

y agencias cuya apertura hubiese sido autorizada con anterioridad a la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la referida Orden.

Por Decreto 1312/1963 se modificó el llamado «statu quo bancario», estableciéndose las directrices a que había de ajustarse en lo sucesivo la concesión de autorizaciones para la apertura de sucursales o agencias, encomendándose al Banco de España la preparación de los Planes anuales de expansión bancaria; posteriormente, la Orden de 30 de noviembre de 1963 dictó las normas complementarias y aclaratorias para el desarrollo de lo dispuesto en el mencionado Decreto.

Al modificarse sustancialmente el sistema por el que se había regido la citada expansión, parece ser que surgieron para algunos Bancos ciertas dificultades de acoplamiento geográfico, por razón precisamente de no poder ceder a otros determinadas oficinas de las que les convenía prescindir para su mejor adaptación a los nuevos planes desarrollados con arreglo a las normas actualmente en vigor.

Habida cuenta del tiempo transcurrido desde la promulgación de la mencionada Orden de 17 de abril de 1952 y de la nueva reglamentación establecida como consecuencia de la Ley 2/1962, parece aconsejable revisar el contenido de aquélla, armonizando los aludidos preceptos, con vistas a conseguir los mejores resultados en orden a la expansión bancaria.

A tal efecto, y con objeto de salvar las dificultades a que se ha hecho referencia, se considera conveniente modificar la repetida Orden ministerial en el sentido de suavizar las restricciones que en la misma se fijan en relación con la cesión o traspaso de oficinas bancarias.

En su vista, y al amparo de lo preceptuado en el artículo 13 del Decreto 1312/1963, de 5 de junio, y en las demás normas legales pertinentes al caso, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

1.º Las sucursales bancarias abiertas con posterioridad a la Orden ministerial de 17 de abril de 1952 («Boletín Oficial del Estado» del día 20), en virtud de autorización legal concedida antes de promulgarse la Orden de 30 de noviembre de 1963 («Boletín Oficial del Estado» del 21 de diciembre), podrán ser objeto de cesión o traspaso, con sujeción a las normas contenidas en la primera de las Ordenes citadas, siempre que a juicio de este Ministerio se considere que la cesión o traspaso redundará en la prestación de un mejor servicio bancario al público.

2.º No podrá autorizarse la cesión o traspaso de ninguna oficina bancaria que hubiera sido ya cedida o traspasada anteriormente hasta transcurrido un plazo de diez años desde su última cesión.

3.º Las agencias urbanas solamente podrán ser cedidas con la oficina principal correspondiente del respectivo término municipal, debiendo clausurarse aquellas agencias que no sean traspasadas con la citada oficina.

4.º El Banco al que se le autorice para traspasar o ceder una o varias de sus oficinas no podrá solicitar durante un plazo de cinco años, a contar de la fecha de la autorización, el establecerse al amparo de los Planes anuales de expansión bancaria en el mismo término municipal donde estuviesen las sucursales o agencias objeto de la transmisión.

En consecuencia no será tomada en consideración durante el plazo indicado toda solicitud que pudiera formular en contradicción con lo dispuesto en el párrafo anterior.

Lo que comunico a VV. EE. a los efectos procedentes.

Dios guarde a VV. EE. muchos años.

Madrid, 28 de mayo de 1968.

ESPINOSA SAN MARTIN

Excmos. Sres. Subsecretario de Hacienda y Gobernador del Banco de España.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

DECRETO 1083/1968, de 9 de mayo, por el que se regula el transporte de correspondencia por las Compañías de Ferrocarriles de Vía Estrecha.

Los servicios de transporte de correspondencia pública encomendados a las Compañías de Ferrocarriles de Vía Estrecha, no integrados en la RENFE, se satisfacen hasta el momento

mediante contratos dispersos y con desiguales condiciones, desfasados por su antigüedad y con retribuciones económicas insuficientes en las actuales circunstancias, por no estar adecuadas al volumen de correspondencia y número de expediciones que el incesante incremento de los servicios exige en el presente.

La dotación económica para atender estas obligaciones fué reconocida por Decreto-ley de catorce de febrero de mil ochocientos sesenta y nueve, en virtud de la cual se incorporó a los Presupuestos Generales del Estado la correspondiente partida que subsiste en los vigentes Presupuestos en la cuantía que determinan los antiguos contratos.

Por acuerdo del Ministerio de Obras Públicas de trece de octubre de mil novecientos sesenta y cinco, se creó una Comisión Mixta, con representación de dicho Ministerio y de la Dirección General de Correos y Telecomunicación, para proceder al estudio y redacción de una disposición que regule el transporte de la correspondencia pública por las Compañías de Ferrocarriles referidas, en consonancia con lo que determina el Capítulo V del Título VI de la Ordenanza Postal, aprobada por Decreto de diez de mayo de mil novecientos sesenta, cuya Comisión, tras un minucioso estudio económico y de adecuación, ha propuesto las normas pertinentes para actualizar las condiciones técnicas y económicas de estos servicios a la realidad del momento.

En su virtud, a propuesta del Ministro de la Gobernación de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día cinco de abril de mil novecientos sesenta y ocho,

DISPONGO

Artículo primero.—El transporte de la correspondencia pública y demás prestaciones a él inherentes, por las Compañías de los Ferrocarriles de Vía Estrecha, alcanzará a los siguientes servicios:

Primero.—Transportes Postales.

Segundo.—Buzones de Correos en las Estaciones.

Artículo segundo.—La prestación del servicio de transportes postales comprende la de todos aquellos que las Compañías Ferroviarias de Vía Estrecha realicen en sus trenes y por sus líneas. El transporte se realizará en vehículos propiedad de la Compañía que los destinará total o parcialmente para el servicio de Correos.

Artículo tercero.—Las carretillas, tanto eléctricas como manuales, que se utilicen en las estaciones para el transporte de correspondencia hasta y desde los coches-correo a las respectivas oficinas y automóviles, serán de la propiedad del Estado y afectadas a la Dirección General de Correos y Telecomunicación y manejadas exclusivamente por personal de Correos.

Artículo cuarto.—Todas las Compañías de Ferrocarriles de Vía Estrecha comunicarán a la Dirección General de Correos y Telecomunicación los proyectos de cambio de marcha de los trenes destinados al transporte de viajeros y correspondencia, con objeto de que al iniciarse el estudio de ellos y una vez conocidas las directrices de los nuevos itinerarios, la citada Dirección exponga, en el plazo de quince días, las indicaciones convenientes al mejor desenvolvimiento del Servicio Postal, indicaciones que se tendrán en cuenta por las respectivas Compañías en la propuesta que eleven a la aprobación de los Servicios del Ministerio de Obras Públicas.

Una vez terminada la confección definitiva de los citados itinerarios serán enviados a la Dirección General de Correos y Telecomunicación con quince días de antelación a la fecha en que hayan de ponerse en vigor, con el fin de que la citada Dirección General pueda adaptar a ellos los servicios postales.

La Dirección General de Correos y Telecomunicación podrá proponer modificaciones en los itinerarios vigentes, al objeto de que las Compañías puedan examinar tales propuestas con vistas a las modificaciones que efectúe en futuros estudios.

Artículo quinto.—Los funcionarios de Correos encargados de las expediciones ambulantes no podrán exigir de los Jefes de Estación aumento alguno de tiempo de parada sobre el señalado en los cuadros de marcha de los trenes. En caso de retraso en la circulación se podrán expedir los trenes, reduciendo el tiempo de parada reglamentario, siempre y cuando se establezca un acuerdo con el Jefe de la Oficina Ambulante de Correos.

Artículo sexto.—En cada línea la respectiva Compañía vendrá obligada a transportar la correspondencia en un tren de

marcha acelerada, destinado al servicio ómnibus de viajeros, equipajes y gran velocidad con parada en todas las estaciones de su recorrido.

Artículo séptimo.—Las facturaciones de correspondencia realizadas en vagones de las Compañías, por no poderse transportar en los servicios ordinarios, se podrán realizar en trenes mixto o de mensajerías, de acuerdo con el régimen de Gran Velocidad.

Artículo octavo.—La colocación de las unidades postales en la composición de cada tren se hará según las características del material, ya en cabeza a continuación del furgón del Jefe de Tren, ya en cola a continuación de los coches de viajeros.

Artículo noveno.—Podrá realizarse el transporte de la correspondencia en vehículo automotores, composiciones ligeras o cualquier otra nueva característica que se adopte.

Artículo décimo.—La Dirección General de Correos y Telecomunicación podrá enviar despachos cerrados en trenes o unidades ligeras que no lleven Servicio Postal mediante la facturación de los mismos y su entrega, en unión del talón duplicado, al Agente ferroviario bajo cuya responsabilidad circula el tren, el cual se encargará de su custodia y entrega al funcionario postal del punto de destino.

Artículo undécimo.—En caso de pérdida de un enlace las unidades postales podrán continuar en los trenes que se habiliten para los viajeros y hasta el punto de término de su recorrido; pero en el caso de no formar trenes especiales, las Compañías habrán de hacer continuar en coche-correo por el tren inmediato.

Artículo duodécimo.—En caso de accidente, tanto en estaciones como en plena vía, será transbordada la correspondencia a petición del Administrador ambulante a los Jefes de Estación o de Tren, según los casos.

En todos los casos los transbordos de correspondencia se efectuarán bajo la vigilancia y responsabilidad del personal de Correos.

En el caso de que el funcionario de Correos resultara imposibilitado para la práctica del servicio, la correspondencia quedará bajo la custodia de la Guardia Civil, si la hubiere; o en su defecto, del Agente ferroviario que dirija las operaciones.

Cuando por alguna circunstancia no sea posible efectuar el transbordo inmediato de la correspondencia para continuar en el mismo tren, será diferido el material inutilizado, que se transbordará con la rapidez posible para su continuación por alguno de los siguientes, bajo la vigilancia y responsabilidad del personal de Correos.

Artículo decimotercero.—Las operaciones de carga y descarga y transbordo se efectuarán exclusivamente por personal de Correos. La carga en la Estación de origen estará ultimada, por lo menos, cinco minutos antes de la hora fijada para la salida del tren.

Artículo decimocuarto.—Para garantizar la seguridad y regularidad de la circulación, el personal de Correos que viaje en las expediciones ambulantes, atenderá en ruta las indicaciones del Jefe de Tren, a tenor de lo dispuesto en el artículo ochenta y tres del Reglamento de Policía de Ferrocarriles.

Artículo decimoquinto.—Todo el personal de Correos que viaje en expediciones ambulantes de las Compañías de Vía Estrecha irá provisto de la documentación u orden de servicio que justifique la razón de su permanencia en el vehículo.

Artículo decimosexto.—Las Compañías de Ferrocarriles de Vía Estrecha vendrán obligadas a facilitar coches-correo o espacios adecuados dentro de los departamentos de los vehículos de viajeros.

Artículo decimoséptimo.—La Dirección General de Correos y Telecomunicación pagará por la prestación de vehículos cero coma tres tres uno seis uno pesetas por tonelada-kilómetro, aplicadas al peso tara del vehículo, entendiéndose que dicho coeficiente engloba los gastos de amortización, reparación y mantenimiento del vehículo.

Artículo decimooctavo.—La Dirección General de Correos y Telecomunicación pagará por el transporte de la correspondencia pública el costo efectivo integral, que en ningún caso excederá al establecido por la RENFE para cada ejercicio económico y que en el actual es de cero coma cinco punto cuatro seis uno pesetas por tonelada-kilómetro, computándose el tonelaje por la suma de la tara más una mitad de la capacidad máxima del vehículo.

Artículo decimonoveno.—En los casos en que se utilicen vehículos mixtos, los tonelajes a que se refieren los artículos precedentes se calcularán en proporción a la longitud ocupada por el correo en el total de la correspondiente a la parte no común del vehículo respectivo.

Artículo vigésimo.—La Dirección General de Correos y Telecomunicación podrá instalar buzones para la recogida de la correspondencia en las dependencias ferroviarias, así como concertar con las respectivas compañías la construcción de oficinas postales en aquellas estaciones donde dicha Dirección General considere necesaria su existencia.

Artículo vigésimo primero.—Las Compañías de Ferrocarriles de Vía Estrecha responderán de las lesiones, daños y perjuicios que sus Agentes ocasionen por dolo o negligencia en los bienes y derechos del Estado, y la Administración Pública asumirá, por su parte, la responsabilidad de los daños que ocasionen en los bienes y derechos de las Compañías, en los términos previsto en la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado de veintiséis de julio de mil novecientos cincuenta y siete.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a nueve de mayo de mil novecientos sesenta y ocho.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Gobernación,
CAMILO ALONSO VEGA

MINISTERIO DE AGRICULTURA

DECRETO 1084/1968, de 1 de junio, por el que se regula la campaña cerealista 1968-1969.

La política agraria que sobre ordenación de cultivos viene realizando el Ministerio de Agricultura, orientada a conseguir el necesario equilibrio de la producción con la demanda previsible del consumo, ha determinado que se consigan en el transcurso del actual año agrícola avances significativos hacia el logro de los objetivos propuestos, en cuanto al reajuste de las áreas de cultivo y producción del sector cerealista, registrándose una clara disminución de la superficie de trigo y un incremento notable en la de los cereales-pienso, especialmente de la cebada, cuyas importaciones pueden ya suprimirse en esta campaña. La línea esencial de ordenación de la actual campaña ha de consistir por tanto en el mantenimiento de las directrices y normas que han regulado la campaña anterior.

Y siendo apreciable aún el excedente de trigo y deficitaria la producción de maíz, cuya demanda es más creciente, se hace preciso, de acuerdo con los principios establecidos ya para el II Plan de Desarrollo Económico y Social, intensificar la aplicación de las directrices anteriores, a fin de lograr atemperar, en todo lo posible, la producción de los cereales a la necesidad que demanda el consumo de la nación. En consecuencia ha de proseguir el reajuste de la superficie de trigo para sustituirla por cereales-pienso, especialmente por maíz, en los regadíos y en las zonas más húmedas del secano fresco, así como por cultivos forrajeros y pratenses, en las comarcas más apropiadas.

A tal fin se mantienen los estímulos para continuar la ampliación del área de cultivo de los cereales-pienso en general, al propio tiempo que facilita la fertilización racional e intensiva, así como el empleo de semillas selectas de mejores rendimientos y más adecuadas a las condiciones del medio de las distintas comarcas, todo ello encaminado a lograr con la cosecha nacional el volumen creciente de necesidades que demanda la expansión y mejora del sector ganadero.

En la regulación de la campaña cerealista se disponen también otras medidas para agilizar y facilitar la comercialización de los cereales-pienso, que a su vez contribuyan a asegurar a los productores los precios de garantía.

Continuarán, por otra parte, siendo de aplicación los estímulos para acelerar la mejora estructural de las explotaciones agrarias promoviendo su integración en Agrupaciones cerealistas de dimensiones adecuadas, para conseguir la mejora de su productividad, con incremento de la renta agraria. Así como se mantienen los estímulos orientados a conseguir una mejor ordenación de las entregas y a fomentar, al propio tiempo, el almacenamiento inicial de las cosechas por los propios agricultores.