

PLAN DE OBRAS TRIENAL (2016-2019) EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE LOGROÑO. AMPLIACIÓN ENERO 2017

INDICE

1. OBJETO	1
2. MEMORIA JUSTIFICATIVA.....	2
3. ESTUDIO ECONOMICO	8
4. PROGRAMA DE TRABAJOS Y PLAZO DE EJECUCIÓN.....	9
5. DOCUMENTACIÓN PLANOS-FICHAS	9
6. CONCLUSIÓN.....	9

PLAN DE OBRAS TRIENAL (2016-2019) EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE LOGROÑO. AMPLIACIÓN ENERO 2017

1. ANTECEDENTES

Con fecha 5 de mayo de 2016 se aprueba el Plan de Obras Trienal 2016-2019 en el Término Municipal de Logroño, de fecha abril de 2016, redactado por la Dirección General de Movilidad Urbana y Proyectos. En enero de 2017 se hace preciso ampliar dicho Plan al objeto de incluir las obras de Adecuación de un sendero de ribera en la margen derecha del Ebro, en el término municipal de Logroño, y su integración en el camino natural del Ebro (GR-99).

Dicho plan de obras trienal y la ampliación que se presenta tiene por objeto definir, programar y valorar la ejecución de las obras necesarias para conectar sectores ya consolidados con las redes viarias o puntos singulares que se han quedado sin conectar ni desarrollar debido a la actual situación económica y al punto de no desarrollo urbanístico.

Al presente plan de obras es de aplicación, con carácter general y esencial la siguiente normativa:

- El Plan General Municipal de Ordenación de Logroño
- Real Decreto Legislativo 7/2015, /de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana
- Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja.
- Ley 2/2007, de 1 de marzo, de Vivienda de La Rioja.
- Ley Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa.
- Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local
- Ley 1/2003, de 3 de marzo, de la Administración Local de La Rioja

En el objeto se incluyen:

Justificación de la necesidad de las obras, definición geométrica de las obras, estimación económica de las mismas y la planificación temporal de su ejecución.

El contenido del plan de obras no es rígido ni estático, dado que las infraestructuras en él previstas han de atender unos desarrollos que evolucionaran en el tiempo, al margen del posible despertar de desarrollos ya contemplados en el PGM y Plan de infraestructuras, por lo que se contempla la futura ampliación del objeto y contenido de este plan, con el fin de atender a nuevas necesidades.

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

2.1. Introducción, estado actual, antecedentes.

Las diferentes actuaciones y tramos objeto del presente plan es muy variada, en unos casos la infraestructura dispone de pavimento granular o riegos asfálticos con numerosas irregularidades, contando con tramos de anchuras

irregulares y escasos, en el que no existe una plataforma independiente para el peatón por lo que se hace peligroso circular por los mismos y otros donde ni siquiera existe un camino por donde poder circular sin dar un rodeo o tener que circular por un vial cuya capacidad de tráfico está más que saturada.

Siguiendo las políticas, objetivos y estrategias recogidas y aprobadas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible PMUS de Logroño, se crea esta herramienta de planificación que permite el desarrollo de algunas medidas por y hacia una movilidad más sostenible, respetuosa con el medio ambiente y energéticamente eficiente como son , mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético, planificación sostenible del desarrollo urbano, la ordenación de la circulación y estructura de la red viaria, Mejoras de accesibilidad y supresión de barreras. Con el objetivo final de reducir el impacto ambiental derivado del transporte, público y privado, especialmente el ruido y la emisión de gases producidos por los vehículos privados, reducir los tiempos de viaje en la movilidad urbana.

Para conseguir esto el diseño urbano es claves para que los habitantes o trabajadores de estas áreas puedan verse favorecidos por una movilidad sostenible.

La ejecución de la totalidad de las obras a continuación descritas dependerá de las demandas reales en cada momento, pudiendo llegar o no a realizarse en su totalidad si no fuese necesario pudiéndose fragmentar parcialmente cada actuación, también dependerá de la disponibilidad presupuestaria de la corporación en el momento de la licitación de las obras.

La peculiar naturaleza de este plan de obras y sus actuaciones, diferentes en cuanto su contenido y fines en cada una de ellas, por lo que se hace una análisis detallado de cada una de las actuaciones mencionadas, aunque a modo de resumen se pretende finalizar itinerarios ya empezados con el objetivo de cerrar o mejorar el mallado existente de las infraestructuras, corrigiendo los itinerarios o ampliando las secciones y trazados para conectar infraestructuras con sistemas generales exteriores, servicios públicos básicos como son el colegio de los Salesianos, el Parque Municipal de Jardinería, el Parque de la Grajera en su conexión peatonal con el trazado del Camino de Santiago.

El grado de definición de estas actuaciones es, lógicamente, diverso. En general, las actuaciones contempladas para la fase inicial, cuentan ya con estudios previos, y en algunos casos, proyectos elaborados. Para la mayoría de ellas se ha realizado una primera evaluación que permitiera confirmar el grado de prioridad de la actuación. Dada la elevada dispersión en el ámbito local de las actuaciones se ha tenido en cuenta también el conseguir la mayor funcionalidad posible para el conjunto en el año 2019.

2.2. Análisis de la necesidad de actuaciones Previstas

La valoración de las actuaciones planteadas en el Plan de Obras es imprescindible para programar las inversiones requeridas en el ámbito de actuación.

Las actuaciones previstas son:

- a) Avda La Sierra
- b) Conexión Fardachón Sur (Camino San Adrián)
- c) Conexión Valdegastea Noroeste (Calle Irlanda-Camino Viejo Lapuebla).
- d) Conexión Tejeras Suroeste (Pradoviejo)
- e) Distribuidores Sur
- f) Ampliación del Camino de Santiago

En la ampliación, se incluye el proyecto g:

- g) Adecuación de un sendero de ribera en la margen derecha del Ebro, en el término municipal de Logroño, y su integración en el camino natural del Ebro (GR-99)

g. Adecuación de un sendero de ribera en la margen derecha del Ebro, en el término municipal de Logroño, y su integración en el camino natural del Ebro (GR-99)

El Ayuntamiento de Logroño tiene la clara determinación, desde años, de conseguir una mejor integración del río en la ciudad, y un mayor disfrute de los ciudadanos de las posibilidades ecoturísticas que el río les puede proporcionar.

La Confederación Hidrográfica del Ebro definió hace años el Camino Natural del Ebro (GR-99). Al término municipal de Logroño le corresponden las etapas 15.1 y 16.1. En su tramo urbano, dentro del término municipal de Logroño, discurre por itinerarios ya existentes en los parques de Samalar-El Cubo, Parque de La Concordia, Parque del Ebro, La Ribera y parque del Iregua. Sin embargo, para el resto del itinerario del GR-99 se optó por sendas o caminos agrícolas ya existentes, en algunos casos muy alejados de la ribera del Ebro.

Este hecho se acentúa sobretodo en el tramo inicial dentro del término municipal de Logroño, en la zona del meandro de El Cortijo y en su núcleo, donde el GR-99 discurre por caminos y sendas que se separan cientos de metros del río e incluso asciende hasta los terrenos altos en los que se asentaba el antiguo vertedero municipal, con tramos en los que los caminos están en muy mal estado y tienen fuertes pendientes.

En este tramo no se ha podido utilizar la zona de servidumbre de la margen derecha del río Ebro correspondiente a la franja de 5 m situada a continuación del dominio público hidráulico ya que en su mayor parte está ocupada por propiedades privadas existentes.

Se plantea, por tanto, la necesidad de plantear una alternativa de trazado al Camino Natural del Ebro (GR-99) en el término municipal de Logroño que discorra en una ubicación más natural en la margen derecha de la ribera del río para, y de esta forma poner en valor los parajes naturales por los que discurre, como son el Soto La Sabuquera y el de los Americanos, espacio natural protegido Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria "Sotos y Riberas del Ebro", perteneciente a la Red Natura 2000, y turísticos, como son los restos del Puente Mantible, con toda su historia asociada, y la peculiaridad del trazo del Ebro en la zona del meandro de El Cortijo con sus rápidos y sus zonas con grandes lastras tan diferentes al resto del trazado del río en este entorno.

2.3. Características geométricas de la solución Prevista.

Las actuaciones definidas en el presente proyecto son:

Características de actuación:

Los cinco tramos en los que se ha dividido el sendero son los siguientes:

1. Tramo I:

Comprende desde el inicio del sendero, en el camino de La Bodeguilla, próximo al límite con el término municipal de Fuenmayor, hasta el camino de La Llana, junto a una explotación minera existente.

Tiene una longitud de 6.362,800 m.

2. Tramo II:

Este tramo va desde el final del tramo anterior hasta un área de descanso situada en la carretera autonómica LR-441, de Logroño a El Cortijo.

Su longitud es de 2.731,472 m.

3. Tramo III:

El tramo III tiene una longitud de 4.892,018 m y llega hasta la senda existente en el Parque del Cubo, una vez pasado el Puente de Sagasta, donde conecta con los itinerarios existentes en los distintos parques del tramo urbano de Logroño hasta llegar al Parque del Iregua, que coinciden con el Camino Natural del Ebro GR-99.

4. Tramo IV:

Este tramo se inicia en el final del Parque del Iregua y llega hasta el Soto de La Sabuquera y al camino de Canicalejo, donde se puede conectar con la red de caminos públicos existentes.

Tiene una longitud de 3.076,926 m.

5. Tramo V:

El último tramo comprende desde el Soto de La Sabuquera hasta el Soto de los Americanos y el camino Viejo de Calahorra, donde vuelve a conectar con el trazado del Camino Natural del Ebro GR-99.

La longitud de este tramo es de 3.534,662 m.

A continuación se describe el trazado de cada uno de los tramos:

TRAMO I

Se inicia en el camino de la Bodeguilla, a la altura de la presa de una central eléctrica.

En su primer tramo, y dado que el camino de la Bodeguilla está asfaltado y circulan vehículos, el sendero se proyecta en la margen izquierda del camino, hasta llegar a la bifurcación con el camino de La Noria.

A partir de ese punto, p.k. 0+317, el trazado del sendero coincide con el camino existente. Las vistas sobreelevadas sobre el río y la ribera son de gran calidad, pudiendo observarse con facilidad avifauna acuática. Al transitar junto a las huertas y viñedos también añade las bondades de este ecosistema. La afección ambiental es mínima porque no transita por el interior de la ripisilva, sino relativamente alejada de ella.

El sendero continúa por el camino existente, sobreelevado sobre el río, a resguardo de la avenida de 10 años, hasta el p.k. 2+637.

Para poder continuar con el sendero paralelo a la margen derecha del Ebro es necesario realizar expropiaciones de terreno en unas fincas existentes. El trazado discurre por el lateral de las mismas de forma que las afecciones sean las mínimas posibles.

En el p.k. 3+121, después de cruzar una acequia existente, el sendero enlaza con el camino de Las Bodegas por donde continúa hasta alcanzar el Soto El Rincón, en el p.k. 4+809. Se trata de un recorrido de gran belleza puesto que recorre el bosque galería junto al río, primero en un tramo de alameda y después por un ecosistema mediterráneo de gran riqueza y diversidad.

El tramo del vértice del meandro discurre por fincas privadas por lo que será preciso también expropiar los terrenos. Para minimizar las afecciones se ha proyectado el sendero por los bordes y lindes de las fincas particulares donde ya existen servidumbres de paso rodadas.

En el p.k. 4+828 existe un desprendimiento del talud junto al río para el que se ha previsto un muro de escollera revegetado que impida que el desprendimiento avance poniendo en peligro el sendero previsto.

El sendero entronca con el camino de La Llana, de titularidad pública en el p.k. 5+250. El camino discurre por la coronación de una ladera de fuerte desnivel y pendiente, por lo se ha previsto un vallado perimetral de protección para peatones y ciclistas.

En el p.k. 6+064 se disfruta de una vista sobreelevada de las ruinas del puente Mantible, proyectándose una pequeña área de descanso y equipamiento didáctico.

El trazado continúa por el camino de La Llana hasta finalizar en el p.k. 6+362,800, a la altura de una explotación minera existente, donde se inicia el tramo II y el sendero abandona dicho camino.

Si se continúa por el mencionado camino se accede tanto al núcleo urbano de El Cortijo como a la vía verde del antiguo trazado del ferrocarril, con lo que se asegura la accesibilidad al nuevo sendero de los habitantes de El Cortijo y la conexión del sendero con la vía verde.

TRAMO II

El tramo II se inicia en el camino de La Llana para abandonarlo de forma inmediata y bajar a buscar la plataforma inferior y la margen derecha del Ebro.

Para poder alcanzar la cota de la plataforma inferior de forma que se pueda seguir accediendo a la parte noroeste de la explotación existente ha sido preciso proyectar una pendiente del 13%.

Este tramo, hasta el p.k. 1+431, discurre por fincas particulares en una terraza elevada sobre el río Ebro y sin riesgos de inundabilidad.

Existen varias fincas que han sido excavadas para la obtención de áridos. En estos tramos se ha repuesto la cota de las fincas colindantes para evitar que el sendero se pueda inundar con las crecidas normales del Ebro.

A partir del p.k. 1+431 y para poder continuar por la margen derecha del Ebro, el sendero atraviesa una ladera con una fuerte pendiente lateral y problemas de estabilidad. Con objeto de poder encajar el sendero en la ladera se ha reducido la anchura a 2 m y se ha previsto la colocación de malla de triple torsión en el talud de desmonte para evitar que posibles desprendimientos puedan afectar a la seguridad de los viandantes.

En el p.k. 2+040 el sendero enlaza con un camino existente en la central hidroeléctrica de El Cortijo y continúa por el mismo hasta el p.k. 2+505 donde enlaza con la carretera autonómica LR-441, de Logroño a El Cortijo.

La mencionada carretera tiene en este tramo una sección muy estricta y presenta un gran desnivel con el Ebro, por lo que, para evitar peligros de atropellos a los usuarios del sendero y caídas al río, el trazado del mismo se lleva paralelo a la carretera y se protege con una valla.

El sendero finaliza en este tramo en el p.k. 2+731,472, en un área de descanso existente de la carretera que se acondiciona para el disfrute de los usuarios del sendero.

TRAMO III

El tramo III se inicia en el área de descanso de la carretera LR-441 y una vez que el desnivel entre la misma y el río no es tan grande, el sendero baja para ajustarse a su margen derecha.

Este tramo se caracteriza por discurrir por la margen derecha del Ebro muy próximo a su ribera, a lo largo de una senda catastrada pero que sin embargo no existe físicamente en el terreno.

Las continuas modificaciones del cauce del Ebro han hecho que el dominio público hidráulico haya ido cambiando y, por tanto la franja de 5 m de servidumbre de paso que fija como obligatoria la Ley de Aguas. Las intrusiones sobre ella son constantes y en muchos segmentos la existencia de ocupaciones hacen físicamente imposible pasar por la servidumbre: vallados, casetas, muros, etc, que será preciso expropiar para poder dar continuidad al sendero. Además de las dificultades respecto de la continuidad longitudinal, otro inconveniente añadido es la inaccesibilidad transversal desde la carretera hacia el río. Las escasas entradas están cerradas al paso, lo que también hace prever problemas en la fase de ejecución de la obra.

El talud derecho del cauce del río es bastante inestable en este tramo, habiéndose ido desplazando hacia el sur a lo largo de los años. Por tanto, y a pesar de que el trazado se ha separado al menos 2 m de la cabeza del talud existente, será preciso estar vigilantes para comprobar su evolución y que no afecte al sendero.

En el p.k. 0+110 el sendero atraviesa una acequia propiedad de la Comunidad de Regantes de Logroño que, en su desagüe al Ebro, se ensancha y tiene una gran vegetación de ribera, por lo que para evitar su afección se proyecta una pasarela de madera con una anchura de 2,00 m para impedir que puedan circular vehículos de motor sobre ella.

Entre los p.k. 0+620 y 0+685 se proyecta un muro de escollera entre el sendero y el Ebro para reponer el cauce que ha sido excavado por las construcciones existentes.

Esta situación se repite asimismo entre los p.k. 1+605 y 1+640.

En el p.k. 4+240 el sendero entronca con un camino público existente y continúa por el ante la imposibilidad de continuar por la margen derecha del Ebro debido a la existencia de la Harinera y de la presa de La Guillerma.

Cruza el camino de la Harinera en el p.k. 4+588 para volver a bajar a la margen derecha, junto a los muros de la Sociedad Deportiva Berceo.

Seguidamente pasa por debajo del Puente de Sagasta, junto al estribo del mismo en una zona que es inundable. En este tramo el firme del sendero se proyecta de hormigón para impedir que posibles inundaciones le puedan afectar.

En el p.k. 4+892,018 entronca con los senderos existentes en el tramo urbano de Logroño, en los parques de Samalar-El Cubo, Parque de La Concordia, Parque del Ebro, La Ribera y parque del Iregua, que coinciden con el del camino Natural del Ebro GR-99.

TRAMO IV

Se inicia en la parte final del Parque del Iregua y continúa entre el Ebro y un camino público existente hasta el p.k. 0+550. En este tramo el sendero coincide con el del camino Natural del Ebro GR-99. A partir de ese punto el sendero abandona el trazado del camino y continúa por una mota existente en la margen derecha del Ebro hasta el p.k. 1+115, Soto El Mediano, donde la mota desaparece y, para continuar por la margen derecha del río es preciso expropiar terrenos de una finca privada dedicada a explotación de áridos y gestión de residuos.

En esta finca, hasta el p.k. 2+015, la mota está muy deteriorada y abundan restos de productos de demolición, por lo que se prevé sanearla y reponerla a su cota original.

Una vez abandonada esta finca, el sendero continúa nuevamente por una mota pública existente hasta llegar al Soto de La Sabuquera y al camino de Canicalejo, punto donde finaliza este tramo en el p.k. 3+076,926 y se puede conectar con la red de caminos públicos existentes.

TRAMO V

El tramo IV tiene una longitud de 3.534,662 m.

El sendero continúa por el linde del Soto de La Sabuquera de forma que el tránsito humano no afecte un ecosistema tan valioso. Discurre por el borde de fincas privadas en una zona en la que hay que ensanchar una mota existente.

En el p.k. 0+407 entronca con un camino público existente que tiene una acequia descubierta en su borde derecho y que, por seguridad, dado lo estrecho del camino, se prevé proteger con una rejilla.

El sendero continúa por el camino hasta el p.k. 0+840 donde, para seguir por la margen derecha del Ebro es preciso expropiar terrenos en fincas privadas. En el p.k. 0+849,50 hay que realizar una ODT de □ 1000 para dar continuidad a una acequia existente, así como en el p.k. 1+027,20, donde se proyecta una ODT de □ 800.

En el p.k. 1+060 el sendero conecta con un camino ejecutado con motivo de las obras de la conexión de la autovía LO-20 con la A-12 y pasa por debajo del puente construido sobre el Ebro con motivo de las citadas obras.

Continúa de nuevo por el borde de fincas privadas, en la zona de servidumbre del Ebro. En el p.k. 1+485 cruza una acequia de riego denominada río Varea, propiedad de la Comunidad de Regantes de Logroño que, en su desagüe al Ebro, al igual que ocurría en el tramo III, se ensancha y tiene una gran vegetación de ribera, por lo que para evitar su

afección se proyecta una pasarela de madera con una anchura de 2,00 m para impedir que puedan circular vehículos de motor sobre ella.

En el p.k. 1+505 enlaza el sendero con una servidumbre de paso de una finca privada que será preciso expropiar. De esta forma se llega al Soto de los Americanos y, al igual que en el Soto de La Sabuquera, el sendero se proyecta de forma tangencial al mismo para preservar su elevado potencial ecológico, recogido en la Red Natura 2000.

Finalmente el sendero entronca con el camino Viejo de Calahorra y camino Natural del Ebro GR-99 en el p.k. 3+534,662, después de cruzar una acequia de riego que se salva con una losa de hormigón armado.

De esta forma el sendero de la margen derecha del Ebro, en sus 5 tramos, se integra en el camino Natural del Ebro GR-99 ofreciendo una alternativa a su actual recorrido de una mayor calidad ecológica y paisajística.

3. ESTUDIO ECONOMICO

No se han realizado ensayos de laboratorio, ni se ha elaborado un anejo específico de geología y geotecnia, al tratarse en algún caso de obras que se ejecutarán sobre caminos ya existentes cuyas explanadas, por tanto, están suficientemente consolidadas, se ha realizado una estimación del costo de la actuación de ampliación de firme existente y de la implantación de alumbrado en la misma, para no solo complementar la corrección de los itinerarios y de accesibilidad equitativas que buscamos con estas actuaciones, sino conseguirlo con una seguridad vial necesaria por criterios de Movilidad.

En otros casos, las actuaciones han de ser concretadas en proyectos y estudios de forma más precisa, pero se ha hecho una estimación del importe aproximado de las actuaciones, y también tal y como se recoge en esta memoria, en algunos casos podrá llegar o no a realizarse en su totalidad si no fuese necesario pudiéndose fragmentar parcialmente cada actuación

El compromiso a la realización de las actuaciones estará siempre sujeto a la dotación presupuestaria existente.

ESTUDIO ECONOMICO PLAN DE OBRAS TRIENAL (2016-2019)

PRESUPUESTO GLOBAL:

<u>CAPÍTULO</u>	<u>TÍTULO</u>	<u>PRESUPUESTO</u>
1	DEMOLICIONES Y EXPLANACIONES	478.007,14
2	DRENAJE	49.387,55
3	AFIRMADO	433.893,53
4	SEÑALIZACIÓN	55.367,89
5	MOBILIARIO	284.783,67
6	TRATAMIENTO VEGETACIÓN PREEXISTENTE	22.668,74
7	REVEGETACIÓN	126.720,27
8	GESTIÓN DE RESIDUOS	17.944,12
9	VARIOS	6.956,77
10	SEGURIDAD Y SALUD	51.036,68
-	TOTAL PRESUPUESTO EJECUCION MATERIAL	1.526.766,36
-	13% Gastos Generales, Fiscales, Tasas y demás gastos derivados del contrato	198.479,63
	6% Beneficio Industrial del Contratista	91.605,98
	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN, sin IVA	1.816.851,97
	21% Impuesto sobre el Valor Añadido	381.538,90
	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN con IVA	2.198.390,87

4. PROGRAMA DE TRABAJOS Y PLAZO DE EJECUCIÓN

La ejecución de la totalidad de las obras anteriormente descritas dependerá de las demandas reales en cada momento, pudiendo llegar a no realizarse en su totalidad si no fuese necesario.

Se ha elaborado una programación de las obras, teniendo en cuenta las características y necesidades fundamentales de cada actuación para confirmar el grado de prioridad de cada una de ellas.

El plazo total estimado para la terminación de las obras de cada uno de los tramos es:

- Tramo I: CUATRO (4) meses.
- Tramo II: TRES (3) meses.

- Tramo III: CUATRO (4) meses.
- Tramo IV: TRES (3) meses.
- Tramo V: TRES (3) meses.

En el plan se prevé esto:

		ACTUACIÓN	PRESUPUESTO SIN IVA (€)	2016	2017	2018	2019
PLAN DE OBRAS TRIENAL		AVENIDA DE LA SIERRA	400,000.00 €				
		CONEXIÓN FARDACHÓN SUR	250,000.00 €				
		CONEXIÓN VALDEGASTEA NOROESTE	395,000.00 €				
		CONEXIÓN TEJERAS SUROESTE	2,000,000.00 €				
		DISTRIBUIDORES SUR	1,430,000.00 €				
		AMPLIACIÓN CAMINO DE SANTIAGO	736,881.00 €				
		GR-99 DEL EBRO	1,816,851.97 €				
		TOTAL	7,028,732.97 €				

5. DOCUMENTACIÓN PLANOS-FICHAS

Se adjunta la siguiente documentación:

- Propuesta de la Ampliación del Plan de Obras:

6. CONCLUSIÓN

El presente documento de ampliación del plan de obras, engloba los documentos que entendemos necesarios para la utilización y tramitación de la declaración implícita de utilidad pública de las obras contenidas en el mismo.

Logroño, Enero de 2017

César Sarabia Lorenzo

Director General de Movilidad
Urbana y Proyectos