

Importe: 50.000 PTS
Instructor: ANTONIO RIVERA MOLINA

Nombre: JOSE A. PEREZ RIVAS
Dirección: LA SANTA MARIA, 8 -ALCALA GUADAIRA-(SEVILLA)
Asunto: NOTIFICACION DE INCOACION EXPTE. J-00693/97
Precepto infringido: ART. 141 B) LEY 16/87
Importe: 50.000 PTS
Instructor: ANTONIO RIVERA MOLINA

Nombre: ANTONIO MORENO AL CALDE
Dirección: SANTO DOMINGO, 1 -CHURRIANA VEGA-(GRANADA)
Asunto: NOTIFICACION DE INCOACION EXPTE. J-00767/97
Precepto infringido: ART. 141 B) LEY 16/87
Importe: 50.000 PTS
Instructor: ANTONIO RIVERA MOLINA

Nombre: PROYECTOS INDUSTRIALES, S.A.
Dirección: SAN MIGUEL -EL PARADOR-(ALMERIA)
Asunto: NOTIFICACION DE INCOACION EXPTE. J-00890/97
Precepto infringido: ART. 141 B) LEY 16/87
Importe: 50.000 PTS
Instructor: ANTONIO RIVERA MOLINA

Las personas relacionadas anteriormente disponen de los siguientes plazos:

Quince días hábiles para presentar alegaciones respecto de notificación de incoación de expediente.

Un mes para interponer recurso ordinario ante el Director General de Transportes de la Junta de Andalucía respecto a la notificación de resolución.

Dos meses para interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, respecto a la notificación de resolución de recurso ordinario o de alzada.

Para efectuar el pago de las sanciones recaídas dispondrán del plazo de quince días hábiles contados a partir del siguiente al de la notificación de la resolución o de la notificación de la resolución de recurso ordinario o alzada, ante la Delegación Provincial de Obras Públicas y Transportes de Jaén.

Caso de no hacerlo se procederá a su exacción por vía ejecutiva.

Todos estos plazos se entenderán a partir de día siguiente de la publicación del presente edicto, de conformidad con lo previsto en la LRJAP y PAC (30/1992).

Jaén, 3 de octubre de 1997.- El Delegado, Manuel Fernández Rascón.

CONSEJERIA DE SALUD

RESOLUCION de 12 de noviembre de 1997, de la Delegación Provincial de Sevilla, por la que se hace pública la Propuesta de Resolución, relativa a expediente sancionador que se cita. (121/97).

A los efectos previstos en el art. 59.4 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, e intentada sin efecto la notificación de la Propuesta de Resolución que tiene formulada esta Delegación Provincial en el expediente sancionador núm. 121/97, incoado a doña M.^a Carmen Ortiz Rachón, con domicilio últimamente conocido en Carretera de Lora, núm. 27, de Cantillana (Sevilla), se advierte que tiene un plazo de 15 días desde la presente publicación para presentar las alegaciones que en defensa de sus derechos estime oportunas en la Sección de Procedimiento de

esta Delegación Provincial de Salud de Sevilla, sita en C/ Luis Montoto, núm. 89, 1.^a planta.

Sevilla, 12 de noviembre de 1997.- El Delegado, José Mena Robles.

CONSEJERIA DE MEDIO AMBIENTE

RESOLUCION de 30 de julio de 1997, de la Dirección General de Protección Ambiental, por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo que se cita. (El-NP-148).

CONSIDERACIONES DE CARACTER ADMINISTRATIVO

La Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental y su Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobado por el Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental sobre los proyectos de obras, instalaciones y actividades de las comprendidas en el Anexo Primero de la mencionada Ley 7/1994, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad. Asimismo, la Ley 28/1988, de 29 de julio, de Carreteras, dispone en su artículo 9, que a los proyectos de nuevas carreteras les será de aplicación lo establecido en la legislación estatal de Evaluación de Impacto Ambiental.

La actuación proyectada afecta a las provincias de Cádiz y Sevilla de la Comunidad Autónoma de Andalucía, por lo que, en virtud de lo indicado en el artículo 9.1 del Decreto 292/1995, anteriormente citado, la competencia para tramitar y resolver el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental queda atribuida al Director General de Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente.

El procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental fue iniciado con la presentación por parte de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, de la Memoria-Resumen del proyecto ante la Dirección General de Protección Ambiental el 20 de mayo de 1996, remitiendo al mismo tiempo copia de la misma a los Delegados Provinciales de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de Huelva y Sevilla, para que la cursaran a las respectivas Delegaciones Provinciales de Medio Ambiente.

Por parte de la Consejería de Medio Ambiente se procedió a llevar a cabo el período de Consultas Previas que establece el artículo 16 del Decreto 292/1995, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía. La relación de consultados, un resumen de las respuestas recibidas y consideraciones de la Consejería de Medio Ambiente se recogen en el Anexo I. La Dirección General de Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, en virtud de lo indicado en el artículo 17 del Decreto 292/1995 antes citado, remitió el 14 de noviembre de 1996 dichas respuestas a la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y, asimismo, se le indicó en un informe los aspectos más importantes que debían ser abordados en el Estudio de Impacto Ambiental.

Posteriormente, la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, el 18 de diciembre de 1996, en cumplimiento de lo establecido en el Capítulo II del vigente Reglamento General de Carreteras, de 2 de septiembre de 1994, remitió a la Dirección General de Protección Ambiental un ejemplar del Estudio Informativo, solicitando informe sobre el mismo. En el mis-

mo escrito, la Dirección General de Carreteras indicaba que procedería a llevar a cabo el trámite de Información Pública, de acuerdo con lo preceptuado en los artículos 34 y 35 del Reglamento General de Carreteras y en los artículos 19 y 20 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental.

A tal efecto, la Dirección General de Carreteras sometió el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental del acondicionamiento del camino de Hinojos a Villamanrique de la Condesa y de éste a Villafranco del Guadalquivir, incluso las variantes de Villafranco y Villamanrique, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 18, con fecha 11 de febrero de 1997, en virtud de lo establecido en el artículo 20 del Decreto 292/1995.

Finalmente, conforme al artículo 22 del Decreto 292/1995, con fecha 3 de junio de 1997, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Protección Ambiental el expediente completo, consistente en el documento Técnico del Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la Información Pública.

En el Anexo II se incluyen los datos esenciales del Estudio Informativo.

En el Anexo III se hace un resumen del Estudio de Impacto Ambiental y el análisis de su contenido. Un resumen del resultado del trámite de Información Pública se acompaña como Anexo IV.

Con fecha 11 de julio de 1997 se requirió documentación complementaria, de conformidad con lo establecido en el artículo 24.1 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, teniendo entrada la contestación en la Dirección General de Protección Ambiental el 24 de julio de 1997.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

La Dirección General de Protección Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en su artículo 9.1 formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo del «Acondicionamiento del Camino de Hinojos a Villamanrique de la Condesa y de éste a Villafranco del Guadalquivir, incluso las variantes de Villafranco y Villamanrique».

Examinada la documentación presentada, se considera que las soluciones aportadas en el tramo que abarca desde el pk. 16 de la opción 1C del Estudio Informativo, antes del cruce con el arroyo de La Cigüeña hasta la variante de Villafranco del Guadalquivir, fundamentalmente en lo que afecta al Brazo de la Torre del río Guadamar, producen impactos ambientales significativos que afectan directamente al Parque Natural de Doñana, sin que se hayan analizado otras alternativas que o bien minoren dicha afección, o no afecten al territorio del Parque.

En consecuencia, para este tramo, deberán prospectarse y estudiarse otras alternativas distintas de las analizadas, considerando especialmente aquéllas que no afecten al Parque Natural de Doñana.

Por lo que respecta al tramo comprendido entre pk. 0,0, variante norte de Villamanrique, hasta el pk. 16 de la opción 1C del Estudio Informativo, antes del cruce con el arroyo de La Cigüeña, se considera que la solución propuesta es factible y viable desde el punto de vista ambiental. La ejecución de la solución seleccionada deberá observar las condiciones y medidas correctoras contenidas en el Estudio Informativo y en el Estudio de Impacto Ambiental, así como cumplir las condiciones que se relacionan a continuación:

a) Prevención de la contaminación atmosférica.

1. Si bien, el trazado de la nueva vía discurre alejado de núcleos de población, no obstante, en el tramo de la variante norte de Villamanrique de la Condesa, deberá estudiarse la necesidad de adoptar medidas correctoras en la proximidad de edificaciones habitadas, por problemas de contaminación acústica, en el caso que se superen los niveles de emisión e inmisión establecidos en la normativa vigente al respecto de la Comunidad Autónoma de Andalucía, por motivo del funcionamiento de la nueva vía.

2. Los accesos y explanaciones serán regados periódicamente para evitar emisiones significativas de polvos y partículas, de modo que se asegure la ausencia de impacto por este motivo durante la fase de obra.

b) Protección del sistema hidrológico.

1. Se deberá realizar un estudio hidrológico a escala 1:5.000, que permita dimensionar adecuadamente el número y características de las obras de drenaje, de forma que aseguren el mantenimiento de los actuales flujos hídricos en el entorno.

2. Se procederá a reponer todas las vías de drenajes, canales y acequias existentes en la zona afectada por la obra.

3. Dado que la ejecución de las obras afecta al sistema acuífero núm. 27 Almonte-Marisma, y que todos los cauces superficiales atravesados conducen finalmente al Parque Nacional de Doñana, se deberán estudiar las medidas necesarias para evitar cualquier tipo de contaminación sobre las aguas superficiales y subterráneas, garantizándose en todo momento la calidad físico-química de dichas aguas. A tal efecto, y donde sea necesario, se deberá diseñar el proyecto correspondiente al sistema de protección indicado en el Estudio de Impacto Ambiental, mediante balsas. Dicho proyecto deberá definir tanto los puntos o lugares de ubicación del sistema de recogida y de las balsas como los elementos constructivos y funcionales.

c) Protección de usos agrícolas.

1. Se tomarán todas las precauciones necesarias para no afectar directa o indirectamente a las zonas agrícolas en explotación que se mantuvieran a ambos lados de la nueva carretera.

2. Durante la construcción y explotación de la carretera se asegurará el nivel actual de los servicios, teniendo en cuenta el paso de la maquinaria agrícola.

d) Vías pecuarias y montes públicos.

La obra afecta a las vías pecuarias: Vereda de Hinojos a Villamanrique de la Condesa, Cañada Real de los Isleños y Cañada Real Marisma Gallega, así como al monte público «Las Paredejas».

1. Las vías pecuarias afectadas por la carretera deberán mantener su continuidad, reponiéndose íntegramente la totalidad de la superficie afectada. El correspondiente expediente de expropiación deberá tener en cuenta este aspecto e incorporar los trazados alternativos de las vías pecuarias afectadas por las obras.

2. Los cruces de las vías pecuarias afectadas serán repuestos obligatoriamente cuando no sea posible desviarlos bajo puentes o viaductos, mediante pasos inferiores, con el mismo dimensionamiento que tienen actualmente.

3. En relación con el Monte público «Las Paredejas», núm. 15 del Catálogo de Utilidad Pública de la provincia de Huelva, al estar afectado por el Proyecto, habrán de solicitarse y obtenerse todas aquellas autorizaciones que sean precisas en aplicación de Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía.

e) Protección de la fauna.

1. Dado que el área afectada por la obra constituye un enclave de interés faunístico, se realizará un estudio

complementario de la población faunística protegida presente en la zona, que determine: Clasificación por grupo y tamaño, pasos y adecuaciones, movimientos diurnos, estacionales y los que tengan lugar en la fase de dispersión, costumbres que puedan influir en el comportamiento futuro y áreas y épocas de reproducción y cría.

A partir de las conclusiones de este estudio, se detallarán los pasos para vertebrados, especificándolos para cada grupo o tamaño, así como su ubicación y conveniencia de vallado.

2. Asimismo, se deberán incorporar medidas suficientemente contrastadas y eficaces para evitar riesgos de atropellos de vertebrados terrestres y colisiones de la avifauna acuática.

3. El calendario de ejecución de las obras deberá contemplar la realización de las actividades más ruidosas, tales como voladuras, fuera del período de reproducción y cría.

f) Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Se redactará un proyecto para la ejecución de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el Capítulo 5 del Estudio de Impacto Ambiental.

El citado proyecto incluirá el detalle y el adecuado dimensionamiento técnico y económico de las medidas de esta naturaleza, figurando con memoria, planos, pliego de condiciones y presupuesto.

Los ámbitos a considerar en este proyecto serán, al menos, los siguientes:

1. Retirada y adecuado acopio de la tierra vegetal existente en la traza de la carretera, para su posterior utilización en las labores de revegetación.

2. Tratamiento paisajístico de los desmontes y terraplenes con vegetación autóctona (árboles, arbustos y rizomatosas).

3. Revegetación de las isletas de las intersecciones con especies arbustivas.

4. Restauración de las zonas de depósito de materiales y áreas de servicios.

5. Integración paisajística de escombreras y vertederos, muy especialmente en lo relativo a revegetación de taludes formados, así como otras superficies desnudas.

6. Tratamiento paisajístico de los puntos de entrada y salida de los pasos de fauna.

7. Medidas de restauración de la vegetación de ribera en el borde del río Guadimar, en el tramo afectado por la obra. Así como en la intersección con el arroyo de Pilas.

8. Trasplante, con cepellón escayolado, de los ejemplares de: *Quercus suber*, *Quercus ilex* y *Olea europaea*, afectados por las obras.

g) Préstamos y vertederos.

1. Los materiales de préstamos deberán proceder de canteras legalizadas, que serán definidas con anterioridad al inicio de las obras. No se aceptará la utilización de áridos procedentes de otras canteras.

2. Los materiales que no resulten utilizables en la obra, procedentes del levantamiento de los tramos que queden en desuso, deberán ser trasladados a vertederos autorizados.

3. En el diseño de los vertederos se deberán tener en cuenta aspectos como: Forma de vertido, morfología final y drenaje, así como las medidas encaminadas a restaurar y revegetar taludes y otras superficies del mismo, para lograr su más completa integración en el entorno donde se ubiquen.

h) Protección del patrimonio arqueológico.

1. Se deberá realizar un estudio de los yacimientos existentes en el área de influencia de la carretera, que completará las prospecciones realizadas hasta el momento.

2. Se deberán tomar las medidas necesarias para la protección de yacimientos que puedan aflorar durante la ejecución de las obras, procediendo la dirección de las mismas a ponerlo en conocimiento de los organismos competentes.

i) Medidas de protección general.

1. La localización de las instalaciones auxiliares deberá, en todo caso, quedar fuera de los siguientes ámbitos territoriales:

- Áreas arboladas.
- Vías pecuarias.
- Áreas de protección de yacimientos arqueológicos catalogados.
- Espacios Naturales Protegidos.
- Suelos no urbanizables de protección especial.

2. En las zonas de ubicación de las instalaciones auxiliares, se tomarán las medidas necesarias para garantizar la ausencia de contaminación de suelos y del sistema hidrológico.

j) Seguimiento y vigilancia.

Se completará y presentará para su aprobación el Programa de Vigilancia Ambiental, que efectúe el seguimiento y control de los impactos y la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio Informativo, en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta Declaración. En él se detallará el modo del seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Protección Ambiental, que supervisará y aprobará su contenido y conclusiones.

El programa contendrá al menos los siguientes informes:

- Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

1. Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas a que se refiere la condición a).

2. Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas a que se refiere la condición b).

3. Informe sobre las actuaciones relativas a la protección de los usos agrícolas realmente ejecutadas a que se refiere la condición c).

4. Informe sobre las actuaciones realmente realizadas relativas a la condición d).

5. Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas referidas a la protección de la fauna a que se refiere la condición e).

6. Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición f).

7. Informe sobre las actuaciones realmente realizadas relativas a la condición h).

- Anualmente y durante tres años a partir del acta de recepción de las obras:

1. Informe sobre la evolución de los niveles sonoros a que se refiere la condición a).

2. Informe sobre la eficacia de los pasos de fauna a que se refiere la condición e).

3. Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición f).

- Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

La Consejería de Obras Públicas y Transportes contratará un Asesor Ambiental, cuya finalidad será la de asesorar, informar y supervisar el cumplimiento, durante la ejecución de las obras, de las prescripciones recogidas en el Estudio Informativo, en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente Declaración, debiendo realizar informes en los que se exprese el cumplimiento de las mismas, con anterioridad a la expedición de las correspondientes certificaciones de obras. Previo a su contratación, la Consejería de Obras Públicas y Transportes presentará, para que sea informado por la Dirección General de Protección Ambiental, el Pliego de Prescripciones Técnicas que le será de aplicación.

Del examen de los diferentes informes referidos, por parte de la Dirección General de Protección Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración.

k) Documentación adicional.

La Consejería de Obras Públicas y Transportes remitirá a la Dirección General de Protección Ambiental, antes de la licitación de las obras, los estudios indicados en las condiciones: a), b)1, b)3, e)1, h)1 y el Programa de Vigilancia Ambiental, así como el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares para el Concurso del Proyecto, que la citada Dirección General aceptará o realizará las observaciones oportunas en un plazo preclusivo de 15 días. El citado Pliego deberá incluir las previsiones y las medidas correctoras establecidas por la presente Declaración, así como las propuestas en el Estudio Informativo y en el Estudio de Impacto Ambiental, debiendo estar las medidas correctoras definidas técnica y económicamente.

De manera específica deberá recoger el citado Pliego las previsiones y condiciones relativas a:

1. Medidas de protección acústica.
2. Diseño de medidas de protección del sistema hidrológico.
3. Diseño de medidas y obras en relación con la protección de los usos agrícolas y cruces de vías pecuarias.
4. Diseño de actuaciones relativas a protección de la fauna y adecuación del calendario de obra a dicho fin.
5. Diseño de actuaciones relativas a defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.
6. Localización de zonas de extracción y vertederos.
7. Programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.
8. Las exigidas en el Programa de Vigilancia Ambiental, antes de la emisión del acta de recepción de las obras.

l) Financiación de las medidas correctoras.

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el Estudio Informativo, en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente Declaración figurarán en el Proyecto de Construcción, con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto.

Sevilla, 30 de julio de 1997.- El Director General, Francisco Tapia Granados.

ANEXO I

RELACION DE CONSULTADOS, RESUMEN DE LAS RESPUESTAS RECIBIDAS Y CONSIDERACIONES DE LA CONSEJERIA DE MEDIO AMBIENTE

El 20 de mayo de 1996 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Protección una Memoria-Resumen, en base a la cual, el organismo ambiental inició el trámite de Consultas Previas. Los organismos consultados se relacionan a continuación, así como un resumen de las respuestas más significativas desde el punto de vista ambiental.

Relación de consultados	Respuestas
Ayto. de Villamanrique de la Condesa	x
Ayto. de Villafranco del Guadalquivir	x
Ayto. de Aznalcázar	x

- El Ayto. de Villamanrique de la Condesa remite un escrito en el que manifiesta su frontal rechazo al trazado de la carretera de referencia en el caso de que atravesase la Dehesa Boyal, por el daño ecológico que se puede producir.

- El Ayto. de Villafranco del Guadalquivir remite unas sugerencias para el trazado hasta el núcleo y después del mismo. «Desde Villamanrique hasta los labrados por el trazado actual. Asimismo, desde los labrados siguiendo la margen derecha del Guadiamar, aprovechando el muro, hasta el paso cementado de la zona de entremuros que va desde Los Madrigales hasta la Estación de Bombeo del Pato, atravesando el Brazo de la Torre por el puente de Los Pastores. Desde este punto por el camino que sigue a lo largo del Canal de Casa Riera hasta Villafranco». Respecto a la variante de Villafranco, se decanta por la opción sur, considerando que la norte obligaría a atravesar dos veces el Brazo de los Jerónimos, con el consecuente mayor impacto ambiental que esta otra opción acarrearía.

- El Ayto. de Aznalcázar manifiesta su conformidad con el proyecto siempre que se asegure el máximo respeto a la calidad ambiental, paisajística y de seguridad, en el discurrir de las diferentes alternativas.

CONSIDERACIONES DE LA CONSEJERIA DE MEDIO AMBIENTE

El Dpto. de Conservación de la Naturaleza de la Delegación Provincial en Sevilla de la Consejería de Medio Ambiente realiza una serie de precisiones acerca de las afecciones que la actuación puede generar sobre las poblaciones de mamíferos del Parque Nacional de Doñana y del Parque Natural de Doñana que utilizan los territorios colindantes como áreas de dispersión. Remarca especialmente la necesidad de analizar el impacto del tramo entre Hinojos y Villafranco del Guadalquivir, que es una de las zonas de dispersión del Lince Ibérico procedente de la zona norte del Parque Nacional.

El Dpto. de Impacto Ambiental de la Delegación Provincial en Sevilla de la Consejería de Medio Ambiente remarca, en primer lugar, la condición de nueva carretera que tiene la actuación proyectada y que la obliga a someterse a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. En segundo lugar, relata una serie de afecciones a espacios naturales protegidos y vías pecuarias (Parque Natural de Doñana, Espacios Forestales de Pinos Altos y Dehesa del Gobierno, Espacio Protegido Brazo de la Torre, Vereda de Hinojos y Cañada de los Isleños y Cañada Real Marisma Gallega), por lo que se deberán estudiar trazados alternativos. En tercer lugar, señala la afectación por el PDTC de Doñana.

Los Servicios Técnicos del Parque Natural de Doñana estiman conveniente el planteamiento de alternativas que

eviten el paso en zonas afectadas por el Parque Natural, así como por otras zonas ecológicamente sensibles. Respecto al trazado, señala la conveniencia de estudiar las posibilidades de:

- Utilizar tramos viarios ya existentes siempre que esto sea posible.
- Seguir el límite norte del Sector Norte del Parque sin cortar el mismo.
- Atravesar la Dehesa Boyal por la misma que hoy existe sin abrir un nuevo corredor.
- Atravesar el Brazo de la Torre al norte del punto más septentrional de la zona afectada por el Parque Natural y del modo más perpendicular el cauce posible.
- Evitar en lo posible trazados paralelos a los cauces y canales.
- Evitar el cruce del brazo de los Jerónimos.

Asimismo, señala la necesidad de abordar de forma prioritaria los siguientes aspectos:

- Posibles corredores ecológicos en los que pueda influir el viario.
- Estudio detallado del paso por el arroyo de Pilas.
- Posible influencia en las zonas de campeo o tránsito de carnívoros con especial atención al Lince.
- Análisis de los desplazamientos diarios de las aves acuáticas en las zonas de marisma.
- Posibles alteraciones de los flujos de agua actuales.
- Determinación de impactos sobre la fauna, fundamentalmente vertebrados: Atropellos, limitación de hábitats, corte de corredores, etc.
- Análisis de impactos sobre la vegetación, puntos de especial protección y zonas de regeneración (caños, riberas de los brazos y canales).
- Alteraciones en los cursos de agua actuales, naturales o artificiales.
- Impactos paisajísticos.
- Efecto barrera sobre las actividades humanas, fundamentalmente la agricultura.

Por último, el Estudio de Impacto Ambiental debería abordar las siguientes medidas:

- Salvaguarda de los corredores ecológicos, respetando la vegetación y el paso de animales.
- Corrección del impacto paisajístico y acústico mediante pantallas arboladas y otros medios.
- Localización, estructura y número de los pasos para vertebrados.
- Prevención de atropellos de aves en zonas donde éstas no han alcanzado aún altura suficiente para el despegue.
- Reforestación de las riberas afectadas por el trazado.

ANEXO II

DATOS ESENCIALES DEL ESTUDIO INFORMATIVO

El Estudio Informativo se plantea como objeto el estudio y posterior análisis comparativo de los distintos trazados que pueda adoptar la futura carretera entre Hinojos, en la provincia de Huelva, y Villamanrique de la Condesa y Villafranco del Guadalquivir, en la provincia de Sevilla, sobre la base del actual camino existente entre estas poblaciones. La carretera se engloba dentro de un itinerario más amplio que pretende unir en el futuro la Autopista A-49, Sevilla-Huelva, con la Carretera N-IV, Madrid-Cádiz.

Además de esta concepción general, la actuación es consecuencia del deficiente estado del camino actualmente existente, que en los años lluviosos se ve anegado por

las aguas de la marisma en varios puntos, incomunicando las poblaciones cercanas a su trazado.

El proyecto plantea, para el tramo objeto de esta Declaración de Impacto Ambiental, diversas alternativas que, independientemente o por combinación, cubren los 16 kilómetros de trazado del mismo.

La alternativa 1 es la única que desarrolla un trazado completo entre el origen y el final del tramo en estudio. Su origen está en la variante de Hinojos, aproximadamente 1 km al sureste del núcleo urbano. Desde este punto hasta el pk 6+300 el trazado afronta un relieve prácticamente llano sobre el camino existente, mejorando las curvas en planta y ampliando los acuerdos verticales. En el paso sobre el arroyo del Gato se diseña una nueva estructura al norte de la actual que soluciona los problemas de las obras de paso actuales. En este subtramo resulta afectado el Espacio Forestal protegido de Pinos Altos en una longitud de unos 3,5 Km.

A partir del pk 6+300 y hasta el 9+500, la alternativa abandona el trazado del camino por el sureste y rodea el núcleo de Villamanrique de la Condesa por el sur. El subtramo incorpora dos intersecciones, una en el pk 6+770 para el acceso oeste a Villamanrique, y la segunda en el pk 8+800 para el acceso sureste al mismo núcleo. En este subtramo resultan afectados el Parque Natural de Doñana y los Espacios Forestales protegidos de la Dehesa Boyal de Villamanrique y la Dehesa del Gobierno, en tres pequeños tramos.

Desde el pk 9+500 la alternativa vuelve a disponerse sobre el camino actual hasta el pk 14+000 donde se separa de él para afrontar el paso del encauzamiento del arroyo de la Cigüeña, que se salva con un puente entre los pk 14+500 y 14+860. En este subtramo integra dos intersecciones, una en el pk 10+670 que da acceso a diversos caminos y al Centro de Interpretación de la Naturaleza Cerrado Garrido, y la segunda en el pk 14+300 para conectar con el trazado del camino que se abandona. Una vez superado el encauzamiento del arroyo de la Cigüeña, el trazado discurre desde el pk 14+860 superpuesto sobre el camino existente en el muro de defensa de la margen derecha del arroyo, adentrándose con él en la zona de marismas y conectando con el muro de defensa de la margen derecha del río Guadamar, donde finaliza en el pk. 16+000.

La alternativa 2 constituye el desarrollo por el norte de la variante de Villamanrique de la Condesa, con una longitud de 4.741 m. Parte del pk 5+300 de la alternativa 1, manteniendo una orientación oeste-este hasta alcanzar la carretera SE-631, que cruza en el pk 7+000. A continuación describe un amplio arco para variar la población por el este hasta el pk 9+000 donde vuelve a girar otra vez para superponerse al trazado del camino actual, finalizando en el pk 10+410, correspondiente al pk 9+500 de la alternativa 1. El subtramo integra tres intersecciones en los pp.kk. 5+630, 7+010 y 9+500 para dar servicio a los accesos oeste, norte y sureste, respectivamente, a Villamanrique, así como un paso bajo un camino en el pk 8+290. Resulta afectado el Espacio Forestal protegido de la Dehesa del Gobierno en una longitud de algo más de 1 km.

La alternativa 3 se inicia en el pk 6+600 de la alternativa 2, y presenta una longitud de 16 kilómetros. El primer subtramo comparte sus primeros 500 m con el trazado de la alternativa 2, pero a partir del cruce con la carretera SE-631 se desvía de aquélla, continuando en dirección oeste-este hasta el pk 9+500. En este punto el trazado gira hacia el sureste discuriendo sobre sucesivos caminos y zonas de cultivo hasta alcanzar en el pk 13+000 el muro de defensa de la margen derecha del encauzamiento del río Guadamar y lo recorre sin abandonarlo hasta el pk 16+000. El subtramo integra una intersección en el cruce con la carretera SE-631 en el pk 7+110 y un paso

bajo un camino en el pk 10+380 a la altura del vado del Quema. Resulta afectado parcialmente por el subtramo El Espacio Forestal protegido de la Dehesa del Gobierno.

Las distintas opciones que considera el Estudio Informativo son las siguientes:

- Opción 1A. Compuesta por la alternativa 1 entre los pk 0+000 y 16+000.

- Opción 1B. Compuesta por los tramos:

Alternativa 1, de pk 0+000 al pk 5+300.

Alternativa 2, del pk 5+300 al pk 10+041.

Alternativa 1, del pk 9+500 al pk 16+000.

- Opción 1C. Compuesta por los tramos:

Alternativa 1, de pk 0+000 al pk 5+300.

Alternativa 2, del pk 5+300 al pk 6+600.

Alternativa 3, del pk 6+600 al pk 16+000.

El Estudio Informativo desarrolla un análisis multicriterio en el que se asignan un Índice Global de Trazado, un Índice de Tráfico, un Índice Geológico-Geotécnico, un Índice de Impacto Ambiental y un Índice de Rentabilidad Económica, a cada una de las opciones consideradas. Ponderando diferenciadamente cada uno de los índices se alcanza un Índice de Pertinencia Global que resulta máximo para la opción 1C, que es la finalmente seleccionada.

La longitud de la opción seleccionada es de 16.000 m y el ancho de la nueva calzada alcanza los 3,5 m por carril y arcones de 2,5 m, resultando un total de 12 m sin contar los taludes. Los desmontes y terraplenes previstos son de escasas dimensiones dada la suave topografía del entorno. La inclinación de los desmontes será 1H:1V, y la de los terraplenes 2H:1V. El trazado no irá vallado en ninguno de sus tramos. El resto de características serán las del grupo I-11 del Plan General de Carreteras de Andalucía. Se proyectan un total de un viaducto, un paso bajo camino y tres intersecciones.

ANEXO III

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio recoge todos los epígrafes de contenidos incluidos en el artículo 7, capítulo II, del Real Decreto 1131/88. El ámbito adoptado se ciñe a una franja de 650 m al este y oeste respecto al eje de las alternativas extremas. Se estructura en un inventario ambiental -donde se analizan las características de los medios físico, biótico, perceptual y social, receptores de la actuación evaluada-, un capítulo de condicionantes medioambientales a tener en cuenta, un capítulo de identificación y valoración de impactos, una selección de alternativas, un plan de medidas correctoras, un programa de vigilancia ambiental y un documento de síntesis. A continuación se resumen cada uno de ellos.

Inventario Ambiental.

Las características climáticas se estudian a partir de los datos de cinco estaciones meteorológicas próximas que definen un clima mediterráneo, con temperaturas medias alrededor de los 17° C, entre las máximas veraniegas de 25° C y mínimas invernales de 10,5° C. Las heladas son casi inexistentes, con menos de 15 días al año. La precipitación media se sitúa en unos 574 mm con un mínimo estival marcado. Los vientos dominantes son del suroeste. El clima se caracteriza, además, mediante las clasificaciones agroclimática, de Papadakis y fitoclimática, de Allué Andrade.

La geología del ámbito está dominada por una plataforma de depósitos pliocénicos, que en los cauces de algunos arroyos han sido arrastrados, dejando aparecer depósitos de arenas y areniscas. Los terrenos de marisma son depósitos cuaternarios de arcillas, limos y arenas. Fisiográficamente la zona se caracteriza por una baja altitud y un relieve muy poco accidentado, con pendientes siempre inferiores al 3%, salvo en el tramo inicial donde se acercan al 10%.

La hidrología superficial se caracteriza por los cauces difusos y anastomosados que discurren entre cuatro cursos principales, el río Guadamar, el Brazo de la Torre, el arroyo de la Cigüeña y el arroyo del Gato, estando los tres primeros encauzados. El ascenso de nivel de la marisma en las épocas de lluvia provoca la interconexión de estos cauces, inundando no sólo los campos de cultivo, sino también la infraestructura viaria existente. Hidrogeológicamente la zona se sitúa sobre el sistema acuífero núm. 27 «Unidad de Almonte-Marismas».

Los suelos existentes pertenecen a los órdenes de los Entisoles y los Alfisoles, caracterizados por su capacidad intermedia o baja.

La vegetación natural está constituida por masas forestales de pino piñonero, encina y alcornoque, con algunos eucaliptos dispersos y una cobertura variable de matorral termófilo. En las zonas donde los cultivos alcanzan mayor importancia la vegetación natural se circunscribe a los márgenes de las acequias y cauces. La fauna reúne valores muy notables, tanto en lo que se refiere a mamíferos, con presencia de Lince, como a aves, tanto reproductoras como migrantes, aunque también aparecen especies ligadas a los medios antropizados.

Resultan afectados espacios protegidos como son: CS-14 Pinos Altos, CS-15 Dehesa del Gobierno, CS-16 Dehesa Boyal de Villamanrique, que guardan importantes relaciones espaciales con el Parque Natural de Doñana que también resulta afectado.

El uso de las fincas afectadas está dedicado al cultivo del arroz y regadíos y en menor medida cereal y olivo. Las fincas forestales están ocupadas por masas mixtas o más o menos puras de pinos piñoneros, encinas y alcornoques, junto con matorrales.

El paisaje del área de estudio en la primera parte de la traza es suavemente ondulado, con colinas de escasa entidad que disminuyen el grado de visibilidad. A partir de Villamanrique de la Condesa, es el típico de la marisma, caracterizado por la ausencia de relieves significativos, lo cual genera un grado de visibilidad muy alto.

El medio socioeconómico se caracteriza sobre los datos de Hinojos, Villamanrique de la Condesa y Villafra de Guadalquivir, constatándose un ligero crecimiento poblacional en los últimos años, que se basa en el sector primario. El sector secundario es prácticamente inexistente en la actualidad y el terciario se encuentra poco desarrollado, predominando el comercio alimentario.

Condicionantes medioambientales.

Diseñada como una fase previa a la evaluación de impactos, recoge información relativa a los espacios naturales protegidos -tanto por la legislación nacional como andaluza, así como los incluidos en los Planes Especiales de Protección del Medio Físico de las provincias de Sevilla y Huelva- y relativa a las zonas de interés patrimonial o arqueológico que pudieran resultar afectados por el trazado.

Identificación y valoración de impactos.

Para la identificación de los impactos, y partiendo de una previsión general de alteraciones, se elabora una matriz causa-efecto para cada una de las opciones consideradas en el Estudio Informativo, donde se relacionan las diferentes acciones del proyecto susceptibles de producir

impacto y los distintos elementos ambientales del medio considerado. En las matrices se consideran los efectos negativos -diferenciando lo que denomina alteraciones nulas o poco significativas, alteraciones imprevisibles a nivel de Estudio Informativo y alteraciones previsibles- y los efectos positivos.

Se aborda una valoración de las alteraciones previsibles sobre cada elemento ambiental, de tipo cualitativo, basada en los criterios de signo, probabilidad de ocurrencia, temporalidad, intensidad y posibilidad de medidas correctoras, teniendo en cuenta las diferentes opciones planteadas.

Selección de alternativas.

La selección entre las distintas opciones analizadas se realiza cuantitativamente, comparando las mismas a través de un índice de impacto global que se construye del siguiente modo. Se utilizan tres criterios, cada uno con una serie de posibles valores a los que se asigna un valor cuantitativo: Posibilidad de medidas correctoras -compatible (0), moderado (3), severo (7), crítico (10)-; magnitud de la alteración -escasa (0), media (5), alta (10)- y volumen de préstamos. Cada una de las alteraciones previstas en cada opción se semicuantifica en función de estos criterios, obteniéndose tres índices de impacto -según cada criterio para cada opción-. La ordenación de las opciones según el valor creciente de estos índices de impacto genera un orden de preferencia -1,2,3, ...- de cada opción según cada criterio. La suma de estos órdenes de preferencia genera el índice de impacto global de cada opción.

Se concluye que se producirán:

Impactos severos sobre:

- Aguas subterráneas y superficiales por el transporte de mercancías peligrosas.

Impactos moderados sobre:

- Fauna, espacios de interés, erosión, bienes y servicios y patrimonio cultural, por los movimientos de tierra.
- Fauna y espacios naturales o de interés por la presencia de la carretera.

Impactos compatibles sobre:

- Confort sonoro nocturno y diurno, contaminación atmosférica, edafología, geomorfología, aguas superficiales y vegetación, por los movimientos de tierra.
- Sector primario por las expropiaciones.
- Confort sonoro nocturno y diurno, por el transporte de material y el tráfico de maquinaria.
- Confort sonoro diurno por las emisiones sonoras en fase de funcionamiento.

Medidas correctoras.

Se establecen a nivel básico las siguientes medidas aplicables a lo impactos detectados:

- Prevención de la contaminación atmosférica: Riego periódico de la plataforma de obra cuando la traza se sitúe a menos de 100 m de viviendas. Aporta localización de estos puntos.
- Protección acústica: Justificación de la necesidad de instalar apantallamientos artificiales en las proximidades de Villamanrique de la Condesa y Villafranco del Guadalquivir.
- Protección geológica y geomorfológica: El material de préstamo se obtendrá de canteras cercanas al trazado. Se incluirá un análisis de las áreas de préstamo, justificando la desafección ambiental a áreas de interés.

- Retirada, acopio, mantenimiento y reposición de la tierra vegetal: Se señalan los suelos de mayor productividad para la retirada, así como una serie de recomendaciones para el adecuado acopio y reposición de la tierra vegetal.

- Protección hidrológica: Revegetación de los terraplenes anteriores y posteriores a los cruces de los cauces. Necesidad de diseñar a nivel de proyecto de construcción medidas de prevención y control que garanticen la ausencia de contaminación de las líneas naturales de drenaje. Se señalan los puntos de cruce con cauces.

- Medidas de protección de flora, fauna y ecosistemas.

- Minimización de las alteraciones en fase de obras en el entorno de una serie de biotopos que se señalan. Necesidad de incluir en el proyecto de construcción un estudio detallado de los flujos faunísticos en los tramos donde se atraviesan espacios naturales protegidos, con especial atención al lince, que se señalan. Asimismo, se estudiará la necesidad de acondicionar pasos de fauna específicos. Igualmente se diseñarán las medidas preventivas necesarias para reducir el riesgo de atropello de la avifauna. En los puntos de cruce de los espacios naturales se coordinará el Plan de Obra con el período de reproducción, nidificación y cría de las aves.

- Prevención y control de procesos erosivos: Se revegetarán adecuadamente los taludes de mayor dimensionamiento, que se señalan, mediante especies arbustivas y herbáceas.

- Integración paisajística: Se integrará la nueva carretera mediante plantación de especies arbóreas y arbustivas autóctonas, en una serie de taludes próximos a edificaciones o núcleos que se señalan.

- Reposición del viario rural, de las vías pecuarias y de otros bienes públicos: Se repondrá todo el viario rural de modo que quede garantizada la transitabilidad a uno y otro lado de la traza de la nueva carretera, mediante instalación de los pasos adecuados y reposición de los tramos invadidos, manteniendo en todos los casos las características de dimensionamiento que tienen actualmente las vías afectadas. Se señalan los puntos de corte y tramos a reponer.

- Protección del patrimonio arqueológico: Se llevará a cabo por un arqueólogo competente, un seguimiento intensivo diario de la fase de movimiento de tierras en los puntos que se señalan como de interés arqueológico. El resto del trazado dispondrá de un seguimiento semanal.

- Localización de instalaciones auxiliares: La superficie dedicada a acopio de material, parque de maquinaria, préstamos, transporte de material y tráfico de maquinaria no podrán ubicarse en las áreas arboladas, franja ocupada por las vías pecuarias, áreas de protección de yacimientos arqueológicos, espacios naturales ni suelos no urbanizables. Todos estos aspectos se incluirán en el proyecto de construcción. Además, todos los espacios afectados por estas actividades auxiliares se recuperarán adecuadamente a la finalización de las obras.

Programa de vigilancia ambiental.

Se deberán vigilar los siguientes aspectos:

- Emisiones sonoras de maquinaria y equipos de construcción.
- Ubicación de las instalaciones auxiliares.
- Gestión de aceites usados.
- Construcción de las balsas de recogida de contaminantes y análisis de vertidos.
- Obras en los tramos que atraviesen espacios naturales o de interés.
- Eficacia de las medidas correctoras sobre la fauna.
- Reposición de servicios.
- Actuaciones arqueológicas.
- Operaciones de revegetación.

Documento de síntesis.

Se adjunta el Documento de Síntesis preceptivo.

ANEXO IV

RESULTADO DEL TRAMITE DE INFORMACION PUBLICA

En cumplimiento de lo establecido en los artículos 19 y 20 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido por la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes al correspondiente trámite de Información Pública, cuyo anuncio se publicó en el BOJA núm. 18, de fecha 11.2.97, y difundido en los diarios ABC de Sevilla el 7.3.97, e Información de Huelva el 18.2.97.

Durante el período de Información Pública se han presentado un total de 11 alegaciones, cuyos contenidos ambientales más significativos se resumen a continuación:

Don Juan Clavero Salvador y doña Yolanda Menor de Gaspar, en representación de la Confederación Ecológica Pacifista Andaluza, señalan los siguientes aspectos:

- Que el Estudio de Impacto Ambiental no especifica los impactos que se producirán sobre los espacios naturales que resultan afectados por la carretera.
- Que no se consideran los efectos de fragmentación de los hábitats ni la destrucción de corredores ecológicos.
- Que los riesgos de vertidos accidentales de sustancias peligrosas no se solventan con la solución propuesta en el Estudio Informativo.
- Que entre las canteras que se señalan como posibles para la extracción de áridos para la obra se encuentran algunas denunciadas y paralizadas.
- Que el diseño de las obras de drenaje y de las estructuras para salvar los arroyos existentes se realiza sin haber analizado en profundidad la dinámica y funcionamiento hídrico de la marisma, de modo que la nueva carretera podría llegar a modificar irreversiblemente la dinámica hídrica de la zona.
- Que la nueva carretera constituirá un elemento de distorsión visual del paisaje y una fuente de contaminación por residuos de hidrocarburos derivada del tráfico sobre el espacio húmedo que atraviesa.
- Que en su conjunto, el trazado de la carretera supone el cercamiento del Parque Nacional y Natural de Doñana.

Don Pablo Villarig Tomás presenta un escrito en el que solicita que sea incluido en el proyecto un camino que comunique las dos partes en las que quedará dividida una explotación de su propiedad como consecuencia de la construcción de la nueva carretera.

El resto de alegaciones, bien no presentan objeciones al Estudio Informativo, bien están relacionadas con variaciones en el tipo de conexiones con la red de carreteras existentes o con afecciones a fincas particulares.

CONSEJERIA DE ASUNTOS SOCIALES

ACUERDO de 4 de noviembre de 1997, de la Delegación Provincial de Málaga, para la notificación por edicto de Resolución que se cita.

Acuerdo de fecha 4 de noviembre de 1997, de la Delegada Provincial de la Consejería de Asuntos Sociales en Málaga, por el que se ordena la notificación por edicto

de resolución a don Manuel López Ruiz al haber resultado en ignorado paradero en el domicilio que figura en el expediente incoado.

En virtud de lo dispuesto en el art. 59.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, por ser desconocido su domicilio o estar ausente del mismo, podrá comparecer, en el plazo de diez días, ante el Servicio de Atención al Niño, sito en C/ Olle-rías, núm. 15, 2.ª planta (Málaga), para la notificación del contenido íntegro de la Resolución de Acogimiento Familiar de fecha 10 de octubre de 1997 de la menor M.S.L.F., con número de expediente 29/169/92, significándole que contra la misma puede interponerse oposición ante el Juzgado de Familia correspondiente, conforme a la Disposición Adicional Primera de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, por los trámites de la Jurisdicción Voluntaria.

Málaga, 4 de noviembre de 1997.- La Delegada, Ana Paula Montero Barquero.

ACUERDO de 10 de noviembre de 1997, de la Delegación Provincial de Cádiz, para la notificación por edicto de la Resolución que se cita.

Acuerdo de 10 de noviembre de 1997, de la Delegada Provincial en Cádiz de la Consejería de Asuntos Sociales, por el que se ordena la notificación por edicto de Resolución a don Jesús Criado Sánchez, al estar en ignorado paradero en los expedientes incoados.

En virtud de lo dispuesto en el art. 59.4 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, al intentarse notificación y no poderse practicar, podrá comparecer, en el plazo de un mes, ante el Servicio de Atención al Niño, sito en Cádiz, Avda. Ramón de Carranza, núm. 19, 2.ª planta, para la notificación del contenido íntegro de la Resolución de fecha 16 de octubre de 1997, ratificando el desamparo de los menores M.C.L. y J.C.L., se asume sus tutelas, y se constituye acogimiento provisional simple a favor de los mismos. Se le significa que contra la misma podrá interponerse oposición ante el Juzgado de Primera Instancia de esta capital, conforme a la Disposición Transitoria Décima de la Ley 11/81, de 13 de mayo, por los trámites de Jurisdicción Voluntaria, de conformidad con la Disposición Adicional Primera de la L.O. 1/96, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor.

Cádiz, 10 de noviembre de 1997.- La Delegada, Prudencia Rebollo Arroyo.

ACUERDO de 10 de noviembre de 1997, de la Delegación Provincial de Cádiz, para la notificación por edicto de la Resolución que se cita.

Acuerdo de 10 de noviembre de 1997, de la Delegada Provincial en Cádiz de la Consejería de Asuntos Sociales, por el que se ordena la notificación por edicto de Resolución a doña M.ª Carmen Lara Roldán, al estar en ignorado paradero en los expedientes incoados.

En virtud de lo dispuesto en el art. 59.4 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, al intentarse notificación y no poderse practicar, podrá comparecer, en el plazo de un mes, ante el Servicio de Atención al Niño, sito en Cádiz, Avda. Ramón de Carranza, núm. 19, 2.ª planta, para la notificación del contenido íntegro de la Resolución de fecha 16 de octubre de 1997, ratificando el desamparo de los menores