

Indica que, de los factores autóctonos, el principal es el relieve de la zona.

Destaca que los principales focos industriales contaminantes son las Empresas del sector textil localizados en los márgenes del río Cuerpo de Hombre, en el fondo del valle y en el interior del casco urbano.

Considera que la variante proyectada a lo largo del valle del río Cuerpo de Hombre, no produce impactos significativos sobre un río que, al atravesar la ciudad de Béjar, recibe los vertidos del casco urbano, así como de usos industriales textiles, por lo que aguas abajo de la ciudad se encuentra totalmente contaminado.

En cuanto a la vegetación indica que la acción humana ha incidido de forma intensa y la ha transformado en pastizales quedando los robles y fresnos sólo en las laderas de las fincas, como testigos de la vegetación anterior.

La fauna se encuentra prácticamente en su totalidad afectada por la intensa acción humana que se realiza en toda la comarca.

El estudio señala que la ciudad de Béjar tiene una participación anormalmente baja en el sector agropecuario, configurándose como municipio de carácter primordialmente industrial y de servicios.

Los aspectos negativos identificados como más importantes son los siguientes:

Cambio de la situación de los vertederos por la realización del proyecto.

Movimientos de tierras que afectan al régimen hidráulico.

Taludes que modifican el relieve y el paisaje.

Vertidos y excavaciones importantes.

Obras de fábrica que modifican el paisaje.

Análisis del contenido:

Con carácter general el inventario ambiental está bien realizado pero ha olvidado la presencia posible de yacimientos arqueológicos.

No contempla la localización de vertidos y de instalaciones auxiliares de obra.

Las deficiencias observadas en el estudio de impacto ambiental se corrigen con las medidas establecidas en el condicionado de esta declaración.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Alegaciones particulares. Don Lorenzo Sánchez Hernández.

Aspectos más significativos mencionados en la alegación:

Señala que debe modificarse el acceso a la carretera de Valdesangil para evitar afecciones a fresnos y praderas.

20685 *RESOLUCION de 24 de julio de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-340 de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, autovía del Mediterráneo. Tramo: Málaga-Nerja, puntos kilométricos 252 al 301, provincia de Málaga, de la Dirección General de Carreteras.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-340 de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, puntos kilométricos 252 al 301, provincia de Málaga, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 24 de julio de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA «CARRETERA N-340 DE CADIZ Y GIBRALTAR A BARCELONA. AUTOVIA DEL MEDITERRANEO. TRAMO: MALAGA-NERJA, PUNTOS KILOMETRICOS 252 AL 301», PROVINCIA DE MALAGA, DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización

o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 23 de octubre de 1989 a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del proyecto, consistente en la orden de Estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación ambiental.

El estudio informativo consiste en la definición de la autovía del Mediterráneo entre Málaga y Nerja. A este fin se han establecido diversas alternativas llamadas opción 1, opción 2, opción 3, opción 4, opción 5, opción 6, opción 7, opción 8, opción 9 y opción 10, de las cuales se seleccionan las opciones 2, 4, 6 y 1 en el tramo Málaga-Vélez y la opción 1 en el tramo Vélez-Nerja.

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental, estableció a continuación, un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el Estudio de impacto ambiental, fue sometido conjuntamente con el estudio informativo a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 12 de noviembre de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido Estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Con fecha 23 de abril de 1992 se completó el expediente al que se refiere el artículo 16 del Reglamento.

Un resumen del resultado del trámite de información pública, se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el Estudio informativo de la carretera N-340, de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, autovía del Mediterráneo, tramo: Málaga-Nerja, puntos kilométricos 252 al 301.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada y tomados en cuenta los aspectos medioambientales destacados en las alegaciones formuladas en el trámite de información pública, se establecen por la presente declaración, para que el proyecto seleccionado pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la autovía, se asegurará mediante las actuaciones necesarias, el acceso al nivel actual como mínimo, a las carreteras de la red autonómica C-335 de Alcalá Real a Vélez-Málaga; MA-501, de la N-340 a Torrox; MA-103, de la N-340 a Algarrobo, y las de la red provincial, MA-105, de la N-340 a Frigiliana; MA-106, de la N-340 a Macharaviaya y Benaque; MA-107, de Rincón de la Victoria a Benagalbón; MA-109 de la N-340 a Chilches y MA-176, de la N-340 a Cajiz, así como a los distintos caminos rurales y vías vecinales atravesados por el proyecto, y a las vías pecuarias que indica el estudio de impacto ambiental en su capítulo 3.10, y anejo de planos número 10.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de mantener inalteradas las características de los cauces del arroyo Gañica, arroyo Totalán, arroyo Granadilla, arroyo Benagalbón, arroyo Iberos, arroyo Cajiz, río Vélez, río Seco, río Algarrobo, río Lagos, Río Gui, arroyo Manzano y arroyo del Barranco de Maro, así como a las demás líneas de drenaje naturales cruzadas por la autovía, no se acumularán materiales derivados del movimiento de tierras en los mismos, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obras en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial.

En particular, en la construcción de los puentes sobre los cauces, referidos en el párrafo anterior, se tendrá en cuenta que la franja de afección se mantenga en los límites de ocupación del trazado de la autovía, con objeto de evitar la afección a las márgenes.

Para evitar afecciones al acuífero costero de Vélez-Málaga, al que se refiere el capítulo 2.7.3, aguas subterráneas, del estudio de impacto ambiental, se procederá a:

- No situar en la zona maquinaria ni materiales de ninguna clase.
- Vigilar continuamente que no se produzcan vertidos de ningún tipo.
- Diseñar las obras para que las aguas procedentes de la escorrentía de la lluvia no se vean desviadas de sus actuales pasos por las zonas de recarga del acuífero.

vincia de Málaga, existen en la zona unos espacios de protección integral (cuevas de Nerja y acantilados de Maro), y espacios de protección compatible, paisajes agrarios singulares (valle del río Vélez, huertas del valle Niza, huertas del río Seco, huertas del Algarrobo, huertas de Torrox y huertas de Nerja).

Asimismo existen unos espacios de protección cautelar, los montes de Málaga y Axarquía, y la zona libre del litoral, cuyas medidas cautelares se asemejan a las del Complejo Litoral Excepcional, de protección integral.

Estos espacios quedan afectados por el trazado de la autovía de la forma siguiente: Vega del río Vélez, en su franja más estrecha, por las opciones 1 y 5; huertas del río Seco, en su zona norte y de forma menos sensible, por la opción 1; huertas del Algarrobo, en su parte más estrecha y central, por el enlace de Algarrobo; huertas de Torrox, la opción 1 la atraviesa en la zona de menor anchura, incluyéndose en este punto la realización de un túnel, y huertas de Nerja, donde la opción 1 pasa por una parte mínima de su zona noroccidental.

El estudio indica que los acantilados de Maro y las cuevas de Nerja no se ven afectados en ningún momento por el trazado de las opciones. Del mismo modo valora los impactos provocados por la opción seleccionada, en general, de carácter moderado.

En cuanto al Patrimonio arqueológico, las diferentes opciones pasan a distancia suficiente como para no afectar a ninguno de los yacimientos existentes a lo largo de todo el recorrido.

Los impactos negativos identificados como más importantes son los siguientes:

Debido a los grandes movimientos de tierras a realizar, presencia de taludes en desmonte y terraplén que afectan a la calidad paisajística de la obra y aumentan el riesgo de erosión.

Afección a terrenos de cultivos con invernaderos.

Afección a los diversos cursos de agua que atraviesan la autovía. Superficiales y subterráneos.

Análisis de contenido

Con carácter general el inventario ambiental está contemplado, sin embargo manifiesta un tratamiento muy general en el que falta la concreción en los aspectos particulares del ámbito estudiado.

El Estudio no contempla la localización de vertidos y de las instalaciones auxiliares de obra.

Asimismo no realiza ninguna consideración sobre la posible afección a la dinámica litoral, como consecuencia de la penetración en el mar de un tramo de la opción 2.

Estas deficiencias son adecuadamente tratadas mediante el condicionamiento de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Alegantes

Alegaciones de Corporaciones y Organismos:

Consejería de O. P. y Transportes de la Junta de Andalucía.
Delegación de la Consejería de Gobernación de la Junta de Andalucía.

Instituto Andaluz de Reforma Agraria.

Confederación Hidrográfica del Sur.

Demarcación de Costas de Andalucía-Mediterráneo.

Diputación Provincial de Málaga.

Ayuntamiento de Málaga.

Ayuntamiento del Rincón de la Victoria.

Ayuntamiento de Vélez-Málaga.

Ayuntamiento de Torrox.

Ayuntamiento de Frigiliana.

Ayuntamiento de Nerja.

Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Alegaciones de particulares:

Don Alejandro Bueno Lantero.

Don José Cardona García.

Doña Carmen Platero Platero.

«Explotaciones Narixa, Sociedad Anónima».

Don José Márquez Fernández y Elke Leek.

Don Alex R. Bernet.

Don Enrique Ramos Ruiz.

Don Jack Rowan.

Don José Luis Barbero de Miguel.

Don Antonio Vargas López.

Comunidad de Propietarios «Los Olivos».

Don Brian F. Cox.

Doña Esperanza Rico Sánchez.

Doña Ana María Rico Sánchez.

Doña Rosa María Vera Llosa.

Don Derek Keit Pattie y doña Catherine Cowan Nalón Pattie.

Quince alegaciones de Lagos (Vélez-Málaga).

Don Antonio Ortuño Alcaraz.

Junta de Compensación «Añoleta Golf».

Don Aurelio González Ramos.

Patronato de la Cueva de Nerja.

Ciento treinta y dos alegaciones de El Morche (Torrox).

Alegaciones fuera de plazo:

Don Saturnino Blanco de Prada.

Don Domingo Gutiérrez Ariza.

Doña Carmen Naranjo Garnica y doña Julia Ramirez Naranjo.

Don Enrique Gil Ramos.

Asociación de Empresarios y Comerciantes de Torre del Mar.

Grupo Independiente Promunicipio de Torre del Mar.

Los aspectos más significativos mencionados en las alegaciones son:

La Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía manifiesta que «la opción seleccionada se considera adecuada en líneas generales», no obstante plantea observaciones relativas a modificaciones para un mejor acceso a diversas carreteras interceptadas por la autovía.

La Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía indica que la incidencia del trazado se concreta sobre los hábitat de dos especies protegidas por la legislación vigente (*chamaleo chamaleo*) camaleón común y *Danaus plexippus* (mariposa Monarca).

Asimismo indica que la opción seleccionada desarrolla el trazado en el entorno del Santuario-Convento de Nuestra Señora de las Nieves, que tiene incoado expediente de declaración de BIC.

El Instituto Andaluz de Reforma Agraria señala las vías pecuarias que se verán afectadas por el trazado.

La Confederación Hidrográfica del Sur hace una serie de consideraciones sobre el período de retorno para el cálculo de avenidas y sobre las soluciones propuestas para el cálculo de drenaje.

La Demarcación de Costas Andalucía-Mediterráneo estima conveniente la realización de un estudio que ponga de manifiesto las alteraciones que la autovía puede provocar en la dinámica litoral, por la penetración en el mar que se prevé realizar en la zona denominada «Tajos de la Araña».

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas pide una modificación de trazado para que la autovía no afecte a la finca «La Mayora» de gran interés en la investigación científica.

El Patronato de la Cueva de Nerja manifiesta «que el proyecto finaliza justo en la N-340 a su paso al norte de Maro, afectando tan sólo al primer tramo de la carretera de acceso a la cueva de Nerja, en la porción más próxima a la referida CN-340».

Asimismo indica que el trazado de la autovía no afecta a la propia cueva de Nerja ni a la zona de protección integral.

En el supuesto de ser necesaria la ejecución de desmontes entre el lado este del barranco de Maro y el final de la opción elegida deberá eliminarse el uso de explosivos o realizarlo bajo un severo control.

El Ayuntamiento de Torrox apoya la alegación presentada por 132 vecinos de El Morche, que solicitan la variación del trazado para evitar la afección a terrenos agrícolas ocupados por invernaderos.

El resto de las alegaciones de particulares, en general, solicitan modificación del trazado para no afectar a sus fincas y a algunas urbanizaciones.

En términos generales no ha habido alegaciones que alteren o se opongan al Estudio de Impacto Ambiental.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

20686 ORDEN de 28 de julio de 1992 por la que se modifica la autorización concedida al Centro extranjero «Cours Molière Mission Laïque Française», de Pozuelo de Alarcón (Madrid).

Por Ordenes Ministeriales de 11 de mayo de 1979 («Boletín Oficial del Estado» de 27 de junio) y 8 de abril de 1988 («Boletín Oficial del Estado» de 7 de junio), al Centro «Cours Molière Mission Laïque Française», de Pozuelo de Alarcón (Madrid), fue autorizado para impartir enseñanza conforme al sistema educativo francés a alumnos españoles y extranjeros en el nivel de Jardín de Infancia y Maternal, Enseñanza Primaria y Secundaria (de la sexta a la tercera clase).

La opción 6 comienza al final de la opción 4 y termina en la opción 1 antes de Benjarafe. Tiene una longitud de 1,747 kilómetros de nuevo trazado.

La opción 7 conecta el corredor norte en Chilches con el sur (opción 5), al norte de la urbanización río Adelfas. Su longitud, de nuevo trazado, es de 2,438 kilómetros.

La opción 8 comienza en la opción 1 tras cruzar ésta la carretera Torre del Mar-Vélez, penetra en el suelo urbanizable de la urbanización «Caleta del Sol» y vuelve a conectar con la opción 1 antes de interceptar al río Algarrobo. Tiene una longitud de 4,357 kilómetros.

La opción 9 es una variante sur de la opción 1 entre Torrox y Nerja. En la zona de Frontiles precisa un túnel de 300 metros para girar al norte y penetrar en el término municipal de Nerja. Su longitud total es de 8,980 kilómetros, todos de nuevo trazado.

Por último, la opción 10 es una alternativa sur a la opción 1 en el término municipal de Algarrobo. Tiene una longitud de 11,257 kilómetros.

El Estudio informativo, en consideración a los aspectos ambientales analizados en el estudio de impacto ambiental, selecciona como más recomendable: En el tramo de Málaga-Vélez la opción 2 (desde la conexión con la ronda este de Málaga hasta el punto kilométrico 7,000 aproximadamente); opción 4 del punto kilométrico 7,000 al punto kilométrico 13,950; opción 6 entre los puntos kilométricos 13,950 al 15,700 y opción 1 de los puntos kilométricos 15,700 al 25,300, aproximadamente. En el tramo Vélez-Nerja la opción 1 del punto kilométrico 25,300 hasta el final del trazado. Todo ello comporta una longitud total de 51,444 kilómetros con siete nuevos enlaces.

ANEXO II

Consultas sobre el impacto ambiental del Proyecto

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| 1. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía | X |
| 2. Gobierno Civil de Málaga | - |
| 3. ICONA | X |
| 4. Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía | X |
| 5. Diputación Provincial de Málaga | - |
| 6. Ayuntamiento de Málaga | - |
| 7. Ayuntamiento de la Cala del Mural | - |
| 8. Ayuntamiento del Rincón de la Victoria | - |
| 9. Ayuntamiento de Torre del Mar | - |
| 10. Ayuntamiento de El Murche | - |
| 11. Ayuntamiento de Torrox | - |
| 12. Ayuntamiento de Vélez-Málaga | X |
| 13. Ayuntamiento de Nerja | X |
| 14. Federación Ecologista Andaluza Amigos de la Tierra (ANDALUS) | - |
| 15. Agrupación Ecologista PINSEPO | - |
| 16. SILVEMA | X |
| 17. Facultad de Ciencias Universidad de Málaga | - |
| 18. Cátedra de Ecología, Facultad de Ciencias de la Universidad Autónoma de Madrid | - |
| 19. Departamento de Ecología, Facultad de Biología, Universidad Complutense de Madrid | - |
| 20. Cátedra de Ordenación del Territorio de la E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid | - |
| 21. Cátedra de Planificación y Proyectos E.T.S. de Ingenieros de Montes, Madrid | - |
| 22. ADENA (Asociación para la Defensa de la Naturaleza) | - |
| 23. QUERCUS | - |
| 24. SEO (Sociedad Española de Ornitología) Facultad de Biología Universidad Complutense de Madrid | - |

La respuesta de ICONA a las consultas requeridas fue la siguiente:

«No cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se observen del oportuno Estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes a su actual planteamiento, por cuanto no afecta a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica debe ser preservada, ni a espacios de flora y fauna cuyos hábitat deban ser preservados al amparo de la legislación vigente.»

Los aspectos más significativos mencionados en las restantes respuestas son:

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía estima conveniente hacer mayor énfasis en lo referente a fauna y flora protegida, vegetación, protección a los caracteres sobresalientes de especial belleza paisajística (hitos geológicos, yacimientos paleontológicos, cuevas, grutas y elementos similares), y afecciones a elementos del Patrimonio Histórico Español.

SILVEMA indica que se tomen en consideración los siguientes factores ambientales:

Afecciones a los paisajes agrarios singulares que han sido ya catalogados en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Málaga, concretamente la vega del río Vélez, huertas de Valle-Niza, huertas de río Seco, huertas de Algarrobo, huertas de Torrox y huertas de Nerja.

Problemas en cuanto al impacto sobre algunas de las poblaciones de camaleón común (*Chamaeleo Chamaeleo*), especie protegida y en grave peligro de extinción.

Impacto sobre el declarado paraje natural de las costas de Maro-Cerro Gordo por Ley del Parlamento andaluz.

Los Ayuntamientos de Vélez-Málaga y Nerja solicitan mayor información y documentación para poder enviar sugerencias referidas a los aspectos ambientales del proyecto.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

El Estudio de Impacto Ambiental describe las características de los diferentes factores ambientales locales.

Indica que el clima es del tipo mediterráneo cálido con invierno suave, con una precipitación media anual de 400 a 600 milímetros por lo que se trata de una zona de características más bien secas.

La proximidad de la cordillera al mar y el carácter estacional y torrencial de los ríos, hace que la erosión sea muy pronunciada, a lo que ayuda la escasa cobertura vegetal existente.

Señala que la única zona con posibles problemas desde el punto de vista geotécnico, con una calificación media, es la situada en el comienzo del tramo Vélez-Málaga-Nerja, opción 1, donde aparecen unos depósitos aluviales en una longitud de unos 400 metros.

En los diferentes usos del suelo el Estudio dice que las actividades mineras en la zona no son abundantes. Existe una importante ocupación agrícola del suelo por dos factores importantes, uno el clima suave que favorece los cultivos hortícolas tempranos y los subtropicales, y otro la extensión y riqueza de las vegas de toda la zona, sobre todo la del río Vélez.

Los usos forestales se dedican prácticamente al pastoreo y a usos cinegéticos, ya que las masas arbóreas son más bien escasas.

En cuanto al suelo urbano y urbanizable se encuentra situado a lo largo de la CN-340, que se ha convertido en su totalidad en una travesía urbana.

En el sistema hidrológico influyen las características del relieve y el régimen pluviométrico, que presenta dos claros periodos, uno húmedo y otro seco. El primero con lluvias frecuentemente fuertes y espaciadas, y el segundo que provoca prolongados estiajes. El grado de torrencialidad es alto.

Destaca la existencia del acuífero que se desarrolla en la parte central del valle de Vélez y parte del delta, desde el estrechamiento del aluvial que existe al sur de Vélez-Málaga hasta la costa.

El acuífero superficial se recoge en la época de lluvias por infiltración del río y los demás cursos superficiales y, en menor medida, por infiltración directa de agua de lluvia, circulando subterráneamente hacia el mar.

En periodo de estiaje, cuando el río se halla seco, el acuífero debería aportar agua, pero debido a las extracciones por bombeo, resulta un evidente descenso piezométrico.

La evolución del nivel freático muestra fuertes oscilaciones estacionales, con máximos y mínimos que dependen de los aportes de cada año. El mayor problema estriba en que, en ciertas zonas, el nivel piezométrico desciende por debajo del nivel del mar. Este hecho provoca la intrusión de agua salada.

El Estudio indica que en la mayor parte de la zona predominan los cultivos, quedando la vegetación natural reducida a unos pocos espacios, en los que es mayoritario el matorral frente al bosque.

La actividad agrícola es importante con un desarrollo de métodos y técnicas de cultivo que permiten un considerable aumento de la productividad, cultivos enarenados, invernaderos, etc.

El tamaño de propiedad es pequeño, con tendencia al estado de minifundio.

La industria se concentra en establecimientos de tipo pequeño con marcado carácter artesanal. En cuanto al sector servicios tiene una incidencia considerable debido especialmente al turismo.

El Estudio de Impacto Ambiental señala que, de acuerdo con lo que indica el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Pro-