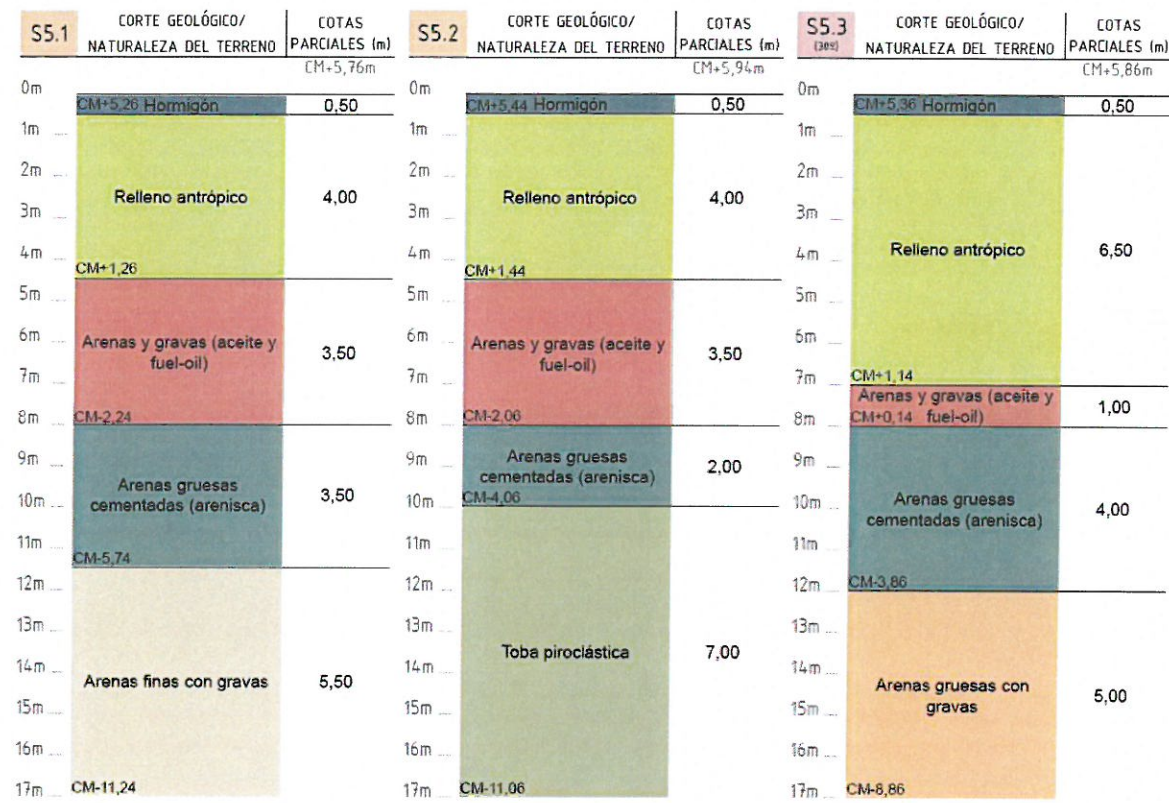
Este estudio geotécnico fue realizado por la empresa ESOCAN SL y firmado por el Geólogo D. José Miguel Medina Pérez. Se solicitó la realización de 40 sondeos mecánicos a rotación de 17,00 m y 20 sondeos mecánicos a rotación inclinados 30° y de 30,00m de profundidad en la zona para la elaboración del "Proyecto de ejecución del frente marítimo de Las Palmas de Gran Canaria en el ámbito de la Base Naval y el muelle de Santa Catalina". Los sondeos se han diseñado siguiendo una alineación paralela al paseo, realizando en cada franja tres sondeos, dos verticales y uno inclinado 30°.

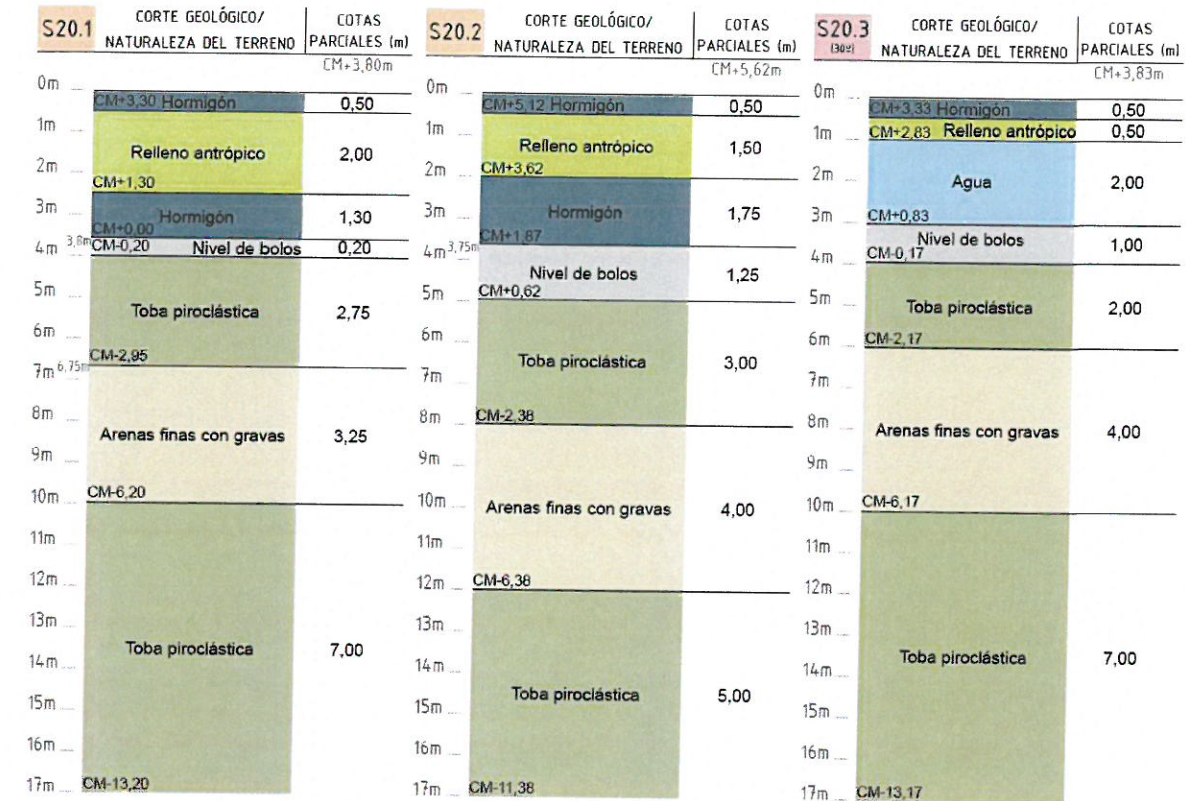
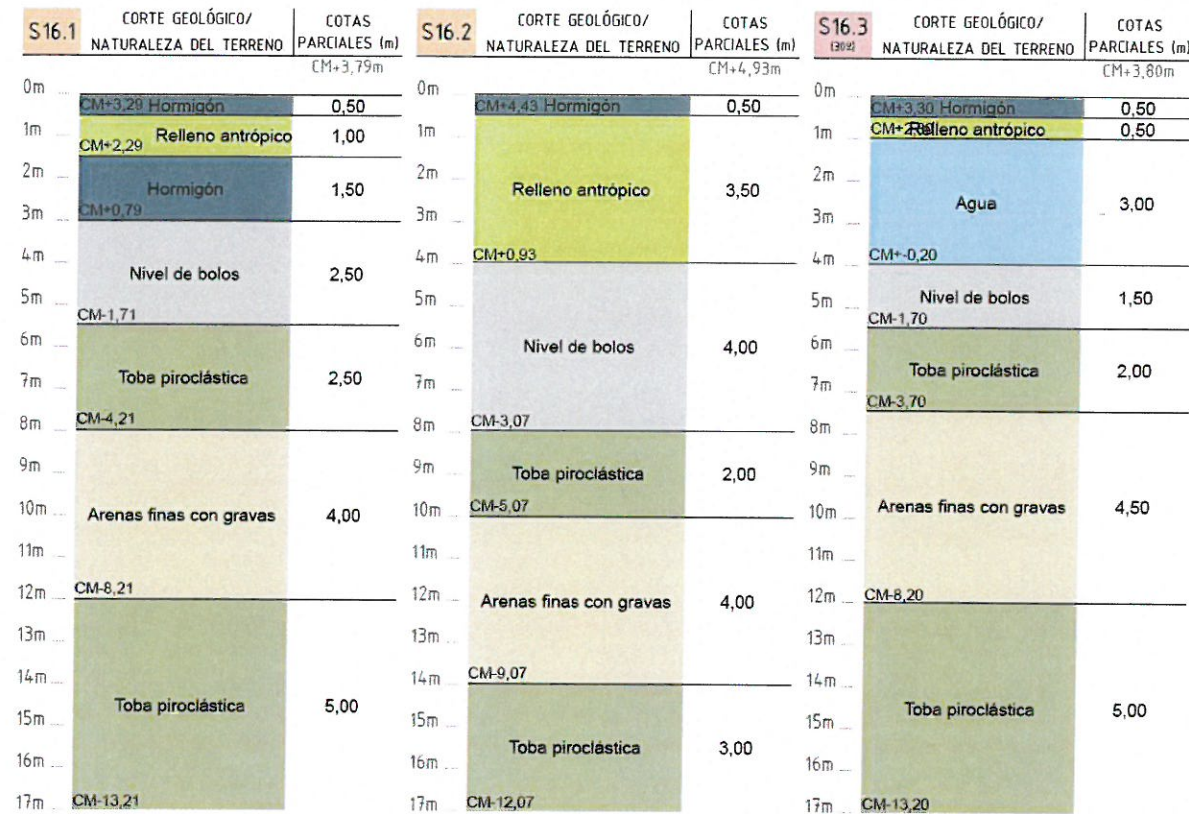
A lo largo de la longitud de los sondeos verticales se han realizado 129 ensayos de penetración estándar (SPT), maza de 63,5 kg, ± 0,5 kg caída libre de 760 mm ± 10mm y tomamuestras bipartido de 35 mm de diámetro acoplado a un varillaje rígido, los cuales permiten determinar la resistencia del suelo y aportan información sobre sus propiedades, consistencia (suelos cohesivos) y compacidad (suelos granulares).

Los resultados de los sondeos se encuentran en el anexo 1.2.3. Geología, aún así, para un primer contacto con los resultados obtenidos, se muestran a continuación los resultados de cinco de las franjas analizadas:



- 1 ● SONDEO MÁS CERCA DEL MAR
SONDEOS AZULES SE SITUAN ENTRE 30 CM Y 50 CM DEL BORDE DEL PASEO
 - 2 ● SONDEO MÁS LEJOS DEL MAR
SONDEOS ROJOS SE SITUAN A 100 CM MÍNIMO DEL BORDE DE EL PASEO O MÁS ALEJADO DEL MAR (EVITAR EL POSIBLE PASO DE INSTALACIONES)
 - 3 ● SONDEO 30°
- SONDEOS VERTICALES





A los efectos de caracterización geotécnica, se definen las siguientes unidades estratigráficas, tomando como base los reconocimientos practicados, así como el marco geológico y la experiencia local:

Unidad I: Relleno antrópico

Unidad constituida por un relleno de origen antrópico fruto de las diferentes actuaciones realizadas en la zona de la zona. Constituido por una mezcla de gravas, bolos, arenas y limos. En los sondeos 1.2, 2.2 y 3.3 se detecta niveles fangosos que creemos coinciden con el relleno del trasdós de las pantallas de intercambiador de guaguas. Además se han detectado desde restos de planchas de aceros, diferente tornillería, hormigón y en menor medida restos de plásticos.

Unidad II: Arenas y gravas (nivel contaminado de aceite y fuel-oil)

Unidad constituida por una mezcla de gravas y arenas negras basálticas. Las gravas, mayoritariamente escoriáceas, presentan formas angulosas y subangulosas con tamaños inferiores a los 7 cm.

Desprenden un fuerte olor a fuel-oil, además de presentarse manchas de aceite de color negro. En este nivel también se han encontrado trapos y otros restos impregnados en aceite mezclados con agua del mar, ya que se encuentra por debajo del nivel freático.

Unidad III: Arenas gruesas cementadas (areniscas)

Unidad constituida por arenas gruesas cementadas de colores amarillos en los que destacan numerosos restos de conchas fragmentados.

El R.Q.D. (Rock quality designation) es menor del 10%, aunque probablemente esta roca se descomponga durante los procesos de perforación y extracción de los testigos. El grado de meteorización III, roca moderadamente meteorizada. Según la clasificación de campo I.R.M.S. (1981) este nivel está compuesto por una roca blanda (R2).

En uno de los testigos de mayor tamaño se ha realizado un ensayo de rotura a compresión uniaxial cuyo resultado ha sido de 7,54 MPa, si bien hay que reseñar que la resistencia del conjunto es sensiblemente inferior.

En las zonas en las que esta unidad aparece descompuesta, se han realizado ensayos de granulometría, límites de atterberg clasificando esta unidad como SP-SM, arena mal graduada con limo.

Unidad IV: Arenas gruesas con gravas

Unidad constituida por arenas gruesas y medias con alguna grava aislada de tamaños inferiores a los 6 cm. Las gravas son mayoritariamente de naturaleza basáltica, aunque hay que destacar que en algunos niveles de esta unidad se aprecian numerosas gravas y arenas gruesas formadas por concreciones calcáreas de colores blanquecinos. No se aprecia ningún tipo de organización interna.

En función del análisis granulométrico realizado y según la clasificación de suelos unificada, catalogamos esta unidad como SM, arenas mal graduadas con limos y con gravas.

Unidad V: Arenas finas con gravas

Unidad constituida por arenas finas limosas de colores predominantemente marrones con alguna grava aislada con formas angulosas y tamaños inferiores a 4-5 cm (ver foto). Se observan algunos restos aislados de bivalvos y gasterópodos rotos, así como algún bolo fonolítico aislado. Además se aprecian niveles compuestos casi exclusivamente por arenas medias y gruesas (ver foto). Por último presenta otros niveles de colores más claros y con mayor grado de meteorización.

Unidad VI: Tobas piroclásticas

Unidad constituida por una toba pumítica no soldada del tipo "ash and pumice" conocida en la terminología local como "canto blanco". Está constituida por un 40% de pómez, un 20% de líticos y un 40% de matriz cinerítica de color marrón claro. Presenta algunos niveles constituidos casi exclusivamente por pómez. El tamaño de los fragmentos de pómez es inferior a 3 cm y el de los líticos inferiores a 5 cm con formas angulosas y subangulosas. Presenta un grado de meteorización IV, roca meteorizada.

Según la clasificación de campo I.R.M.S. (1981) este nivel está compuesto por una roca muy blanda (R1).

Conociendo que EL PARQUE MARÍTIMO a construir consta de plataformas a diferentes alturas y vuelos sobre el mar, se recomienda que:

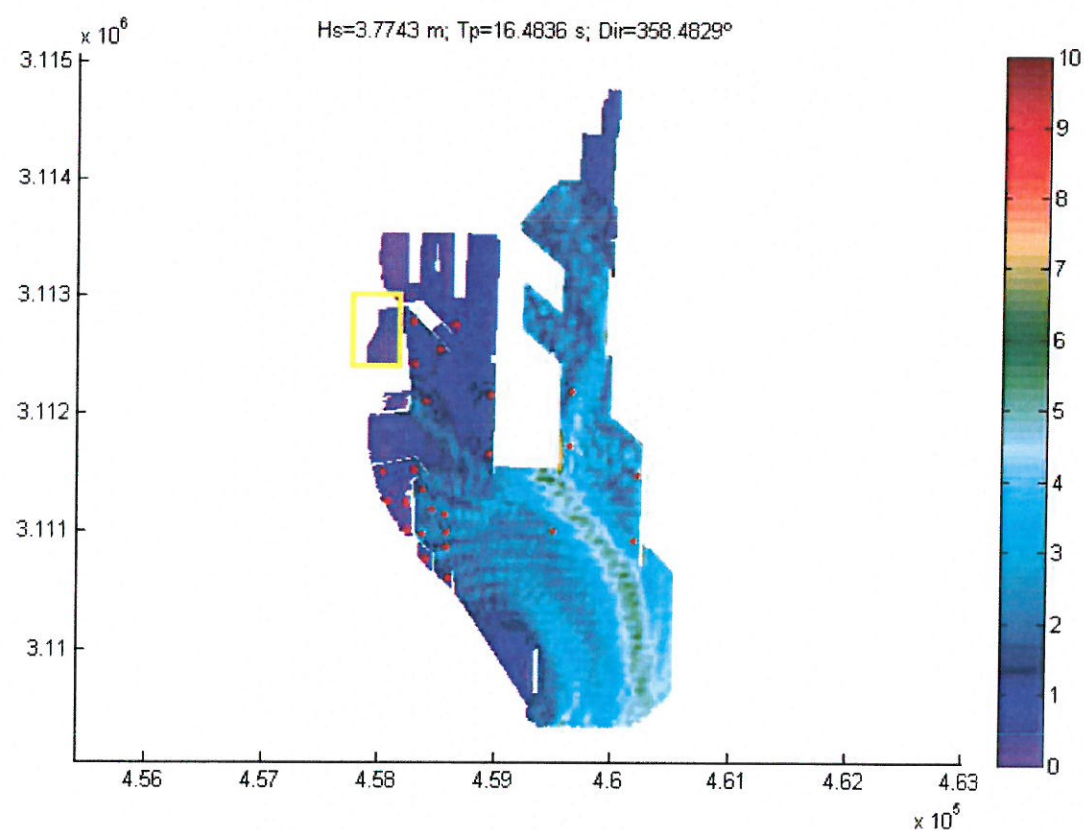
- En la zona más al norte (sondeos 1 a 8) en la que las plataformas alcanzan los 4,00 m de vuelo, se ejecute una cimentación profunda mediante micropilotes que anclen la estructura al terreno.
- En el resto de las zonas en la que el vuelo no sobrepasa los 2,00 m, (sondeo 9 a 20) se recomienda eliminar parte del actual relleno antrópico y apoyar la cimentación de la plataformas en un relleno controlado:
 - En la zona de tierra mediante un suelo seleccionado o una zahorra debidamente compactada. Se recomienda una vez alcanzada la cota de cimentación con el relleno ser realicen ensayo de carga con placa para comprobar la resistencia y la deformabilidad del relleno.

- o En la zona que avanza en el mar mediante un pedraplén formado por rocas sin alteración apreciable, compactas y estables frente a la acción de los agentes externos y, en particular, frente al agua.

7 ESTUDIO DE AGITACION INTERIOR.

En el "Estudio de Influencia de la ampliación de la dársena náutica-deportiva sobre la agitación interior en el Puerto de Las Palmas" se analiza de forma integral la agitación portuaria en el interior del Puerto de Las Palmas, bajo la acción del clima marítimo existente en la zona de estudio, teniendo en cuenta las características geométricas actuales del puerto, y la futura configuración con la ampliación de la dársena náutica - deportiva.

El estudio cuenta en su Anejo A con los mapas de agitación en función de la altura de ola significativa (Hs), el periodo (Ts) y la dirección del oleaje (° Norte sentido horario). Dado lo extenso del Anejo A, se presentan a continuación las condiciones de agitación para temporal SE el cual representa las peores condiciones:



MEMORIA DESCRIPTIVA

AUTORES:
PEDRO ROMERA GARCÍA
DR. ARQUITECTO

ÁNGELA RUIZ MARTÍNEZ
DRA. ARQUITECTA

Mapa de Agitación para la geometría actual del puerto en temporal del SE (358°). Fuente: "Estudio de Influencia de la ampliación de la dársena náutica-deportiva sobre la agitación interior en el Puerto de Las Palmas"

Como se puede apreciar, el recuadro amarillo representa el ámbito de actuación de este proyecto en el que resulta que la agitación para temporal del SE es mínima; iguales resultados se encuentran en los temporales del resto de cuadrantes.

8 PLANEAMIENTO

Será de aplicación, en cuanto a Normas Urbanísticas, las del P.G.M.O. de LAS PALMAS DE GRAN CANARIA) aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, (aprobación definitiva publicada el Boletín Oficial de Canarias de 4 el diciembre de 2012 y normativa publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas el 12 de diciembre de 2012) así como las Ordenanzas Municipales y particulares aplicables en función de su uso característico y ubicación. Asimismo, será de aplicación todo lo establecido en las Normas Generales, Normas Pormenorizadas, anexos gráficos aclaratorios y planimetría correspondiente al municipio de LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, así como en todas las Normas, Decretos y Reglamentos de Obligado Cumplimiento referidos a las obras de nueva construcción.

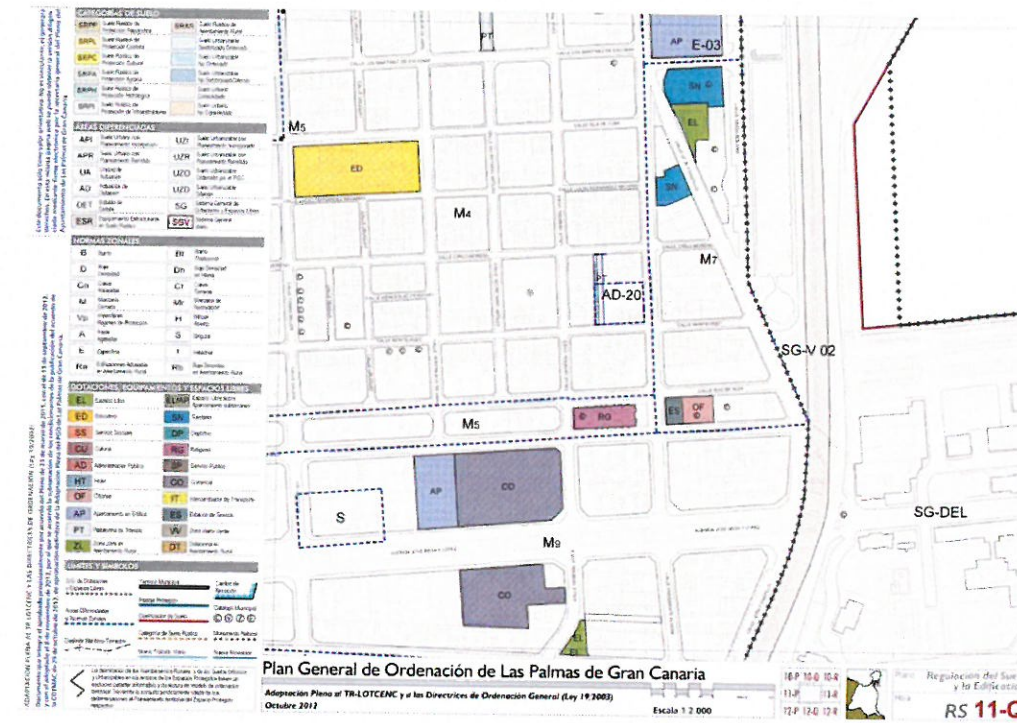
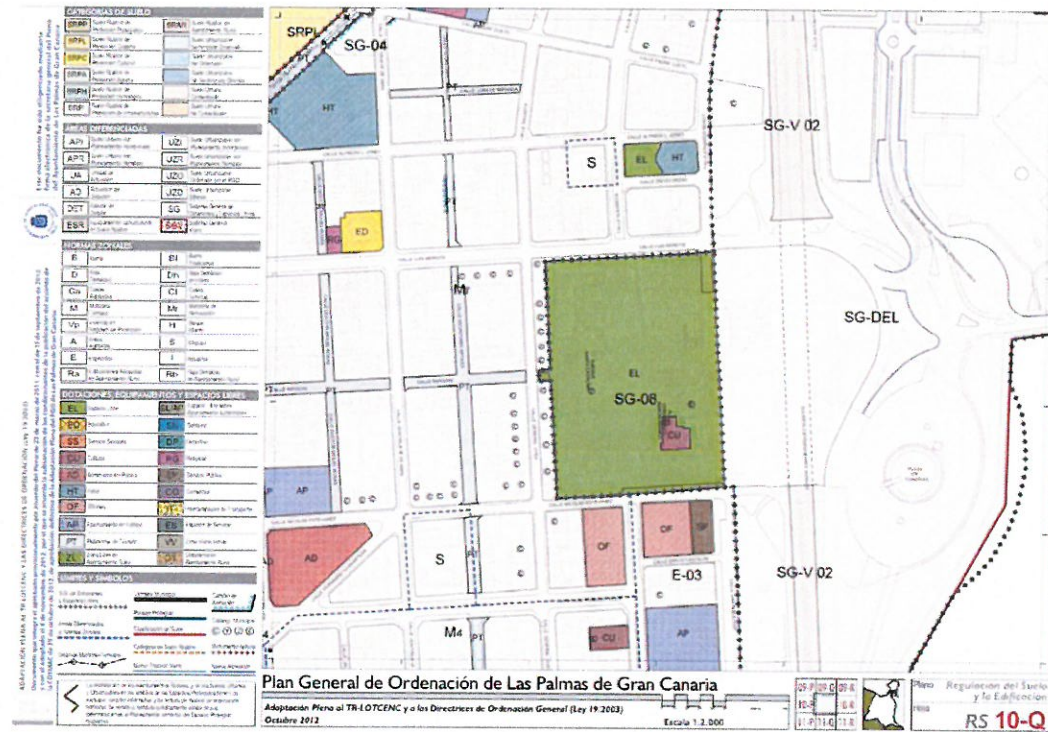
Ver la imagen inferior. Planos de Regulación del Suelo y la Edificación RS 10-Q. y RS 11-Q PGMO de Las Palmas de Gran Canaria. Adaptación Plena al TR-LOTCEC y a las Directrices de Ordenación General (Ley 19/2003) de octubre 2012.

Le serán también de aplicación las determinaciones del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz y de Las Palmas incluida en el Ámbito SG-DEL (anterior OAS-06) aprobado definitivamente por el Pleno Municipal de sesión de fecha 25 de septiembre de 2013. También el Plan de Delimitación de los Espacios y usos Portuarios del Puerto de Las Palmas (DEUP- antiguo PUEP) vigente establecida por el expediente de modificación sustancial de la delimitación de los espacios y usos portuarios del puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga, aprobado por el Orden FOM/371/2016, de 9 de marzo de 2016, y publicada en el BOE del 22 de marzo de 2016.

Y el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas (en adelante PDI-LP) ratificado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en sesión celebrada el 13 de septiembre de 2007, y ratificada por el Consejo Rector de Puertos del Estado, en su sesión nº 156

de 3 de marzo de 2008, de conformidad con lo previsto en el art. 36.3 de la entonces vigente Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

Las determinaciones específicas contempladas en esta memoria habrán de entenderse sin perjuicio de la aplicación de la normativa sectorial.



ÁREAS DIFERENCIADAS		SG-DEL
Denominación: "SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES DEL ESPACIO LITORAL"		hoja 1 de 7
Tipo de Sistema General: Espacio Libre / Dotacional	Superficie del área: 150,77 Ha	
Clase de suelo: Suelo Urbano, Suelo Rústico		
Categoría de suelo: Suelo Urbano Consolidado, Suelo Rústico de Protección Costera		
Instrumento de ordenación: Plan Especial (Nueva Actuación)		
Sector urbanístico: O3 Vegueta-Triana, O4 Arenales, O5 Santa Catalina		
Hojas RS/GS:		

DELIMITACIÓN DEL ÁREA

Este documento ha sido diligenciado mediante firma electrónica de la secretaria general del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

ADAPTACIÓN PLENA AL TR-LOTCEC Y LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN (Ley 19/2003)
Documento que integra el aprobado provisionalmente por acuerdo del Pleno de 23 de marzo de 2011, con el de 13 de septiembre de 2012, y con el adoptado el 8 de noviembre de 2012, por el que se acuerda la subsanación de los condicionantes de la publicación del acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, de aprobación definitiva de la Adaptación Plena del PGO de Las Palmas de Gran Canaria.

H01A
154 de 260

■ P.G.O. de Las Palmas de Gran Canaria ■ Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) ■ Octubre de 2012

Anexo a las Normas Urbanísticas | Sistemas Generales

ÁREAS DIFERENCIADAS		SG-DEL
Denominación: "SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES DEL ESPACIO LITORAL"		hoja 2 de 7

DIRECTRICES DE LA ORDENACIÓN

Este documento ha sido diligenciado mediante firma electrónica de la secretaria general del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

ADAPTACIÓN PLENA AL TR-LOTCEC Y LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN (Ley 19/2003)
Documento que integra el aprobado provisionalmente por acuerdo del Pleno de 23 de marzo de 2011, con el de 13 de septiembre de 2012, y con el adoptado el 8 de noviembre de 2012, por el que se acuerda la subsanación de los condicionantes de la publicación del acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, de aprobación definitiva de la Adaptación Plena del PGO de Las Palmas de Gran Canaria.

H01A
155 de 260

■ P.G.O. de Las Palmas de Gran Canaria ■ Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) ■ Octubre de 2012

Anexo a las Normas Urbanísticas | Sistemas Generales

El frente Litoral de la Ciudad constituye un área de gran relevancia tanto por su carácter portuario como por la histórica vinculación de la población con el mar. Por ello se delimita el Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral (SG-DEL) teniendo entre los objetivos la implantación de grandes espacios públicos destinados a equipamientos y dotaciones de uso social en el borde marítimo, con la finalidad de recuperar e integrar en la ciudad estas áreas en contacto con el mar y aquellas históricamente vinculadas a usos portuarios sin perjuicio de que en éstas se puedan seguir desarrollando actividades portuarias compatibles con la vida urbana de la Ciudad.

Con el objeto de establecer una diferenciación de actividades se han delimitado dos sub-sistemas SG-DEL A-Castilla de la Luz hasta el Parque San Telmo y SG-DEL B-Parque San Telmo hasta la Playa de la Leja.

El sub-sistema delimitado como SG-DEL A, recoge toda la superficie destinada principalmente a usos portuarios pero en la cual se pretende incorporar otros usos que permitan crear un nuevo tipo de relación puerto-ciudad. Se propone, de acuerdo con el Plan Insular extender, sobre parte del actual recinto portuario, usos urbanos centrales, de actividad económica, manteniendo funciones portuarias compatibles con actividades urbanas de centralidad, y dotación de espacios multifuncionales que integren usos culturales, recreativos, deportivos y comerciales.

Planes Especiales delimitados dentro de la Zona de Servicio del Puerto

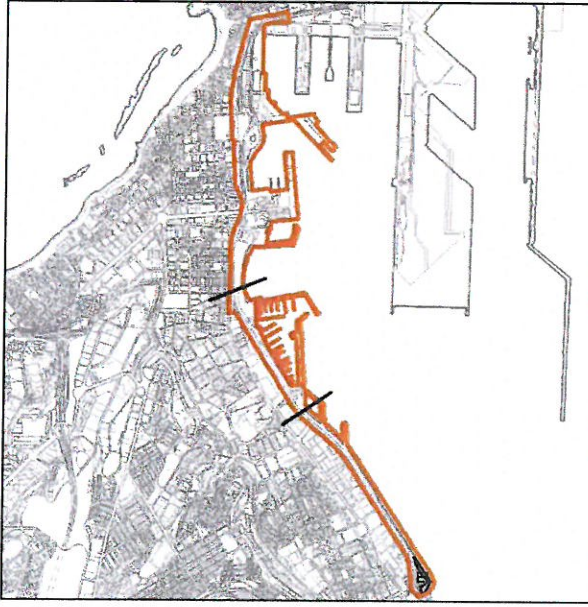
El sub-sistema SG-DEL B, se delimita con el objeto de configurar el espacio público costero en el litoral naciente, previendo y delimitando acciones que se requieren para producir un nuevo equilibrio entre la ciudad y la costa.

Independientemente de los límites establecidos que determinan el área del Sistema General DEL, internamente se podrán tramitar y aprobar de forma autónoma, o tener Planes Especiales con el fin de agilizar la tramitación y desarrollo de los mismos en la forma que establece el RDL 27/2011 de 5 de septiembre de TR de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante.

En el ámbito exterior de la zona de servicio del puerto, los Planes de Desarrollo que se redacten con objeto de la ordenación del Sistema General, tendrán en cuenta lo dispuesto en la Ley 22/1998 de Costas y su Reglamento General, Real Decreto 1471/89 y el Real Decreto 1112/92, en especial, lo relativo a servidumbres de tránsito y acceso al mar, paseos marítimos, colectoras y depuradoras de aguas residuales, según los artículos 24, 25, 27, 28 y 44.

DETERMINACIONES AMBIENTALES

Los Planes Especiales deberán integrar una actuación urbana que propicie su mejora ambiental como Eje Verde Estructurante, en especial en el borde marítimo de Vegueta, la Base Naval, el frente urbano de la Base Naval-Mercado del Puerto y el Muelle de Santa Catalina, de acuerdo a los criterios que al respecto de esta figura estructurante se regula en el PLOSC y sin perjuicio de su compatibilidad con el marco conceptual en el ámbito portuario, Base Naval y Autovía GC-01.

ÁREAS DIFERENCIADAS		SG-DEL A
Denominación: "SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES DEL ESPACIO LITORAL"		hoja 3 de 7
DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN		
Titularidad del suelo:		
Obtención: *		
Organismo/s actuante/s:		
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN		
Edificabilidad máxima:	Ocupación máxima:	Altura máxima:
Superficie del área ordenada: 819.496 m ²		Superficie de Espacios Libres:
Calificación: Dotacional		Superficie Dotaciones:
Instrumento de ejecución:		Superficie Viario:
Uso principal: Servicios Públicos, Sevicios Portuarios		
Usos Compatibles: Administración Pública, Espacio Libre		
ORDENACIÓN PORMENORIZADA		DETERMINACIONES ESPECÍFICAS
		<p>En tanto en cuanto se redacten los Planes Especiales que ordenen el Sistema General se mantienen para la Dársena de embarcaciones menores del Puerto del La Luz y de Las Palmas los parámetros de ordenación transcritos en la hoja anexa de determinaciones específicas, excepto:</p> <p>El vial entre la Avenida Marítima y el Muelle de Pantalanes aumenta su ancho en 5,50 m. Hasta alcanzar una sección de 26 m.</p> <p>La parcela 6 modifica su contorno, adaptándose al trazado actual de los viales.</p> <p>La parcela 11 modifica su uso, pasando de comercial a Servicio Público-Comercial, para la localización de un edificio de usos portuarios.</p> <p>En la parcela 4 se permitirá además del uso de Vela Ligera el uso Comercial manteniendo los parámetros urbanísticos establecidos.</p> <p>La parcela 5 se segrega resultando una nueva parcela (V-5.1) cuyo uso será el de Vela Latina.</p> <p>Estos dos últimos puntos son resultado de la Modificación Puntual del Plan Especial aprobado por la CUMAC el 30 de julio de 1998.</p> <p>En la hoja anexa se establecen, por tramos, una serie de determinaciones a la futura ordenación del área.</p>
OBSERVACIONES		
<p>Las determinaciones específicas contempladas en esta ficha habrán de entenderse sin perjuicio de la aplicación de la normativa sectorial. Los terrenos emergidos en la Zona de Servicios del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstos en el Plan Director de Infraestructuras, adquirirán, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.</p> <p>* Según artículo 137 del TR-LOTENC y artículo 141 del Reglamento de Gestión y Ejecución, Decreto 183/2004.</p>		

Este documento ha sido diligenciado mediante firma electrónica de la secretaria general del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



ADAPTACIÓN PLENA AL TR-LOTENC Y LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN (Ley 19/2003) Documento que integra el aprobado provisionalmente por acuerdo del Pleno de 23 de marzo de 2011, con el de 13 de septiembre de 2012, y con el adoptado el 6 de noviembre de 2012, por el que se acuerda la subsanación de los condicionantes de la publicación del acuerdo de la COTIMAC de 29 de octubre de 2012, de aprobación definitiva de la Adaptación Plena del PGO de Las Palmas de Gran Canaria.

MEMOI HOJA 196 de 200

■ P.G.O. de Las Palmas de Gran Canaria ■ Adaptación Plena al TR-LOTENC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) ■ Octubre de 2012 ■

PEDRO ROMERA GARCIA
DR. ARQUITECTO

9 ACCESIBILIDAD

En cumplimiento con lo establecido en la Ley Territorial número 8/1.995, de 6 de Abril, de "Accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la Comunicación" (B.O.C. número 50, 24 de Abril de 1.995), y en el Reglamento de esta Ley, aprobado por Decreto 227/1.997, de 18 de Septiembre, (B.O.C. número 150, de 21 de Noviembre de 1.997), se incluye Anejo de Accesibilidad que justifica el "Cumplimiento de la Ley Canaria de Accesibilidad", en cuanto a la idoneidad de las soluciones adoptadas mediante la correspondiente ficha técnica de accesibilidad, confeccionada conforme al Anexo 6 del Reglamento de la Ley 8/1.995, de 6 de Abril.

También se adjunta cumplimiento de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, mediante una tabla donde aparecen los apartados que son más restrictivos respecto a la normativa autonómica.

10 DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

10.1 OBRA CIVIL

10.1.1 ESTRUCTURA

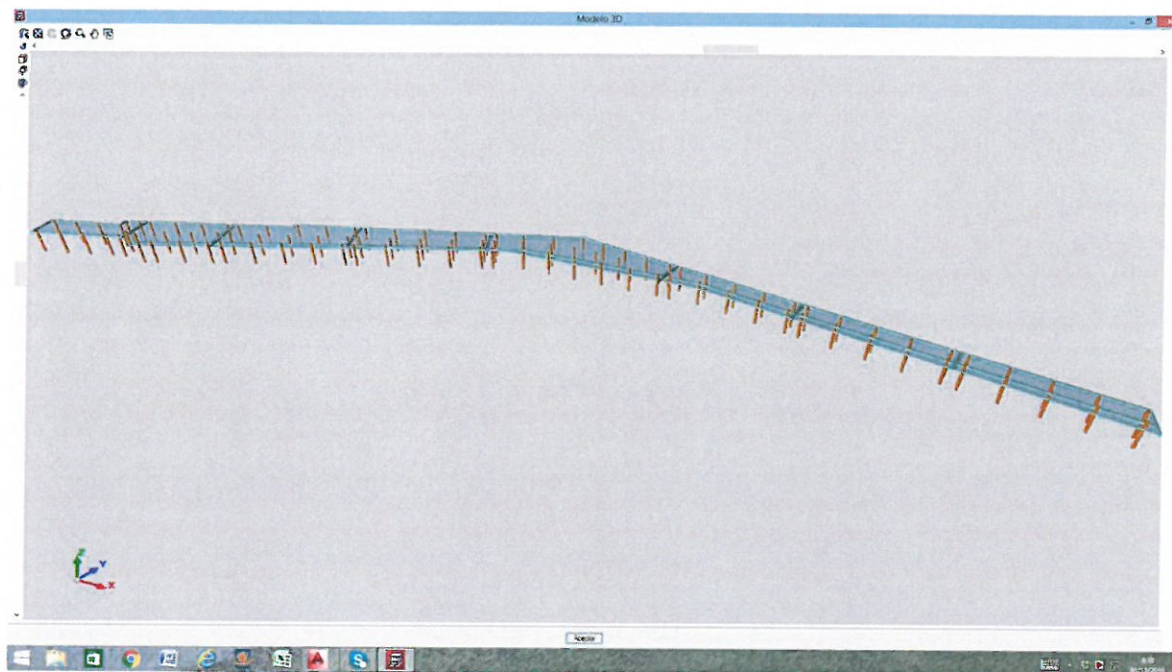
La estructura proyectada está constituida fundamentalmente por una losa de cimentación con sección constante, apoyada sobre pilotes in situ con ancho variable y una longitud total de aproximadamente 307 metros lineales. En el borde exterior de la misma la propia losa de cimentación, en su lateral situado en el borde de escollera se proyecta una losa en voladizo con un vuelo cuya dimensión es distinta por zonas, siendo el máximo de 2,5 metros, y cuyo canto se hace variable arrancado en 50 cm. y muriendo en punta en 38 cm. Esta losa en voladizo que se empotra elásticamente en la losa de cimentación. En el borde interior de la losa, esto es en su contacto con el borde del paseo, se dispone un muro de contención, que empotrado en la losa sirve de contención al desnivel existente con el paseo situado en una cota superior.

La losa tiene un espesor de 50 cm., con una ligera pendiente en su cara superior para evacuación de agua. En distintas zonas de la superficie de la losa, se disponen muros de hormigón armado, con

PÁG. 13 DE 21

ÁNGELA RUIZ MARTÍNEZ
DRA. ARQUITECTA

espesor variable, y empotrados en su base en la losa de cimentación. Tanto el graderío como las rampas y escaleras de acceso desde el peatonal al nivel inferior de esta nueva plataforma, se resuelven con soluciones no estructurales de rellenos y soleras.



La losa de cimentación, dada su longitud se ha dividido en ocho tramos independientes, cada uno de ellos con longitudes no mayores de 50 metros para garantizar un adecuado comportamiento frente a la dilatación térmica y a la retracción. Para ello los distintos elementos estructurales dispondrán de las cuantías geométricas mínimas especificadas en EHE.

Se ha realizado una distribución homogénea de pilotes con diámetros de 650 y 850 mm., que se han calculado considerando tanto su carga en punta como su rozamiento por fuste, de acuerdo al CTE-DB-C, a partir de los datos aportados por el estudio geotécnico.

10.1.2 RAMPA PARA USUARIOS DE MOVILIDAD REDUCIDA

Para permitir el acceso de los usuarios de movilidad reducida se ha proyectado dos rampas que salven el desnivel entre el muelle de Santa Catalina y la cota del Paseo Marítimo.

Estas rampas contarán con pendiente hasta el 8%. El ancho de las rampas varía entre los 2 y los 4 metros con longitudes de desarrollo variables según tramo.

Los pasamanos de las rampas, serán de acero inoxidable resistente al ambiente marino.

10.2 REDES DE SERVICIO

10.2.1 RED DE ABASTECIMIENTO (RIEGO).

Se van a adecuar 6 zonas para para la plantación de plantas en el parque marítimo indicadas en los planos.

Con el fin de atender la demanda de riego de esas nuevas plantas se va a aprovechar la red de riego existente del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, pero se trazará una nueva red general de tuberías de polietileno PE40 PN10 de DN40 por la zona del Parque Marítimo no cubierta por la red existente. Mediante esta nueva red se podrá alcanzar todas las zonas de riego por medio de 1 válvula de control comandada desde el programador central que posea el Ayuntamiento. La idea es que con el mismo equipo de riego actual y por medio de esta válvula motorizada se pueda atender a las nuevas zonas de riego en los periodos de tiempo que sean necesario.

La instalación de riego se completa con el uso de válvulas motorizadas programables, de tipo autónomas con baterías (para evitar el cableado hasta ellas), que se situarán en las derivaciones de la tubería principal hacia las distintas zonas de riego, que se atienden con tuberías de polietileno PE40 PN10 de DN32, y desde donde parten las redes de goteo de estas nuevas zonas con tubería de polietileno de DN16.

10.2.2 RED DE DRENAJE

Para el drenaje de las aguas pluviales que precipiten sobre el propio ámbito de actuación se ha previsto una red que recoja las aguas de lluvias procedentes de escorrentía en el paseo. Esta red se desarrollará en el Anejo 1.2.8. Red de Saneamiento.

La solución técnica para el drenaje de la losa está compuesta por un canal de hormigón polímero de 125mm de alto y 130mm de ancho en forma de "V". Este caz se adapta a las condiciones arquitectónicas del paseo marítimo.

Se ha realizado el cálculo del caudal de la pequeña cuenca en la que tomando como referencia la Estación Pluviométrica nº4 – Puerto Junta de Obras y para un periodo de retorno de 10 años, el caudal resultante es de 22,97 l/s, cumpliendo el canal del caz con esta capacidad de desagüe.

10.2.3 RED ELÉCTRICA

La red eléctrica se diseñará y calculará con la obtención de la red eléctrica existente en la zona y se reflejará en el Anejo 1.2.6. El suministro se clasificará, como suministro normal efectuado por una sola empresa suministradora, bajo tensión normalizada, desde la red pública de distribución, con neutro conectado a tierra en el centro de transformación, utilizándose un esquema de distribución TT. La acometida de la red eléctrica se obtendrá una vez que la empresa suministradora facilite la ubicación exacta del mismo.

10.2.4 RED DE ALUMBRADO

La red de alumbrado se calculará en el Anejo 1.2.6 Red eléctrica, estará formado por conductores de aluminio, en canalización subterránea bajo tubo de diámetro exterior de 90 mm. Los tubos irán enterrados a una profundidad mínima de 0,4 m del nivel del suelo medidos desde la cota superior del tubo y su diámetro interior no será inferior a 60 mm.

Se proyectará la instalación de las luminarias según distribución de planos.

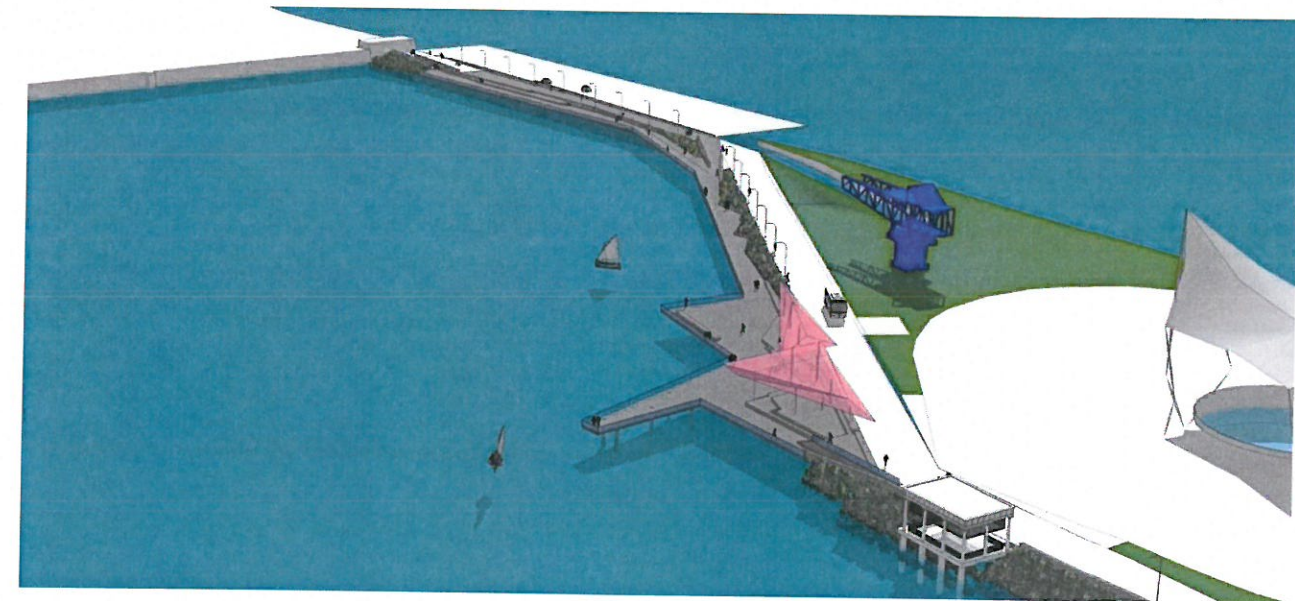
En punto de acometida se obtendrá una vez que la empresa suministradora facilite la ubicación exacta del mismo.

10.3 SERVICIOS AFECTADOS

En el presente proyecto se ha previsto una partida alzada a justificar para la reposición de los servicios que se pudieran ver afectados durante el desarrollo de las obras.

10.4 ARQUITECTURA

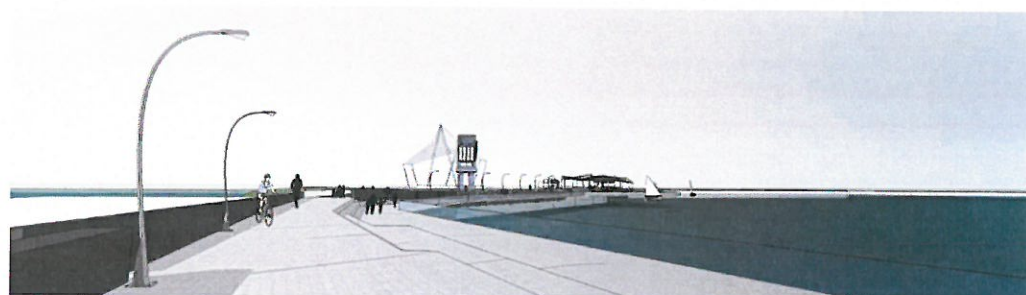
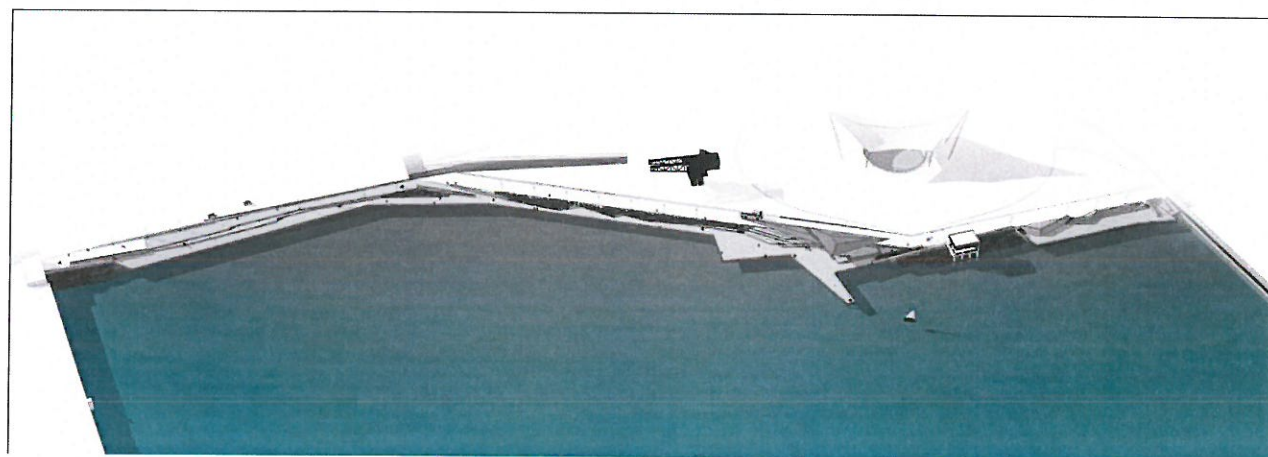
El proyecto completo del parque marítimo se sitúa entre la marquesina, el entorno de la Plaza de Canarias y la base naval, en Las Palmas de Gran Canaria. Conformando el borde este de parte de la Plaza de Canarias y el vial GC-1, como terreno ganado al mar sobre la actual escollera. Supone una continuación del paseo marítimo frente a la Base Naval hasta la marquesina en frente del intercambiador.



La continuación del Parque Marítimo, tiene una situación privilegiada ya que está anexa al intercambiador modal, muy próxima a la plaza de Santa Catalina, a menos de 10 minutos a pie de la Playa de las Canteras o el área comercial de Mesa y López. Otro factor importante es la situación frente al Muelle de Santa Catalina, lugar de atraque de los cruceros que llegan a la capital convirtiendo al área de proyecto en el primer y último lugar por donde pasan los cruceristas que visitan Las Palmas.

La formalización del proyecto se resuelve en dos cotas distintas. La primera está enrasada con el paseo existente. La otra cota está por debajo del paseo marítimo, compuesto de un pavimento de material pétreo, siempre queda por encima de las mareas más altas y dentro de los límites del perímetro de la protección naval. El encuentro entre las plataformas está diseñado mediante graderíos de hormigón que pueden funcionar como escenario y mirador del paisaje portuario, así como otros usos (carrera ligera, bicicleta, etc.). El recorrido a lo largo de toda la intervención es accesible: tanto las escaleras como las rampas están bien integradas y forman parte de la idea original del proyecto. Toda la intervención está protegida mediante barandillas continuas y carteles informando de la prohibición del baño.

Uno de los objetivos del proyecto es continuar con el acercamiento entre el ciudadano y el mar.



Con este proyecto se pretende establecer un diálogo ciudad-puerto, donde el puerto y los muelles jueguen un papel más amable y cercano a través de una propuesta equilibrada en cuanto a la oferta del ciudadano, del turista y del lugar. La geometría básica de la propuesta adquiere en este caso un desarrollo espacial más rico y complejo que responde a las necesidades del programa y a los condicionantes del entorno del modo más eficaz posible.

La percepción del conjunto se caracteriza por la levedad desprendida del juego formal de terrazas que van asomando progresivamente al mar y que muestran una dimensión cambiante según el lugar por donde te aproximes.

Sólo hay tres componentes principales en el proyecto en cuanto a materiales. En primer lugar, el mirador que se asoma desde el paseo existente continúa en hormigón visto al igual que el hormigón impreso del paseo. El segundo material es el pavimento compuesto de material pétreo, concretamente una losa vulcano monocapa fabricada con cemento I/52.5 R como conglomerante, junto con áridos graníticos silíceos, e hidrofugantes y plastificantes como aditivos, acabado color gris oscuro. Este material cubre superficies de proyecto: la rampa, suelo y pretilos. El tercer componente es la barandilla transparente. Se localiza continua en todo el frente de la plataforma hacia el mar y está compuesta de vidrio templado y laminado 12+12 y por perfiles de aluminio anodizado, logrando un efecto de continuidad.

10.4.1 PROGRAMA DE NECESIDADES

El proyecto consiste en el desarrollo del paseo lineal que funciona como mirador y conexión con la segunda fase del Parque Marítimo, más próxima al Muelle de Santa Catalina. Ampliando la visión hacia el muelle de Santa Catalina. El ensanche continua con un graderío que concluye en una gran plataforma que funcionará como solárium, o sitio de esparcimiento y reunión. Esta plataforma se encuentra en un nivel inferior al del paseo, refuerza la sensación de intimidad y aproxima al mar al usuario.

La amplia plataforma se ha diseñado desde la accesibilidad en todo su recorrido.

Las actividades que pueden realizarse de este parque marítimo son muy numerosas, se proponen: conciertos o festivales al aire libre, zonas de lectura, carril bici, juego de niños, o zonas para actividades culturales variadas.

10.4.2 CUMPLIMIENTO CTE Y OTRAS NORMATIVAS

Se incluye en el proyecto de arquitectura anexo la descripción de las normativas de obligado cumplimiento y la adaptación del proyecto a las mismas.

11 PROCESO CONSTRUCTIVO

Para la ejecución de la obra civil descrita en este proyecto se han diferenciado 4 fases:

- 1. Retirada de escollera:** se procede a retirar el manto de escollera en el ámbito de actuación hasta el todo-uno.
- 2. Rellenos y colocación de escolleras:** se realizan los rellenos de material en el núcleo del terraplén para posteriormente realizar la colocación de dos tongadas de escollera mejorada con hormigón (pedraplén) de 1,30 cm cada una, siendo éste el manto de protección de la misma.
- 3. Colocación de un aislante:** colocación de láminas nodulares de polietileno de alta densidad sobre el pedraplén para proteger la losa armada de humedades y condensaciones procedentes del ambiente marino al que estará expuesto.

4.Pilotaje.

5. Ejecución de la losa de hormigón: Las armaduras se preparan previamente de acuerdo a los planos del proyecto. Se colocan con las separaciones correspondientes y los recubrimientos consignados en el proyecto, verificando la disposición correcta, en especial las esperas para efectuar los solapes. Se marcará sobre la armadura principal, la posición de las barras de reparto antes de su colocación y se pondrá cuidado en las longitudes mínimas de anclajes y solapes de esperas, éstas se ajustarán a la normativa en vigor EHE.

Comprobada la colocación de la ferralla, se realiza el replanteo de la cota de hormigonado colocando marcas de pintura o barras de acero laterales. La puesta en obra se efectuará con bomba o grúa con cubilote. El hormigón se vierte en forma directa desde una altura menor o igual a 1,5 m. evitando la segregación y tomando los recaudos correspondientes en tiempos de mucho frío o calor. El hormigón se coloca de modo continuo o en capas, con esperas de manera que cuando se coloca una capa, la anterior aún debe presentar estado plástico para impedir la formación de junta fría.

El curado se realiza en toda la superficie expuesta por riego de agua durante 7 días.

12 PLAN DE CONTROL DE CALIDAD

En el anexo de proyecto de arquitectura se incluye el Plan de Control de Calidad, con el objeto de dar cumplimiento a lo establecido en el RD 314/2006, de 17 de marzo por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.

13 PLAZO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

En el Anejo 1.2.9 se desarrolla pormenorizadamente el Plan de Obras que dará una idea del desarrollo secuencial de las principales actividades de la obra cuyo plazo de ejecución de las obras es de DIECIOCHO MESES (18 meses). La fijación a nivel de detalle del Plan de Obras corresponderá al adjudicatario de la obra, habida cuenta de los medios que disponga y el rendimiento de los equipos, los cuales deberán contar con la aprobación de la Dirección de Obra.

comprenderá una obra completa en el sentido de que una vez terminada será susceptible de ser entregada al uso general.

21 REVISIÓN DE PRECIOS

Según el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, Título III, Capítulo II, Revisión de precios en los contratos de las Administraciones Públicas, se establece que **SI** será de aplicación la revisión de precios por tratarse de una obra de plazo superior a un año.

22 CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA

Según establece el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre en el Título II, Capítulo II, Subsección 5 Clasificación de las empresas, y Artículo 65:

“Para contratar con las Administraciones Públicas la ejecución de contratos de obras de importe igual o superior a 500.000 euros de contratos de servicios por presupuesto igual o superior a 200.000 euros, será requisito indispensable que el empresario se encuentre debidamente clasificado.”

Puesto que el importe de las obras proyectadas está definido con exactitud superando el importe establecido en la ley, será necesaria la clasificación del contratista. A partir del plazo de las obras establecido en 18 meses, la anualidad media y los capítulos de obras más representativos, la clasificación se determinará con la legislación vigente.

Partida	Grupo	Subgrupo	PEM	%	2 Anualidades	Categoría
Movimiento de Tierras	F	2	202.355,75	7,81	237.294,68	b
Estructuras Marítimas	F	5	1.199.273,00	46,27	1.919.952,24	c
Edificaciones	C	4	1.190.378,18	45,92	150.939,953 1.039.319,19	c

23 PRESUPUESTO

El Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M.) asciende a TRES MILLONES OCHENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y OCHO EUROS con VEINTICINCO CÉNTIMOS

(2.592.006,93 €).

RESUMEN DE PRESUPUESTO			
FRENTE MARÍTIMO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA EN EL ÁMBITO DE LA BASE NAVAL Y EL MUELLE DE SANTA CATALINA			
CAPITULO	RESUMEN	IMPORTE	%
01	ACTUACIONES PREVIAS.....	51.835,54	2,00
02	MOVIMIENTO DE TIERRAS.....	202.355,75	7,81
03	ESTRUCTURA.....	1.199.273,00	46,27
04	IMPERMEABILIZACIÓN.....	141.268,27	5,45
05	SOLADOS.....	214.517,01	8,28
06	CARPINTERÍA.....	240.534,00	9,28
07	REPOSICIÓN SANEAMIENTO.....	43.089,70	1,66
08	JARDINERÍA.....	97.472,85	3,76
09	RED DE SANEAMIENTO.....	5.124,79	0,20
10	RED DE DRENAJE.....	58.306,40	2,25
11	RED DE RIEGO.....	18.109,06	0,70
12	RED DE ALUMBRADO EXTERIOR.....	94.341,58	3,64
13	SEGURIDAD Y SALUD.....	22.633,28	0,87
14	GESTIÓN DE RESIDUOS.....	189.953,26	7,33
15	CONTROL DE CALIDAD.....	13.192,44	0,51
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL		2.592.006,93	
13,00 % Gastos generales.....		336.960,90	
6,00 % Beneficio industrial.....		155.520,42	
Suma.....		492.481,32	
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN		3.084.488,25	

Asciende el presupuesto a la expresada cantidad de TRES MILLONES OCHENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y OCHO EUROS con VEINTICINCO CÉNTIMOS

Las Palmas de Gran Canaria, a julio de 2017.

24 DOCUMENTOS QUE INTEGRARAN EL PROYECTO

DOCUMENTO N°1: MEMORIA

1 Memoria

1.2 Anejos

- 1.2.1 Estado actual
- 1.2.2 Cartografía
- 1.2.3. Geología y Geotecnia
- 1.2.4 Estudio de alternativas obra civil
- 1.2.5 Cálculos estructurales
- 1.2.6 Red eléctrica y alumbrado
- 1.2.7 Red de abastecimiento
- 1.2.8 Red de saneamiento y drenaje
- 1.2.9 Programa trabajos
- 1.2.10 Justificación precios
- 1.2.11 Memoria de Seguridad y Salud
- 1.2.12 Pliego de Seguridad y Salud
- 1.2.13 Estudio de Gestión de Residuos
- 1.2.14 Control de Calidad
- 1.2.15 Accesibilidad
- 1.2.16 Normativa técnica
- 1.2.17 Demolición
- 1.2.18 Jardinería

DOCUMENTO N°2: PLANOS

- 2.1 Situación y emplazamiento
- 2.2 Estado actual
 - 2.2.1 Estado actual obra civil
 - 2.2.2 Estado actual arquitectura
 - 2.2.3 Estado actual perfiles

2.2.4 Estado actual. Planeamiento Vigente

2.3 Planta General

2.3.1 Planta general obra civil

2.3.2 Planta general arquitectura

2.4 Estructuras

2.5 Instalaciones

2.6 Secciones

2.6.1 Secciones obra civil

2.6.2 Secciones arquitectura

2.6.3 Secciones detalle arquitectura

2.7 Detalles

2.7.1 Muros

2.7.2 Instalaciones

2.8 Carpinterías

DOCUMENTO N°3: P.P.T.P.

DOCUMENTO N°4: PRESUPUESTO

1 Mediciones.

2 Cuadros de Precios.

Cuadro de Precios N° 1

Cuadro de Precios N° 2

3 Presupuesto.

Las Palmas de Gran Canaria a julio de 2017.

Fdo. Pedro N. Romera García

Fdo. Angela Ruiz Martínez