

El Ayuntamiento de Aspe apoya la alternativa seleccionada B.P.2.A. del tramo IV.

El Ayuntamiento de Granja de Rocamora manifiesta su apoyo a la solución de autovía hasta la A-7 por Albaterra (alternativa 1.B.III), que hace el máximo uso del trazado del ferrocarril abandonado y es, según dice, la solución más corta, económica y de menor daño al medio ambiente.

El Ayuntamiento de Orihuela en su alegación acepta la alternativa seleccionada en el estudio informativo para el tramo II, solicitando la incorporación al proyecto de trazado y construcción de las siguientes prescripciones:

Conexión adecuada entre los enlaces de la autovía y la N-332. Construcción en trinchera o desmote y en cualquier caso con los terraplenes mínimos. Especial atención a la recuperación paisajística y medioambiental. Aumentar la permeabilidad transversal de la autovía. Remodelación y acondicionamiento de la N-332.

El Ayuntamiento de San Isidro indica que en el tramo III, en la conexión con la A-7, la solución seleccionada por el estudio afecta a las normas subsidiarias de San Isidro. Asimismo dicha solución es tangente al casco urbano actual, limitando la expansión futura del municipio hacia el oeste. También señala que el impacto ambiental tanto sobre la población como sobre tres yacimientos arqueológicos, es considerable. Señala que una solución que alejara el trazado hacia el sudoeste resolvería estos inconvenientes.

El Ayuntamiento de La Algorfa remite dos escritos referidos a la parte final del tramo II. En el primero manifiesta que el trazado se desvíe para no afectar a una zona recientemente calificada como industrial o de servicio con destino a la instalación de un mercadillo, considerado interesante para la reactivación económica local. En el segundo escrito indica lo acordado en sesión ordinaria del 20 de enero de 1996, haciendo suya la alegación de la urbanización «Montebello» en el sentido de garantizar el acceso a dicha urbanización y minimizar el impacto sonoro y paisajístico.

El Ayuntamiento de Los Montesinos acuerda por unanimidad informar favorablemente el trazado seleccionado para el tramo II en el estudio informativo, con la condición de que respete las edificaciones y embalses existentes, y que se estudie el riesgo por inundaciones.

El Ayuntamiento de Alqueña propone se opte por la solución BP.1.0 en el tramo IV, con carácter de autovía urbana, para minimizar los efectos de su impacto sobre la zona o bien se complemente la solución seleccionada en el estudio con la mejora de la N-325, incluida la circunvalación de Novelda.

El Ayuntamiento de Albaterra manifiesta, refiriéndose al tramo III en su conexión con la A 7, que en sesión de Pleno celebrada el 16 de febrero de 1996 aprobó por unanimidad el apoyo a la solución 1.0.III por ser la de menor coste, más conveniente a la ordenación territorial y al tráfico, y menor impacto ambiental y urbanístico. Recomienda, no obstante, se minimice la afección al polígono industrial situado junto al enlace de Albaterra.

Doña Ana José de Gea Pérez y 693 alegaciones más, se refieren al tramo II, oponiéndose a la solución de trazado número 4, principalmente por el efecto barrera sobre las aguas pluviales y el impacto económico en la zona regable del trasvase del Campo de Cartagena.

Doña Dolores Ferrer Martínez y nueve alegaciones más coinciden con las anteriores excepto en que se oponen también a la solución 3, por discurrir muy próxima al casco urbano de Pilar de la Horadada.

Vecinos de urbanizaciones de las plazas de Orihuela manifiestan, que lo óptimo sería el acondicionamiento de la actual N-332: desdoblamiento, pasos a distinto nivel y, en general, mejora de la accesibilidad transversal de las urbanizaciones. La construcción de la autovía dañaría al medio ambiente: destrucción de pinares mediterráneos, desertización, alteración de paisaje, etc.

La Comunidad de Regantes «Riegos de Levante margen derecha del Segura». Se refiere al tramo II en su parte final o norte, entre la carretera de San Miguel de Salinas-Torre Vieja y Los Montesinos. Considera que los efectos del trazado sobre la zona de riegos se debe minimizar con las siguientes actuaciones: Reducir los terraplenes al mínimo, pasos de reguera visitables, y aumentar el número de pasos transversales.

El Grupo Ecologista «Colla Ecologista d'Alacant» se opone a las autovías y al transporte privado. Denuncia graves alteraciones del medio ambiente de la zona, y daños a la agricultura y a los residentes. Solicita como alternativa la construcción de las variantes de El Altet y La Marina.

La Asociación de Vecinos «San Miguel Arcángel», Izquierda Unida de San Miguel de Salinas, Grupo Ecologista «Oriolano», Asociación Naturalista del Sureste y Partido Comunista de los Pueblos de España presentan un escrito oponiéndose a la autovía fundándose en las afirmaciones del II Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana, y en la similitud de trazado de la propuesta actual y la de la autopista de peaje ya rechazada. Propone el desdoblamiento de la N-332.

Don Vicente Pastor apoya la alternativa seleccionada en el estudio informativo 2.0.II del tramo II.

Esquerra Unida del País Valencià propone un nuevo trazado entre los puntos kilométricos 47,000 y 55,000 al oeste de la alternativa seleccionada, indicando que al discurrir por una zona más alta se evitaría el efecto barrera y la afección a viviendas.

Doña Lourdes, doña Gema y doña María Luisa Sánchez Adsuar discrepan de la alternativa 1.A.III por su perjuicio económico al Realengo. Proponen se elija la solución 1.0.III.

Vecinos del Pilar de la Horadada aunque están a favor de la autovía rechazan la alternativa 2.0.II, entre otros motivos porque, según dicen, discurre por zona inundable, produciría contaminación atmosférica y perjuicios económicos y paisajísticos. Proponen que se opte por la alternativa 1.0.II.

La Asociación de Ganaderos de Ovino y Caprino del Campo de Cartagena solicita un paso para el ganado en la N-332, donde existe una vía pecuaria denominada «Colada de San Ginés de la Jara» o «Colada de Cantarrana».

## BANCO DE ESPAÑA

**11641** RESOLUCIÓN de 29 de mayo de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 29 de mayo de 1997, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA .....	143,998	144,286
1 ECU .....	164,777	165,107
1 marco alemán .....	84,605	84,775
1 franco francés .....	25,039	25,089
1 libra esterlina .....	235,912	236,384
100 liras italianas .....	8,540	8,558
100 francos belgas y luxemburgueses .....	409,813	410,633
1 florín holandés .....	75,187	75,337
1 corona danesa .....	22,207	22,251
1 libra irlandesa .....	217,106	217,540
100 escudos portugueses .....	83,559	83,727
100 dracmas griegas .....	52,812	52,918
1 dólar canadiense .....	104,505	104,715
1 franco suizo .....	101,765	101,969
100 yenes japoneses .....	123,933	124,181
1 corona sueca .....	18,669	18,707
1 corona noruega .....	20,320	20,360
1 marco finlandés .....	28,048	28,104
1 chelín austríaco .....	12,020	12,044
1 dólar australiano .....	109,827	110,047
1 dólar neozelandés .....	99,430	99,630

Madrid, 29 de mayo de 1997.—El Director general, Luis María Linde de Castro.