

**17766** *RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Línea de Alta Velocidad Sevilla-Cádiz. Tramo aeropuerto de Jerez de la Frontera-Cádiz. Integración urbana del ferrocarril en Puerto Real.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, establece en su artículo 1.3 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto «Línea de Alta Velocidad Sevilla-Cádiz. Tramo aeropuerto de Jerez de la Frontera-Cádiz. Integración urbana del ferrocarril en Puerto Real», se encuentra en este supuesto por estar contemplado en el grupo 9, apartado k) del anexo II del citado Real Decreto.

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, esta Dirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

#### 1. Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo

El proyecto consiste en el soterramiento de vías entre el p.k 132+293 y el p.k 134+533 de la línea de alta velocidad Sevilla-Cádiz, lo que en la práctica supone una actuación de 2.450 m de longitud con un tramo de túnel de 868 m.

El desarrollo de esta alternativa modifica la solución que para la integración del ferrocarril al paso por Puerto Real adoptaba el estudio informativo estudio informativo del Proyecto «Línea Sevilla-Cádiz. Tramo: Aeropuerto de Jerez de la Frontera-Cádiz, duplicación de vía». La solución adoptada entonces preveía la duplicación de vía a nivel del tramo junto con la mejora de la permeabilidad transversal incrementando el número de pasos bajo y sobre vía.

El proyecto fue aprobado definitivamente con fecha 30 de enero de 2001, mediante resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras (BOE del 30-03-2001) y la declaración de impacto ambiental (DIA) fue emitida por Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de fecha 22 de diciembre de 2000 (BOE 15-01-2001) de la Dirección General de Política Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

El proyecto se sitúa íntegramente dentro del núcleo urbano de Puerto Real, término municipal de Puerto Real (Cádiz), y las obras ferroviarias proyectadas son compatibles con las futuras actuaciones en superficie (viales, etc.) que el Ayuntamiento de Puerto Real contempla en el Avance del Nuevo Plan General de Ordenación Urbana.

El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

#### 2. Tramitación y consultas

De acuerdo con el artículo 1.5 del Real Decreto Legislativo, el Ministerio de Medio Ambiente recibió, con fecha de 19 de abril de 2007, la documentación relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, con objeto de determinar la necesidad de sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha de 28 de mayo 2007 se remitió el proyecto a los siguientes Organismos y público interesado a fin de solicitar informe sobre los posibles impactos ambientales significativos del proyecto de acuerdo a su competencia o ámbito de actuación:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad (Ministerio de Medio Ambiente) .....	-
Dirección General Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía) .....	X
Dirección General de Bienes Culturales. Delegación Provincial de Cádiz (Junta de Andalucía) .....	-
Delegación Provincial Medio Ambiente en Cádiz (Junta de Andalucía) .....	X
Secretaría Gral de Ordenación del Territorio y Urbanismo (Junta de Andalucía) .....	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Puerto Real .....	X
Diputación Provincial de Cádiz .....	X
Instituto Geológico y Minero de España .....	-
Dpto de Biología Animal y Ecología de la Facultad de Ciencias (Universidad de Granada) .....	-
Asociación Gaditana Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEM) .....	-
Asociación De Amigos del Parque Nacional Bahía de Cádiz .	-
S.E.O .....	-
Ecologistas en Acción .....	-
ADENA .....	-

De las contestaciones remitidas, se reseñan las siguientes:

El Ayuntamiento de Puerto Real estima que el proyecto no puede causar efectos ambientales significativos, y realiza algunas propuestas y consideraciones en relación a la calidad ambiental de la zona en la fase de obras. De acuerdo a dicho Organismo, el tránsito de maquinaria pesada así como el traslado mediante camiones de los residuos a vertedero se debe supervisar por el Departamento Municipal de Seguridad Ciudadana.

La Diputación de Cádiz realiza varias recomendaciones ya incluidas en la Declaración de impacto ambiental publicada en el BOE con fecha de 15 de enero de 2001, y que por tanto son de obligado cumplimiento. Asimismo subraya la obligación del cumplimiento de la normativa ambiental, en especial la relativa al ruido y residuos. Asimismo realiza las siguientes sugerencias:

Minimizar los residuos destinados a la eliminación en vertedero, dirigiéndolos preferentemente a una planta de tratamiento.

Garantizar las propiedades del suelo retirado mediante la siembra, riego y abono periódico del mismo.

Estimar las vibraciones que se producirán por el paso del tren de alta velocidad sobre estructuras y edificios colindantes a fin de adoptar las medidas correctoras oportunas.

Realizar un inventario de las especies de anfibios, reptiles y crustáceos presentes en láminas de agua permanentes o temporales que pudieran verse afectadas en el ámbito de actuación del proyecto, como en el paraje «Carretones» con el fin de diseñar las medidas necesarias para preservar posibles especies de interés. Tomar las medidas necesarias para minimizar las molestias a las cigüeñas que anidan en las zonas aledañas durante el periodo de obras. Preservar el pinar existente entre el pk 133+900 y 134+400.

Tomar en consideración a la hora de definir el destino final de las aguas bombeadas la escasez del recurso.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental, tras la petición de informe a la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Cádiz y a la Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos manifiesta lo siguiente:

Se tomarán las medidas necesarias para garantizar la conservación del funcionamiento del acuífero Puerto Real-Conil.

La actuación afecta a tres vías pecuarias y se comunica la obligación del cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias, y el Decreto 155/1998, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía.

Dada la proximidad al Parque Natural Bahía de Cádiz se subraya la obligatoriedad de cumplir en todo momento las limitaciones y normas establecidas en el Plan de Ordenación de Recursos naturales del Parque Natural Bahía de Cádiz. En tal sentido, las instalaciones auxiliares, ubicación de posibles zonas de acopio, vertederos, parques de maquinaria, caminos, etc., se ubicarán fuera de los límites del Parque.

Se nombrará una Dirección ambiental de las obras, vinculada a la Dirección facultativa. La evaluación y eficacia de las medidas ambientales serán evaluadas por el control de calidad externo.

En el Plan de Vigilancia Ambiental se garantizarán suficientes medios para la identificación y corrección de impactos no previstos.

#### 3. Análisis según los criterios del Anexo III

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

4.1 Características del proyecto.-La modificación del proyecto ferroviario a su paso por el núcleo urbano de Puerto Real es resultado del

convenio suscrito el 27 de octubre de 2005 entre Ministerio de Fomento, Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Puerto Real para la integración del ferrocarril en el municipio de Puerto Real.

La actuación principal que contempla el presente proyecto, desde el punto de vista de funcionalidad y explotación ferroviarias, consiste en la definición de las obras de integración urbana del ferrocarril en Puerto Real, lo que supone el soterramiento de las vías actuales en una longitud de 2.240 m. (pp.kk. 132+293 a 134+533), siguiendo básicamente el corredor ferroviario actual así como la construcción de la nueva estación de Puerto Real, a un nivel inferior de cotas respecto a la urbanización existente, debido a la nueva configuración subterránea del trazado ferroviario.

El proyecto incluye las siguientes obras y equipamientos:

Ejecución, en primera fase, de una vía provisional de 3.126 m. de longitud con enlaces con la vía general al inicio y final de la actuación que permita el mantenimiento del tráfico durante la ejecución de las obras de soterramiento.

Duplicación de la vía en todo el tramo proyectado, desde el p.k. 133+293 al p.k.134+533, con las siguientes características:

Trazado en planta similar al actual, si bien se han introducido modificaciones sobre todo condicionadas por la necesidad de situar los andenes de la nueva estación de Puerto Real en recta.

Trazado en alzado diferente del actual, al proyectarse 800 metros de nuevo tramo subterráneo al que se accede desde dos rampas extremas.

Ejecución de soterramiento de vías mediante cubierta del p.k. 132+958 a p.k. 133+759, apoyada en estructura constituida por muros-pantalla para dar continuidad en superficie al tejido urbano.

Montaje de nueva superestructura de dos tipologías: convencional sobre balasto en tramos extremos del proyecto y vía provisional y vía en placa en la longitud del soterramiento propiamente dicho.

Construcción de la nueva estación subterránea de Puerto Real (p.k. 133+356) para servicio predominantemente de cercanías.

Reposición en superficie del paso superior de la Degollada (p.k. 133+413) y demolición del paso inferior peatonal (p.k. 133+327).

Disposición de medidas protectoras y correctoras de impactos ambientales que incluyen a su vez las actuaciones necesarias de recuperación ambiental de las áreas ocupadas temporalmente por la vía provisional, una vez desmantelada.

Tendido aéreo de tracción del tipo CR-220.

Equipamiento de instalaciones de seguridad, señalización y comunicaciones adecuadas a las nuevas posibilidades de explotación y enlazadas con el puesto de mando de Sevilla.

Reposición de los servicios urbanos afectados.

Diseño del equipamiento de seguridad para los usuarios y para facilitar la solución de eventuales incidentes tanto en el túnel como en la nueva estación subterránea.

3.2 Ubicación del proyecto.—El proyecto se sitúa íntegramente dentro del término municipal de Puerto Real (Cádiz), concretamente entre los pp.kk. 132+293 y 134+533 de la línea férrea Sevilla-Cádiz. El ámbito de actuación está delimitado por el escape situado a la salida de la estación de las Aletas y el paso superior que prolonga la Calle Séneca hasta el margen opuesto del pasillo ferroviario actual. Próxima al área afectada por el proyecto se sitúa el Parque Natural Bahía de Cádiz.

3.3 Características del potencial impacto.—La documentación ambiental del proyecto realiza un análisis comparativo entre los impactos sobre los distintos factores del medio (físico, biológico, social, etc) que se prevé que ocasionen las obras de integración ferroviaria en Puerto Real adoptando la solución del soterramiento de las vías, frente a la propuesta originariamente en el estudio informativo, es decir, la duplicación de la vía a nivel. Conviene destacar en primer lugar que el entorno donde se produce la actuación es un área urbana, muy antropizada y sin valores ambientales de interés. No obstante será necesario prestar especial atención al efecto del proyecto sobre las masas de aguas subterráneas y ecosistemas relacionados. A continuación se señalan los aspectos más destacados del análisis ambiental que realiza el promotor:

Efectos sobre la Hidrogeología. El análisis sobre las condiciones hidrogeológicas de la zona es especialmente importante debido a la escasa profundidad a la que se encuentra el nivel freático en esta zona, que se sitúa dentro del dominio de la Unidad Hidrogeológica 05.59 Puerto Real-Conil.

Para evaluar el impacto sobre la hidrología se ha realizado el estudio: «Caracterización de la problemática hidrogeológica del soterramiento de la línea de ferrocarril en el T. M. de Puerto Real (Cádiz)» en el que se aborda de forma específica la caracterización hidrogeológica de los materiales afectados por el soterramiento y se realiza una evaluación a cerca de la posible incidencia de la obra en el régimen hídrico de la zona.

A priori, el impacto sobre la hidrogeología será de mayor intensidad en el soterramiento de las vías, ya que la propia configuración de la solución

implicará la ejecución de una estructura de muros-pantalla de 19 m. de profundidad máxima con una profundidad de excavación en el terreno de 10 m aproximadamente. Estos muros-pantalla podrían llegar a producir un efecto negativo sobre el sistema de circulación del agua subterránea. No obstante los tramos más permeables del acuífero se encuentran a una profundidad que no será afectada por la obra de soterramiento, por lo que no se prevé que se produzca interrupción del flujo hídrico dentro esta unidad acuífera. Se estima que se afectará al 20 por 100 del espesor total del acuífero, por lo que, una vez realizada la obra, éste recuperará el equilibrio hidráulico por sí mismo.

La afección más importante sobre el acuífero se producirá durante la fase de construcción, en la que se tendrá que bombear agua de la zona de excavación para poder continuar con los trabajos.

Respecto a la hidrología superficial no se prevén afecciones sobre la red de drenaje, al no existir en la zona considerada vauadas ni cauces,

Efectos sobre la geología y geomorfología. En la zona del proyecto no existen puntos de interés geológico protegidos o catalogados, ni zonas singulares desde el punto de vista geológico, orográfico, geomorfológico o paleontológico. Los suelos naturales han desaparecido también, como consecuencia del desarrollo urbanístico de la zona.

El principal impacto que se produce sobre la geología y especialmente sobre la geomorfología, es la excavación y retirada del material durante los movimientos de tierras, la creación de taludes y la construcción de la explanada, así como todas las modificaciones que supongan una alteración sobre el relieve original. En este caso en concreto, las dos alternativas provocarán impacto sobre la geología y geomorfología. Sin embargo, éste será mayor en el caso de la alternativa del soterramiento de las vías, dado que al desarrollarse de forma subterránea, el volumen de tierras generado (aprox. 250.000 m<sup>3</sup>) será claramente superior al de la alternativa de duplicación de vías a nivel.

Los sobrantes de tierras deberán destinarse a un vertedero autorizado al efecto por la Junta de Andalucía. Los dos vertederos escogidos (Espartal y vertedero de la Victoria) poseen capacidad suficiente para albergar todo el material sobrante, y además disponen un plan de restauración ya aprobado.

Por otro lado la ejecución de las obras de soterramiento, hará imposible la circulación de trenes por las vías actuales durante la fase de construcción, por lo que será necesaria la puesta en servicio de una vía provisional paralela a la actualmente existente. Esta nueva vía provocará una mayor ocupación de territorio, además de afectar a una zona verde en la zona inicial. Esta ocupación será temporal, ya que la vía será desmantelada una vez entre en funcionamiento el tramo soterrado. La zona ocupada se reperfilará y restaurará quedando integrada en el paisaje urbano de Puerto Real.

Se considera el impacto sobre la geología y geomorfología en la alternativa de duplicación a nivel, como compatible, y en el caso de la solución soterrada, se califica como un impacto moderado.

Efectos sobre la población, calidad ambiental, permeabilidad de la infraestructura, planeamiento urbanístico, y aspectos socioeconómicos. Los efectos que producirá la ejecución de cualquiera de las dos alternativas sobre la población variarán notablemente de la fase de construcción a la fase de explotación.

Durante la fase de construcción, la ejecución de las obras tendrá efectos negativos sobre la población, derivados de las molestias inherentes a este tipo de actuaciones. Estas molestias se deberán principalmente a los ruidos generados por las obras, la emisión de polvo y partículas, y el efecto barrera de las obras. El ruido se producirá como consecuencia del funcionamiento de la maquinaria de las obras, y se prevé especialmente intenso en la construcción de los cruces de aceras y calzadas, donde será preciso el empleo de martillos perforadores para demoler el pavimento. Esta maquinaria da lugar a unos niveles sonoros especialmente elevados, que causarán molestias a la población del entorno. Los movimientos de tierras, tanto las excavaciones como la carga de tierras, darán lugar a la generación de polvo y partículas que afectará a la población del entorno. Estos perjuicios sobre la población tendrán una mayor duración en la alternativa soterrada, puesto que las obras tendrán una mayor duración. No obstante son impactos temporales, que desaparecerán al finalizar las obras. Asimismo en ambos casos, se consideran impactos moderados, ya que para ambas alternativas están previstas medidas preventivas y correctoras. También se producirá durante la fase de construcción un efecto barrera alterando la movilidad en la zona, tanto de los peatones como del tráfico rodado. Un aspecto importante a considerar en la fase de obra es el riesgo de accidentes para la población de la zona, que deberá minimizarse cerrando y señalizando adecuadamente las zonas de obras. Asimismo dado el carácter lineal de la actuación, independientemente de la alternativa que se considere, se producirá la afección temporal a algunas de las infraestructuras y servicios del municipio (abastecimiento, saneamiento, comunicaciones, etc.). Este impacto es similar para las dos alternativas y todos estos servicios serán repuestos convenientemente de acuerdo con las consideraciones de los organismos y compañías titulares.

Durante la fase de explotación, aunque ambas alternativas producirán efectos positivos, dado que mejoran de forma significativa la integración

de la infraestructura ferroviaria, la alternativa del soterramiento implica condiciones más favorables respecto a la calidad ambiental del entorno y a la integración paisajística. Mejora sustancialmente las condiciones actuales de accesibilidad dado que al desarrollarse en túnel (868 m), libera una extensa franja de suelo que actualmente ocupa las instalaciones ferroviarias y donde el ayuntamiento prevé la ejecución de toda una serie de equipamientos públicos. Asimismo esta alternativa elimina buena parte del efecto barrera que se produce actualmente en el entorno urbano de Puerto Real y que divide físicamente el casco histórico respecto de los nuevos desarrollos. Por otro lado se minimizará el impacto acústico respecto a la duplicación.

Efectos sobre los espacios protegidos. El soterramiento discurre en el último tramo muy próximo al límite del parque natural Bahía de Cádiz, declarado Lugar de Importancia Comunitaria ES000140, y Zona de Especial protección para las Aves ZEPA ES000140 y Humedal de Andalucía Bahía de Cádiz. No se prevé que el proyecto pueda afectar a dicho espacio.

Efectos sobre la vegetación, la fauna, patrimonio arqueológico, vías pecuarias. Dado que el proyecto se desarrolla en una zona urbana, en un enclave que se encuentra totalmente alterado y urbanizado, no existen en el entorno espacios naturales protegidos ni especies vegetales o faunísticas de interés. Tampoco existen elementos arqueológicos de interés en el ámbito de estudio. Respecto a las vías pecuarias actualmente el ferrocarril franquea tres vías pecuarias, Cañada de Arcos a Puerto Real, Vereda del Camino Viejo de Paterna y Cordel del Puerto de Santa María. Los cruces con las mismas se realizarán de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias y en el Decreto 155/1998 por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Conclusión: De acuerdo con el análisis y las consultas realizadas, no son previsible impactos adversos significativos, siempre y cuando el promotor garantice la efectiva incorporación y cumplimiento de todas las medidas preventivas y correctoras indicadas en la documentación ambiental del presente proyecto, las establecidas en la declaración de impacto ambiental emitida mediante Resolución de 22 de diciembre de 2000 (BOE de 15 de enero de 2001), así como las siguientes:

1. El Plan de Vigilancia Ambiental incluirá las recomendaciones propuestas por los Organismos consultados señaladas en el punto 2 de la presente resolución.

2. El diseño de las medidas correctoras respecto al ruido y concretamente las pantallas acústicas a la entrada y salida del túnel garantizarán el cumplimiento de la normativa ambiental que sea de aplicación (nacional, autonómica y local) en las edificaciones próximas. Será necesario evaluar si procede hacer extensivas las pantallas acústicas a los trayectos entre el puente de la autopista y la entrada al túnel, y entre la salida de éste y el Puente Melchor, como solicita el Ayuntamiento de Puerto Real.

3. El proyecto constará de forma particularizada de un sistema de control y protección de las masas de aguas que garantice la protección de las mismas y de los ecosistemas acuáticos y terrestres relacionados del Parque Natural, y zonas húmedas próximas como el paraje «Los Carretones». Se incorporarán las recomendaciones del Estudio Hidrogeológico de Soterramiento del Proyecto, en concreto las siguientes actuaciones:

Revisión y actualización en campo del inventario de puntos de agua en el entorno del tramo considerado.

Ejecución de piezómetros a ambos lados de la traza del soterramiento (4-5 piezómetros en cada margen), con una profundidad superior en un 15 % a la profundidad máxima de la base del soterramiento. Protección de los mismos para preservarlos como red de control en la fase de ejecución y durante la primera fase de explotación.

Realización de ensayos de bombeo para obtener parámetros hidráulicos del conjunto del acuífero, y por tanto de su comportamiento hidrogeológico (trasmisividad, radio de influencia, caudales de extracción, aportación a ecosistemas asociados).

Campañas periódicas de medidas de nivel piezométrico (quincenal y dos veces en el día) para controlar la profundidad y evolución temporal y espacial del nivel en estado operativo.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 11 de septiembre de 2007, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelvo

No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente (www.mma.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 12 de septiembre de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## BANCO DE ESPAÑA

17767

*RESOLUCIÓN de 8 de octubre de 2007, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 8 de octubre de 2007, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.*

### CAMBIOS

1 euro =	1,4089	dólares USA.
1 euro =	165,49	yenes japoneses.
1 euro =	1,9558	levs búlgaros.
1 euro =	0,5842	libras chipriotas.
1 euro =	27,513	coronas checas.
1 euro =	7,4517	coronas danesas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	0,69125	libras esterlinas.
1 euro =	249,85	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanas.
1 euro =	0,7049	lats letones.
1 euro =	0,4293	liras maltesas.
1 euro =	3,7465	zlotys polacos.
1 euro =	3,3473	nuevos leus rumanos.
1 euro =	9,1665	coronas suecas.
1 euro =	33,664	coronas eslovacas.
1 euro =	1,6679	francos suizos.
1 euro =	85,77	coronas islandesas.
1 euro =	7,6700	coronas noruegas.
1 euro =	7,3268	kunas croatas.
1 euro =	35,2330	rublos rusos.
1 euro =	1,6711	nuevas liras turcas.
1 euro =	1,5680	dólares australianos.
1 euro =	1,3863	dólares canadienses.
1 euro =	10,5755	yuanes renminbi chinos.
1 euro =	10,9316	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	12.778,72	rupias indonesias.
1 euro =	1.288,58	wons surcoreanos.
1 euro =	4,7804	ringgits malasio.
1 euro =	1,8448	dólares neozelandeses.
1 euro =	62,273	pesos filipinos.
1 euro =	2,0731	dólares de Singapur.
1 euro =	44,228	bahts tailandeses.
1 euro =	9,6373	rands sudafricanos.

Madrid, 8 de octubre de 2007.—El Director general, Javier Alonso Ruiz-Ojeda.

## COMUNITAT VALENCIANA

17768

*DECRETO 134/2007, de 27 de julio, del Consell, por el que se declara bien de interés cultural, con la categoría de monumento, el edificio del Mercado de Colón, de Valencia.*

El artículo 49.1.5 del Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana establece la competencia exclusiva de la Generalitat en materia de patrimonio histórico, artístico, monumental, arqueológico y científico. Asimismo, el artículo 26.2 de Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano, dispone que la declaración de un Bien de Interés Cultural se hará mediante Decreto del Consell, a propuesta de la conselleria competente en materia de cultura. Todo ello sin perjuicio de las competencias que el artículo 6 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, reserva a la administración General del Estado.

Mediante Resolución de 16 de noviembre de 2006, de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano y Museos, se acordó tener por incoado expediente de declaración de Bien de Interés Cultural, con la categoría Monumento, a favor del edificio del Mercado de Colón, de Valencia.

Dicha Resolución, con sus anexos, fue comunicada a los interesados en el expediente y al Ayuntamiento de Valencia, a quienes se les concedió trámite de audiencia.