



DOMUS ARQUEOLOGÍA.

MEMORIA DE PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA.

***“Proyecto de trazado de Conexión de la variante de Figueres de la
carretera N-II con la autopista AP-7”***

Promotor:
Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana.



DOMUS ARQUEOLOGÍA.





ÍNDICE

1. FICHA TÉCNICA	4
2. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	5
3. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	7
3.1 TRAMO III BASCARA. VARIANTE FIGUERES	7
3.2 TRAMO IV. VARIANTE DE FIGUERES-PONT DE MOLINS.....	10
3.3 TRAMO V. PONT DE MOLINS.....	15
4. OBJETIVOS DEL PROYECTO DE PROSPECCIÓN	18
5. METODOLOGÍA.....	19
6. NORMATIVA.....	21
7. VALORACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS IMPACTOS.....	21
8. RESULTADOS DE LA PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA.....	23
9. PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA INTENSIVA	24
9.1 TRAMO III BÁSCARA-VARIANTE FIGUERES. ALTERNATIVAS 2.1/2.2	24
9.2 TRAMO IV VARIANTE DE FIGUERES-PONT DE MOLINS. VIADUCTO MUGA.....	36
9.3 TRAMO V. PONT DE MOLINS. ALTERNATIVA 4.1/4.2.....	36
10. RESUMEN DE IMPACTOS POR ALTERNATIVAS	71
11. CONCLUSIONES Y MEDIDAS CORRECTORAS GENERALES.....	73

ANEJOS:

- **DOCUMENTACIÓN CARTOGRÁFICA Y FOTOGRÁFICA**



1. FICHA TÉCNICA

<ul style="list-style-type: none">• ACTUACIÓN ARQUEOLÓGICA: PREVENTIVA. PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA INTENSIVA COMPLEMENTARIA.
<ul style="list-style-type: none">• OBRA: "PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"
<ul style="list-style-type: none">• PROMOTOR: MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. DEMARCACIÓN DE CARRETERAS EN CATALUÑA.
<ul style="list-style-type: none">• CONSULTOR: INECO.
<ul style="list-style-type: none">• ÁMBITO DE ACTUACIÓN: GARRIGAS, BORRASSÁ, VILAMALLA, CABANES, LLERS, PONT DE MOLINS Y FIGUERES (ALT EMPORDÁ)
<ul style="list-style-type: none">• ARQUEÓLOGO DIRECTOR: ANGEL MARCELO RODRIGUEZ CASTRO. LICENCIADO EN HISTORIA, ESPECIALIDAD ARQUEOLOGÍA Y PREHISTORIA. UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA.• ARQUEÓLOGO TÉCNICO: TELMO PEREZ LORENZO. LICENCIADO EN HISTORIA, ESPECIALIDAD ARQUEOLOGÍA E HISTORIA ANTIGUA. UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA.
<ul style="list-style-type: none">• COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN: SERVICIO DE ARQUEOLOGÍA Y PALEONTOLOGÍA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA.



2. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

En la presente Memoria Técnica se exponen los resultados alcanzados durante la realización de la Prospección Arqueológica Intensiva del Proyecto de **"Trazado de Conexión de la variante de Figueres de la carretera N-II con la autopista AP-7"** para dar cumplimiento a los requisitos establecidos en las correspondientes normativas de Patrimonio Cultural de la comunidad autónoma de Catalunya, así como la normativa urbanística vigente en los municipios afectados por el estudio de referencia.

El proyecto principal, *Aumento de capacidad de la carretera N-II, tramo Orriols-La Jonquera, puntos kilométricos 734+000 a 772+000*, cuenta con declaración de impacto ambiental mediante resolución de 23 de junio de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Los antecedentes arqueológicos del proyecto de referencia son los que se detallan a continuación:

Entre los días 18 de Marzo y 1 de Abril de 2014 se realiza el "Estudio de Impacto sobre el patrimonio cultural del proyecto de "Aumento de capacidad de la carretera N-II, tramo Orriols-La Jonquera, puntos kilométricos 734+000 a 772+000", dirigido por el arqueólogo José David Busquier Corbí.

Con fecha 16 de julio de 2015 la Dirección General de Carreteras en Cataluña del Ministerio de Fomento envía a la Direcció General d'Arxius, Biblioteques, Museus i Patrimoni del Departament de Cultura, un ejemplar del "Informe complementario a la memoria de intervención arqueológica", para dar cumplimiento al requerimiento de 27 de marzo.



Con fecha 19 de agosto de 2015 la Direcció General d'Arxius, Biblioteques, Museus i Patrimoni del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya envía a la Dirección General de Carreteras en Cataluña del Ministerio de Fomento el informe correspondiente a la valoración del estudio de impacto ambiental, teniendo en cuenta el "Informe complementario a la memoria de intervención arqueológica". Teniendo en cuenta que se detectan una serie de afectaciones directas sobre bienes el patrimonio arqueológico, se propone llevar a cabo intervenciones arqueológicas en estos bienes, para poder valorar correctamente el impacto de las obras sobre los mismos.

La Direcció General d'Arxius, Biblioteques, Museus i Patrimoni del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya solicitó también la realización de sondeos arqueológicos en el yacimiento arqueológico de la Fontudana (Pontós, Alt Empordà). Dado que este yacimiento estaba siendo objeto de otra intervención arqueológica dentro del proyecto Accesos en la intersección de la carretera de la N-II con la GIV-5125 en Pontós i en la intersección de la carretera N-II con la carretera GIV-6226 en Garrigàs", por parte de la empresa de arqueología Àtics SL.

Con fecha 5 de febrero de 2016 la Direcció General d'Arxius, Biblioteques, Museus i Patrimoni del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya emitió un nuevo informe en el que analizaba toda la documentación referente a las intervenciones arqueológicas realizadas.

El informe de la Direcció General d'Arxius, Biblioteques, Museus i Patrimoni del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya considera que los trabajos realizados se han efectuado de forma correcta, indicándose que la documentación presentada y las medidas correctoras propuestas también son las adecuadas.



El Servei d'Arqueologia i Paleontologia de la Direcció General d'Arxius, Biblioteques, Museus i Patrimoni del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya, informa *favorablement* el estudio de impacto ambiental del proyecto "Aumento de capacidad de la carretera N-II. Tramo: Orriols - La Jonquera, P.K. 734+000 a 772+000".

El objetivo principal del proyecto de referencia ha sido evaluar las modificaciones en tres de los tramos del proyecto de referencia, concretamente en el tramo III, IV y V, realizando una prospección arqueológica complementaria de las zonas en las que se han producido modificaciones técnicas de cara al estudio de impacto ambiental simplificado que se va a realizar.

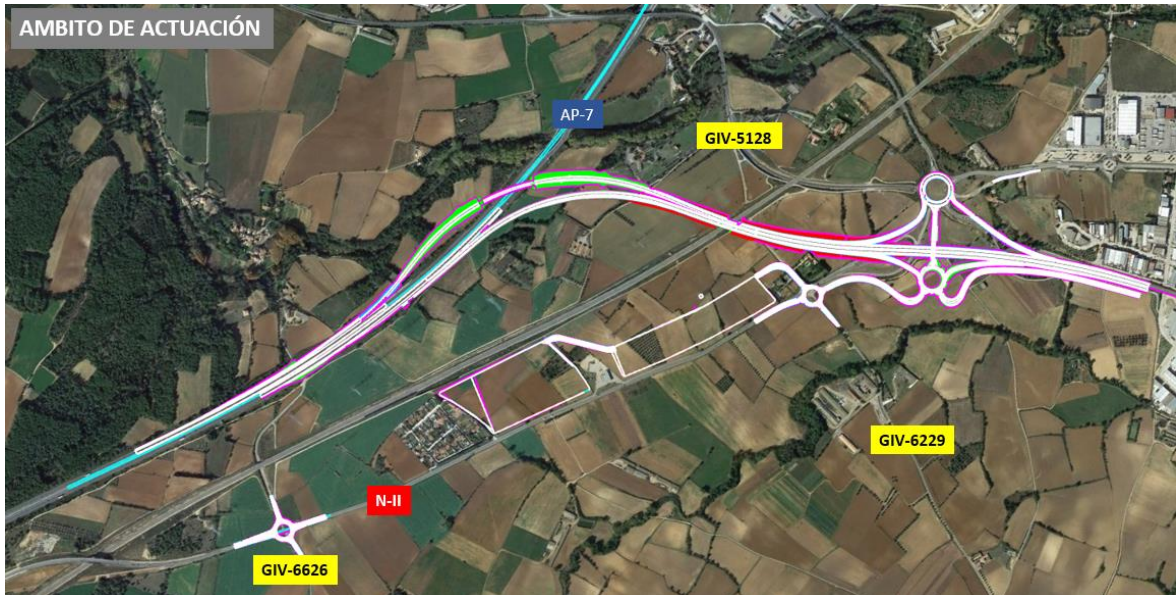
3. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

El proyecto de referencia contempla las siguientes actuaciones;

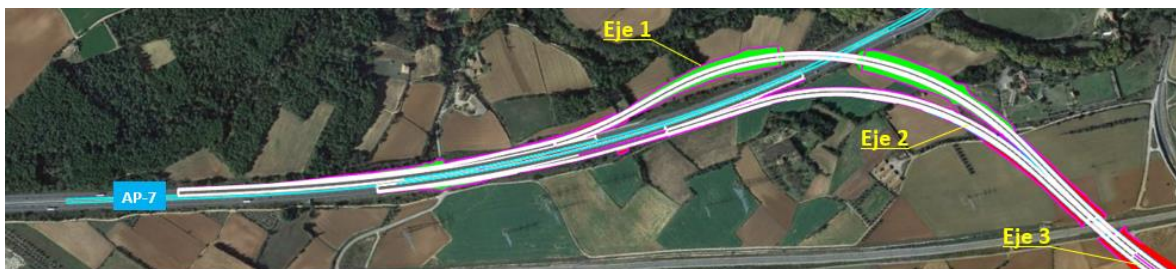
3.1 Tramo III Bascara. Variante Figueres

El objetivo de las actuaciones en este tramo es desarrollar adecuadamente la conexión entre la actual autopista AP-7 al sur de la localidad de Figueres y la carretera N-II transformada en carretera multicarril en su variante de Figueres.

Para ello el trazado en su conexión con la autopista AP-7 permitirá la salida de los vehículos que circulen por ella procedentes de Girona y sentido Francia con dirección a la Variante de Figueres. Asimismo se permite la incorporación a la autopista AP-7 de los vehículos provenientes de esta Variante con sentido sur hacia Girona.



El trazado comienza en el tronco de la autopista AP-7 mediante dos ramales, uno de salida (eje 2) y otro de incorporación (eje 1) a esta.



El eje 2 es el ramal que conecta la AP-7 con la N-II sentido Figueres a través un nuevo carril de deceleración alejándose paulatinamente de la autopista con un radio de 600 m y una rasante apoyada sobre el terreno con carácter descendente de 1,35 % y 0,5% consecutivamente. La pendiente del terreno favorece retrasar la ejecución de desmontes hasta el p.k. 0+920 del eje, a partir del cual la rasante se acentúa entorno al 2,5 % para



ubicarse coplanario al eje 1 para cruzar conjuntamente bajo la línea de alta velocidad (LAV) Madrid-Barcelona-Gerona- Frontera Francesa.

El eje 1 es el ramal que, al contrario, conecta la N-II con la AP-7 sentido Gerona, para lo que se ha empleado una curva de radio 625 m que salva la autopista con un viaducto hasta enlazar con un carril de deceleración en la AP-7. Con una rasante del 2,5 % se prolonga hasta alcanzar la cota necesaria sobre la autopista AP-7 para, a continuación, descender con una pendiente del 0,5% hasta el tronco de la autopista. Finalmente, el ramal se coloca coplanario al tronco y conecta con su respectivo carril de aceleración.

A continuación el tronco cruza la actual línea de alta velocidad (LAV) mediante un paso inferior. Este cruce del tronco se realiza mediante un cajón empujado, con el objeto de no afectar a las líneas eléctricas que cruzan por encima del tramo con dirección norte. El terreno existente tiene una pendiente natural descendente hacia Figueres, lo cual favorece a la hora de realizar el paso inferior y que sea posible emplear rasantes descendientes máximas de aproximadamente 2,5 % para salvar la infraestructura.

Posteriormente, el trazado continúa hacia Figueres buscando la actual de la carretera N-II mediante una sucesión de curvas, la primera a izquierdas de radio 1.500 m y contra curva a derechas de radio 2.524 m, a lo largo del corredor que delimitan los diferentes condicionantes presentes en el área de actuación, como son las líneas eléctricas y las edificaciones próximas.

Finalmente se llega al actual Enlace de Figueres sur, el cual se remodela tomando como partida la glorieta existente al oeste que sirve de conexión con la AP-7 y con las carreteras N-II y C-26, transformándolo en un enlace de pesas. Este consta de un paso superior que cruza la plataforma de la nueva N-II multicarril ampliada y de cuatro ramales que conectan con esta y que facilitan los movimientos de entrada y salida de la carretera multicarril a las poblaciones de Vilamalla y Figueres.



La actual carretera N-II proveniente de Bás cara conecta con la glorieta este del Enlace, quedando integrada dentro del Proyecto.

Los nuevos movimientos incluidos en el nuevo Enlace de Figueres sur duplican algunos de los movimientos ya existentes en el enlace existente en el P.K. 29 de la autopista AP-7, Enlace de Figueres. Por tanto, se anulan los movimientos duplicados en el enlace existente de la AP-7 los cuales presentan un trazado menos cuidado, quedando estos movimientos integrados en el nuevo enlace y conexiones diseñadas.

Finalmente, el trazado conecta con el trazado de la N-II, Variante de Figueres – Vte de Pont de Molins, desarrollado con antelación.

Dentro del proyecto se incluye el diseño de dos parkings de emergencia contiguos, situados junto a la actual carretera N-II, próximos a una gasolinera existente. El hecho de ser dos parkings independientes permite su gestión en función de la demanda necesaria. Asimismo, se diseña su acceso desde la carretera mediante una glorieta en la intersección de la carretera actual, N-II, con la carretera GIV-6229.

Se diseña una glorieta en la intersección de la carretera N-II y la carretera GIV-6226, en el acceso a la población a Garrigás, con el objeto de dotar al tramo actual de la N-II de un carácter más urbano y de resolver el acceso a esta población, mejorando la seguridad vial.

3.2 Tramo IV. Variante de Figueres-Pont de Molins.

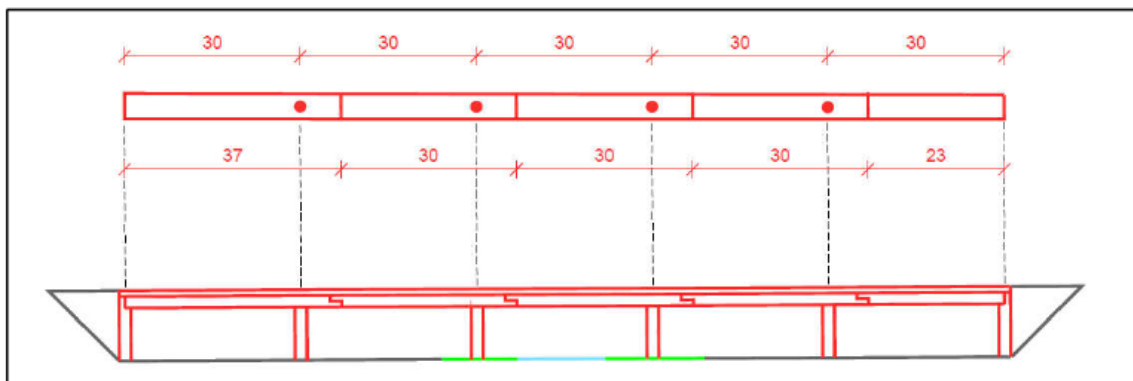
La estructura planteada consiste en una ampliación del viaducto, siguiendo la misma distribución de vanos de la estructura existente y la misma solución estructural.

Para la ampliación, se plantea la construcción de un nuevo tablero de vigas adyacente al existente, con la anchura de 4,2 m necesaria y con la misma distribución de vanos.



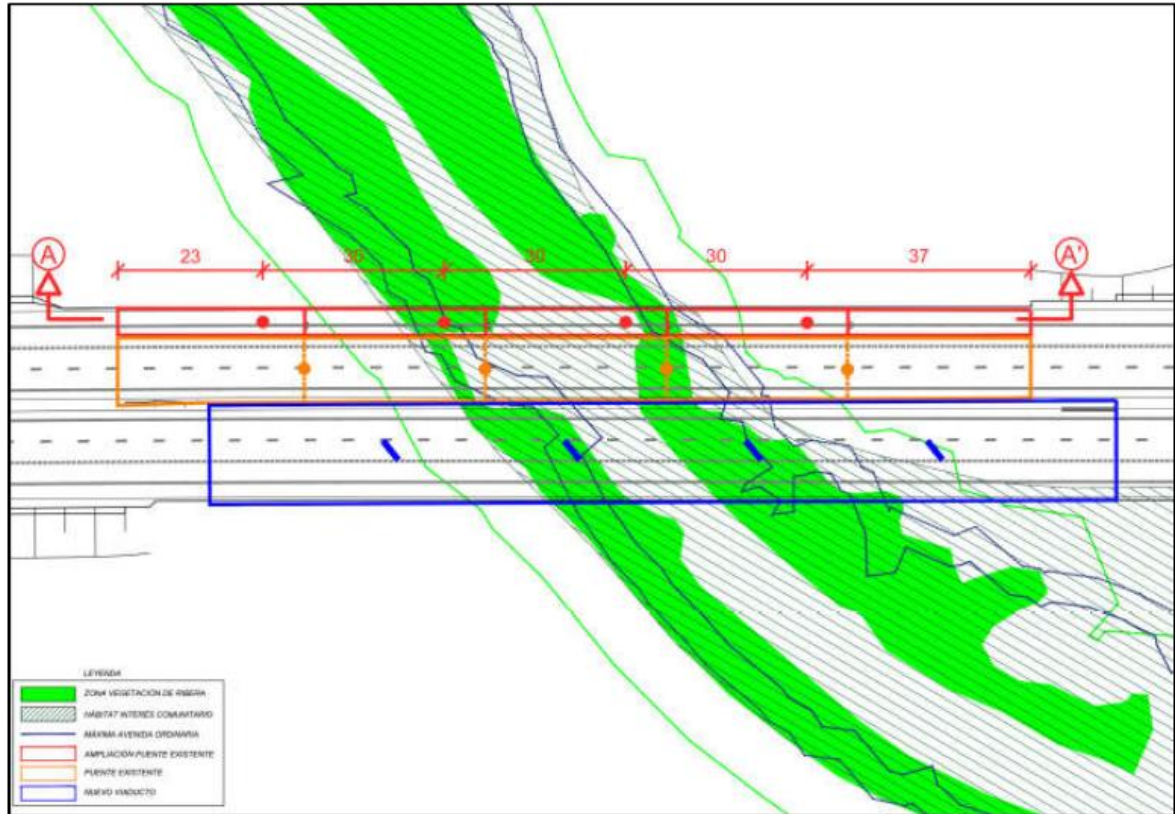
Los condicionantes hidráulicos requieren que, en caso de ejecutarse nuevas pilas en el cauce, éstas deberán construirse alineadas según la dirección del río.

Debido al esviaje del viaducto con respecto al río, esto provocaría que las juntas transversales entre vano y vano estarían desplazadas con respecto a las juntas existentes. Para evitarlo, se propone la construcción de la ampliación con apoyos de las vigas a media madera, tal y como se muestra en el esquema a continuación.



Una de las alternativas plantea una ubicación de pilas teniendo en cuenta la distribución de vanos de la estructura existente para el nuevo viaducto sentido Frontera francesa. Las pilas se ubican aplicando el esviaje del cauce del río Manol, tal y como indican las recomendaciones de la Agencia Catalana del Agua (ACA).

Se muestra en la siguiente figura la distribución de vanos de la estructura existente (color naranja), y la distribución de vanos para la ampliación del viaducto existente (color rojo) y el nuevo viaducto (color azul).



La segunda de las alternativas supone una luz de vano de viaducto con el objetivo de respetar la zona de vegetación de ribera.

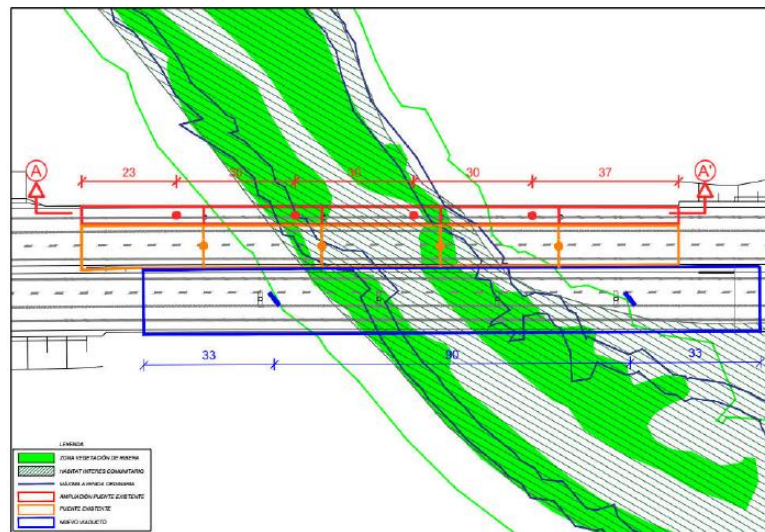
Las tipologías adecuadas para estas luces son las de puente con sección cajón de canto variable o puente arco.

En el caso de un puente con sección cajón con canto variable, el método constructivo adecuado es el método de los voladizos sucesivos.

En lo que concierne a los puentes de canto variable, la curva de variación de la losa inferior suele ser una parábola de 2do grado que brinda variaciones suaves y tiene un buen recibimiento estético. En cuanto a métodos constructivos a diferencia del canto constante,



no es posible realizar la ejecución de la estructura mediante la técnica de puente empujado, sino que es más competitivo ejecutar el proyecto mediante la técnica de volados sucesivos. Teniendo en cuenta la situación del viaducto con respecto al río, las luces que se obtiene son las siguientes:



La luz mínima de los vanos laterales para salvar la distancia en proyecto es de 33 m, siendo recomendable disponer la misma longitud en el otro lado del puente para desarrollar la compensación de cargas. La luz total del puente se incrementaría hasta 156 m.

Sin embargo, hay que destacar que esta disposición de vanos, aun siendo posible, queda lejos de la distribución óptima para una buena compensación de cargas y una optimización del canto del tablero. La relación dispuesta es de 37% de luz extrema con respecto a la luz central, siendo recomendable acercarse a valores de entre el 60% y el 75%. Esta disposición daría una luz total mínima de 198m de longitud.

El canto del cajón en condiciones óptimas de compensación de cargas sería de unos 3,6 m. El canto de la tipología propuesta es 1,6 m superior al canto actual.



Desde el punto de vista técnico resulta favorable la alternativa 1, sobre la ampliación del viaducto existente, que da continuidad a la sección de tres carriles a la nueva calzada dirección Barcelona, del mismo modo que se proyecta el viaducto en dirección Frontera francesa.

No se plantean alternativas para la ampliación del viaducto existente, dado que no tiene sentido hacer un puente cajón para los 4,2 m de anchura a ampliar. Tampoco parece realista ejecutar cualquier otro tipo de sección que salve los 70 m medidos de forma estricta entre zonas de vegetación de riera en el lado a ampliar del tablero existente.

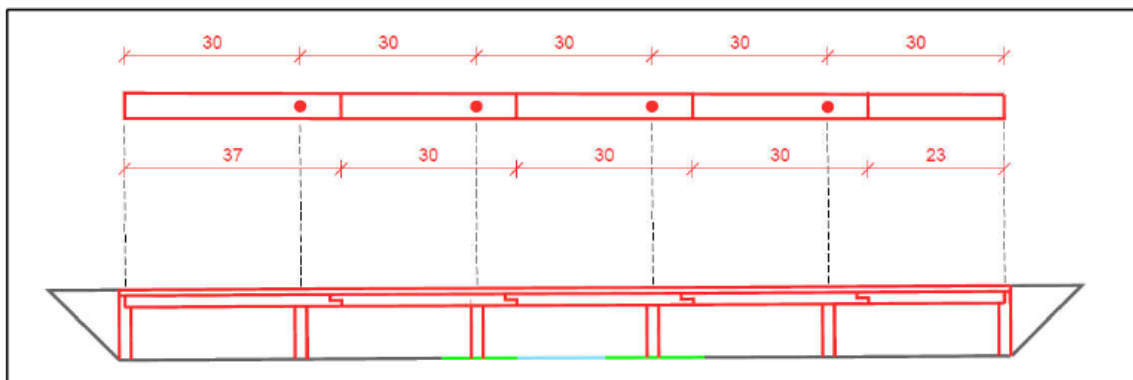
En este caso debe mantenerse la tipología actual y por tanto una distribución de vanos similar.

Para la ampliación, se plantea la construcción de un nuevo tablero de vigas adyacente al existente, con la anchura de 4,2m necesaria y con la misma distribución de vanos.

Los condicionantes hidráulicos requieren que, en caso de ejecutarse nuevas pilas en el cauce, éstas deberán construirse alineadas según la dirección del río.

Debido al esviaje del viaducto con respecto al río, esto provocaría que las juntas transversales entre vano y vano estarían desplazadas con respecto a las juntas existentes.

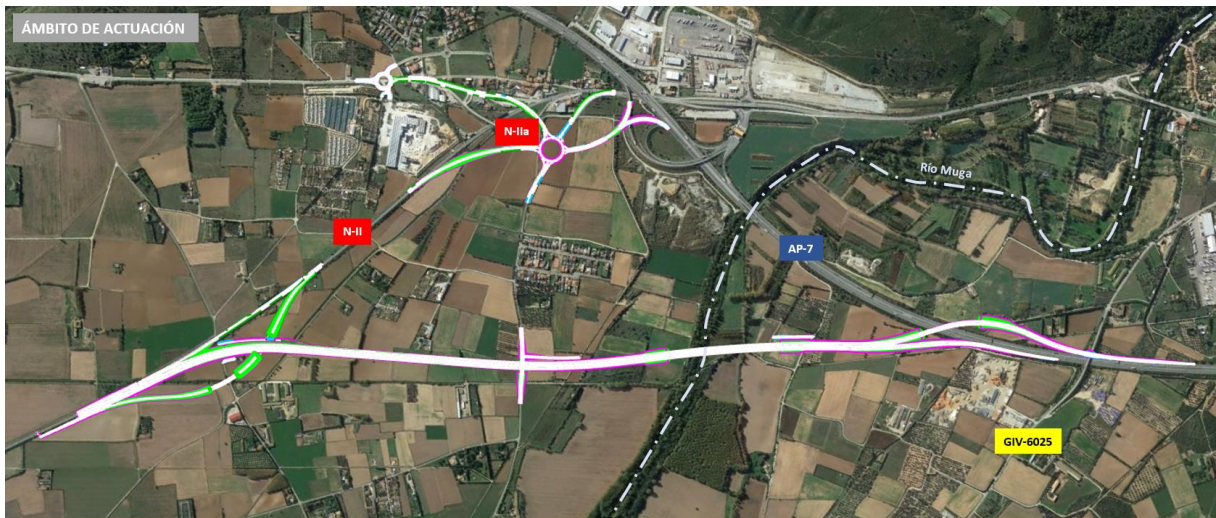
Para evitarlo, se propone la construcción de la ampliación con apoyos de las vigas a media madera, tal y como se muestra en el esquema a continuación.





3.3 Tramo V. Pont de Molins.

El objeto del proyecto en el Tramo V es desarrollar una conexión entre la actual carretera N-II en su tramo Variante de Figueres – Pont de Molins, transformada en carretera multicarril y la autopista AP 7 al norte de la localidad de Figueres.



El tramo comienza aproximadamente en el p.k. 757+050 de la carretera N-II, en el término municipal de Cabanés, utilizando la carretera actual como calzada izquierda. Esta posición viene marcada por la coordinación con el trazado del tramo anterior, "Variante de Figueres – Pont de Molins", ya desarrollado.

El trazado se inicia con una recta de 400 m a través de la cual el tronco se separa de la actual carretera nacional N-II por la margen norte de la misma. Posteriormente el trazado comienza a ir en variante de la población de Pont de Molins a través de una curva a derechas de radio 800 m, cruzando los términos municipales de Figueres (p.k. 0+360) y de Llers (p.k. 0+900) evitando la afección a la vía Augusta.



En esta zona donde se separa el trazado de la actual carretera N-II, se diseña la conexión entre el tronco de la autovía A-2 y la actual N-II, permitiendo que los vehículos que circulan por la futura carretera multicarril N-II puedan desviarse y acceder al entorno de Els Hostalets (Llers) y al enlace de la autopista AP-7 situado entre los PP.KK. 20 y 21, Enlace de Figueres norte, y viceversa, mejorando la conectividad.

Posteriormente, el tronco de la actuación discurre con una recta de 630 m de longitud para empezar girar a izquierdas con una curva de amplio radio ($R= 2.473$ m) y cambiar al sentido contrario ($R=5.000$ m) a la vez que la rasante comienza a subir cota, con el objeto de buscar la posición óptima, tanto en planta como en alzado, de cruce con el río Muga mediante un viaducto.

Pasado el cruce con el río Muga el trazado discurre hacia el norte aproximándose al trazado de la autopista AP-7 hasta conectar con ella en el entorno de su p.k. 19, entre los municipios de Pont de Molins y Cabanes. Esta conexión permite la salida de los vehículos que proceden del norte por la autopista con dirección Figueres. Asimismo se permite la incorporación a la AP-7 de los vehículos provenientes de Figueres con dirección norte, hacia La Jonquera y Francia.

La conexión con la calzada oeste de la autopista AP-7 se realiza mediante el cruce de una calzada de la autovía, mediante un viaducto sobre esta. Esta conexión afectará a la estructura que sirve de cruce de la carretera GIV-6225, la cual será repuesta.



Vista de la estructura de cruce de la carretera GIV-6225 sobre la AP-7. Fuente: Google Street View.

El Enlace de Figueres norte de la autopista AP-7 con la actual carretera N-II se mejora, mediante el diseño de una glorieta de amplio radio (50 m). Su principal función es segregar los tráficos que se dirigen por la margen izquierda de la autopista, sentido sur, lo cuales siguen utilizando la actual salida de la autopista y los tráficos que discurren por la margen derecha de la autopista AP-7 con sentido norte, formado la mayoría por vehículos con sentido oeste, hacia la variante de Figueres y hacia las localidades situadas en la costa de Gerona. La glorieta conecta los ramales de la margen oeste de la autopista AP-7 y las carreteras N-II y N-IIa.

Asimismo, se reordena el trazado de la actual carretera N-IIa a su paso por la zona urbana de Els Hostalets, mediante una nueva glorieta y viales de conexión, terciarias, en conexión con la nueva glorieta del Enlace de Figueres norte de la AP-7, las cuales mejoran la circulación y la seguridad vial al mejorar los giros a izquierdas y segregar los accesos y salidas de la circulación principal de la carretera N-IIa desde el centro de la población de Els Hostalets y la entrada a la población.

La zona urbana de Els Hostales sufrirá una modificación en las conexiones con la carretera N-II con respecto al trazado actual. Se ha llevado a cabo un nuevo vial sobre la plataforma existente con una glorieta que hará las veces de fondo de saco. De esta manera se permitirá



el cambio de sentido dando acceso a los comercios ubicados en el margen Este del que será el antiguo trazado de la N-II. Este diseño permite la circulación del tráfico dentro de la zona urbana y se asegura la conectividad con las parcelas y edificaciones más próximas, a la vez que se aprovecha parte de la plataforma de la carretera nacional actualmente construida.



Vista de la carretera N-IIa en el acceso a Els Hostalets. Fuente: Google Street View.

4. OBJETIVOS DEL PROYECTO DE PROSPECCIÓN

El objetivo básico del proyecto arqueológico fue evaluar el impacto que las obras de referencia puedan ocasionar sobre el Patrimonio Cultural.

La labor que se realizó fue la localización e identificación de los bienes arqueológicos, arquitectónicos y etnográficos, evaluar los posibles impactos que se puedan generar y proponer las medidas correctoras más apropiadas para cada caso, todo ello dentro de un área de estudio que abarca una banda de 200 metros desde límite exterior de las obras proyectadas.



Para poder estimar la incidencia del proyecto de obra sobre estos elementos, se buscó realizar un trabajo específico siguiendo unos criterios metodológicos que contemplaron un trabajo previo de gabinete y un trabajo de campo; resultando un documento final, donde se realice una descripción detallada de impactos y se establezcan medidas correctoras concretas compatibles con el plan de obra.

5. METODOLOGÍA

El plan de trabajo se adaptó a las características de una prospección de tipo intensivo. Se trató, por tanto, de revisar con profundidad y situar correctamente los yacimientos ya inventariados o conocidos en la cartografía de detalle de obra, representando sus contornos legales de protección, (en este caso el recogido en la normativa vigente), así como de buscar de forma intensiva y visual, cualquier otro vestigio, bien de índole arqueológica o de interés arquitectónico y/o etnográfico, aplicando para ello criterios como la toponimia, la topografía, las referencias orales, etc, que permitan la posibilidad de prever la localización de elementos nuevos y proponer las medidas correctoras más adecuadas, todo ello dentro de una banda de prospección, que abarca una distancia de 200 metros en el entorno inmediato a la obra propuesta.

Para todo ello se establecieron diferentes fases de actuación, de las que se detallan los procedimientos específicos:

- 1) **FASE I: Trabajo de Gabinete:** Consulta y recopilación de toda la información relacionada con el Patrimonio Cultural de la zona objeto de estudio y diseño de la estrategia a desarrollar durante el trabajo de campo.



En esta fase también se ha realizado un estudio basado en medios de teledetección para la evaluación de la presencia de yacimientos inéditos, empleando diferentes sistemas de teledetección y tecnologías de información geográfica. En la siguiente fase se ha puesto interés en la localización y revisión de lugares en los que podría resultar factible la documentación de nuevos bienes patrimoniales.

2) **FASE II: Trabajo de Campo:** Esta fase supuso la comprobación en campo de toda la información recogida en la etapa de trabajo de gabinete, y una prospección en la zona objeto de estudio para localizar nuevos elementos. En esta fase hay que diferenciar entre:

- **Prospección extensiva** con el fin de verificar la ubicación y extensión de los elementos documentados en la primera fase, o que son fácilmente reconocibles sobre el terreno, además de proceder a la delimitación perimetral exacta de los contornos de protección.
- **Prospección Intensiva** de una superficie que incluye la zona ocupada por la actuación proyectada y 200 metros desde el límite exterior de la misma.

Teniendo en cuenta la visibilidad durante los trabajos de prospección arqueológica no se han delimitado *áreas de limitación visual* que deberán ser objeto de una especial atención durante la fase de Control y Seguimiento de la obra.

3) **FASE 3: Elaboración de la información resultante:** Con todos los datos obtenidos, se elabora el Catálogo de bienes patrimoniales y se procede a la evaluación y



caracterización de los impactos, describiendo las consideraciones de carácter patrimonial y las medidas correctoras a adoptar. Todo este proceso de trabajo se presenta, una vez finalizado el trabajo de campo, en una Memoria Técnica, dentro del plazo legalmente establecido.

6. **NORMATIVA**

Para el desarrollo de la presente memoria ha sido preciso considerar las diferentes legislaciones en lo referente al Patrimonio Cultural. Así:

- Ley 9/1993, de 30 de septiembre del Patrimonio Cultural Catalán
- Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico.
- Decreto 120/2015, de 23 de junio, de modificación del Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico

Además de esto se tendrá en cuenta las figuras de Planeamiento Urbanístico vigente en los municipios de afección del proyecto de referencia.

7. **VALORACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS IMPACTOS**

Para la evaluación de los niveles de impacto se utiliza una escala basada en la *Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental*, y su modificación mediante la *Ley 9/2018, de 5 de diciembre* adaptada a la presente intervención, con las especificaciones puntuales que precisa el patrimonio cultural.



CATEGORÍA DE IMPACTO	DEFINICIÓN
Impacto Crítico	Aquellos yacimientos, confirmados como tales, que se verán físicamente alterados y destruidos en la fase de ejecución, sin posibilidad de interponer medidas correctoras.
Impacto Severo	Yacimientos que podrían verse afectados de forma directa o indirecta, sobre los que se pueden introducir medidas correctoras, o aquellos que, debido a su importancia, una modificación en sus proximidades supone una pérdida de calidad de los mismos.
Impacto Moderado	Aquellos yacimientos, o posibles yacimientos que en función de la cartografía de detalle del proyecto no corren ningún riesgo de alteración, aunque, por su proximidad sí precisan de alguna medida correctora y de un control riguroso durante la fase de remoción de tierras. También se incluyen dentro de esta categoría, aquellos posibles yacimientos, inducidos a partir de la recuperación de algunos elementos superficiales, que están en las proximidades de la superficie a modificar.
Impacto Compatible	Es el que le corresponde a todos los yacimientos que, sobre la base de la cartografía de detalle del proyecto ejecutivo, se encuentran alejados de la superficie que se verá alterada por la obra, aunque estén dentro de la banda de 200 metros de protección, y por lo tanto no corren ningún riesgo de alteración.

En función de los resultados obtenidos durante la ejecución de la prospección arqueológica intensiva, se establecen las correspondientes categorías de Impacto, siempre tomando como referencia la distancia más próxima de la obra en relación con cada elemento y teniendo en cuenta las características de las mismas.



8. RESULTADOS DE LA PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA

1. Documentación

Durante la fase de gabinete se han consultado y vaciado los diferentes Inventarios oficiales y bibliografía existente sobre Bienes del Patrimonio Cultural en la zona objeto de estudio.

2. Toponimia y microtoponimia

El análisis del área de estudio no ha localizado nuevos topónimos que puedan ser indicativos de la presencia de elementos de interés.

3. Fotografía Aérea y cartografía

El estudio de las ortofotos no arroja datos significativos para la detección de elementos no catalogados.

Se realizó el análisis específico del ámbito de prospección mediante teledetección, utilizando fundamentalmente la cartografía del LIDAR. El resultado de este estudio fue *negativo*, al no documentarse nuevos yacimientos o áreas de interés.

4. Desarrollo de los trabajos

El desarrollo de los trabajos se ejecutó mediante un equipo de arqueólogos, comenzando los trabajos de prospección en el punto seleccionado para el inicio del proyecto. El trabajo consistió fundamentalmente en una inspección del área de estudio en bandas de prospección de 5 a 10 metros en las zonas de escasa visibilidad y de 15 a 30 metros en las zonas de visibilidad óptima. Los trabajos de prospección abarcaron una superficie de 200 metros desde el límite exterior de las obras de referencia, poniendo mayor interés en la zona ocupada por la traza planteada y el entorno inmediato a esta hasta los 50 metros.



5. Áreas de limitación visual

Las características de la superficie objeto de estudio posibilitaron la supervisión e inspección del ámbito de prospección sin incidencias por lo que no se han delimitado áreas de limitación visual.

La prospección se ha desarrollado fundamentalmente en un ambiente rural y periurbano por lo que la visibilidad para el desarrollo del trabajo ha sido óptima en líneas generales.

9. PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA INTENSIVA

A continuación describimos los impactos de las obras de referencia sobre los Bienes del Patrimonio Cultural documentados durante el trabajo de prospección y se proponen asimismo las medidas correctoras de carácter individual más adecuadas. Los trabajos de prospección intensiva han abarcado las alternativas de trazado propuestas de los tramos de referencia.

9.1 TRAMO III BÁSCARA-VARIANTE FIGUERES. ALTERNATIVAS 2.1/2.2



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ARQUEOLOGÍA

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA
ASENTAMIENTO MILITAR

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
ARQ1

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
CAN CORTADA	BORRASSÀ	GIRONA	ALT EMPORDÀ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: 495103	Y: 4672334

CARACTERÍSTICAS

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA

ADSCRICIÓN CULTURAL

DIMENSIONES

ASENTAMIENTO MILITAR

XVIII-XX

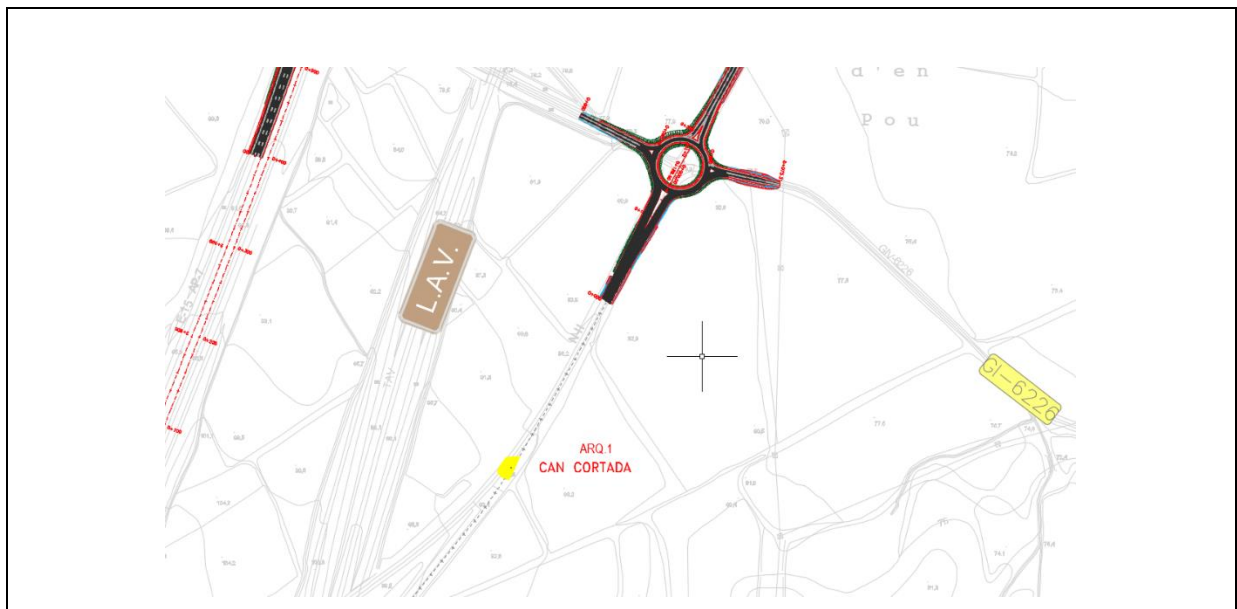
DESCRIPCIÓN

La construcción de la Línea de Alta Velocidad, en el tramo Pontós-Borrassà, afectaba de pleno esta estructura. Can Cortada era conocida por la población del lugar como "caseta de los civiles", lugar donde la Guardia Civil llevaba a cabo el intercambio de prisioneros, entre las prisiones de Figueres y Girona, y tareas de vigilancia de un camino tan importante como era el Camino Real, actualmente la carretera N-II.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Destruído

ALTERACIONES





Tramo III Básacara-Variante Figueres. Alternativa 2.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ1	CAN CORTADA		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	184 metros		Rotonda enlace PP.KK 0+000
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras más cercanas al elemento y a su área de protección se sitúan a 184 metros, estando además el elemento desaparecido			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			

Tramo III Básacara-Variante Figueres. Alternativa 2.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ1	CAN CORTADA		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	184 metros		Rotonda enlace PP.KK 0+000
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras más cercanas al elemento y a su área de protección se sitúan a 184 metros, estando además el elemento desaparecido			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

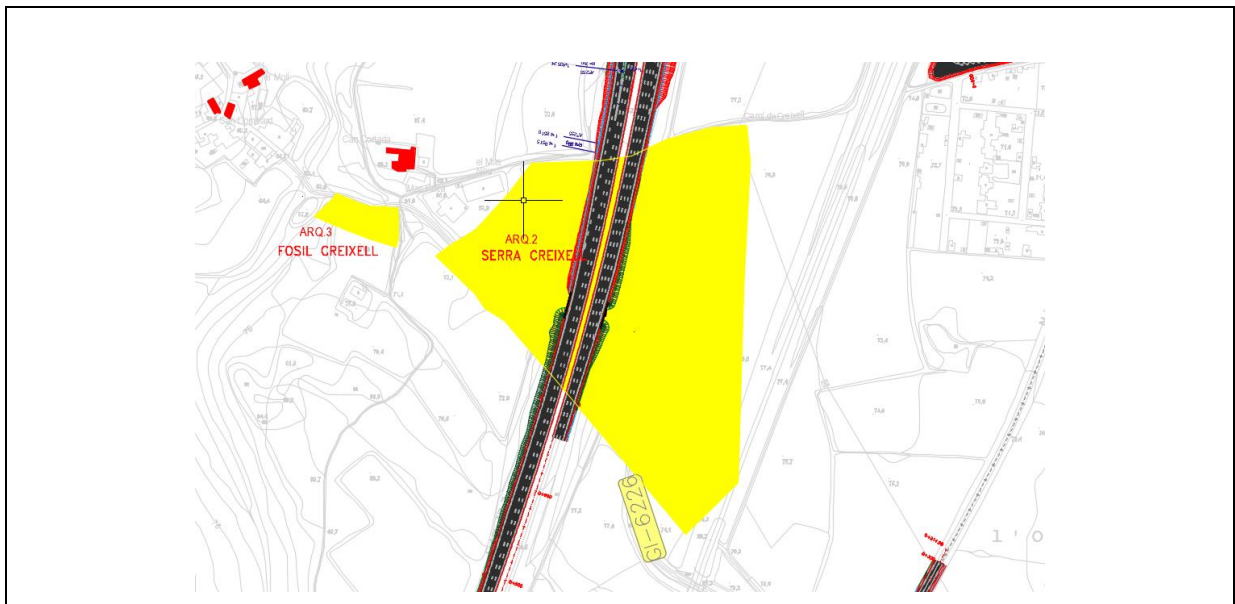
CLASE DE ELEMENTO
ARQUEOLOGÍA

ADSCRICIÓN TIPOLOGICA
VARIOS

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
ARQ2

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
SERRA CREIXEL	BORRASSÀ	GIRONA	ALT EMPORDÀ
COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:	
W	N X: 495019	Y: 4673032	

CARACTERÍSTICAS		
ADSCRICIÓN TIPOLOGICA	ADSCRICIÓN CULTURAL	DIMENSIONES
VARIOS	ROMANA	
DESCRIPCIÓN		
Se trata de un yacimiento de época romana que fue descubierto a principios de la década de los años 70 del siglo pasado, a raíz de los hallazgos de cerámica en el decurso de las obras de construcción de la autopista AP-7.		
ESTADO DE CONSERVACIÓN		
Regular		
ALTERACIONES		
Alterado por la infraestructura existente		





Tramo III Básacara-Variante Figueres. Alternativa 2.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ2	SERRA CREIXEL		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directa	0 metros		Trazado 0+800
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El trazado proyectado discurre por la ubicación del elemento. A pesar de esto, el trazado proyectado en la zona donde se ubica el yacimiento discurre por la infraestructura existente, sin que las obras proyectadas supongan una modificación sustancial de lo existente, siendo además una zona sumamente alterada y degradada por las obras realizadas con anterioridad. La zona de afección sobre el yacimiento arqueológico se corresponde fundamentalmente con el talud de la infraestructura existente y su ámbito inmediato.			Moderado
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten dentro del área delimitada del yacimiento			



Tramo III Básacara-Variante Figueres. Alternativa 2.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ2	SERRA CREIXEL		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directa	0 metros		Trazado 0+800
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El trazado proyectado discurre por la ubicación del elemento. A pesar de esto, el trazado proyectado en la zona donde se ubica el yacimiento discurre por la infraestructura existente, sin que las obras proyectadas supongan una modificación sustancial de lo existente, siendo además una zona sumamente alterada y degradada por las obras realizadas con anterioridad. La zona de afección sobre el yacimiento arqueológico se corresponde fundamentalmente con el talud de la infraestructura existente y su ámbito inmediato.			Moderado
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten dentro del área delimitada del yacimiento			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ARQUEOLOGÍA/
PALEONTOLOGÍA

ADSCRIPCIÓN TIPOLÓGICA
YACIMIENTO AL AIRE
LIBRE

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
ARQ3

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
FORN/FOSSIL DE CREIXELL	BORRASÁ	GIRONA	ALT EMPORDÀ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: 494722	Y: 4673145

CARACTERÍSTICAS

ADSCRIPCIÓN TIPOLÓGICA

ADSCRIPCIÓN CULTURAL

DIMENSIONES

YACIMIENTO AL AIRE LIBRE

DESCONOCIDO

DESCRIPCIÓN

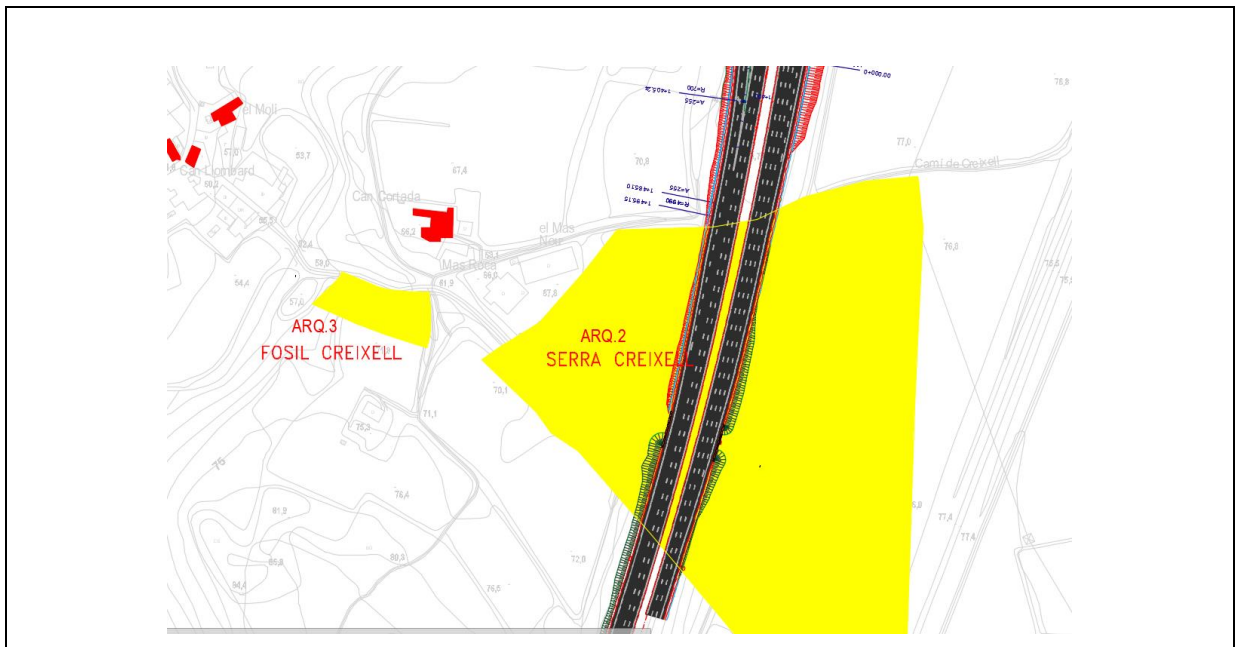
El Forn de Creixell se trata de un posible horno de cronología desconocida, que fue descubierto a principios de los años 90 del siglo pasado.

El Fósil se trata, probablemente, de una vértebra de un gran vertebrado, pero su identificación más precisa no es posible.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Malo

ALTERACIONES





Tramo III Básacara-Variante Figueres. Alternativa 2.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ3	FORN/FOSSIL CREIXELL		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	187 metros		Trazado PP.KK 0+850
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras más cercanas al elemento y a su área de protección se sitúan a 187 metros.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			

Tramo III Básacara-Variante Figueres. Alternativa 2.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ3	FORN/FOSSIL CREIXELL		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	187 metros		Trazado PP.KK 0+850
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras más cercanas al elemento y a su área de protección se sitúan a 187 metros.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ARQUITECTURA

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA
CASA RURAL

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
AE1

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
CAN CORTADA	BORASSÀ	GIRONA	ALT EMPORDÀ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: 494789	Y: 4673187

CARACTERÍSTICAS

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA

ADSCRICIÓN CULTURAL

DIMENSIONES

CASA RURAL

S.XV-XVI

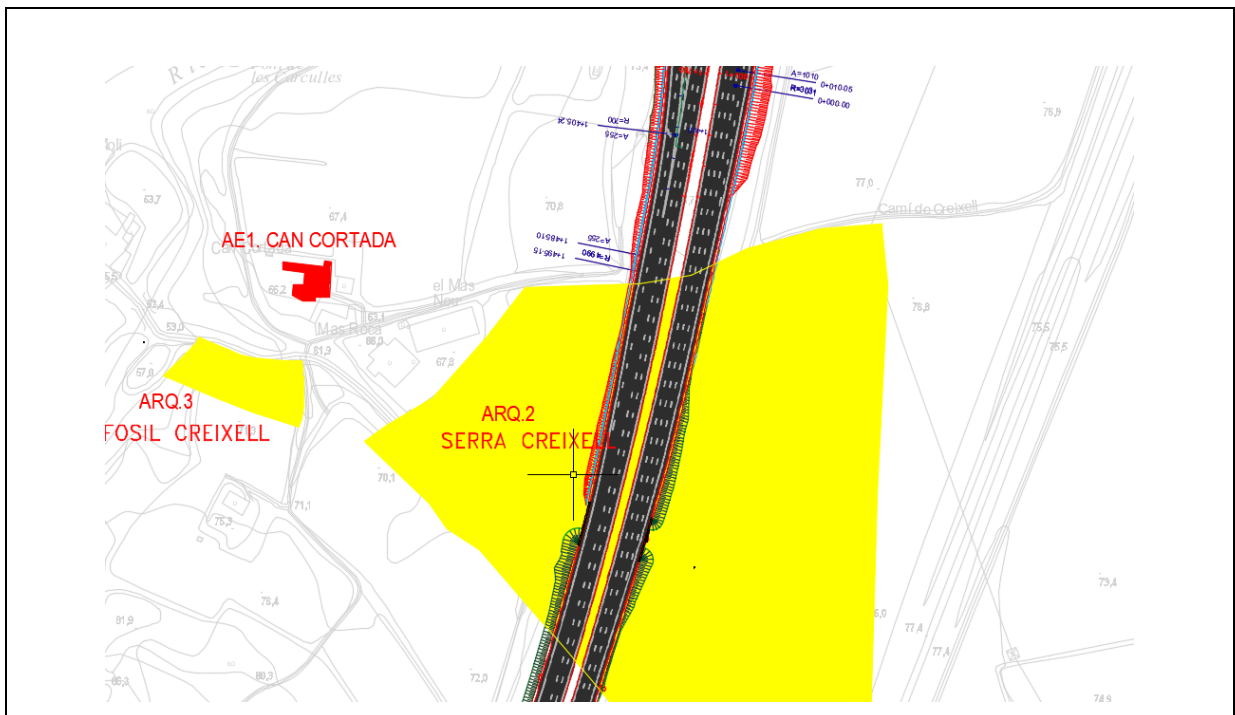
DESCRIPCIÓN

Casa con tejado a dos aguas situado en un pequeño cerro. Está rodeado por una pared de valla que se abre en un portal. En la dovela del portal encontramos inscrita la fecha 1760, época en que probablemente se construyó el portal.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Bueno

ALTERACIONES





Tramo III Básacara-Variante Figueres. Alternativa 2.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE1	CAN CORTADA		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	191 metros		Trazado PP.KK 0+900
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras más cercanas se sitúan a 191 metros del elemento.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			

Tramo III Básacara-Variante Figueres. Alternativa 2.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE1	CAN CORTADA		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	191 metros		Trazado PP.KK 0+900
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras más cercanas se sitúan a 191 metros del elemento.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ETNOGRÁFICO

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA
CAMINO HISTÓRICO

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
AE2

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
CAMINO SANT JAUME/CAMINO DE SANTIAGO		GIRONA	ALT EMPORDÀ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: Y:	

CARACTERÍSTICAS

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA

ADSCRICIÓN CULTURAL

DIMENSIONES

CAMINO HISTÓRICO

S. IX

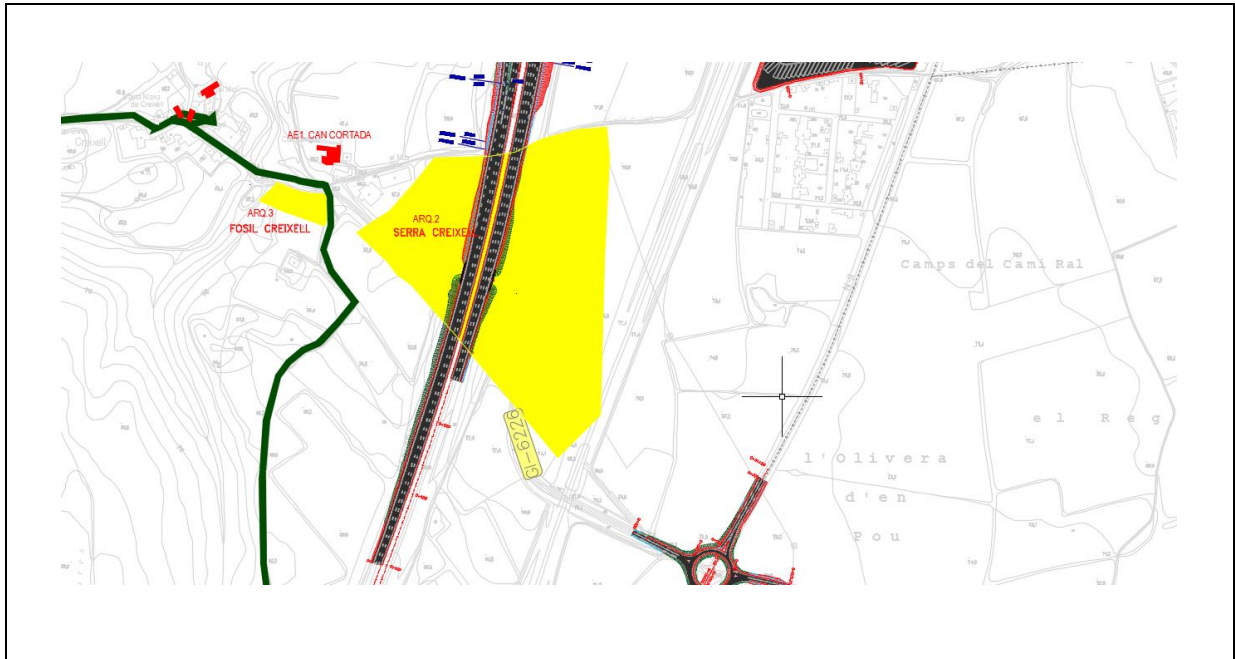
DESCRIPCIÓN

El Camino Catalán cobra cierto protagonismo como entrada en la península de los peregrinos que han realizado su recorrido a través de la costa del sur de Francia. En su recorrido inicial sigue el original de la Vía Augusta que, aunque se encuentra sustituida por numerosas carreteras principales españolas, fue una de las vías más grandes del territorio español que comunicaban los Pirineos con el sur de España, Cádiz, a través de toda la costa mediterránea.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Bueno, señalizado

ALTERACIONES





Tramo III Básacara-Variante Figueres. Alternativa 2.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE2	CAMINO DE SANTIAGO		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	116 metros		Trazado PP.KK 0+800
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras más cercanas se sitúan a 116 metros del elemento.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			

Tramo III Básacara-Variante Figueres. Alternativa 2.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE2	CAMINO DE SANTIAGO		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	116 metros		Trazado PP.KK 0+800
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras más cercanas se sitúan a 116 metros del elemento.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			



9.2 TRAMO IV VARIANTE DE FIGUERES-PONT DE MOLINS. VIADUCTO MUGA

En este tramo solo se estudian las actuaciones sobre el viaducto Muga, consistentes en una ampliación del viaducto mediante la duplicación del tablero hacia al Este del río Manol, siguiendo la misma distribución de vanos de la estructura existente y la misma solución estructural. No se han documentado afecciones sobre ningún elemento del patrimonio cultural.

9.3 TRAMO V. PONT DE MOLINS. ALTERNATIVA 4.1/4.2

La alternativa 4.2 está analizada por un proyecto previo del año 2019, donde se realizaron trabajos de prospección arqueológica y posteriores trabajos arqueológicos para corrección de los impactos documentados. En el presente estudio se incluye el análisis realizado tras los trabajos de prospección, incorporando las afecciones producidas por esta alternativa.



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ETNOGRÁFICO

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA
CAMINO HISTÓRICO

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
AE3

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
VIA AUGUSTA		GIRONA	ALT EMPORDÀ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: Y:	

CARACTERÍSTICAS

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA

ADSCRICIÓN CULTURAL

DIMENSIONES

CAMINO HISTÓRICO

ROMANO-MEDIEVAL

DESCRIPCIÓN

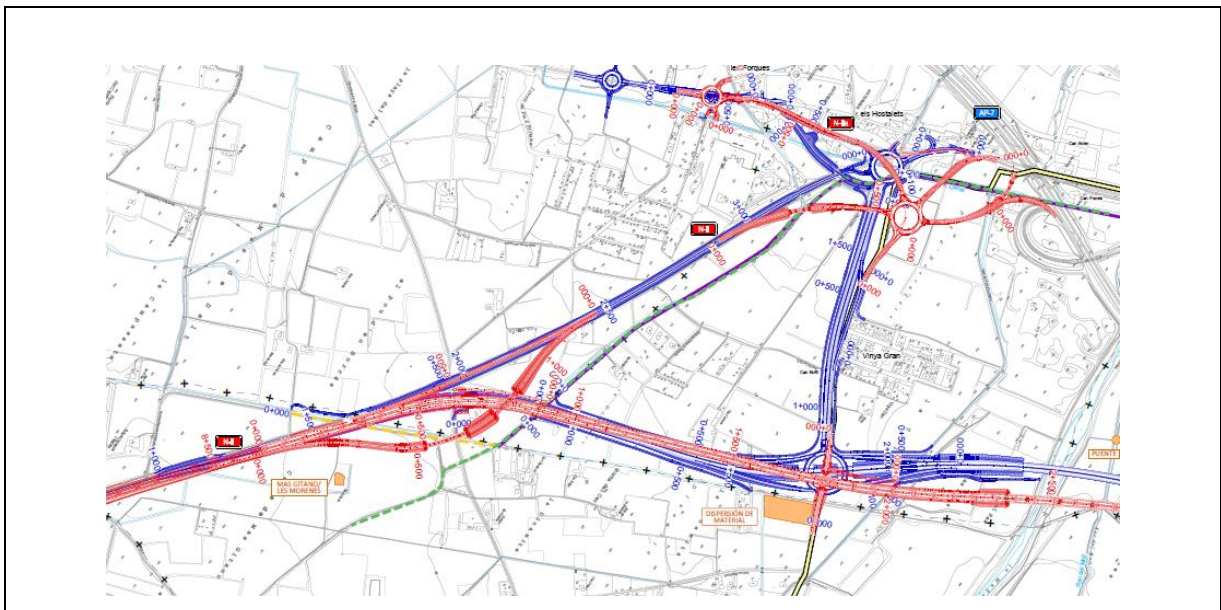
La Vía Augusta es la calzada romana más larga de Hispania con una longitud aproximada de 1500 km que discurrían desde los Pirineos hasta Cádiz, bordeando el Mediterráneo. Se trata de un camino localizado entre unos bancales y con empedrado original. Se ubica en un cruce de caminos y presenta algunas características de caminería romana.

Dentro de la traza de esta Vía distinguimos entre el trazado hipotético y el trazado delimitado. El trazado delimitado está basado en el trabajo de campo, en los estudios arqueológicos precedentes y lo aportado por el departamento de urbanismo del ayuntamiento de Figueres.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Regular

ALTERACIONES





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE3	VÍA AUGUSTA		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directa	0 metros		Trazado 0+600 Rotonda de enlace
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
La infraestructura proyectada afecta en varios puntos al trazado hipotético de la Vía. El trazado delimitado se corresponde fundamentalmente con una pista asfaltada que discurre a lo largo del camino Pla de la Dinamita.			Severo
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse una campaña de sondeos arqueológicos valorativos en los puntos donde la infraestructura proyectada afecte a la vía con el objetivo principal de verificar la realidad arqueológica de esta.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del trazado de la vía.			



Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE3	VÍA AUGUSTA		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directa	0 metros		Trazado 0+900 Rotonda de enlace
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
La infraestructura proyectada afecta en varios puntos al trazado hipotético de la Vía. El trazado delimitado se corresponde fundamentalmente con una pista asfaltada que discurre a lo largo del camino Pla de la Dinamita.			Severo
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse una campaña de sondeos arqueológicos valorativos en los puntos donde la infraestructura proyectada afecte a la vía con el objetivo principal de verificar la realidad arqueológica de esta.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del trazado de la vía.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ARQUITECTÓNICO

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA
CASA RURAL

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
AE4

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
MAS GITANO/LES MORENES	VILABELTRÁN	GIRONA	ALT EMPORDÁ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: 497186 Y: 4681529	

CARACTERÍSTICAS	ADSCRICIÓN CULTURAL	DIMENSIONES
ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA	S. XVII-XVIII	
CASA RURAL		

DESCRIPCIÓN

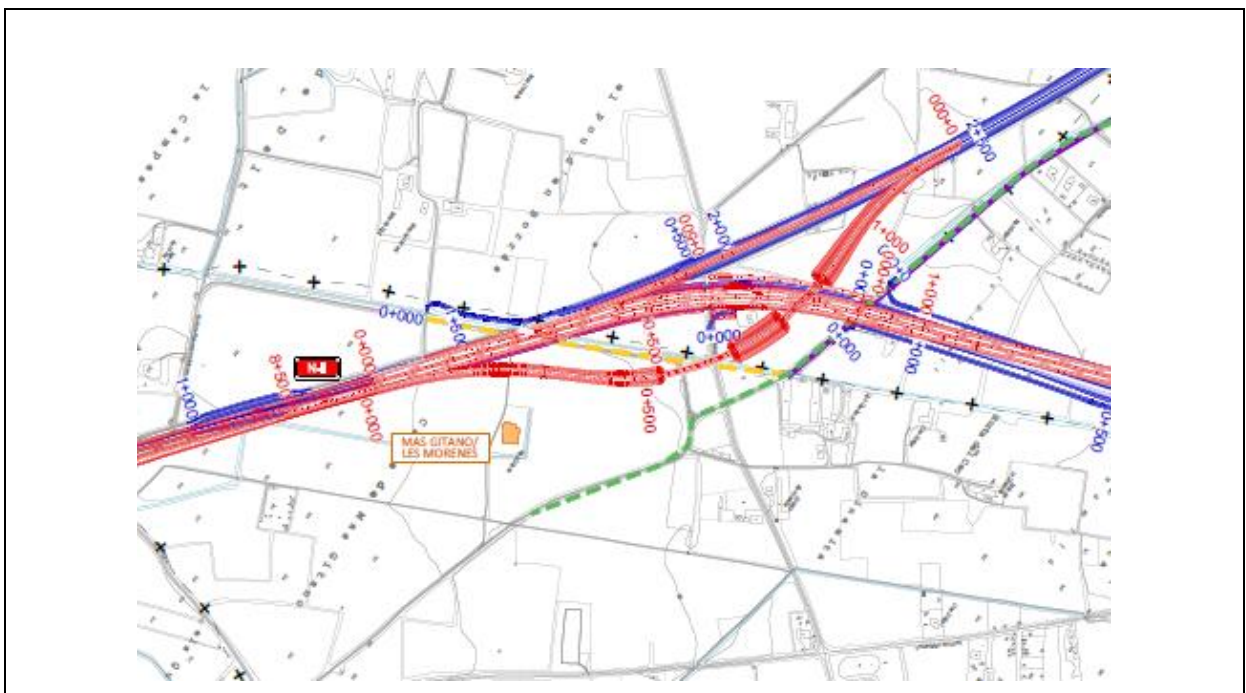
Construcción de dos cuerpos unidos entre sí. Uno de ellos presenta dos alturas con tejado a cuatro aguas. Cuenta con valla cerrando su perímetro. Los materiales constructivos son el ladrillo, mampostería y sillería.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Malo

ALTERACIONES

Abandonada





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE4	MAS GITANO		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	81 metros		Enlace 0+300
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras más cercanas al elemento se sitúan a 81 metros.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Dentro de las labores de control y seguimiento arqueológico de la obra debe revisarse periódicamente el estado del elemento, realizando un balizado perimetral preventivo en caso de ser necesario.			

Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE4	MAS GITANO		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	125 metros		1+500
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras más cercanas al elemento se sitúan a 125 metros.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ARQUEOLÓGICO

ADSCRICIÓN TIPOLOGICA
MATERIAL
ARQUEOLÓGICO

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
ARQ4

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
DISPERSIÓN DE MATERIALES	PONT DE MOLINS	GIRONA	ALT EMPORDÁ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: 497645 Y: 4682715	

CARACTERÍSTICAS	ADSCRICIÓN CULTURAL	DIMENSIONES
ADSCRICIÓN TIPOLOGICA		
MATERIALES CERÁMICOS	MEDIEVAL-MODERNO	

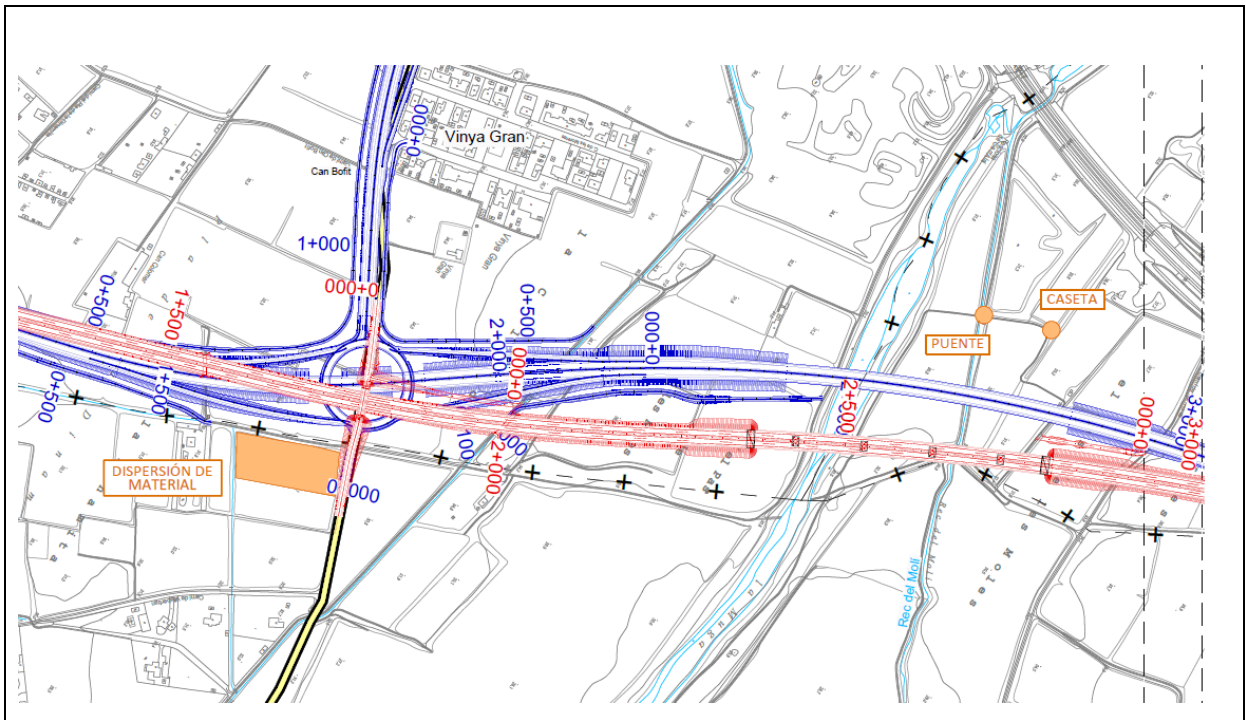
DESCRIPCIÓN

Conjunto de materiales cerámicos de cronología medieval y moderna aparecidos durante los trabajos de prospección precedentes.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

En superficie

ALTERACIONES





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ4	MATERIAL ARQUEOLÓGICO		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directa	2 metros		Paso superior 1+800
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras más cercanas se sitúan a unos 2 metros de la zona delimitada de dispersión de materiales arqueológicos			Moderado
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten dentro del área delimitada de dispersión de materiales arqueológicos.			



Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ4	MATERIAL ARQUEOLÓGICO		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directa	25 metros		Rotonda de enlace Vial de servicio
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras más cercanas se sitúan a unos 25 metros de la zona delimitada de dispersión de materiales arqueológicos			Moderado
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten dentro del área delimitada de dispersión de materiales arqueológicos.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ETNOGRÁFICO

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA
CAMINO HISTÓRICO

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
AE2

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
CAMINO SANT JAUME/CAMINO DE SANTIAGO		GIRONA	ALT EMPORDÀ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: Y:	

CARACTERÍSTICAS

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA

ADSCRICIÓN CULTURAL

DIMENSIONES

CAMINO HISTÓRICO

S. IX

DESCRIPCIÓN

El Camino Catalán cobra cierto protagonismo como entrada en la península de los peregrinos que han realizado su recorrido a través de la costa del sur de Francia. En su recorrido inicial sigue el original de la Vía Augusta.

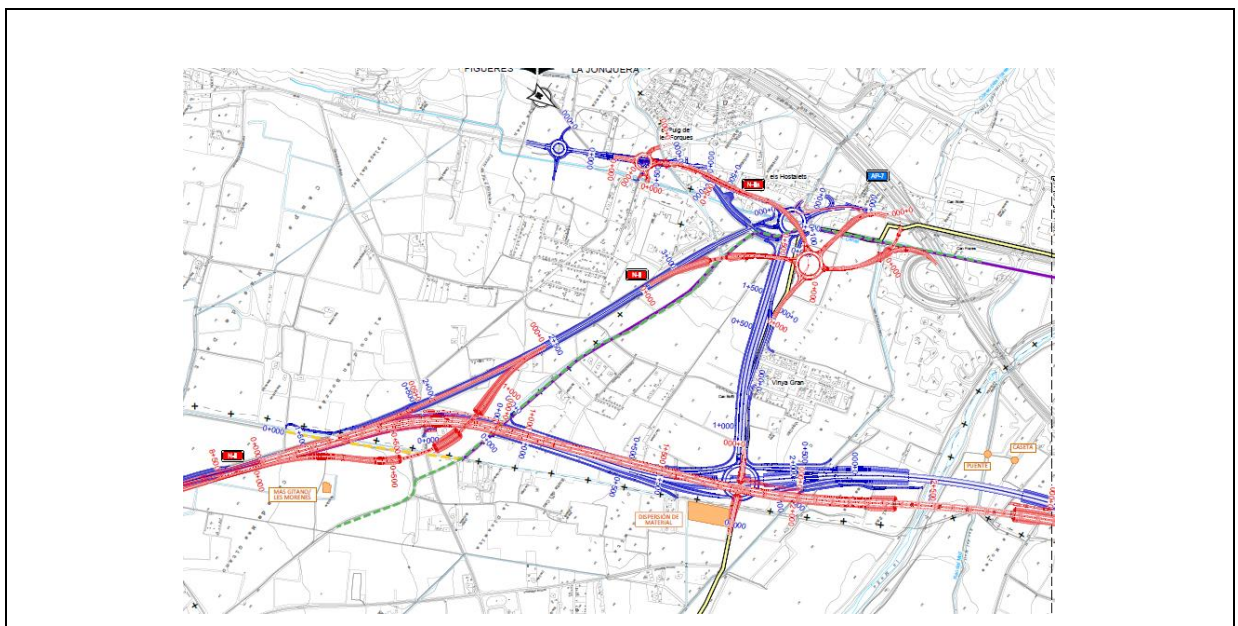
El camino documentado durante el trabajo de campo, y que se encuentra señalizado, no coincide plenamente con el reflejado en las distintas cartografías oficiales. Teniendo en cuenta que este se encuentra debidamente señalizado y que además es coincidente con el trazado hipotético de la Vía Augusta, es el que se ha tenido en cuenta para el presente estudio

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Bueno, señalizado

ALTERACIONES

Trazado muy alterado y degradado por las carreteras existentes





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE2	CAMINO SANTIAGO		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directa	0 metros		Trazado 0+900 Rotonda de enlace
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras proyectadas interceptan en algunos puntos la ruta del Camino de Sant Jaume/Santiago, coincidente además con el trazado delimitado de la vía Augusta.			Severo
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse una campaña de sondeos arqueológicos valorativos en los puntos donde la infraestructura proyectada afecte al Camino, con el objetivo principal de verificar la realidad arqueológica de este. Teniendo en cuenta que el trazado del Camino es coincidente con el trazado hipotético de la Vía Augusta, la intervención arqueológica debe compatibilizar ambas intervenciones.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del trazado propuesto de la vía.• Deberá preverse la continuidad del camino de Santiago, mediante pasos o desvíos, con la correspondiente señalización y orientación de la marcha.			



Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE2	CAMINO SANTIAGO		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directa	0 metros		Trazado 0+900 Rotonda de enlace
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras proyectadas interceptan en algunos puntos la ruta del Camino de Sant Jaume/Santiago, coincidente además con el trazado delimitado de la vía Augusta.			Severo
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse una campaña de sondeos arqueológicos valorativos en los puntos donde la infraestructura proyectada afecte al Camino, con el objetivo principal de verificar la realidad arqueológica de este. Teniendo en cuenta que el trazado del Camino es coincidente con el trazado hipotético de la Vía Augusta, la intervención arqueológica debe compatibilizar ambas intervenciones.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del trazado propuesto de la vía.• Deberá preverse la continuidad del camino de Santiago, mediante pasos o desvíos, con la correspondiente señalización y orientación de la marcha.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ETNOGRÁFICO

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA
PUENTE

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
AE5

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
PUENTE	PONT DE MOLINS	GIRONA	ALT EMPORDÀ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: 495747	Y: 4683452

CARACTERÍSTICAS

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA

ADSCRICIÓN CULTURAL

DIMENSIONES

PUENTE

MODERNA-CONTEMPORANEA

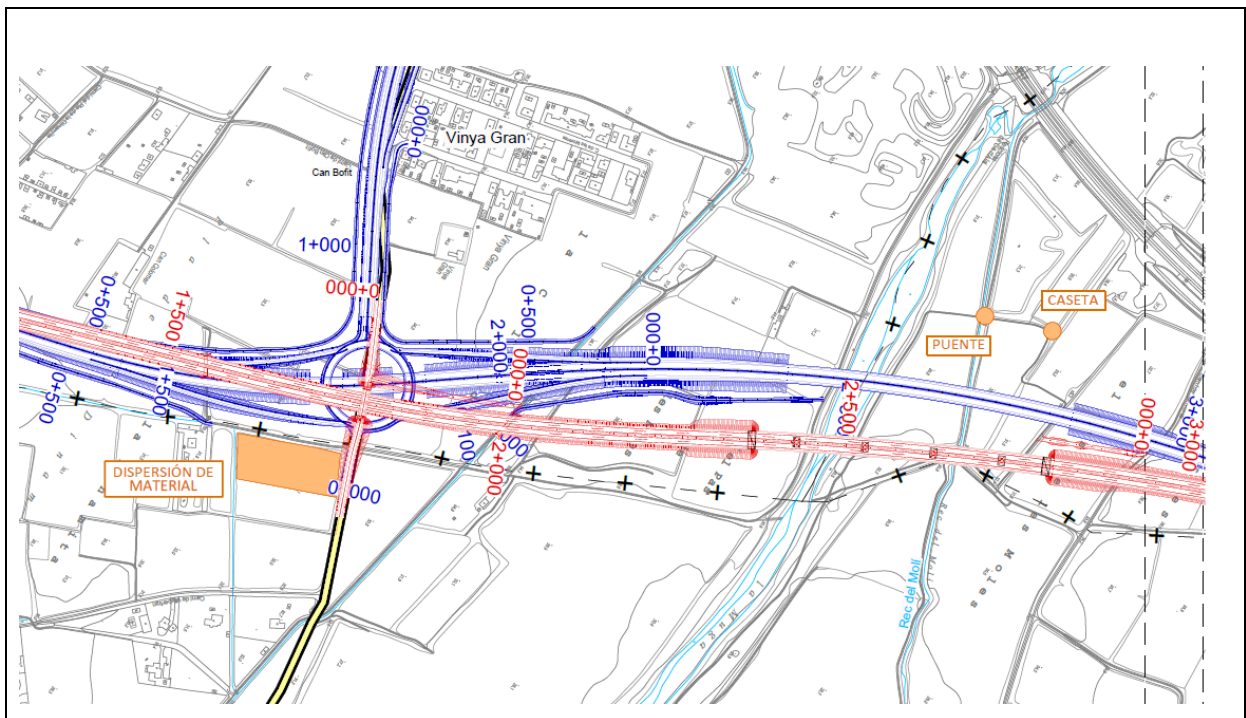
DESCRIPCIÓN

Pequeño puente asociado a un antiguo cauce y desarrollado mediante bóveda de cañon y dos arcos de sillería.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Regular

ALTERACIONES





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE5	PUENTE		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	180 metros		Trazado 2+700
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El elemento se sitúa a 180 metros de las obras proyectadas más próximas.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			

Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE5	PUENTE		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	195 metros		Trazado 2+700
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El elemento se sitúa a 195 metros de las obras proyectadas más próximas.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ETNOGRÁFICO

ADSCRICIÓN TIPOLOGICA
CASETA

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
AE6

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
CASETA	PONT DE MOLINS	GIRONA	ALT EMPORDÀ

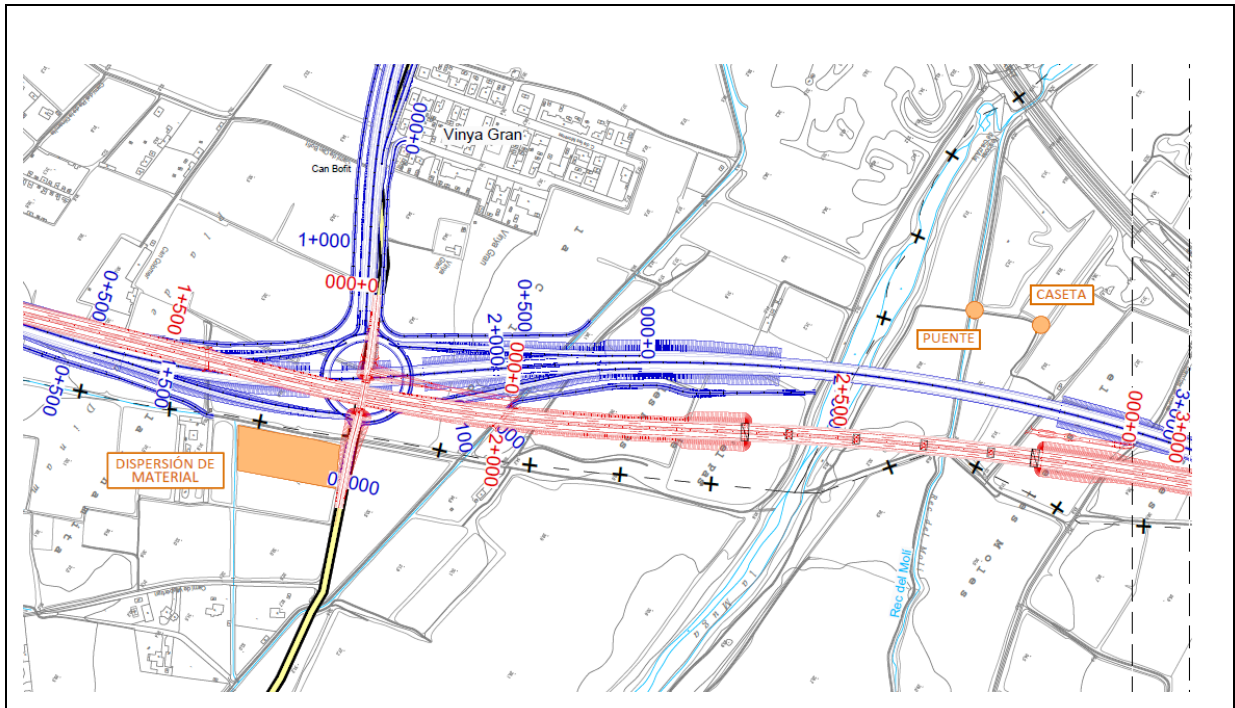
COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: 495711 Y: 4683546	

CARACTERÍSTICAS	ADSCRICIÓN TIPOLOGICA	ADSCRICIÓN CULTURAL	DIMENSIONES
CASETA		MODERNA	

DESCRIPCIÓN
Construcción de planta cuadrada y ejecutada en mampostería y ladrillo. Su función sería la repartición de las aguas de riego

ESTADO DE CONSERVACIÓN
Malo

ALTERACIONES
Abandonada





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE6	CASETA		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	151 metros		Reposición vial servicio
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El elemento se sitúa a 151 metros de las obras proyectadas más próximas.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			

Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE6	CASETA		1
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	128 metros		Trazado 2+700
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El elemento se sitúa a 128 metros de las obras proyectadas más próximas.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

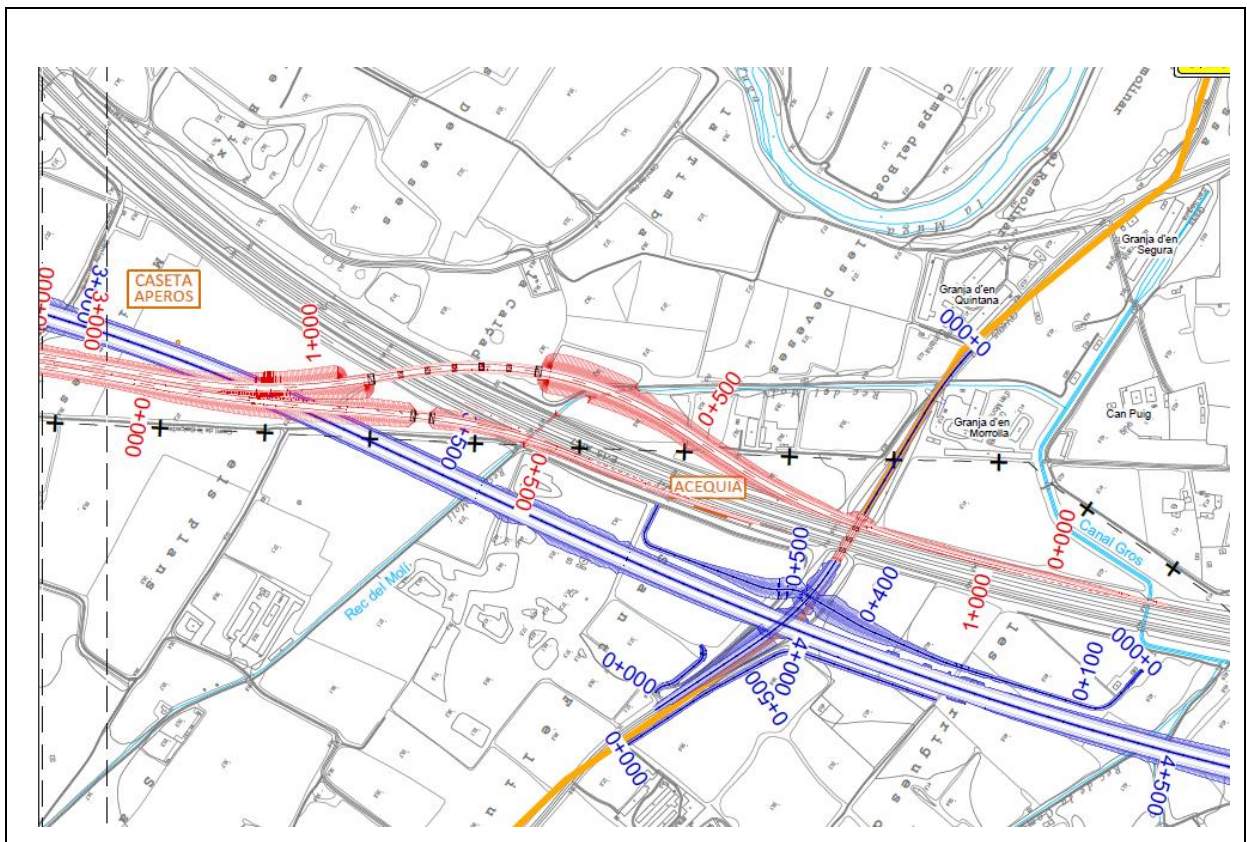
CLASE DE ELEMENTO
ETNOGRÁFICO

ADSCRICIÓN TIPOLOGICA
CASETA DE APEROS

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
AE7

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
CASETA	PONT DE MOLINS	GIRONA	ALT EMPORDÀ
COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:	
W	N X: 495504	Y: 4683345	

CARACTERÍSTICAS	ADSCRICIÓN TIPOLOGICA	ADSCRICIÓN CULTURAL	DIMENSIONES
CASETA DE APEROS		MODERNA-CONTEMPORÁNEA	
DESCRIPCIÓN	Construcción de planta cuadrada y ejecutada en ladrillo		
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Malo		
ALTERACIONES	Abandonada		





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE7	CASETA DE APEROS		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Indirecta	31 metros		Trazado 3+100
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El elemento se sitúa a 31 metros de las obras proyectadas más próximas.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá balizarse el elemento, con estacas y cinta de obra o cualquier otro método no perecedero, durante todo el trascurso de la obra.			



Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE7	CASETA DE APEROS		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directa	0 metros		Trazado 3+100
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El trazado proyectado discurre por la ubicación del elemento.			Severo
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del elemento.• En caso de verse afectado de forma directa por las obras proyectadas deberá realizarse una documentación planimetría de detalle y un estudio histórico-arqueológico del elemento. Se recomienda que el desmontaje del elemento, en caso de realizarse, se ejecute siguiendo una secuencia lógica deconstructiva para que los trabajos de documentación sean lo más exhaustivos posibles.			



Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE8	ACEQUIA		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directa	2 metros		Vial incorporación AP7. 0+600
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El elemento se sitúa inmediato al vial de incorporación proyectado a la AP7.			Moderado
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del elemento.• Deberá balizarse el elemento, con estacas y cinta de obra o cualquier otro método no perecedero, durante todo el transcurso de la obra.• En caso de verse afectado de forma directa por las obras proyectadas deberá realizarse una documentación planimetría de detalle y un estudio histórico-arqueológico del elemento. Se recomienda que el desmontaje del elemento, en caso de realizarse, se ejecute siguiendo una secuencia lógica deconstructiva para que los trabajos de documentación sean lo más exhaustivos posibles.			



Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE8	ACEQUIA		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directa	18 metros		Reposición vial
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El elemento se sitúa inmediato a la reposición del vía proyectado, concretamente a 18 metros.			Moderado
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del elemento.• Deberá balizarse el elemento, con estacas y cinta de obra o cualquier otro método no perecedero, durante todo el trascurso de la obra.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ETNOGRÁFICO

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA
VÍA PECUARIA

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
AE9

DENOMINACIÓN: VIA PECUARIA	AYUNTAMIENTO: GIRONA	PROVINCIA : GIRONA	LUGAR: ALT EMPORDÀ
--------------------------------------	--------------------------------	------------------------------	------------------------------

COORDENADAS GEOGRÁFICAS W	COORDENADAS UTM N X: 495406	Y: 4684767	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
------------------------------	---------------------------------------	-------------------	------------------------

CARACTERÍSTICAS

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA

ADSCRICIÓN CULTURAL

DIMENSIONES

VÍA PECUARIA

MEDIEVAL

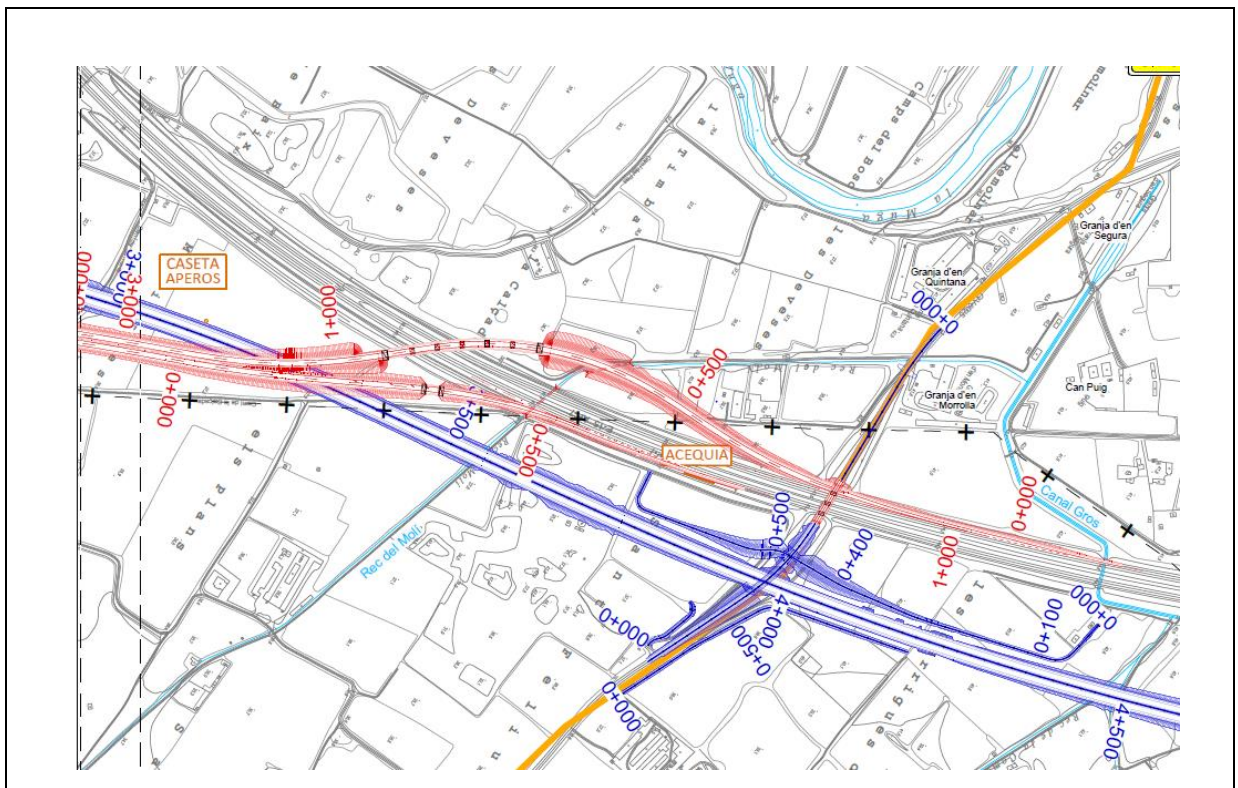
DESCRIPCIÓN

Trazado de vía pecuaria que actualmente discurre por la carretera existente. No Clasificada, en estudio.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

ALTERACIONES

Discurre por la carretera GI-6025





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.1

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE9	VIA PECUARIA		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA	PP.KK	
Indirecta	0 metros	Vial salida AP7 0+100	
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras proyectadas en esta zona se corresponden con el vial de salida de la variante desde la AP7. El trazado de la vía pecuaria discurre por un paso superior que cruza la autopista por lo que no se verá afectado de forma directa por las obras proyectadas, tratándose además de una vía pecuaria no clasificada.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del trazado de la vía, así como un estudio histórico de la misma.			



Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
AE9	VIA PECUARIA		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA	PP.KK	
Directa	0 metros	Trazado 4+000 Reposición vial	
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
Las obras proyectadas discurren a través del trazado de la vía pecuaria, tratándose de una vía no clasificada.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del trazado de la vía, así como un estudio histórico de la misma.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ARQUEOLÓGICO

ADSCRICIÓN TIPOLOGICA
VARIOS

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
ARQ5

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
PONT DE MOLINS	PONT DE MOLINS	GIRONA	ALT EMPORDÀ

COORDENADAS GEOGRÀFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: 495620 Y: 4685575	

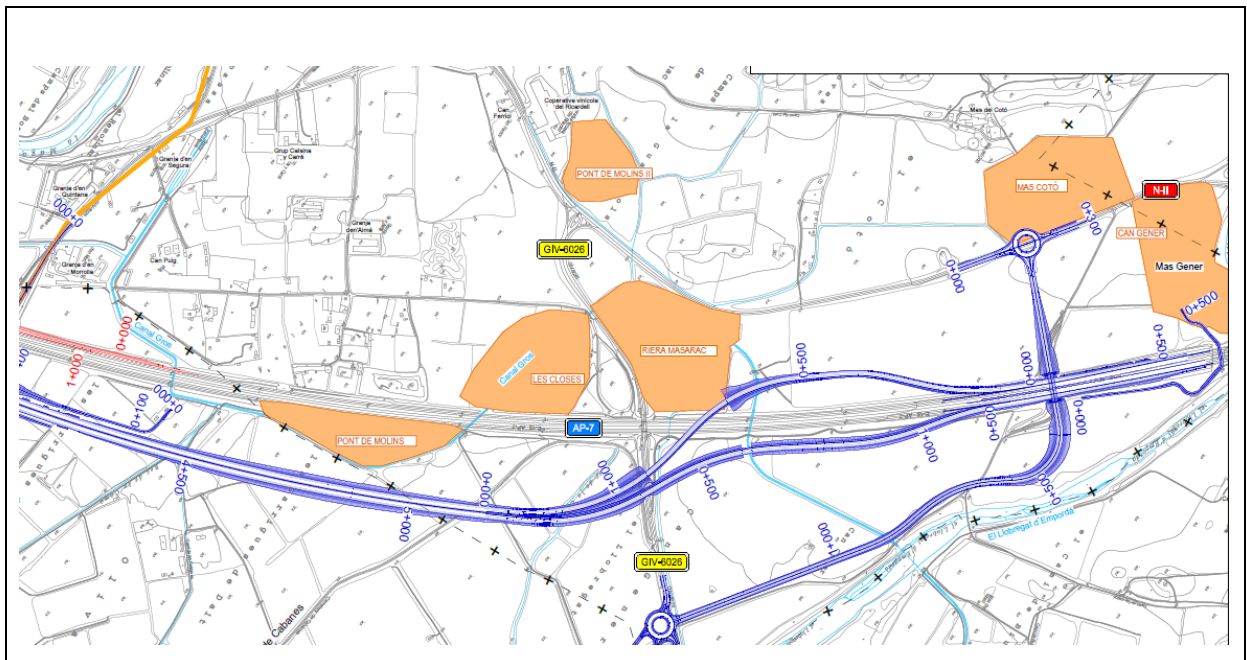
CARACTERÍSTICAS	ADSCRICIÓN TIPOLOGICA	ADSCRICIÓN CULTURAL	DIMENSIONES
VARIOS		IBERO-ROMANA	

DESCRIPCIÓN

Se trata del hallazgo superficial de material arqueológico de época ibérica y romana, documentada a principios de siglo XX por J. Botet y Avutarda menor (1920). La tipología del material exhumado no se especifica, pero se habla de ánforas y cerámica común ibérica y romana de época republicana.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

ALTERACIONES





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ5	PONT DE MOLINS		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA	PP.KK	
Indirecta	30 metros	Trazado 4+900	
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El elemento se encuentra a 30 metros de las obras más cercanas.			Moderado
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del elemento.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ARQUEOLÓGICO

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA
VARIOS

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
ARQ6

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
LES CLOSSES	PONT DE MOLINS	GIRONA	ALT EMPORDÀ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: 494776 Y: 4685800	

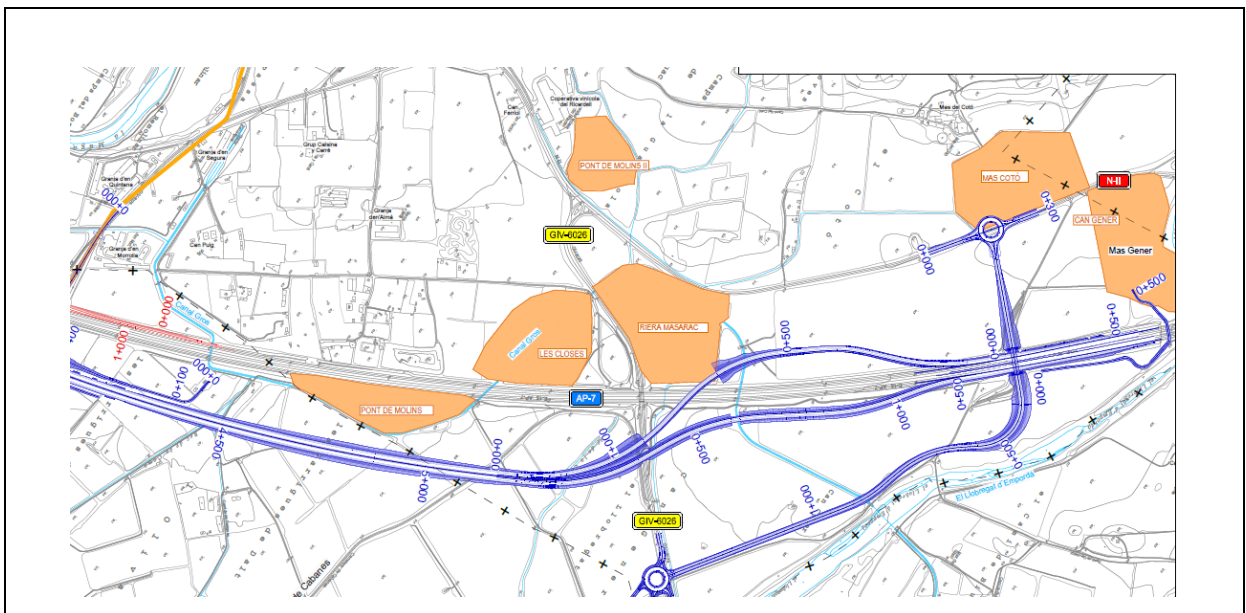
CARACTERÍSTICAS	ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA	ADSCRICIÓN CULTURAL	DIMENSIONES
VARIOS		ROMANA	

DESCRIPCIÓN

Se trata del hallazgo superficial de material cerámico de época romana por parte de José Eugenio Borao, en 1987. No se especifica la tipología de la cerámica exhumada. Tampoco se ha realizado nunca ningún tipo de intervención arqueológica, y la localización de los hallazgos es incierta. Con los datos disponibles se hace muy difícil hacer una valoración tipológica y funcional de este yacimiento.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

ALTERACIONES





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ6	LES CLOSES		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA	PP.KK	
Indirecta	200 metros	Trazado 5+200	
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El elemento se encuentra a 200 metros de las obras más cercanas.			Compatible
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ARQUEOLÓGICO

ADSCRICIÓN TIPOLOGICA
ASENTAMIENTO

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
ARQ7

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
RIERA MASARAC	PONT DE MOLINS	GIRONA	ALT EMPORDÀ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: 494620 Y: 4686297	

CARACTERÍSTICAS	ADSCRICIÓN TIPOLOGICA	ADSCRICIÓN CULTURAL	DIMENSIONES
ASENTAMIENTO		NEOLÍTICO-CALCOLÍTICO	

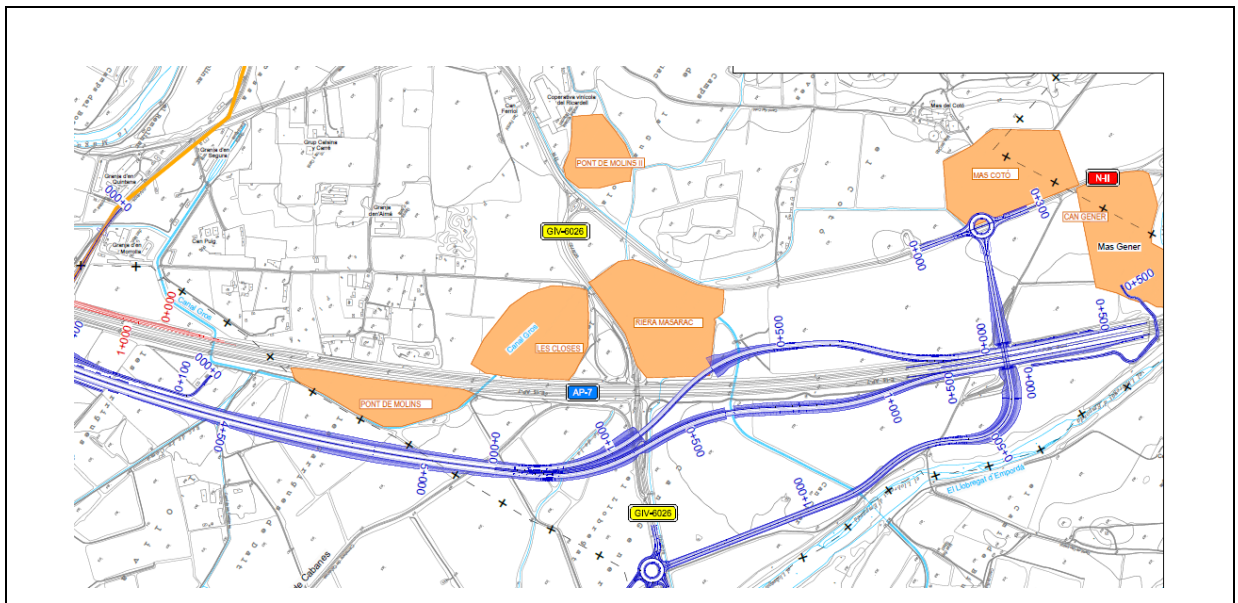
DESCRIPCIÓN

Se trata de un asentamiento del neolítico final descubierto en 1970 raíz de la construcción de un canal de reguera. Durante las obras se localizó unos montones de piedras a la banda izquierda del canal, entre las cuales había abundantes fragmentos de cerámica hecha a mano. Durante el año 1981, se realizó una excavación programada para documentar la ocupación con precisión que permitió exhumar varias estructuras.

En el año 2015 se realizó una nueva intervención arqueológica en la zona, documentando nuevamente estructuras en negativo.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

ALTERACIONES





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ7	RIERA MASARAC		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directo	0 metros		Talud Viaducto 0+600
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El trazado proyectado afecta ligeramente al área delimitada del yacimiento.			Severo
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del elemento.• Deberá realizarse una campaña de sondeos arqueológicos valorativos en el área delimitada del yacimiento afectada por las obras de referencia.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ARQUEOLÓGICO

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA
VARIAS

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
ARQ8

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
MAS COTO	PONT DE MOLINS	GIRONA	ALT EMPORDÀ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: 493851 Y: 4686472	

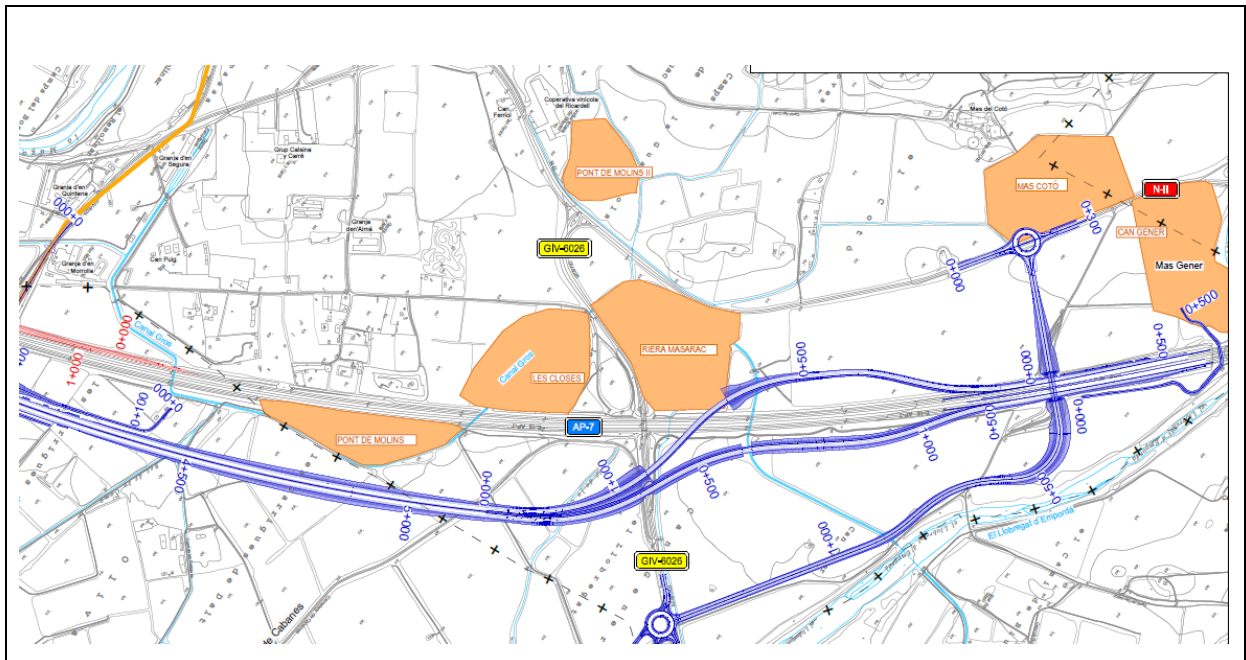
CARACTERÍSTICAS	ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA	ADSCRICIÓN CULTURAL	DIMENSIONES
	VARIAS	ROMANA	

DESCRIPCIÓN

Se trata del hallazgo superficial de material arqueológico de época romana. Fue localizado por Rosend Guillaumes, que documentó cerámica romana sin determinar y una moneda de difícil lectura (Borao, 1987).

ESTADO DE CONSERVACIÓN

ALTERACIONES





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ8	MAS COTO		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directo	0 metros		Rotonda de enlace 0+300
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El trazado proyectado afecta ligeramente al área delimitada del yacimiento.			Severo
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del elemento.• Deberá realizarse una campaña de sondeos arqueológicos valorativos en el área delimitada del yacimiento afectada por las obras de referencia.			



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"

CLASE DE ELEMENTO
ARQUEOLÓGICO

ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA
AL AIRE LIBRE

CLAVE DE IDENTIFICACIÓN
ARQ9

DENOMINACIÓN:	AYUNTAMIENTO:	PROVINCIA :	LUGAR:
CAN GENER	PONT DE MOLINS	GIRONA	ALT EMPORDÀ

COORDENADAS GEOGRÁFICAS	COORDENADAS UTM	CÓDIGO DEL YACIMIENTO:
W	N X: 493765 Y: 4686792	

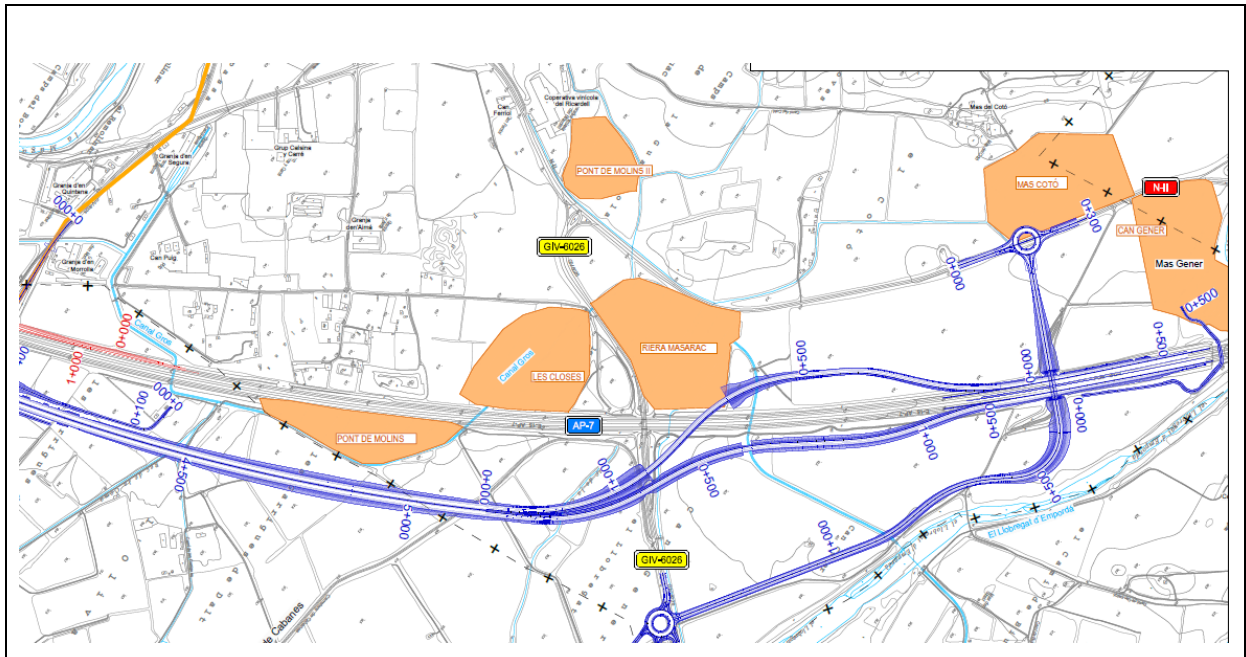
CARACTERÍSTICAS	ADSCRICIÓN CULTURAL	DIMENSIONES
ADSCRICIÓN TIPOLÓGICA	IBÉRICO-ROMANA	
AL AIRE LIBRE		

DESCRIPCIÓN

Los trabajos de sondeos arqueológicos en área afectada por el proyecto de construcción de la Autovía del nordeste (A-2) documentaron material cerámico disperso por gran parte de la parcela cultivada con viña. La tipología de material documentado es: cerámica ibérica, común, ánfora y ánfora itálico romano.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

ALTERACIONES





Tramo V. Pont de Molins. Alternativa 4.2

CLAVE	NOMBRE	CÓDIGO	PLANO
ARQ9	CAN GENER		2
RELACIÓN CON LAS OBRAS	DISTANCIA A OBRA		PP.KK
Directo	0 metros		Vial de servicio
IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO			VALORACIÓN IMPACTO
El trazado proyectado afecta ligeramente al área delimitada del yacimiento.			Severo
MEDIDAS CORRECTORAS ESPECÍFICAS			
<ul style="list-style-type: none">• Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta del yacimiento, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.• Deberá realizarse un control y seguimiento continuo e intensivo de todas las obras programadas, especialmente los movimientos de tierras, que se ejecuten en el entorno inmediato del elemento.• Deberá realizarse una campaña de sondeos arqueológicos valorativos en el área delimitada del yacimiento afectada por las obras de referencia.			



10. RESUMEN DE IMPACTOS POR ALTERNATIVAS

Tal y como se ha indicado con anterioridad el proyecto de referencia contempla las siguientes actuaciones;

Tramo III Báscara-Variante Figueres.

Esta variante contempla dos alternativas, la 2.1 y 2.2, siendo su eje idéntico y solo difiriendo en su alzado. De esta manera la evaluación, desde el punto de vista del patrimonio cultural, es similar, aunque debemos recomendar bajo condicionantes culturales la alternativa en alzado.

TRAMO III. ALTERNATIVA 2.1	
ELEMENTO	IMPACTO
CAN CORTADA	Compatible
SERRA CREIXELL	Moderado
FORN/FOSSIL CREIXELL	Compatible
CAN CORTADA	Compatible
CAMINO SANTIAGO	Compatible

1 Moderado

4 Compatible

TRAMO III. ALTERNATIVA 2.2	
ELEMENTO	IMPACTO
CAN CORTADA	Compatible
SERRA CREIXELL	Moderado
FORN/FOSSIL CREIXELL	Compatible
CAN CORTADA	Compatible
CAMINO SANTIAGO	Compatible

1 Moderado

4 Compatible



Tramo IV. Variante Figueras-Pont de Molins. Viaducto sobre el río Manol

La estructura planteada en Proyecto de trazado y construcción consistiría en una ampliación del viaducto existente mediante la duplicación del tablero hacia al Este del río Manol, siguiendo la misma distribución de vanos de la estructura existente y la misma solución estructural.

No se ha documentado ninguna afección en el ámbito donde se localiza el viaducto actual, por lo que estimamos que desde el punto de vista del patrimonio cultural la actuación es compatible

Tramo V. Variante Pont de Molins.

La variante proyectada contempla dos alternativas. Desde el punto de vista del patrimonio cultural, al generar menos impactos, debemos recomendar la alternativa 4.1 como la más compatible con el patrimonio del área de estudio.

TRAMO V. ALTERNATIVA 4.1	
ELEMENTO	IMPACTO
VIA AUGUSTA	Severo
MAS GITANO	Compatible
DISP. MATERIAL	Moderado
CAMINO SANTIAGO	Severo
PUENTE	Compatible
CASETA	Compatible
CASETA APEROS	Compatible
ACEQUIA	Moderado
VIA PECUARIA	Compatible

2 Moderado
5 Compatible
2 Severo



TRAMO V. ALTERNATIVA 4.2	
ELEMENTO	IMPACTO
VÍA AUGUSTA	Severo
MAS GITANO	Compatible
DISP. MATERIAL	Moderado
CAMINO SANTIAGO	Severo
PUENTE	Compatible
CASETA	Compatible
CASETA APEROS	Severo
ACEQUIA	Moderado
VÍA PECUARIA	Compatible
PONT DE MOLINS	Moderado
LES CLOSES	Compatible
RIERA MASALAC	Severo
MAS COTO	Severo
CAN GENER	Severo

3 Moderado
5 Compatible
6 Severo

11. CONCLUSIONES Y MEDIDAS CORRECTORAS GENERALES

El trabajo arqueológico, estudio de impacto cultural, ha consistido en una prospección arqueológica intensiva para la identificación y registro de los elementos de carácter arqueológico, etnográfico y arquitectónico en el entorno de 200 metros desde el límite exterior de las obras de referencia.

Los trabajos de prospección arqueológica se han ejecutado teniendo en cuenta los trabajos de prospección precedentes y los correspondientes documentos técnicos elaborados. De esta manera, la actuación arqueológica realizada en la actualidad se puede entender como una prospección complementaria a los trabajos realizados con anterioridad al englobar prácticamente el mismo ámbito de estudio.



Los trabajos de prospección arqueológica intensiva documentaron una serie de impactos sobre algunos de los bienes presentes en el ámbito de trabajo, aunque en líneas generales y teniendo en cuenta las características de las obras de referencia y los propios elementos hemos de decir que no son destacados.

Dentro de los impactos registrados destacan los documentados en la Vía Augusta y en el yacimiento arqueológico de Serra Creixell, así como los documentados en los yacimientos de Riera Masarac, Mas Coto y Can Gener en el tramo final de la alternativa 4.2 al Norte de Figueres.

Con respecto a la Vía Augusta es preciso señalar que distinguimos entre el trazado hipotético y el trazado delimitado. El trazado delimitado está basado en el trabajo de campo, en los estudios arqueológicos precedentes y lo aportado por el departamento de urbanismo del ayuntamiento de Figueres en los estudios realizados con anterioridad. Este trazado destaca por discurrir por un camino empedrado en la mayor parte de su recorrido.



Detalle del camino empedrado



Con respecto al trazado delimitado hemos de decir que se ha tenido en cuenta el trazado recogido en los distintos catálogos consultados y que discurre mayormente por una pista asfaltada sin que se haya documentado durante el trabajo de campo ninguna característica de caminería antigua en su recorrido. Este trazado destaca por ser coincidente con el Camino de Santiago/Camino de Sant Jaume señalizado.

Para el establecimiento de las correspondientes medidas correctoras se ha tenido en cuenta ambos trazados.



Trazado delimitado de la Vía y Camino de Santiago

El impacto documentado en el yacimiento arqueológico de Serra de Creixell se ha evaluado como moderado, discurriendo la infraestructura existente por la ubicación del yacimiento. La actuación actual en la zona de afección al yacimiento arqueológico se centra en el talud existente, siendo además un área muy alterada y degradada por las actuaciones precedentes en la zona y donde actualmente existe un paso inferior de la AP7. Las medidas correctoras se han estipulado teniendo en cuenta todas estas premisas.



Zona de afección al yacimiento Serra Creixell

En cuanto a los impactos documentados en los yacimientos de Riera Masarac, Mas Coto y Can Gener en el tramo final de la alternativa 4.2 al Norte de Figueres, hemos de decir que no son excesivamente significativos, al invadir las infraestructuras proyectadas ligeramente el área delimitada de estos yacimientos. En este punto también es importante señalar que en fases precedentes se han realizado actuaciones arqueológicas de sondeos arqueológicos valorativos en los yacimientos de Riera Masarac y la Vía Augusta, por lo que sus resultados deberán ser tenidos en cuenta a la hora de plantear nuevas actuaciones arqueológicas en estas ubicaciones.

Por tanto, teniendo en cuenta los bienes documentados y los resultados de los trabajos de prospección arqueológica, deberán establecerse las siguientes medidas correctoras y protectoras para la salvaguarda de los bienes presentes en el ámbito de estudio;



- *Deberá informarse a los responsables del proyecto de la localización exacta de todos los bienes documentados, se señalará su situación y su área de protección legal en la cartografía de obra.*
- *Deberá realizarse un Control y Seguimiento Arqueológico de las obras de referencia que abarcará la fase de replanteo, movimientos de tierras y restitución de los terrenos.*
- *Deberá realizarse un Control y Seguimiento Arqueológico continuo e intensivo de todos los movimientos de tierras que se ejecuten en el entorno inmediato de los siguientes elementos; Serra Creixell, Vía Augusta/Camino de Santiago, ARQ4 zona de dispersión de materiales cerámicos, AE8 acequia tradicional y yacimientos de Pont de Molins, Riera Masalac, Mas Coto y Can Gener*
- *Para el elemento AE7 Caseta de Aperos, en caso de verse afectada de forma directa por las obras planteadas, deberá realizarse una documentación gráfica y fotográfica exhaustiva del proceso de desmontaje además de un estudio histórico de la misma. El desmontaje deberá realizarse siguiendo una secuencia lógica deconstructiva para documentar exhaustivamente el elemento.*
- *Para el elemento AE8 acequia tradicional, en caso de verse afectada de forma directa por las obras planteadas, deberá realizarse una documentación gráfica y fotográfica exhaustiva del proceso de desmontaje además de un estudio histórico de la misma. El desmontaje deberá realizarse siguiendo una*



secuencia lógica deconstructiva para documentar exhaustivamente el elemento.

- *Deberá realizarse una campaña de sondeos arqueológicos valorativos en los puntos donde las obras planteadas afecten a la Vía Augusta/Camino de Santiago. El objetivo principal de esta intervención arqueológica será el de verificar la realidad arqueológica de este elemento y comprobar la existencia de un paso de origen romano.*
- *Deberá realizarse una campaña de sondeos arqueológicos valorativos en los puntos donde las obras planteadas afecten a los yacimientos de Riera Masalac, Mas Coto y Can Gener.*
- *Deberá balizarse con material no perecedero y durante todo el transcurso de las obras todos los elementos cercanos a las obras planteadas para su señalización y protección.*
- *Deberá comunicarse con antelación suficiente al equipo de arqueólogos encargados del Control y Seguimiento Arqueológico las posibles modificaciones en el proyecto de referencia, con el objetivo de que elementos patrimoniales no identificados con anterioridad puedan resultar afectados.*



La actuación de Seguimiento Arqueológico garantizará la adopción de las medidas correctoras establecidas, evitando las posibles alteraciones sobre los elementos patrimoniales debidas tanto al desarrollo de los trabajos, como a posibles vestigios de interés que pudiesen aparecer durante el transcurso de los mismos.

La aparición durante la fase de Control y Seguimiento Arqueológico de la obra de cualquier evidencia arqueológica de la que no se tenga constancia hasta la fecha, será objeto de comunicación inmediata a la DPC que adoptará las medidas cautelares oportunas.

A Coruña, en fecha de firma digital

*Fdo. Ángel Rodríguez Castro
Arqueólogo-director del proyecto*



Generalitat de Catalunya
Direcció General del Patrimoni Cultural
Serveis Territorials a Girona

D. Ángel Rodríguez Castro con DNI 46901180V, y con dirección a efectos de notificación en C/Huerto Nº1A, 3ºA, 15190 A Coruña, en calidad de director del PROYECTO DE PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA, vinculado al "**Proyecto de trazado de Conexión de la variante de Figueres de la carretera N-II con la autopista AP-7**"

COMUNICA

Que deposita la memoria técnica de la referida actividad Patrimonial.

A Coruña, en fecha de firma digital

Fdo. Ángel Rodríguez Castro
Arqueólogo-director del proyecto



ANEJOS. DOCUMENTACIÓN FOTOGRÁFICA



Viaducto Muga, zona de ampliación estado actual



Viaducto Muga, zona ampliación estado actual



Can Cortada AE1



Ámbito de Forn/Fósil de Creixell



Memoria de Prospección Arqueológica
"PROYECTO DE TRAZADO DE CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE FIGUERES
DE LA CARRETERA N-II CON LA AUTOPISTA AP-7"



Trazado del camino de Santiago en la zona de Creixell



Yacimiento Serra Creixell, zona de afección por las obras



Yacimiento Serra Creixell, zona de afección por las obras



ARQ1 Can Cortada, estado actual



Zona de parkings de emergencia, variante Figueres Sur



Zona de parkings de emergencia, variante Figueres Sur



Zona de rotonda de enlace, variante Figueres Sur



Zona de rotonda de enlace, variante Figueres Sur



Mas Gitano/Les Morenes AE4



Vía Augusta, trazado delimitado



Vía Augusta, trazado delimitado



Vía Augusta, trazado delimitado, detalle empedrado existente



Vía Augusta/Camino de Santiago, trazado a través del camino Pla de la Dinamita



Vía Augusta/Camino de Santiago, trazado a través del camino Pla de la Dinamita



Zona de dispersión de material cerámico, ARQ4



Puente AE5



Detalle puente AE5



Caseta AE6



Caseta AE7



Acequia AE8



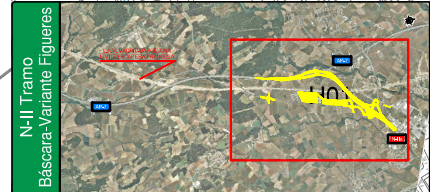
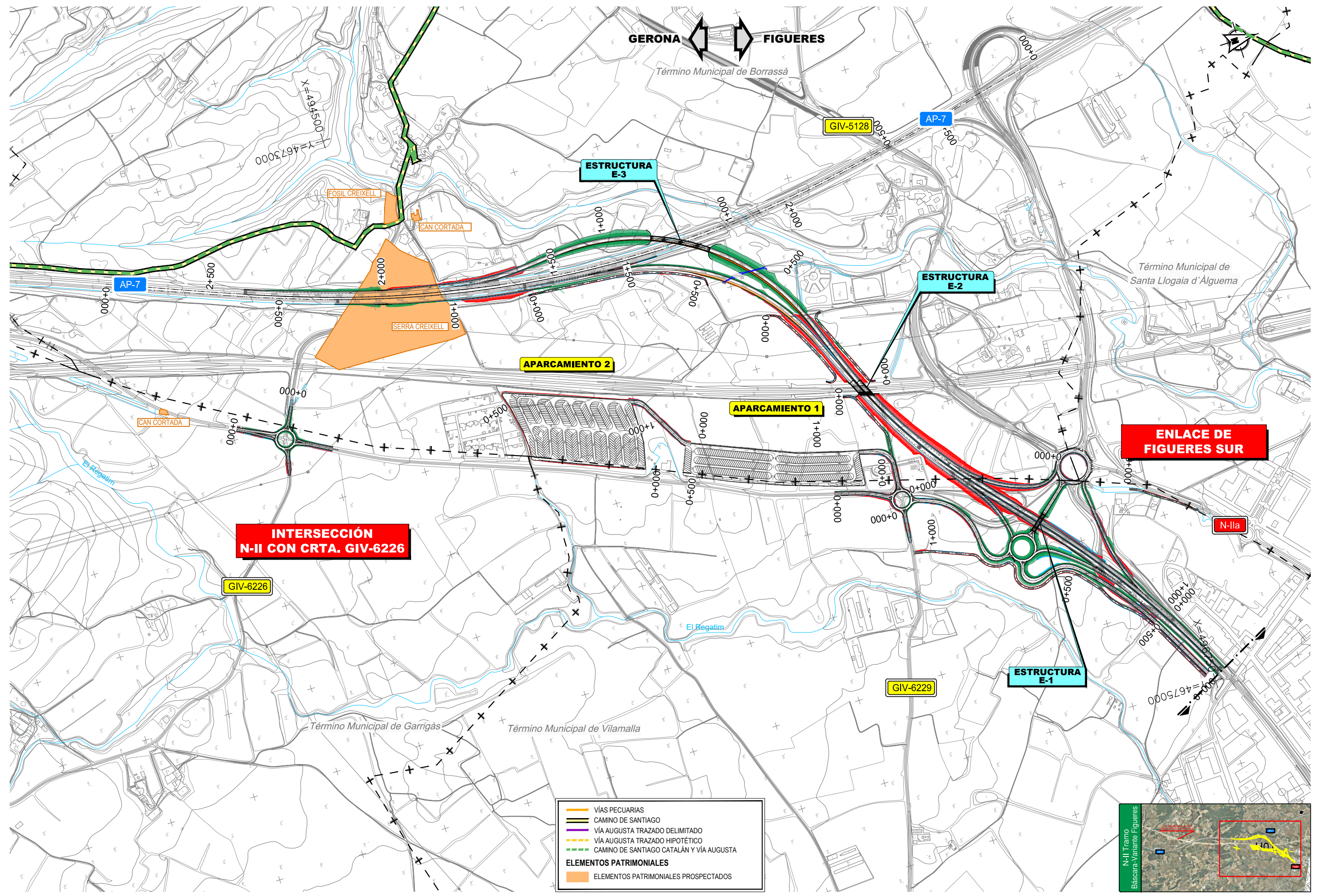
Acequia AE8, detalle muro existente



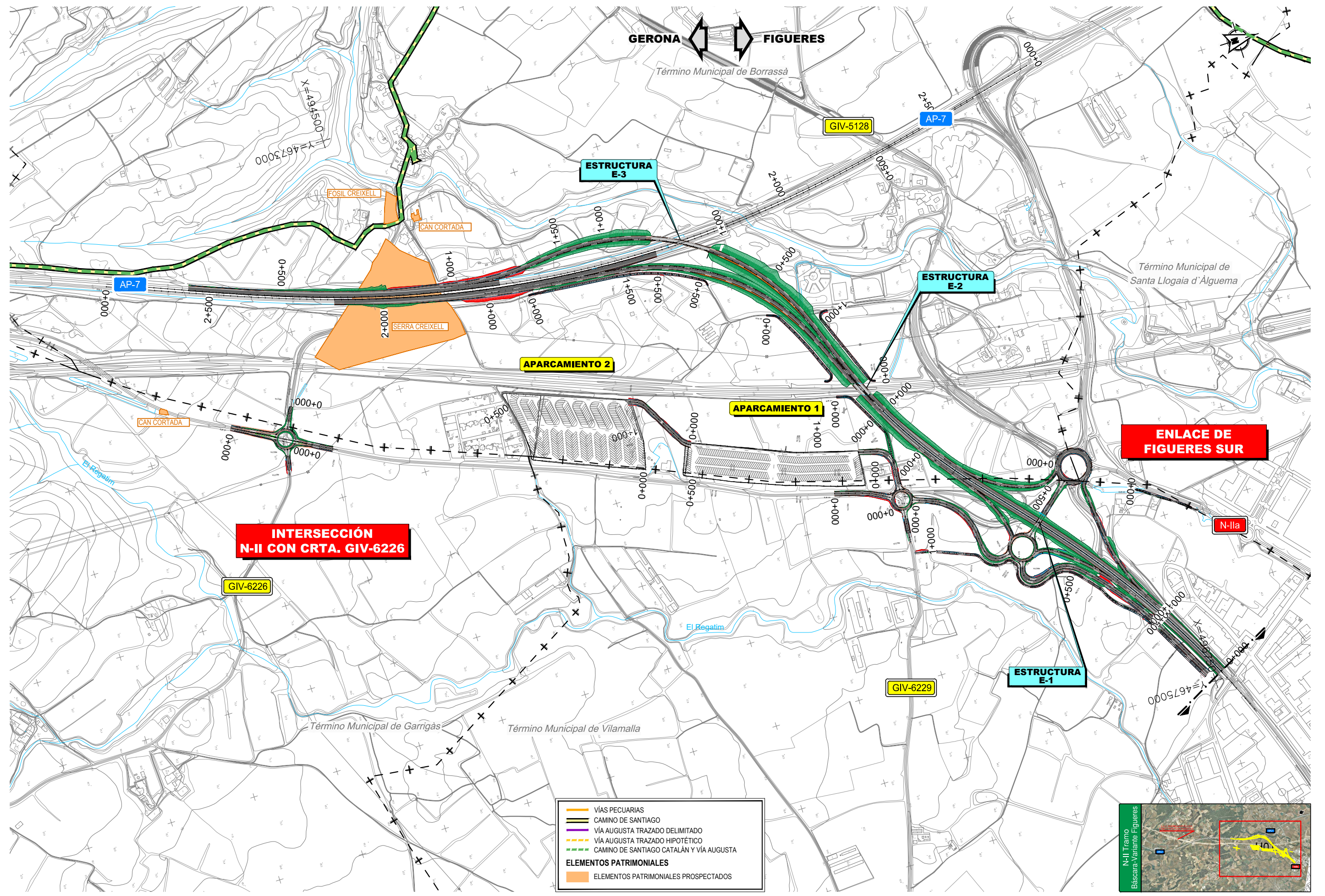
AE9 trazado de la vía pecuaria



ANEJOS. DOCUMENTACIÓN CARTOGRÁFICA



- VÍAS PECUARIAS
 - CAMINO DE SANTIAGO
 - VÍA AUGUSTA TRAZADO DELIMITADO
 - VÍA AUGUSTA TRAZADO HIPOTÉTICO
 - CAMINO DE SANTIAGO CATALÁN Y VÍA AUGUSTA
- ELEMENTOS PATRIMONIALES**
- ELEMENTOS PATRIMONIALES PROSPECTADOS

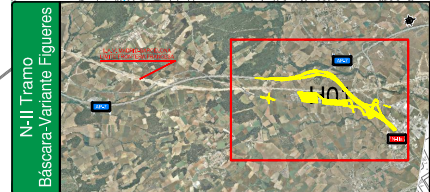


LEGENDA

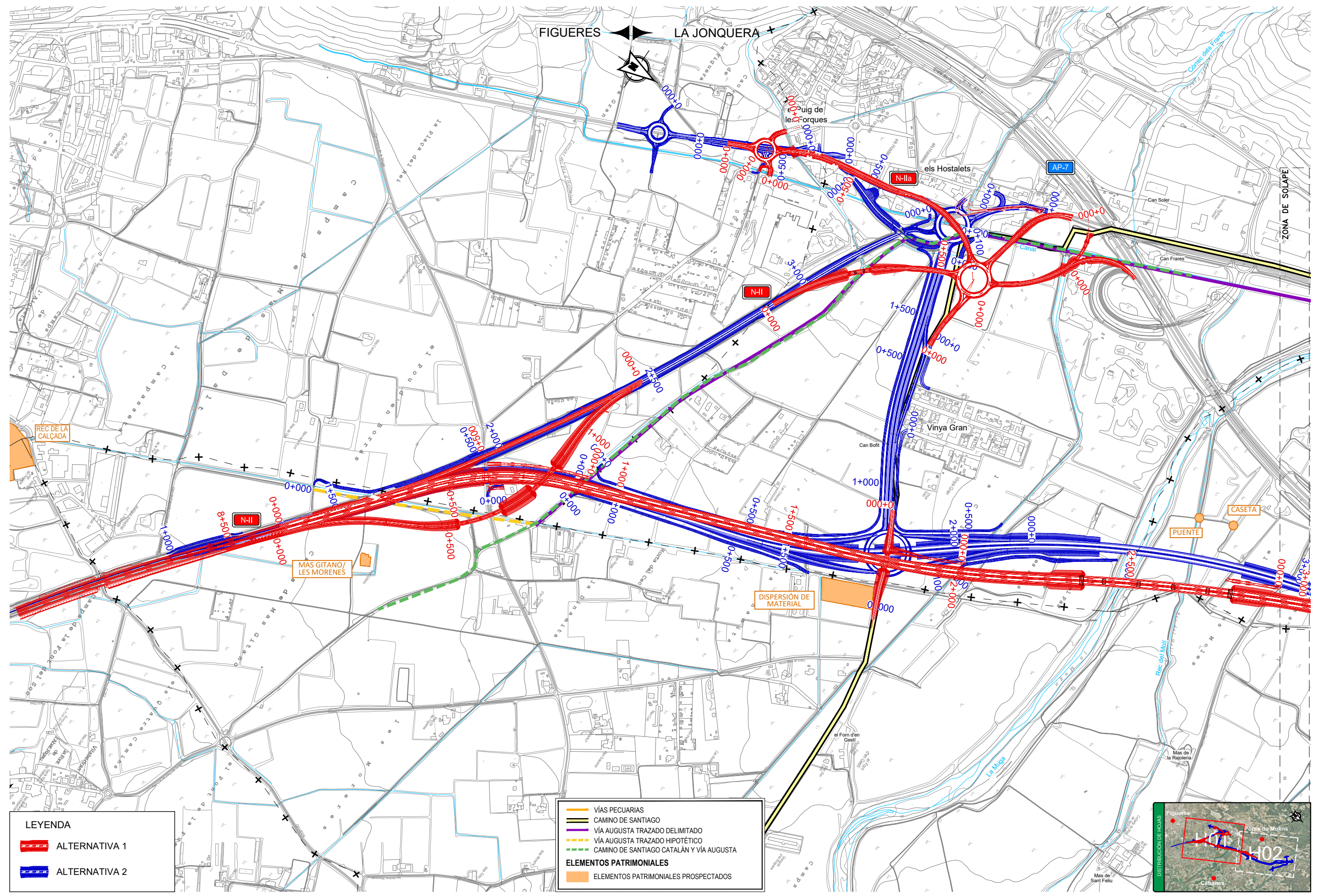
- VÍAS PECUARIAS
- CAMINO DE SANTIAGO
- VÍA AUGUSTA TRAZADO DELIMITADO
- VÍA AUGUSTA TRAZADO HIPOTÉTICO
- CAMINO DE SANTIAGO CATALÁN Y VÍA AUGUSTA

ELEMENTOS PATRIMONIALES

- ELEMENTOS PATRIMONIALES PROSPECTADOS



\\csm-b-flecha\proyectos\2013\131731\02_doc_tecnica\02_03_Ejec_GRAFICOS\06 Documento Ambiental\04 TRAMO V_Pont Molins\0403 Condicionantes\040305 PatrimonioWPP\040305H01.dwg



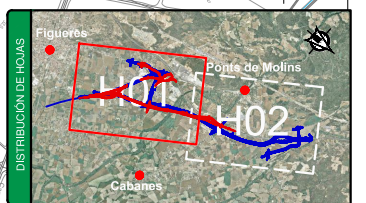
LEYENDA

- ALTERNATIVA 1
- ALTERNATIVA 2

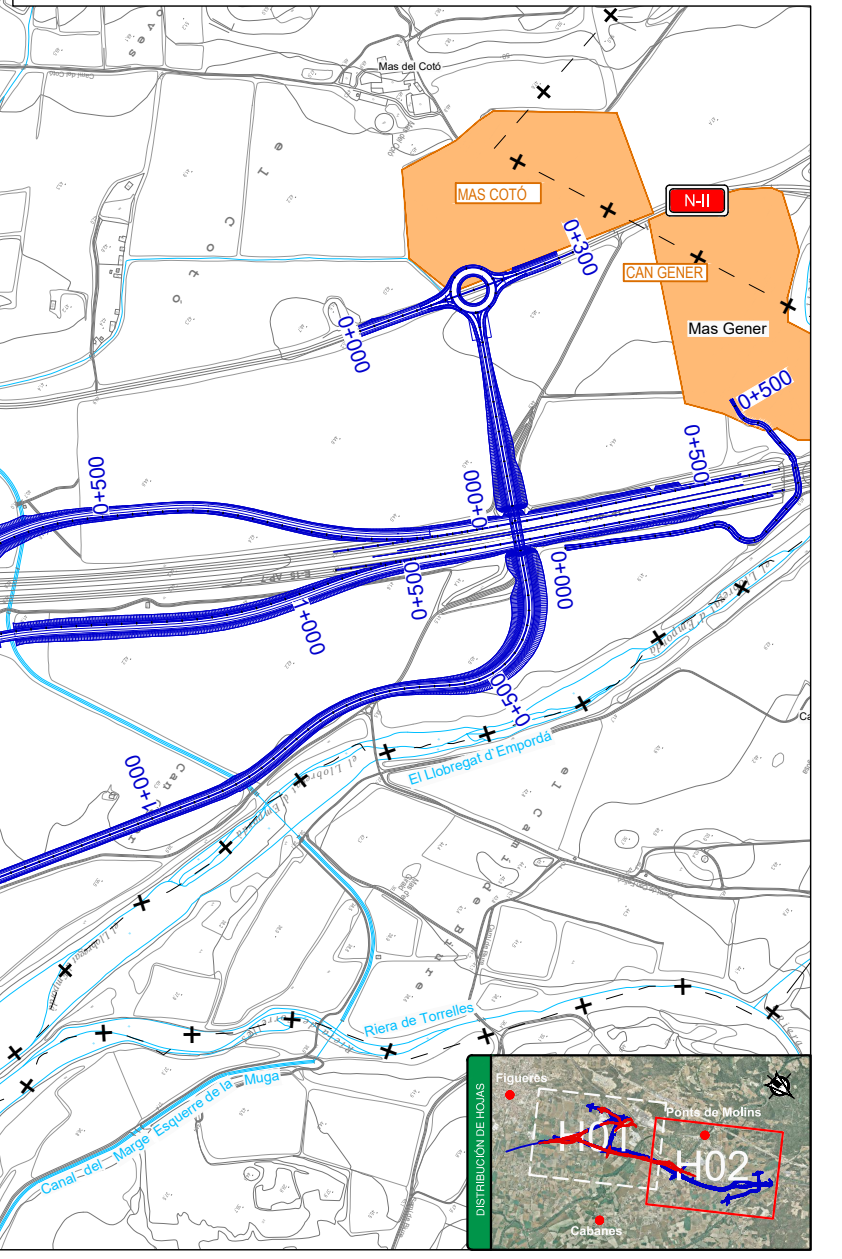
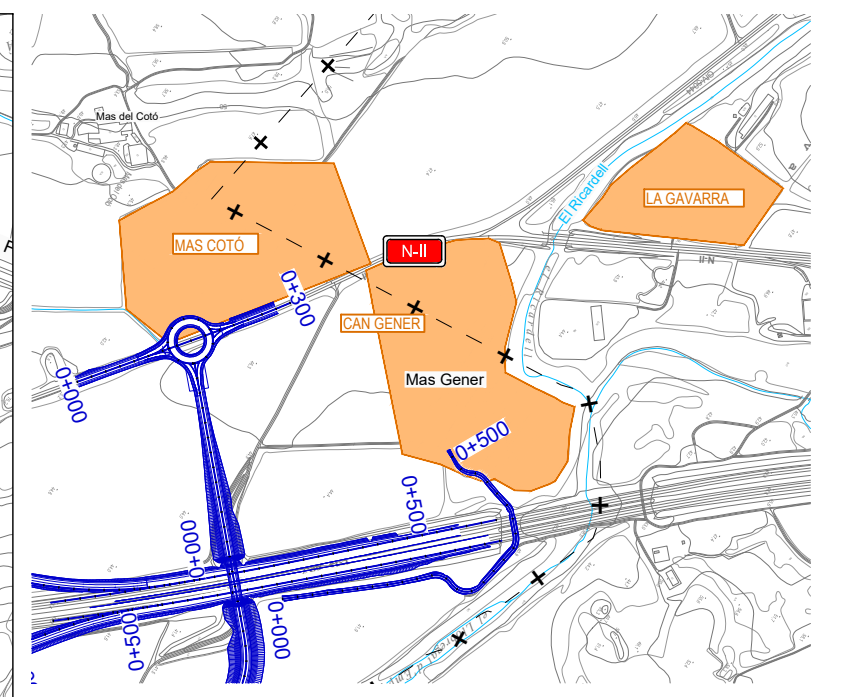
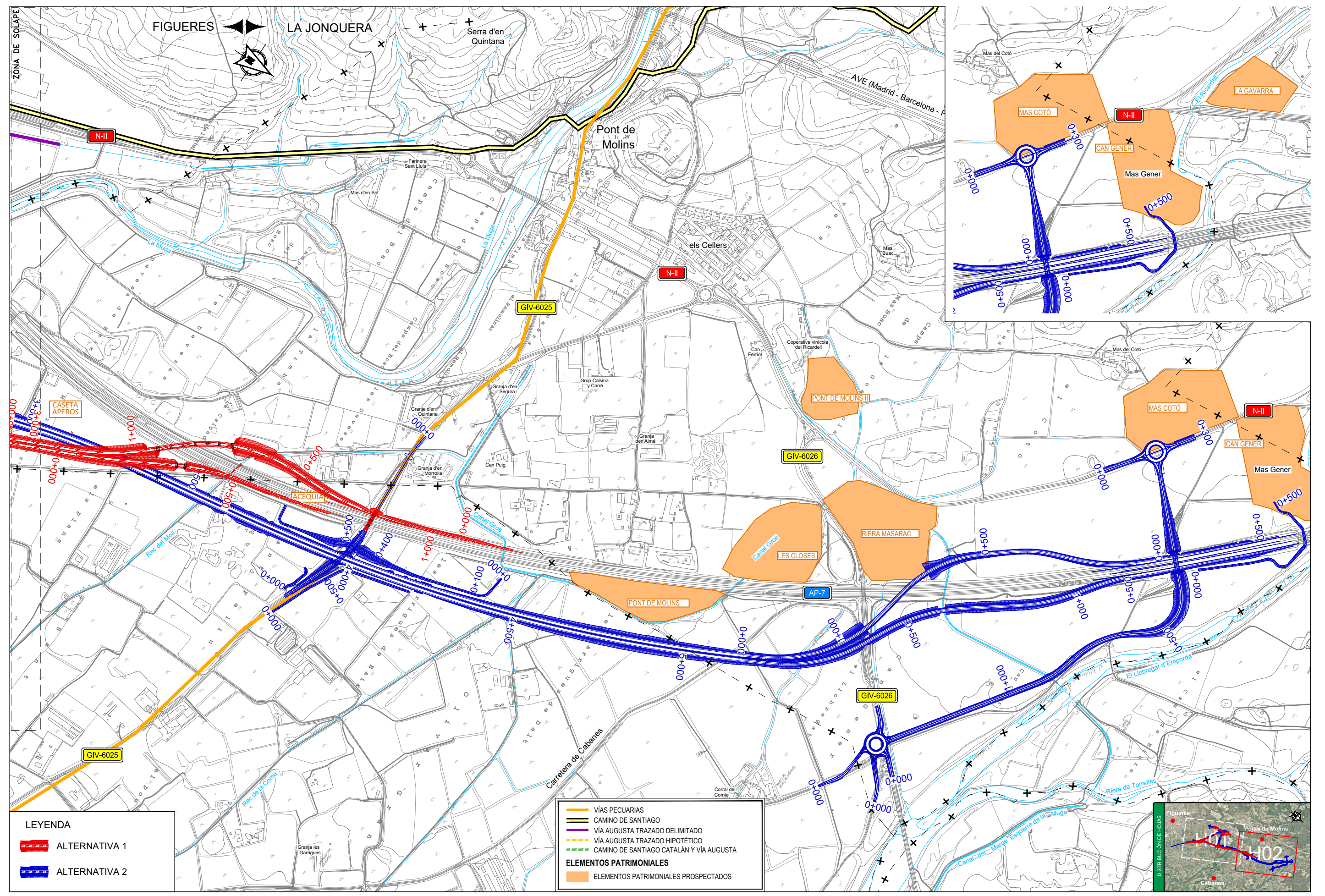
- VÍAS PECUARIAS
- CAMINO DE SANTIAGO
- VÍA AUGUSTA TRAZADO DELIMITADO
- VÍA AUGUSTA TRAZADO HIPOTÉTICO
- CAMINO DE SANTIAGO CATALÁN Y VÍA AUGUSTA

ELEMENTOS PATRIMONIALES

- ELEMENTOS PATRIMONIALES PROSPECTADOS



\\csm-b-flecha\proyectos\2013\131731\02_doc_tecnica\02_03_Ejec\GRAFICOS\06 Documento Ambiental\04 TRAMO V_Pont Molins\0403 Condicionantes\040305 PatrimonioWPP\040305H01.dwg



LEYENDA

	ALTERNATIVA 1
	ALTERNATIVA 2

	VÍAS PECUARIAS
	CAMINO DE SANTIAGO
	VÍA AUGUSTA TRAZADO DELIMITADO
	VÍA AUGUSTA TRAZADO HIPOTÉTICO
	CAMINO DE SANTIAGO CATALÁN Y VÍA AUGUSTA
ELEMENTOS PATRIMONIALES	
	ELEMENTOS PATRIMONIALES PROSPECTADOS