

**Expediente n.º:** 3006/2020  
**Memoria Justificativa**  
**Procedimiento:** Procedimiento de Contratación

**MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA OBRA**  
**"ACONDICIONAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA DE EL**  
**TABLADO GC-224 ENTRE LOS PPKK 0+000 AL 0+630"**

## 1. Introducción

La carretera GC-224 es la principal vía de conexión de la red de carreteras insular con el núcleo poblacional de El Tablado, en el barrio de Juncalillo, situado en el T.M. de Gáldar en la isla de Gran Canaria. Se trata de una vía actualmente de titularidad insular, que conecta con la carretera GC-220 y sirve de único acceso rodado a las fincas y viviendas situadas en el entorno, adoptando en su tramo final un carácter marcadamente urbano.

Se trata de una vía de calzada única, con doble sentido de circulación que discurre a media ladera atravesando praderas y fincas agrícolas por la traza del antiguo camino vecinal, por lo que dispone de una sección tipo de anchura muy reducida, con presencia de muros de sostenimiento de piedra seca y mampostería en ambos márgenes en la práctica totalidad del recorrido. El estado actual de deterioro de la vía, tanto en lo que respecta al firme, con una degradación importante en prácticamente toda la traza, el mal estado de los muros de contención de piedra seca, con muchos tramos en estado ruinoso, la inexistencia de barreras de contención que permitan proteger a los usuarios de los desniveles existentes en la vía, así como la ausencia de un sistema de drenaje adecuado, hacen necesario acometer una serie de actuaciones de rehabilitación que permitan resolver estos aspectos y garantizar la seguridad de los usuarios de la misma.

El presente proyecto comprende las obras de acondicionamiento y rehabilitación de la carretera GC-224, que proporciona acceso al núcleo de población de El Tablado, en Juncalillo, situado en el término municipal de Gáldar. El tramo a rehabilitar tiene una longitud de 630 m, desde la conexión con la carretera GC-220 hasta el final del viario asfaltado en la zona urbana junto a las antiguas escuelas.





Fig. 1. Ortofoto de la zona de actuación, indicándose el tramo de la GC-224 objeto del proyecto

La ladera donde se ubica la carretera nace en el denominado pico de la Cruz de Valerón, siendo bastante pronunciada, una pendiente media en torno al 40%, y multitud de antiguas fincas agrícolas agrupadas en bancales, viviendas cueva y edificaciones aisladas.

## 2. Descripción de la situación actual

Como ya se ha comentado en epígrafes anteriores, el estado en el que se encuentran las calzadas de los viales aconseja que sean llevadas a cabo una serie de actuaciones con el fin de mejorar estas condiciones.

## 3. Objeto del contrato

El objeto del contrato se concreta en las siguientes actuaciones:

- Sustitución y reparación de muros de contención.
- Rehabilitación del firme existente.

---

**Ayuntamiento de Gáldar**

C/ Capitán Quesada, 29, Gáldar. 35460 (Las Palmas). Tfno. 928880050. Fax: 928550394



- Implementación de barreras de contención de vehículos.
- Mejora del drenaje actual de la vía.

#### **4. Análisis técnicos**

##### **Muros de contención**

La carretera actual discurre por antiguos terrenos de cultivo, con un trazado y sección tipo a media ladera en prácticamente toda su longitud. La plataforma dispone de muros en ambos márgenes, de contención de ladera ejecutados en piedra seca en el margen izquierdo, y muros de sostenimiento de la plataforma de piedra cementada con mortero en el margen derecho.

##### - Actuaciones muros margen izquierdo

En cuanto a los muros de contención de la ladera situados en el margen izquierdo de la carretera, se trata de muros de piedra seca con un talud visto ligeramente inclinado, con una altura variable comprendida entre 1,00 y 4,00 metros en casi todo el recorrido, y un espesor medio de 60 cm aproximadamente. Estos muros de piedra seca se encuentran en casi toda la traza en aparente estado de ruina, con desplomes visibles considerables y varios tramos derruidos sobre la calzada. Existen numerosos aterramientos con abundante vegetación al pie, debido a los arrastres de material fino debido a la acción del agua y la ausencia de sistema de drenaje.

Se prevé la demolición de todos los tramos de muros actuales en los que se aprecie un riesgo de inestabilidad, y su posterior sustitución mediante muros de mampostería hormigonada a cara vista, con un drenaje adecuado en el trasdós.

La ejecución de los nuevos muros en el margen izquierdo permitirá además contribuir a la mejora de la durabilidad del firme actual tras la rehabilitación prevista, gracias a la reducción de las filtraciones de agua a las capas inferiores del firme consecuencia de la permeabilidad de la cimentación de los muros de piedra actuales, y a la separación existente entre el borde de calzada pavimentada y el paramento de los muros de piedra actuales.







Fotos 1 y 2, Muros de contención de ladera de piedra seca en riesgo de derrumbe

### **Rehabilitación del firme**

Dada la antigüedad de la pavimentación del antiguo camino vecinal de acceso, la sección del firme actual parece estar compuesta de una base antigua de macadam asfáltico, sobre la que se han dispuesto una o más capas de mezcla bituminosa, objeto de sucesivas reparaciones.

El firme actual se encuentra en un estado general de deterioro en toda la traza, con numerosos agrietamientos, cuarteos con disgregación del firme, deformaciones, baches y descarnaduras. Entre las causas asociadas al deterioro se podría señalar principalmente la ausencia de un mantenimiento adecuado en los últimos años, con la existencia de numerosos bacheos y reparaciones puntuales, generalmente realizados con hormigón.

Asimismo, el deficiente drenaje ha originado el proceso de envejecimiento de los ligantes de las capas bituminosas, lo que provoca una pérdida de ductilidad, de la adhesividad con las capas inferiores y de la capacidad de absorción de las tensiones del tráfico actuante. Esto se ha traducido en una progresiva degradación del mismo, con aparición de deformaciones, grietas y cuarteos generalizados en la superficie, agravados con el paso de los años sin la ejecución de labores de mantenimiento adecuadas.





Fotos 5 y 6 – Fotos del estado del firme actual

Debido al estado de deterioro que presenta el firme en buena parte de la superficie del tramo de estudio, y teniendo en cuenta la necesidad operativa de compatibilizar en lo posible la ejecución de las obras con el mantenimiento del tráfico, se ha optado por una solución de rehabilitación estructural mediante el empleo conjunto de geomallas de refuerzo y el recrecido con mezcla bituminosa en caliente.

Esta metodología de refuerzo con geomallas y recrecido con aglomerado permite reducir la duración de los trabajos y la afección al tráfico con respecto a la solución de demolición parcial y reconstrucción del firme. Asimismo, el empleo de geomallas retrasa la reflexión de fisuras desde el firme antiguo a la nueva capa de rodadura, al reducirse tanto los esfuerzos de tracción en la fibra inferior de la capa de refuerzo como las tensiones verticales transmitidas a las capas subyacentes.

La sección tipo propuesta consiste en el extendido de una capa de regularización de aglomerado AC22 bin 50/70 S de espesor medio 5 cm, previo barrido y limpieza de la superficie del firme actual. Seguidamente se extenderá un geocompuesto de refuerzo formado por una geomalla de poliéster flexible de alto modulo elástico y un geotextil no tejido, y finalmente la capa de rodadura de tipo MBC AC16 surf 50/70 S de espesor 5 cm, todo con los correspondientes riegos de adherencia termoadherente. En el anejo 4 – Estudio de Tráfico y Firmes, se realiza la justificación de la solución adoptada.

También se prevé el asfaltado de dos apartaderos, actualmente en tierra, ubicados en el margen derecho en los p.k. 0+110 y 0+425.

Se prevé asimismo la reparación puntual de blandones, según las secciones de detalles incluidos en los planos, según las instrucciones de la Dirección Facultativa. Tanto en las conexiones con la carretera GC-220, así como en aquellos tramos urbanos en proximidad de accesos a fincas o viviendas, se procederá al fresado o demolición del espesor de pavimento necesario para adaptar la rasante de la nueva superficie de pavimentación, sin desniveles apreciables.



### **Barreras de contención de vehículos**

Se proyecta la instalación de un sistema de contención de vehículos mediante barrera metálica simple, con apoyos separados cuatro metros, en toda la longitud del margen derecho en la que se den situaciones de desnivel de la calzada con respecto a los márgenes adyacentes.

Los apoyos de la barrera irán alojados bajo tubo de PVC de 200 mm, rellenos con arena y sellados, embebidos bien en los muros de forro de nueva ejecución, en los muros de contención existentes en el margen derecho previa realización de una viga de cimentación para anclaje de la barrera, o bien en muros de recalce de barrera, ejecutados en mampostería hormigonada.

### **Mejora del drenaje de la vía**

La carretera GC-224 no dispone en la actualidad de los elementos de drenaje longitudinal y transversal idóneos para la correcta evacuación de las aguas de escorrentía, problema derivado de la antigüedad de la misma, que al tener su origen en el antiguo camino vecinal, mantiene un trazado a media ladera con una rasante adaptada al terreno y a las fincas existentes, existiendo gran cantidad de puntos bajos que no disponen de salida a cauce público.

El drenaje de la escorrentía de la plataforma de la carretera y de las laderas adyacentes se realiza actualmente por la superficie de la calzada, que dispone de una ligera pendiente transversal hacia los muros de sostenimiento situados en el lado del terraplén. El agua que escurre en superficie por las laderas se filtra por los muros permeables de piedra seca y termina tanto circulando por la superficie como infiltrándose en las capas inferiores del firme, debido a la inexistencia de cunetas, y a la falta de impermeabilidad del firme, debido al estado de deterioro actual del mismo, con existencia de agrietamientos, deformaciones y desprendimientos.

La disposición de nuevas cunetas y elementos de drenaje longitudinal queda condicionada a la posibilidad de ubicar obras de drenaje transversal en los puntos bajos de la rasante, para permitir el desagüe de la escorrentía a cauce público. En el caso de la carretera GC-224, no se dan las condiciones viables para la creación de nuevas obras de drenaje, ya que los posibles puntos de vertido coinciden con fincas privadas, afectando a las edificaciones y numerosas viviendas en cuevas que encuentran repartidas por la ladera aguas abajo de la carretera.







Fotos 7 y 8. Reja transversal p.k. 0+180 y desagüe en murete p.k. 0+525



Foto 9. Obra drenaje transversal existente en p.k. 0+435

## 5. Análisis Económico

La actuación que conforma el objeto de la presente memoria justificativa, cuya ejecución por contrata (incluido el 7% de IGIC) asciende a la cantidad de 837.772,95€ euros, será financiada mediante subvención nominativa concedida por el Cabildo de Gran Canaria, denominada “Ejecución de las obras de Acondicionamiento y rehabilitación de la carretera del Tablado GC-224 entre el PK 0+000 al 0+630” y con financiación propia por parte del Ayuntamiento de Gáldar.

La incidencia de cualquier tipo de contratación sobre los gastos e ingresos en el escenario de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera de esta Entidad Local, en aplicación del art. 4 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad



Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (en adelante LOEPSF), deberá venir garantizada por las administraciones públicas mediante la capacidad para financiar compromisos de gastos presentes y futuros dentro de los límites de déficit y deuda pública.

Atendiendo a la naturaleza contractual del expediente objeto de la presente memoria justificativa y, de conformidad con lo preceptuado en los apartados 2 y 3 del art. 7 de la LOEPSF, la gestión de los recursos públicos estará orientada por la eficacia, la eficiencia, la economía y la calidad, a cuyo fin se aplicarán políticas de racionalización del gasto y de mejora de la gestión del sector público. En este sentido, las disposiciones legales y reglamentarias, en su fase de elaboración y aprobación, los actos administrativos, los contratos y los convenios de colaboración, así como cualquier otra actuación de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley que afecten a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, deberán valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

La inversión inicial cuya cuantía total asciende a la cantidad de 837.772,95 euros y, su financiación se distribuye de la siguiente forma:

- **Recursos propios de la Entidad Local:** 0,00 euros.
- **Recursos provenientes del Cabildo de Gran Canaria:** 837.772,95 euros.

La financiación descrita anteriormente, garantiza la total cobertura en cuanto a los recursos necesarios para la ejecución, correspondiendo el 100% a recursos externos con compromiso expreso. Si bien no se prevé la existencia de desfases de tesorería a lo largo de la ejecución de la inversión, el Ayuntamiento de Gáldar, cuenta con los suficientes fondos líquidos para hacer frente a posibles desfases.

En cuanto a los efectos presupuestarios y económicos que podrían derivarse de la inversión en el horizonte de su vida útil, cabe atender a que la vida útil de la inversión que se pretende promover se sitúa en más de 20 años, y el coeficiente de depreciación se establece en el 5% anual sobre la inversión inicial. Atendiendo al caso que nos ocupa, y habiendo evaluado la depreciación máxima del bien, con carácter





general debería destinarse 42.000,00 euros aproximadamente, una vez recibida en su totalidad la urbanización objeto del presente expediente.

En base a lo anteriormente expuesto, cabe concluir que las obligaciones que deberá asumir esta Entidad Local por la ejecución de la citada obra y el mantenimiento de la misma a lo largo de su vida útil, no se prevé que afecten al escenario actual y futuro de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera del Ayuntamiento de Gáldar, puesto que el propio ayuntamiento viene aprobando en sus respectivos presupuestos una cuantía para el mantenimiento de dichas urbanizaciones.

En relación con la deuda comercial, esta Administración Pública viene cumpliendo con el “periodo medio de pago” definido en el Real Decreto 635/2014, de 25 de julio, por el que se desarrolla la metodología de cálculo del periodo medio de pago a proveedores de las Administraciones Públicas, el cual mide el retraso en el pago de la deuda comercial en términos económicos. Cabe destacar a este respecto, que el periodo medio de pago informado tras la finalización del 4º. Trimestre del ejercicio 2019, ascendió a 25,51 días.

. En base a lo anteriormente expuesto, cabe concluir que las obligaciones que deberá asumir esta Entidad Local por la adjudicación del expediente de contratación objeto de esta memoria justificativa, no se prevé que afecten al escenario actual y futuro de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera del Ayuntamiento de Gáldar.

## **6. Análisis del Procedimiento**

### **a. Justificación del procedimiento**

Visto lo expuesto y el objeto del contrato, con un valor estimado de 782.965,37 €, se considera que el procedimiento abierto simplificado es el adecuado en el caso que nos ocupa y, permitiendo que todo empresario interesado pueda presentar una proposición, quedando excluida toda negociación en los términos del contrato con los licitadores.

### **b. Clasificación del contrato**

El contrato objeto de la presente memoria justificativa, tiene la consideración de contrato de obras, de conformidad con lo establecido en el artículo 13 de la Ley



9/2017, de Contratos del Sector Público.

### **c. Análisis de ejecución por lotes**

De conformidad con el informe emitido por el redactor del proyecto, se justifica la no división por lotes del objeto del contrato por los siguientes motivos:

*Por todo lo anterior, queda justificada la no división en lotes de esta obra, en los términos establecidos por el art. 99.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del Sector Público.*

*En relación a la división en lotes de las obras arriba mencionadas, el Técnico que suscribe tiene a bien informar lo siguiente:*

- *Que realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultaría la supervisión de las obras desde el punto de vista técnico implicando un aumento de medios personales con los que no se cuenta.*
- *Que la necesidad de coordinar a varias empresas supondría una mayor afección al tráfico y a los vecinos de los diferentes barrios afectados por las obras, suponiendo una mayor participación de agentes de la policía local.*
- *Que la división en lotes, supondría un aumento del precio del contrato, al aumentar las partidas de señalización de obras y seguridad y salud de manera importante.*

*Por todo lo expuesto en los puntos anteriores, el técnico que suscribe aconseja la no división en lotes de las obras, lo cual se informa para que con su mejor criterio la mesa de contratación tenga a bien resolver lo más oportuno.*

### **7. Conclusiones**

El deterioro que ha ido sufriendo el firme de la calzada con el paso del tiempo, aconseja que sean llevadas a cabo una serie de actuaciones con el fin de mejorar estas condiciones. El objeto del contrato se concreta en las siguientes actuaciones:

- Sustitución y reparación de muros de contención.
- Rehabilitación del firme existente.
- Implementación de barreras de contención de vehículos.



- Mejora del drenaje actual de la vía.

Las obligaciones que deberá asumir esta Entidad Local por la adjudicación del expediente de contratación objeto de esta memoria justificativa, no se prevé que afecten al escenario actual y futuro de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera del Ayuntamiento de Gáldar.

No procede la división en lotes del objeto del contrato y el procedimiento de contratación elegido es el abierto simplificado.

En Gáldar a, (documento firmado electrónicamente al margen)

**EL ALCALDE**

