

III. Otras disposiciones

JEFATURA DEL ESTADO

DECRETO 3019/1972, de 28 de octubre, por el que se resuelve la cuestión de competencia surgida entre el Gobierno Civil de Pontevedra y la Magistratura de Trabajo de Vigo.

En el expediente y autos de la cuestión de competencia surgida entre el Gobierno Civil de Pontevedra y la Magistratura de Trabajo de Vigo sobre subasta de bienes pertenecientes a la Empresa «Tranvías Eléctricos de Vigo, C. A.»:

Resultando que la Empresa «Tranvías Eléctricos de Vigo, C. A.», promovió expediente de crisis número cuarenta y cuatro/sexenta y ocho en la Delegación de Trabajo de la provincia de Pontevedra alegando que a raíz de la entrada en servicio de líneas de autobuses para transporte urbano en Vigo se había producido el colapso en la explotación de las líneas de tranvías de que era concesionaria la Empresa, lo que afectaba a su plantilla de personal, integrada por seiscientos catorce productores. El Delegado de Trabajo acordó el veintinueve de diciembre de mil novecientos sesenta y ocho confirmar la existencia de la crisis total en que se encontraba la Empresa «Tranvías Eléctricos de Vigo», autorizándola para rescindir los contratos laborales con los seiscientos catorce productores integrantes de su plantilla. Asimismo ordenó que se diese traslado de dicho acuerdo—una vez firme— a la Magistratura de Trabajo, a efectos de señalar las pertinentes indemnizaciones por rescisión de contrato:

Resultando que la misma Empresa «Tranvías Eléctricos de Vigo» comunicó al Ministerio de Obras Públicas la imposibilidad económica de continuar el servicio poniendo a disposición del ente administrativo a que correspondiere los bienes y elementos afectos a la concesión:

Resultando que remitida la resolución del expediente de crisis a la Magistratura de Trabajo se celebró el correspondiente juicio el día veinticinco de febrero de mil novecientos sesenta y nueve dictándose sentencia por el Magistrado de Trabajo de fecha veintiocho de febrero del mismo año por la que se condenó a «Tranvías Eléctricos de Vigo, C. A.», a satisfacer a sus trabajadores determinadas indemnizaciones por despido a consecuencia de la crisis total:

Resultando que, una vez firme la anterior sentencia de veintiocho de febrero de mil novecientos sesenta y nueve, el Magistrado de Trabajo dictó providencia de veinticuatro de marzo del mismo año ordenando el embargo de bienes propiedad de «Tranvías Eléctricos de Vigo» en cuantía suficiente para cubrir la cantidad principal de veintitrés millones trescientas ochenta y seis mil ciento sesenta y una pesetas a que ascendía la condena, más seiscientos mil de costas y gastos. En dicha providencia se ordenaba, además, el embargo de la concesión administrativa para la explotación de las líneas de tranvías, especificando el Magistrado que debía participarse lo anterior al Ministerio de Obras Públicas y a la Jefatura de Obras Públicas de Pontevedra:

Resultando que, cursada la correspondiente notificación por la Magistratura, la Jefatura Regional de Transportes, a través de su Ingeniero Jefe, se dirigió el treinta y uno de marzo de mil novecientos sesenta y nueve al Magistrado de Trabajo manifestando que, a su juicio, no procedía el embargo en virtud de lo dispuesto en la Ley General de Ferrocarriles y en la de Enjuiciamiento Civil respecto a las concesiones de servicios públicos:

Resultando que con fecha seis de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve se personó en autos el Instituto Nacional de Previsión manifestando que, al haber satisfecho las indemnizaciones señaladas en la sentencia laboral en favor de los trabajadores de «Tranvías Eléctricos de Vigo», se subrogaba en los derechos de éstos en cuanto demandantes y ejecutantes en el proceso laboral, personación y subrogación que fueron admitidas por el Magistrado de Trabajo en providencia de doce de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve:

Resultando que con fecha dieciocho de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve el Ministerio de Obras Públicas, teniendo en cuenta el abandono de la concesión por «Tranvías Eléctricos de Vigo» y el ofrecimiento hecho por dicha Empresa, autorizó a la Dirección General de Transportes Terrestres para hacerse cargo de las instalaciones, obras y bienes afectos a las concesiones, autorizando asimismo al Ayuntamiento de Vigo al levantamiento de las vías y tendido eléctrico de las líneas de tranvías de las concesiones en el casco urbano:

Resultando que con fecha treinta de abril de mil novecientos sesenta el Instituto Nacional de Previsión, personado en autos, instó del Magistrado de Trabajo la ampliación del embargo afectando a diversos bienes de «Tranvías Eléctricos de Vigo», y, entre ellos, la concesión de la Ramallosa a Bayona y Gondomar. Acordado dicho embargo se ordenó la anotación del mismo en el Registro de la Propiedad, lo que se practicó con fecha once de junio de mil novecientos sesenta:

Resultando que el veintiseis de marzo de mil novecientos sesenta y uno el Director general de Transportes Terrestres del Ministerio de Obras Públicas se dirigió al Magistrado de Trabajo de Vigo manifestándole que, por el acuerdo ministerial antes señalado de dieciocho de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve, se había hecho cargo la Dirección General de Transportes Terrestres de las instalaciones, obras y bienes afectos a las concesiones otorgadas por el Ministerio de Obras Públicas a «Tranvías Eléctricos de Vigo»; que por resoluciones del Ministerio de seis de julio de mil novecientos sesenta, y de conformidad con los dictámenes del Consejo de Estado, fueron declaradas en estado de caducidad todas las concesiones administrativas de «Tranvías Eléctricos de Vigo», quedando con ello definitivamente extinguido el vínculo concesional y consolidada a favor del Estado la titularidad de todos los bienes adscritos a las mismas; que la Administración del Estado no estimaba de interés público la continuación de la explotación de las líneas de tranvías y que, por otra parte, estaba previsto en resolución del Consejo de Ministros de veintinueve de noviembre de mil novecientos sesenta y seis la subrogación del Ayuntamiento de Vigo en los derechos del Estado a la reversión de las concesiones una vez que éstas caducasen. Terminaba rogando al Magistrado de Trabajo que acordase el levantamiento del embargo en su día decretado sobre las concesiones administrativas de «Tranvías Eléctricos de Vigo» declaradas en caducidad y ordenase la cancelación de la anotación de embargo que pesaba sobre dichas concesiones:

Resultando que el Magistrado de Trabajo, previa audiencia del Instituto Nacional de Previsión como parte ejecutante, acordó por auto de doce de abril de mil novecientos sesenta y uno dejar sin efecto el embargo trabado sobre las concesiones y sobre las vías, pero no sobre los demás bienes por no constar que estén afectos al uso público ni al servicio público de modo inmediato:

Resultando que con fecha veinte de septiembre de mil novecientos sesenta y uno la Dirección General de Transportes Terrestres volvió a dirigirse al Magistrado de Trabajo de Vigo manifestando que por resolución del Ministerio de Obras Públicas de ocho de junio de mil novecientos sesenta y uno el Ayuntamiento de Vigo se había subrogado en los derechos del Estado respecto a las concesiones de tranvías urbanos de que era titular la Empresa «Tranvías Eléctricos de Vigo», según estaba previsto en la ya citada resolución del Consejo de Ministros de veintinueve de noviembre de mil novecientos sesenta y seis; que, no obstante haberse dejado sin efecto el embargo sobre las concesiones, se había mantenido sobre otros bienes, entre ellos una parcela de treinta mil trescientos cincuenta metros cuadrados que figuraba a nombre de «Tranvías Eléctricos de Vigo», y que, a juicio de ese Centro directivo, estaba inseparablemente afecta a las repetidas concesiones administrativas. Terminaba rogando al Magistrado de Trabajo que decretase también el levantamiento del embargo sobre la mencionada parcela:

Resultando que por auto de cuatro de noviembre de mil novecientos sesenta y uno el Magistrado de Trabajo declaró que no procedía alzar el embargo practicado sobre la parcela de treinta mil trescientos cincuenta metros cuadrados, sita en La Bouza, por entender que dicho terreno no estuvo nunca de hecho afecto inmediatamente al servicio público ni a la concesión y por tratarse, además, de una cuestión anteriormente resuelta por auto que adquirió firmeza:

Resultando que el Gobernador Civil de Pontevedra, previo informe favorable de la Abogacía del Estado, requirió de inhibición el veintidós de diciembre de mil novecientos sesenta y uno a la Magistratura de Trabajo de Vigo para que se declarase incompetente para llevar a cabo la ejecución sobre bienes afectos a concesiones de tranvías y ferrocarriles. Después de razonar la legitimación del Gobierno Civil para formular el requerimiento de inhibición, así como el cumplimiento de los requisitos de forma y tiempo hábil, señala el Gobernador Civil que, aunque haya recaído sentencia firme de la Magistratura, lo que se plantea es «una cuestión previa que condiciona el modo de ejecución del fallo, a saber, la inembargabilidad de los bienes sobre los que el fallo pretende ejecutarse por razón de su adscripción a una concesión, y la existencia... de unos derechos reversionales en favor del Ayuntamiento de Vigo y de la Administración del

Estado. El requerimiento de inhibición se apoya en el artículo mil cuatrocientos cuarenta y ocho de la Ley de Enjuiciamiento Civil, aplicable supletoriamente al procedimiento laboral y en el artículo tres de la Ley de doce de noviembre de mil ochocientos sesenta y nueve, aplicable a los tranvías en virtud del artículo sesenta y nueve de la Ley de veintitrés de noviembre de mil ochocientos sesenta y siete. Por otra parte, teniendo en cuenta que los bienes de la concesión han revertido al Estado y posteriormente se ha subrogado en su titularidad el Ayuntamiento de Vigo, no procede la ejecución contra los bienes de estos antes públicos.

Resultando que recibido el requerimiento de inhibición, el Magistrado dió traslado del mismo al Ministerio Fiscal y a las partes en el proceso laboral. El Instituto Nacional de Previsión, en escrito de cuatro de febrero de mil novecientos sesenta y dos, se opuso al requerimiento de inhibición por entender, en primer lugar, que lo interesado por el Gobierno Civil había sido anteriormente planteado por la Administración en el proceso laboral, resolviendo la Magistratura en auto de doce de abril de mil novecientos sesenta y uno el alzamiento del embargo sobre las concesiones y sobre las vías, pero no sobre los demás bienes, y este auto adquirió firmeza; indica igualmente, que como ya manifestó el Instituto en escrito de veintiuno de abril de mil novecientos sesenta y uno, los órganos administrativos dependientes del Ministerio de Obras Públicas no actuaban en el presente caso en interés de la continuidad del servicio o de la explotación de la concesión, ya que, de un lado, el Ministerio de Obras Públicas, por Orden de dieciocho de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve, autorizó al Ayuntamiento de Vigo para proceder al levantamiento de vías y tendido eléctrico, lo que excluye la idea de continuidad del servicio; y de otro, la concesión misma ha resultado formalmente caducada, permaneciendo además el servicio en suspenso desde el once de diciembre de mil novecientos sesenta y ocho; que, asimismo, no se han expresado concretamente cuáles son los bienes que se estiman afectos a la concesión caducada, lo cual supone la omisión de un requisito imprescindible para juzgar con acierto de su posible afectación al dominio público; que, finalmente, en una cuestión de competencia análoga a la presente, la Jefatura del Estado, por Decreto ochocientos ochenta y uno, de dieciocho de marzo de mil novecientos sesenta, declaró mal suscitada por no haberse concretado los términos de una posible cuestión previa que recayese sobre el proceso de ejecución del fallo.

Resultando que el Ministerio Fiscal, en escrito de cuatro de marzo de mil novecientos sesenta y dos, informó en favor de la competencia de la Magistratura de Trabajo. Consideraba el Ministerio Fiscal que el Magistrado de Trabajo ostentaba facultades legales según las disposiciones orgánicas y procesales de la Magistratura para ejecutar sus propias resoluciones y llevar a cabo embargos y medidas aseguratorias; que la prohibición de la Ley de Enjuiciamiento Civil y la de la Ley de doce de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve, no es aplicable a este caso por ser hecho notorio y, además, acreditado en autos que la empresa ejecutada había cesado en la explotación de las líneas y en la prestación del servicio, faltando así la finalidad o «telos» de los preceptos que se dicen vulnerados por la Magistratura; que, por otra parte, el embargo sobre las concesiones había sido levantado, manteniéndose sobre bienes concretos e individualizados propiedad del concesionario y que fueron embargados en momento hábil cuando eran propiedad privada, quedando desde esa fecha afectadas por la carga real; que consumada la reversión y subsiguiente subrogación por la Corporación local, los bienes siempre seguirían sujetos a la carga real del embargo nacida legítimamente con anterioridad y que sigue a esos bienes; que el artículo veintitrés de la Ley de mil ochocientos sesenta y siete está contemplando la existencia de una explotación en marcha y no de una explotación desaparecida en la que los distintos bienes integrantes del patrimonio de la Compañía han perdido su valor de afectación a la explotación; que tan sólo ha de hacerse la salvedad del ferrocarril eléctrico secundario de Vigo a Ramallosa y tranvía eléctrico de La Ramallosa a Bayona y Nigrán, de la que no puede disponer la Magistratura y debe ser excluida en cumplimiento de su propio auto de doce de abril de mil novecientos sesenta y uno;

Resultando que el Magistrado de Trabajo dicta auto de once de marzo de mil novecientos sesenta y dos accediendo al requerimiento del Gobernador Civil en lo que hace a las concesiones administrativas del ferrocarril eléctrico secundario de Vigo a Ramallosa y tranvía eléctrico de La Ramallosa a Bayona y Nigrán, pero no accediendo al requerimiento en cuanto a los restantes bienes embargados sobre los que declaraba la competencia de la Magistratura para continuar el procedimiento de ejecución en trámite;

Resultando que ambas autoridades en conflicto elevaron las actuaciones a la Presidencia del Gobierno, que, a su vez, las remitió a la preceptiva consulta de la Comisión Permanente del Consejo de Estado;

Vistos la Ley de Enjuiciamiento Civil. Artículo mil cuatrocientos cuarenta y ocho: «No se hará embargo en las vías férreas abiertas al servicio público ni en sus estaciones, almacenes, talleres, terrenos, obras y edificios que sean necesarios

para su uso, ni en las locomotoras, carriles y demás efectos de material fijo y móvil, destinados al movimiento de la línea. Cuando se despache ejecución contra una Compañía o Empresa de ferrocarriles, se procederá del modo prevenido en la Ley de doce de noviembre de mil ochocientos sesenta y nueve.»

La Ley de doce de noviembre de mil ochocientos sesenta y nueve. Artículo tres: «Por ninguna acción judicial ni administrativa podrá interrumpirse el servicio de explotación de las vías férreas. En consecuencia, no podrá despacharse ni trabarse ejecución en las vías férreas abiertas al servicio público ni en sus estaciones, almacenes, talleres, terrenos, obras y edificios que a ellos correspondan o que sean necesarios para su uso, ni en las locomotoras, carriles, vagones y demás efectos del material fijo y móvil destinados al movimiento de la línea.»

Artículo cinco: «Responden también de las deudas de la Compañía y quedan sujetos a embargo los demás bienes que aquélla posea, si no forman parte del camino o no son necesarios al movimiento y explotación del mismo.»

La Ley sobre Conflictos Jurisdiccionales de diecisiete de julio de mil novecientos cuarenta y ocho. Artículo nueve: «Sólo las Autoridades y Tribunales expresados en los dos artículos anteriores podrán promover las cuestiones de competencia a que se refieren y únicamente las suscitadas para reclamar el conocimiento de los negocios en que, por virtud de disposición expresa, corresponda entender, bien a ellos mismos, bien a las Autoridades, Tribunales o Jueces que de ellas dependan, bien a la Administración pública en los respectivos ramos que las primeras representan.»

Artículo trece: «No podrán suscitarse cuestiones de competencia a los Jueces y Tribunales de todos los órdenes:

A) En los asuntos judiciales fenecidos por sentencia firme, con la única excepción de que la cuestión previa recayere sobre el proceso mismo de ejecución del fallo.»

Artículo diecinueve, párrafo uno: «Los requerimientos de inhibición que las Autoridades administrativas o judiciales dirijan a las de distinto orden se harán en oficio separado para cada uno de los distintos asuntos de que el requerido se halla conociendo, manifestando indispensablemente, en párrafos numerados, las cuestiones de hecho y las razones de derecho, y citando literalmente los textos íntegros de los artículos y preceptos legales que sean de aplicación al caso y aquellos en que se apoyan para reclamar el conocimiento del negocio, sin que baste la cita de la presente Ley para estimar cumplido tal requisito.»

El Real Decreto decisorio de competencias de dos de agosto de mil novecientos catorce y el Decreto Resolutorio de Competencia de dieciocho de marzo de mil novecientos sesenta;

Considerando que las llamadas «cuestiones de competencia» no constituyen una nueva instancia jurisdiccional, superpuesta a las ordinarias, para revisar el acierto de fondo o la legalidad de las decisiones judiciales o administrativas, sino que pretenden más bien evitar la interferencia recíproca en sus actuaciones de las autoridades de esos dos órdenes y remediar la invasión por alguna de ellas de la esfera de competencia que la Ley atribuye a las otras, siempre que dicha invasión sea combatida en tiempo y forma mediante un requerimiento de inhibición en el que se delimiten clara y concretamente los hechos que constituyen tal interferencia o invasión y se citen expresamente las disposiciones por virtud de las cuales corresponde el conocimiento del asunto al requirente y no al requerido. Estos requisitos se extreman, si cabe, cuando la cuestión de competencia se suscita en asuntos fenecidos por sentencia o decisión firme, ya que en este caso no son procedentes con carácter general tales cuestiones de competencia, con la única excepción de que se trate de una cuestión previa que recaiga sobre el proceso mismo de ejecución de un fallo judicial;

Considerando que en el presente caso, tanto la sentencia del Magistrado de Trabajo de Vigo de veintiocho de febrero de mil novecientos sesenta y nueve (por la que se reconocieron determinadas indemnizaciones a los trabajadores de «Tranvías Eléctricos de Vigo, C. A.», condenando a la Empresa al pago de las mismas) como el auto de doce de abril de mil novecientos sesenta y uno (por el que se dejó sin efecto el embargo sobre las concesiones, pero manteniéndose sobre otros bienes dicha carga) y como también el auto de cuatro de noviembre de mil novecientos sesenta y uno (por el que se declaró que no procedía alzar el embargo trabado sobre una parcela de treinta mil trescientos cincuenta metros cuadrados) son todas ellas resoluciones judiciales que han adquirido firmeza, es evidente que sólo si se plantea clara y concretamente una cuestión previa que recaiga sobre el proceso mismo de ejecución de todas o alguna de tales resoluciones firmes debe tenerse por válidamente suscitado el conflicto jurisdiccional;

Considerando que precisamente el requerimiento de inhibición, al acotar la pretensión del requirente, debe delimitar en forma irrevocable los hechos que se entienden constitutivos de la invasión de competencias y cuyo conocimiento reclama el requirente para sí o para los órganos cuya representación

ostenta, citando expresamente la disposición en que se ampara; que, en el caso presente, el pedimento final del requerimiento no puede ser más inconcreto, ya que se limita a solicitar del Magistrado de Trabajo «que se declare incompetente para llevar a cabo la ejecución sobre bienes afectos a concesiones de tranvías y ferrocarriles», sin señalar cuáles y olvidando que la Magistratura ha venido excluyendo precisamente aquellos que, a su juicio, estaban afectos a las repetidas concesiones, siendo este punto—el de la afectación o no de los bienes concretos embargados al servicio público—el que hubiera podido constituir en principio una cuestión previa cuyo conocimiento quedaría reservado a la Administración:

Considerando que en el requerimiento de inhibición no se plantea concretamente una cuestión previa que verse sobre si determinados y específicos bienes embargados por la Magistratura estaban o no afectos al servicio público de alguna de las concesiones de «Tranvías Eléctricos de Vigo», o si estos particulares bienes han revertido o no al Estado, subrogándose, en ellos precisamente, el Ayuntamiento de Vigo, ni indica cuál sería, en su caso, el proceso de ejecución del fallo de la Magistratura, congruente con el interés público que la Administración salvaguarde por medio de la cuestión previa. Tampoco consta en el expediente administrativo remitido por el Gobierno Civil ni cuáles son las concesiones administrativas que ostentaba «Tranvías Eléctricos de Vigo», ni qué bienes comprendían, ni cuáles eran necesarios para el uso de líneas «abiertas al público» o estaban destinados al «movimiento de la línea» de tranvías, ni qué particulares bienes revertieron al Estado por caducidad de las concesiones, ni finalmente el alcance de la subrogación por el Ayuntamiento de Vigo, todo lo cual obliga a entender que ni está planteada por el momento una verdadera cuestión previa administrativa ni acreditados los elementos mínimos para configurarla, carga elemental de prueba que debe soportar la autoridad requirente;

Considerando que la embargabilidad o inembargabilidad de ciertos bienes no es por sí misma cuestión previa independiente que deba ser conocida por la Administración con exclusión de los Jueces y Tribunales, pues ni siquiera los artículos citados en el requerimiento, es decir, el mil cuatrocientos cuarenta y ocho de la Ley de Enjuiciamiento Civil y el tres de la Ley de doce de noviembre de mil ochocientos sesenta y nueve dirigen sus preceptos a la Administración exclusivamente, sino más bien a los Jueces y Tribunales de Justicia que son competentes para la aplicación de esos artículos denegando el embargo o acordándolo, según que los bienes estén o no incurso, a su juicio, en las prohibiciones de tales preceptos; tales disposiciones, por otra parte, no impiden el embargo del derecho de concesión en sí y en cuanto tal, ni tampoco de los bienes del concesionario que no formen parte de la explotación de la concesión (artículo cinco de la Ley de doce de noviembre de mil ochocientos sesenta y nueve) o no sean necesarios para el uso de las vías férreas (Real Decreto de Competencias de dos de agosto de mil novecientos catorce); lo que tales preceptos protegen es la continuidad y posibilidad de subsistencia del servicio público, prohibiendo cualquier traba o ejecución, no tanto sobre la concesión misma, en cuanto elemento del patrimonio privado del concesionario, sino sobre los diversos bienes que se encuentran adscritos o afectos a la concesión, es decir, de los elementos que permiten el funcionamiento del servicio y que son necesarios para el uso de la vía férrea o están destinados al movimiento de la línea. Ahora bien, sobre tal necesidad y destino para el servicio público si tiene competencia específica para pronunciarse la Administración, pronunciamiento que, sin perjuicio de la posible revisión contencioso-administrativa, puede llegar a prevalecer sobre una opinión implícitamente distinta de la jurisdicción ordinaria al embargar bienes determinados por no considerarlos afectos a la concesión, siendo posible esta prevalencia incluso después de haber recaído sentencia firme, siempre que se configure como cuestión previa que recaiga sobre el proceso mismo de ejecución del fallo y que verse sobre la afectación o no afectación de bienes determinados a un concreto servicio público; pero en el presente caso—como ya se ha dicho—ni la invocación genérica de inhibición «sobre bienes afectos a concesiones de tranvías y ferrocarriles» ni la inconcreción de los bienes que se pretenderían afectos al servicio público ni el tema general de embargabilidad o inembargabilidad de los bienes discutidos pueden dar pie a una cuestión previa correctamente suscitada;

Considerando que por todo lo anterior y con criterio paralelo al sentado en el Decreto resolutorio de dieciocho de mayo de mil novecientos setenta entre las mismas partes, no ha podido suscitarse válidamente una cuestión de competencia a la Magistratura de Trabajo de Vigo al estar el asunto fenecido por sentencia y autos firmes, y no haberse formulado realmente una cuestión previa que recaiga sobre el proceso mismo de ejecución del fallo, por lo que debe declararse mal suscitado este conflicto, sin decidir ni prejuzgar la cuestión de fondo para el caso de que llegara a ser debidamente planteada.

En su virtud, de conformidad con lo consultado por el Consejo de Estado, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día trece de octubre de mil novecientos setenta y dos,

Vengo en declarar mal suscitada la presente cuestión de competencia y no ha lugar a decidirla.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintiséis de octubre de mil novecientos setenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 27 de octubre de 1972 por la que se aprueba el Plan Coordinado Reformado de Obras de la zona regable del Guadalhorce (Málaga).

Excmos. Sres.: La Comisión Técnica Mixta, designada en la forma que determina el artículo 3.º del Decreto 2691/1970, de 20 de agosto («Boletín Oficial del Estado» número 231, de 26 de septiembre), aprobatorio de la nueva delimitación de la zona regable por los canales de ambas márgenes del Guadalhorce, ha elaborado el Plan Coordinado Reformado de Obras de la zona regable del Guadalhorce (Málaga), en que se estudian con uniformidad de criterio los distintos extremos contenidos en dicho Decreto, de acuerdo con lo establecido en el artículo 8.º de la Ley de 21 de abril de 1949.

En su virtud, y a propuesta de los Ministros de Obras Públicas y de Agricultura, esta Presidencia del Gobierno ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º Se aprueba el Plan Coordinado Reformado de Obras de la zona regable del Guadalhorce (Málaga), redactado por la Comisión Técnica Mixta designada con arreglo a los artículos 8.º de la Ley de 21 de abril de 1949, modificada por la de 14 de abril de 1962; y 3.º del Decreto de 20 de agosto de 1970, que establece la nueva delimitación de la zona.

Art. 2.º La nueva delimitación es, para cada sector, la siguiente:

Subzona de la margen derecha

Sector I.—La línea de cota máxima parte del azud de derivación del canal de la margen derecha, sigue la traza del canal hasta el desarenador del salto de Paredones, continúa por la carretera de Alora al embalse del Guadalhorce hasta llegar a Alora y por las trazas de las acequias principales de riego hasta el arroyo de Casarabonela. Los otros límites son el arroyo de Casarabonela y el río Guadalhorce, desde el azud antedicho hasta la desembocadura de aquel arroyo.

Superficie total del sector: 1.994,33 hectáreas.

Sector II.—La máxima cota de la delimitación parte del arroyo de Casarabonela, sigue el canal principal como un kilómetro de su trazado hasta donde se emplazara la elevación número 2. A partir de esta elevación la delimitación es la línea de nivel señalada por la acequia AE-2-II hasta que se llega al arroyo de los Cuarterones o de Cazalla, sigue desde este arroyo por la acequia A-II-2 hasta el río Grande. Los otros límites son el arroyo de Casarabonela y el río Grande, ambos hasta su desembocadura, y el Guadalhorce, desde la desembocadura del arroyo de Casarabonela hasta la del río Grande.

Superficie total del sector: 2.258,09 hectáreas.

Sector III.—La línea de máxima cota queda definida por la acequia A-III-8 hasta el camino de Guaro; el camino de Guato, la acequia AE-4-III-2 y acequia A-III-5 hasta la elevación número 5; por la acequia AE-5-III, la acequia AE-5-III-2, el desagüe DE-5-III-1-2-1, la acequia AE-5-III-8, la acequia AE-5-III-9 hasta el río Fahala. Los otros límites son el río Fahala y el río Grande hasta la desembocadura de ambos, y el río Guadalhorce, entre las desembocaduras de aquellos.

Superficie total del sector: 3.721,81 hectáreas.

Sector IV.—La cota máxima de delimitación parte desde el río Fahala, siguiendo el desagüe DE-7-IV-1, la acequia AE-7-IV-26, y la acequia AE-7-IV, acequia AE-7-IV-21 hasta el arroyo del valle. Los otros límites son el Fahala y el arroyo del Valle hasta la desembocadura de ambos, y el Guadalhorce, entre las desembocaduras de los mismos.

Superficie total del sector: 5.088,74 hectáreas.

Sector V.—La acequia AE-7-IV-21 hasta el arroyo de Moncayo, la acequia A-V-2 hasta la elevación número 9, arroyo de la Breña, acequia AE-9-V y el desagüe DE-9-V-2, la acequia A-V-9-2, la acequia A-V-11, la A-V-13, A-V-15 hasta el aeropuerto, y finalmente la carretera Málaga-Cádiz hasta el río Guadalhorce. Los otros límites son el arroyo del Valle hasta su desembocadura y el río Guadalhorce.

Superficie total del sector: 2.504,38 hectáreas.

Subzona de la margen izquierda

Zona de Virote.—La delimitación de máxima cota se inicia en el azud de derivación de la acequia de Virote; sigue por esta acequia hasta el arroyo del Vado del Atamo; remonta el