

su instalación en el edificio de la Dirección General de Sanidad, a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día quince de octubre de mil novecientos sesenta y cuatro,

DISPONGO :

Artículo único.—Queda autorizado el Ministerio de la Gobernación para adquirir por el sistema de concurso público una central telefónica automática para su instalación en el edificio que ocupa la Dirección General de Sanidad, hasta un importe de un millón cuatrocientas sesenta y nueve mil pesetas, siendo imputable el gasto a la Sección dieciséis del Presupuesto de Gastos del Estado, número funcional económico trescientos seiscientos once.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintidós de octubre de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Gobernación,
CAMILO ALONSO VEGA

DECRETO 3438/1964, de 22 de octubre, por el que se autoriza a la Caja Postal de Ahorros para la ejecución por contratación directa de las obras del proyecto adicional redactado para concluir la instalación en la Estación de Madrid-Atocha de un pabellón prefabricado, destinado a los servicios de Correos, con cargo al presupuesto de este Organismo autónomo.

Por Orden ministerial de 11 de julio de 1964 fué adjudicada la adquisición e instalación en terrenos de la estación férrea de Madrid-Atocha de un pabellón prefabricado y desmontable, que se utilizará, provisionalmente, como centro de clasificación de la correspondencia llegada por ferrocarril y de las grandes masas de paquetería, prensa e impresos depositados por las empresas comerciales y editoriales de Madrid.

Como consecuencia de la necesidad de ejecutar distintas obras que no pudieron preverse en el proyecto primitivo y que afectan principalmente al sistema de calefacción y al refuerzo de la cimentación en el pabellón citado, hubo de formularse un proyecto adicional, cuya terminación es de indudable urgencia por la conveniencia de que pueda utilizarse para las próximas Navidades.

Incoado el oportuno expediente, en cuya tramitación se han cumplido todos los requisitos exigidos por la legislación vigente sobre la materia, así como lo dispuesto en los artículos cincuenta y siete y sesenta de la Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública, de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado, a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día quince de octubre de mil novecientos sesenta y cuatro,

DISPONGO :

Artículo primero.—Por ser de reconocida urgencia, se autoriza la ejecución por contratación directa de las obras del proyecto adicional redactado para concluir la instalación en la estación de Madrid-Atocha de un pabellón prefabricado para centro de clasificación postal provisional, por un importe de un millón ochocientos cinco mil cuatrocientas pesetas con setenta y siete centimos de presupuesto de contrata, exceptuándose de las solemnidades de subasta o concurso.

Artículo segundo.—Se faculta a la Caja Postal de Ahorros para llevar a cabo dicha contratación con cargo a su Fondo de Reserva y a las dotaciones de su presupuesto, capítulo VI, artículo primero, partida treinta y siete.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintidós de octubre de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Gobernación,
CAMILO ALONSO VEGA

DECRETO 3439/1964, de 22 de octubre, por el que se regulan las relaciones por razón del transporte de la correspondencia pública entre el Estado y la RENFE.

Por acuerdo del Consejo de Ministros de veintiuno de marzo de mil novecientos cincuenta y dos y de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado, se dispuso que por la Dirección General de Correos se abonara a la RENFE, por el transporte de la correspondencia pública, las cantidades resultantes del coste efectivo integral de las toneladas transportadas. A tal fin, el diecisiete de enero de mil novecientos sesenta y tres se constituyó una Comisión Mixta con representantes de la RENFE y de la Dirección General de Correos y Telecomunicación, que en veintiocho de junio de mil novecientos sesenta y tres sus-

cribieron un memorándum, al que se incorporó un minucioso cálculo para determinar el precio resultante de la tonelada-kilómetro según el coste efectivo integral aplicable, de acuerdo con los Decretos de once de julio de mil novecientos cuarenta y uno, diecisiete de enero de mil novecientos cuarenta y siete y Ordenanza Postal aprobada por Decreto de diecinueve de mayo de mil novecientos sesenta.

Aprobado además el Estatuto de la RENFE por Decreto de veintitrés de julio de mil novecientos sesenta y cuatro, en cuyos artículos cincuenta y nueve al sesenta y uno se atribuye al Consejo de Administración de la RENFE la fijación de las tarifas dentro de los límites establecidos por el Gobierno.

En su virtud, a propuesta del Ministro de la Gobernación y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día quince de octubre de mil novecientos sesenta y cuatro,

DISPONGO :

Artículo primero.—El transporte de la correspondencia pública y demás prestaciones a él inherentes por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles alcanzará a los siguientes servicios:

Primero.—Transportes postales.

Segundo.—Conservación y reparación, engrase, limpieza, alumbrado y calefacción de coches-correo y de los furgones-correo pertenecientes a la Dirección General de Correos y Telecomunicación.

Tercero.—Oficinas postales en las estaciones.

Cuarto.—Buzones de correo en las estaciones.

Artículo segundo.—La prestación del servicio de transportes postales comprende la de todos aquellos que la RENFE realice en sus trenes y por sus líneas:

a) Correspondencia pública de todas clases que se transporte tanto en coches-correo, como furgones-correo, pertenecientes a la Dirección General de Correos y Telecomunicación, como en vehículos propiedad de la RENFE o de la Compañía Internacional de Coches-Camas.

b) Coches-correo y furgones-correo propiedad de la Dirección General de Correos y Telecomunicación y unidades de la RENFE afectadas al Servicio Postal que circulan vacías por necesidades del correo.

Artículo tercero.—La Dirección General de Correos y Telecomunicación tendrá adscritos a las líneas de la RENFE el número necesario y suficiente de coches y furgones-correo de dos y cuatro ejes para atender a las necesidades del servicio.

Asimismo, la mencionada Dirección General deberá disponer de reservas de los referidos coches y furgones en cuantía suficiente para asegurar el servicio en las estaciones que indique la RENFE.

Artículo cuarto.—Antes de proceder a la construcción de los coches-correo y de furgones-correo que hayan de circular por las líneas de la RENFE, la Dirección General de Correos y Telecomunicación someterá los planos de conjunto y detalle correspondientes al examen y aprobación de la mencionada Red Nacional, pudiendo la repetida Red ferroviaria inspeccionar la construcción del material en los talleres donde se verifique e imponer para la fabricación de ruedas, ejes, cajas, muelles, aparatos de choque y tracción y, en general, los de toda naturaleza, las condiciones y requisitos de sus pliegos respectivos, así como los que exija en sus propios suministros.

Los vehículos habrán de entregarse para la circulación, con las cajas de engrase debidamente provistas de lubricantes y con la cantidad de piezas de recambio que la RENFE considere precisas.

Los coches-correo no podrán ponerse en servicio sin previo reconocimiento y autorización de la RENFE.

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

Dichas carretillas deberán tener sus ruedas provistas de llantas de goma y de timbres o aparatos análogos de aviso que no produzcan sonidos estridentes, y para la circulación de las mismas por los andenes los funcionarios de Correos deberán atenerse a las instrucciones del Jefe de la estación.

El aparcamiento de carretillas se realizará en el lugar que designe el Jefe de la respectiva estación, de acuerdo con el de Correos, de tal modo que no perturbe el servicio ni cause molestias a los viajeros.

Artículo sexto.—En los casos excepcionales de falta de coches-correo o furgones propiedad del Estado para el servicio de las expediciones ambulantes, la RENFE pondrá a disposición del Servicio de Correos furgones de su propiedad e incluso material de viajeros, reservando en ellos el espacio estrictamente necesario, siempre que pueda ofrecerlos sin menoscabo de las necesidades inmediatas o de reserva para el servicio.

Cuando el Servicio de Correos precise efectuar transportes de correspondencia en vagones ordinarios de la RENFE, que siempre se expedirá en G. V., ésta facilitará el material necesario, tan pronto como sea posible, una vez que el Jefe de la respectiva estación reciba petición escrita del Administrador principal de Correos o funcionario en quien éste delegue.

Artículo séptimo.—La RENFE comunicará 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 exponga la citada Dirección las indicaciones convenientes al mejor desenvolvimiento del servicio postal en el plazo de quince días, indicaciones que la RENFE procurará recoger armonizando intereses.

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 en vigor, al objeto de que la RENFE pueda examinar tales propuestas con vistas a las modificaciones que efectúe en futuros estudios.

Los funcionarios de Correos encargados de las expediciones ambulantes no podrán exigir de los Jefes de estación aumento alguno de parada sobre las señaladas en los cuadros de marcha de los trenes.

En el caso de retraso en la circulación, se podrán expedir los trenes, reduciendo la parada reglamentaria, siempre y cuando se establezca un acuerdo con el Jefe de la ambulancia de Correos.

Artículo octavo.—La prestación del servicio de transportes postales por las líneas de la RENFE se realizará, con carácter general, en los trenes y en la forma que se indica a continuación:

a) En cada línea de la RENFE, vendrá obligada a transportar la correspondencia en un tren de marcha acelerada, destinado al servicio ómnibus de viajeros, equipajes y gran velocidad, con paradas en todas las estaciones de su recorrido. En estos trenes circulará un coche-correo de dos o cuatro ejes, según la importancia del tráfico postal en la respectiva línea.

El itinerario de estos trenes no será obligatoriamente único, sino que podrá estar constituido, cuando razones técnicas lo aconsejen, por diversos itinerarios enlazados entre sí.

La determinación de los trenes que puedan arrastrar coches-correo de dos o cuatro ejes indistintamente o de una manera específica es función privativa de los Organismos técnicos de la Red Nacional, la cual tendrá siempre en cuenta la importancia del servicio postal que ha de ser atendido.

b) Además, en los trenes expresos, correo-expreso y rápidos, se arrastrará, siempre que lo permitan sus condiciones de servicio y el fin específico de estos trenes, un furgón mixto de correo y equipajes o una unidad propiedad de la Dirección General de Correos y Telecomunicación para el transporte a larga distancia.

c) Todas las facturaciones de correspondencia realizadas en vagones ordinarios de la RENFE o en furgones de la Dirección General de Correos y Telecomunicación, en todos los casos presentados por el Servicio de Correos, se efectuarán siempre en trenes mixtos o de mensajerías, de acuerdo con el régimen de gran velocidad.

La carga máxima, tanto de los coches-correo como en cuantos vehículos de toda especie se utilicen para el transporte postal, se supeditará a las prescripciones de la RENFE, a tenor de la composición de cada tren y velando por la seguridad de circulación. Estos datos serán dados a conocer a la Dirección General de Correos y Telecomunicación por la RENFE, la cual se reserva el derecho de comprobar en cualquier lugar o momento, por sus Agentes autorizados, el peso de tales cargas.

La colocación de los coches-correo 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, según lo dispuesto en la Real Orden de siete de noviembre de mil ochocientos noventa y tres.

Podrá realizarse el transporte de correspondencia en vehículos automotores, composiciones ligeras o de cualquier otra nueva característica que adopte la RENFE, conviniéndose previamente entre ésta y la Dirección General de Correos y Telecomunicación las condiciones aplicables a cada caso.

El peso que como máximo podrá cargarse en los coches ambulantes, ya sean de dos o cuatro ejes, o en los vehículos mixtos de furgón y correo, se supeditará a las prescripciones que la RENFE establezca para los vehículos cargados de su propio servicio que formen la composición de cada tren atendiendo a la seguridad de la circulación. Estos datos serán dados a conocer previamente a la Dirección General de Correos y Telecomunicación por la RENFE, que se reserva el derecho de comprobar en la estación, de origen o en otra cualquiera, por medio de sus Agentes autorizados, el peso de dicha carga en los casos en que pueda suponerse que haya sido rebasado.

Artículo noveno.—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 circule el tren, el cual se encargará de su custodia y entrega al funcionario postal del punto de destino.

Artículo diez.—Los coches-correo y furgones pertenecientes al Estado que tengan que enviarse vacíos de unos puntos a otros

por necesidades del servicio de Correos, bien para reemplazar a otros coches, reparaciones, cubrir reservas, etc., se transportarán, siempre que las condiciones del material lo permitan, por los trenes de mensajerías facturados como expedición de gran velocidad.

Artículo once.—En caso de pérdida de un enlace, los coches-correo 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, la RENFE habrá de hacer continuar, los coches-correo por el tren inmediato, siempre que las condiciones de la circulación de éste y las del coche-correo correspondiente lo permitan. En el caso de no concurrir tales circunstancias, el coche-correo se acoplará al tren de las mismas características del día siguiente.

Artículo doce.—En caso de accidente tanto en estaciones como en plena vía, será transbordada la correspondencia a petición del Administrador de la expedición ambulante a los Jefes de estación o de tren, según los casos, teniendo en cuenta lo siguiente:

a) Que exista material apropiado para el transbordo de correspondencia.

b) Que las operaciones de transbordo no impidan, retrasen o entorpezcan otras más apremiantes, tales como el rápido despeje de obstáculos que intercepten la circulación, el transbordo de los viajeros con sus equipajes y el de los géneros frescos susceptibles de averías o descomposición inmediata. Cuando se den estas circunstancias, el transbordo de correspondencia podrá ser diferido el tiempo estrictamente preciso a juicio del Agente más caracterizado de la RENFE que dirija los trabajos en el lugar del accidente.

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

En caso de inutilización del coche-correo o del vehículo propiedad de la RENFE que transporte la correspondencia, el Administrador de la expedición, solo o acompañado de otro funcionario, cuando la expedición vaya integrada por tres o más, podrá transbordar, de acuerdo con el Agente ferroviario más caracterizado allí presente, al lugar del tren que se le asigne, y en último caso al furgón, llevando consigo la correspondencia epistolar de todas clases y su equipaje de mano, sin exceder en estas operaciones el tiempo que los ferroviarios inviertan en la realización de las correspondientes maniobras. El Jefe de tren y, en general, los Agentes de la Red Nacional, darán a los funcionarios postales en estos casos las máximas facilidades y les prestarán los auxilios necesarios.

Cuando por alguna de las circunstancias señaladas en el párrafo anterior 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, adecuado para este fin, y bajo la vigilancia y responsabilidad del personal de Correos.

Artículo trece.—Las operaciones de carga, descarga y transbordo en las estaciones de origen, intermedias o terminales, respectivamente, se efectuarán exclusivamente por personal de Correos y atemperándolas a los horarios oficiales de salida, parada y permanencia en la estación de término del convoy. La carga en la estación de origen estará ultimada por lo menos con cinco minutos de anticipación a la hora fijada para la salida, siempre que la RENFE haya situado en andenes y muelles con tiempo suficiente los carruajes necesarios.

Artículo catorce.—La carga de la correspondencia en vagones o furgones, tanto de la RENFE como de la Dirección General de Correos y Telecomunicación, que hayan de circular con el carácter de facturados, se efectuarán por personal de Correos, dentro de las ocho horas hábiles a partir del momento en que el vehículo se haya puesto a disposición del Administrador de Correos, precintándose por este servicio y facturándose con el carácter de gran velocidad, según lo estipulado en el artículo octavo del presente Decreto.

Artículo quince.—Para garantizar la seguridad y regularidad en la circulación, el personal de Correos que viaje en las expediciones ambulantes sea como Administradores de las mismas, Inspectores o funcionarios de refuerzo, se someterán en ruta a las indicaciones de los Jefes de tren o personal caracterizado de la RENFE, a tenor de lo dispuesto en el artículo ochenta y tres del Reglamento de Policía de Ferrocarriles.

Artículo dieciséis.—El personal de Correos que viaje en las expediciones ambulantes tendrá derecho a transportar únicamente los efectos y equipajes que pueden llevar consigo los viajeros en general.

Artículo diecisiete.—Todo el personal de Correos que vaya en los coches-correo irá provisto de la documentación u orden de servicio que justifique ante los Agentes de la RENFE la razón de su permanencia en el vehículo.

Artículo dieciocho.—La construcción y puesta en circulación de nuevos coches-correo se llevará a cabo de mutuo acuerdo entre la Dirección General de Correos y la RENFE, teniendo en cuenta las necesidades del servicio y las condiciones que deba reunir dicho material.

La Red Nacional podrá encargarse, por cuenta y cargo de la Dirección General de Correos y Telecomunicación, de la construcción de los nuevos coches, sometiendo previamente a la

aceptación de dicha Dirección General los correspondientes planos y presupuestos una vez que los mismos hayan sido aprobados por la Delegación del Gobierno en la RENFE y la Delegación Especial del Ministerio de Hacienda en la misma.

Artículo diecinueve.—La conservación y reparación de los coches-correo y furgones propiedad del Estado serán de cuenta de la Dirección General de Correos y Telecomunicación, si bien la RENFE podrá encargarse de realizar los correspondientes trabajos, ya sea directamente o en talleres particulares, pasando los correspondientes cargos a la Dirección General de Correos con arreglo al coste efectivo aprobado por el Delegado del Gobierno en la RENFE y el Delegado Especial del Ministerio de Hacienda en la misma.

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles responderá de las averías y destrucciones del material de la Dirección General de Correos y Telecomunicación imputables a sus servicios, reponiendo el vehículo afectado en su estado anterior o indemnizando en la cantidad que se señale en tasación contradictoria por los Servicios Técnicos de la Red y por la Sección de Ingeniería de la Dirección General de Correos y Telecomunicación. En caso de disidencia en la tasa, ambas partes se someterán a la resolución de la Delegación del Gobierno en la RENFE.

En igual forma se procederá cuando las averías o la destrucción se produzcan en coches o furgones propiedad de la RENFE que estén siendo utilizados por Correos, cuyos daños sean imputables a la Dirección General de Correos y Telecomunicación, correspondiendo a dicha Dirección General el pago de la reparación o indemnización a la RENFE por uso anormal.

Artículo veinte.—Los servicios de engrase, alumbrado y calefacción de los coches-correo se atenderán por la RENFE en la misma forma y condiciones en que los preste al material de viajeros.

Artículo veintiuno.—Cuando la Dirección General de Correos y Telecomunicación decida instalar una oficina o dependencia postal en el recinto de alguna de las estaciones de la Red Nacional de los Ferrocarriles, la Dirección de dicha Red facilitará, siempre que sea posible, en las condiciones jurídicas que en cada caso concreto se determinen, un local o terreno suficiente dentro del expresado recinto.

La situación de tales locales se determinará de acuerdo entre los servicios competentes de ambas entidades y teniendo en cuenta la independencia de los servicios de Correos, principalmente en lo que se refiere a los accesos, con el fin de que no se interfieran y, por consiguiente, se entorpezcan unos a otros.

Artículo veintidós.—La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, con materiales facilitados por ella y por cuenta y cargo de la Dirección General de Correos y Telecomunicación, realizará las obras necesarias para la habilitación o construcción de los locales de referencia, sometiendo previamente los planos y presupuestos a la Dirección General de Correos y Telecomunicación para su estudio, reparos o aprobación.

Tanto en el caso a que se refiere el párrafo precedente como cuando se trate de construir edificios totalmente dedicados al servicio postal en terrenos de las estaciones de la Red Nacional, los respectivos proyectos se atemperarán al estilo y características exteriores de la edificación de la Red Nacional.

El pago de todas las obras que se realicen en oficinas, dependencias o edificios postales en las estaciones de la Red Nacional podrá hacerse por certificaciones parciales de obra o por su importe total cuando éste fuera reducido.

Mediante acuerdo expreso se podrá decidir que las construcciones y obras de adaptación y conservación de los edificios y locales a que el presente artículo se refiere podrán ser realizadas por la Dirección General de Correos y Telecomunicación, pero en este caso, tanto los proyectos como su ejecución estarán sometidos a la aprobación de la Red Nacional de los Ferrocarriles, que estará presente con un representante cualificado en la recepción de las obras.

Artículo veintitrés.—La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles vendrá obligada a ejecutar los trabajos de conservación de los locales a que se refiere el artículo anterior con cargo a la Dirección General de Correos y Telecomunicación y mediante el acuerdo que para cada caso se establezca.

Artículo veinticuatro.—El alumbrado eléctrico de los locales, así como la calefacción por agua en las estaciones donde se hallen instalados, serán suministrados por la RENFE con cargo a la Dirección General de Correos y Telecomunicación, siempre y cuando que no lo haga ésta con instalaciones propias.

Artículo veinticinco.—La entrega a la Dirección General de Correos y Telecomunicación de cada uno de los locales, en el supuesto de que la RENFE haya ejecutado la construcción, se llevará a efecto mediante la correspondiente acta, suscrita por duplicado por representantes de ambas partes y con las especificaciones que directamente se convenga entre los respectivos servicios técnicos. En el caso de que la Dirección General de Correos haya realizado por sí misma las obras, su recepción se efectuará a presencia de un representante de la RENFE, quien prestará su conformidad si se ajusta al proyecto aprobado.

Artículo veintiséis.—La RENFE podrá ocupar, con causa justificada y previamente comunicada a la Dirección General de Correos y Telecomunicación, con carácter temporal, los locales cedidos, sin abono de indemnización alguna, pero quedando obligada a facilitar previamente otro local de la estación donde se puedan atender las exigencias del servicio de Correos.

Artículo veintisiete.—La Dirección General de Correos y Telecomunicación podrá instalar buzones para la recogida de la correspondencia, en las dependencias ferroviarias.

Artículo veintiocho.—Los trabajos de instalación de los buzones a que el artículo anterior se refiere, como asimismo los de pintura y conservación, serán de cuenta de la Dirección General de Correos, pero se realizarán bajo la inspección y vigilancia de la RENFE.

Artículo veintinueve.—La Red Nacional podrá por motivos justificados interesar a la Dirección General de Correos y Telecomunicación el cambio de emplazamiento de los buzones, de común acuerdo con ella.

Artículo treinta.—La Dirección General de Correos y Telecomunicación abonará anualmente a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles por los servicios y prestaciones citados en el artículo primero las cantidades resultantes de la aplicación de las bases generales que se consignan a continuación:

a) Transporte de la correspondencia y efectos en coches-correo y furgones, transporte en vacío de dichos vehículos y derechos de custodia, de ocupación de vía por los mismos.

El citado concepto se liquidará y abonará mediante el cálculo del coste efectivo integral de la tonelada-kilómetro remolcada en trenes de viajeros sobre los valores resultantes del mismo ejercicio, debidamente contabilizados, corregidos por los coeficientes de variación que se deduzcan de los presupuestos de la RENFE aprobados por el Gobierno para cada año. Este coste efectivo integral de naturaleza unitaria, multiplicado por el número de toneladas-kilómetro de transporte postal del año precedente, constituirá la cantidad líquida exigible por la RENFE y abonable por la Dirección General de Correos y Telecomunicación.

Estos cálculos serán objeto de examen de aprobación por la Delegación del Gobierno en la RENFE, previo informe del Delegado Especial del Ministerio de Hacienda, con la finalidad de que por ningún motivo las citadas cantidades rebasen el importe unitario global del coste efectivo integral, extendiéndose por tanto estas aprobaciones tanto al coste unitario de cada tonelada-kilómetro remolcada como al número total de éstas. La Dirección General de Correos podrá por su parte realizar las comprobaciones que estime necesarias, para lo cual la RENFE dará todas las facilidades precisas.

Una vez determinado el coste efectivo global, la Dirección General de Correos solicitará, para las anualidades sucesivas que comprendan los Presupuestos Generales del Estado, la consignación de los oportunos créditos. Si los gastos de explotación de la RENFE experimentan una variación superior al diez por ciento del coste efectivo global anteriormente citado, ya sea por modificación del coste efectivo unitario o por alteración del número de toneladas-kilómetro remolcadas, será procedente la revisión del citado coste global para las anualidades sucesivas del mismo periodo presupuestario en la misma forma indicada y de conformidad con la Delegación del Gobierno.

b) Limpieza, alumbrado y calefacción de coches y furgones de la Dirección General de Correos.

Los gastos ordinarios que ocasionen los citados conceptos no motivarán compensación alguna, toda vez que los mismos están previstos en el coste efectivo integral a que se refiere el apartado a). En el supuesto de que estos conceptos produjeran gastos extraordinarios, a solicitud de la Dirección General de Correos se incluirán sus costes efectivos en las previsiones de la RENFE, apartado a).

c) Suministro de agua, luz y calefacción a los locales de la Dirección General de Correos.

Se abonarán las cantidades consumidas cuando se utilicen estos suministros de la RENFE.

d) Construcción de coches y furgones de la Dirección General de Correos.

En el supuesto de que la RENFE se haga cargo de la construcción citada, la Dirección General de Correos vendrá obligada a satisfacer en su momento el importe del precio de los coches pertenecientes al citado Organismo.

e) Reparación de coches y furgones de la Dirección General de Correos.

Los costes que motiven el referido concepto se harán efectivos en la forma y condiciones que previene el artículo diecinueve del presente Decreto.

f) Obras y construcciones o conservación de locales.

Se abonarán las cantidades que se pacten en cada caso.

Artículo treinta y uno.—La RENFE responderá de las lesiones, daños y perjuicios que sus Agentes y enviados ocasionaren por dolo, culpa o negligencia grave en los bienes y derechos de la Administración de Correos.

Por su parte, la Administración de Correos asumirá idéntica responsabilidad para los mismos casos, efectos y circunstancias originados por sus funcionarios en los bienes y derechos de la RENFE.

La responsabilidad de la RENFE se hará efectiva mediante reclamación formulada a través del Ministerio de Obras Públicas y la resolución recaída se comunicará a Correos por conducto del de Gobernación.

En cuanto a la responsabilidad de la Administración de Correos, será exigida en forma inversa a la expuesta por conducto de los citados Departamentos ministeriales.

Artículo treinta y dos.—Las condiciones económicas estipuladas en el presente Decreto serán revisables con la periodicidad de los Presupuestos Generales del Estado, de conformidad con las previsiones del artículo treinta.

Artículo treinta y tres.—Se constituirá una Comisión Permanente formada por representantes de la Dirección General de Correos y Telecomunicación y de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles que se encargará de solventar cualquier incidencia que pueda surgir en la aplicación o interpretación del presente Decreto.

En el supuesto de que la Comisión Permanente no dirimiese los conflictos o incidencias que motiven la aplicación o interpretación de este Decreto, se atribuirá a la Delegación del Gobierno en la RENFE la facultad de resolver definitivamente lo que estime justo y procedente.

Artículo treinta y cuatro.—La aplicación de los efectos del presente Decreto por lo que se refiere a la determinación concreta de las cantidades exigibles conforme a las previsiones del artículo treinta, se realizarán mediante la resolución dictada por la Delegación del Gobierno en la RENFE, con intervención del Delegado Especial del Ministerio de Hacienda, en cuya virtud se aprueba y autoriza los cálculos de los precios fijados por la Red Nacional. La citada aprobación tendrá fuerza jurídica para la Dirección General de Correos y Telecomunicación, la cual solicitará las consignaciones de su importe en los Presupuestos Generales del Estado.

DISPOSICION ADICIONAL

Artículo treinta y cinco.—Se aprueban los cálculos presentados por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, en virtud de los cuales el precio de la tonelada-kilómetro para el transporte de la correspondencia pública durante el año mil novecientos sesenta y cuatro será de cinco mil cuatrocientas sesenta y una diezmilésimas de peseta.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintidós de octubre de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Gobernación,
CAMILO ALONSO VEGA

MINISTERIO DE AGRICULTURA

RESOLUCION del Instituto Nacional de Colonización por la que se señala nueva fecha del levantamiento del acta previa a la ocupación de tierras en exceso en la zona regable del canal del Cinca (Huesca)

Por acuerdo de 10 de julio de 1964 se anunció la ocupación de tierras en exceso en la zona regable del Cinca (Huesca), conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley de 21 de abril de 1949, modificada por la de 14 de abril de 1962 y el artículo 52 de la Ley de 16 de diciembre de 1954. En lo que respecta a las tierras excedentes, propiedad de don Mariano Bizcarra Bastarás, se ha suspendido la ocupación de 17-72-00 hectáreas sitas en el término de Castejón, enclavadas en el sector VIII, por haberse producido error al identificarlas con parcelas situadas en otro término y con otras propiedad de personas distintas. Con objeto de formalizar dicha ocupación se publica el presente anuncio haciendo saber que el próximo día 17 de noviembre, a las diez horas y en las tierras afectadas, sitas en el término de Castejón del Puente, se procederá al levantamiento del acta previa a la ocupación de 17-72-00 hectáreas en exceso propiedad de don Mariano Bizcarra Bastarás.

Se advierte a los interesados que podrán hacer uso de los derechos que les concede el punto tercero del artículo 52 de la Ley de 16 de diciembre de 1954.

Madrid, 26 de octubre de 1964.—El Director general, por delegación, Angel Martínez Borque.—6.474-A.

RESOLUCION del Servicio Nacional de Concentración Parcelaria y Ordenación Rural por la que se adjudican las obras de acondicionamiento de la red de caminos principales en Martín Muñoz de la Dehesa (Segovia).

Celebrada la subasta anunciada en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 25 de septiembre de 1964 para las obras de acondicionamiento de la red de caminos principales en Martín Muñoz de la Dehesa (Segovia), cuyo presupuesto de contrata asciende a un millón cuatrocientas sesenta y tres mil cuarenta y siete pesetas con sesenta céntimos (1.463.047,60 pesetas), con esta fecha la Dirección del Servicio Nacional de Concentración Parcelaria y Ordenación Rural ha resuelto adjudicar dicha obra a don Eutimio Martín Martín en la cantidad de un millón cuatrocientas cuarenta mil pesetas (1.440.000 pesetas), con una baja que representa el 1,5752 por 100 del presupuesto antes indicado.

Madrid, 24 de octubre de 1964.—El Director, Ramón Beneyto, 6.472-A.

RESOLUCION del Servicio Nacional de Concentración Parcelaria y Ordenación Rural por la que se adjudican las obras de red de caminos secundarios en San Juan de la Riba (La Coruña).

Celebrada la subasta anunciada en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 25 de septiembre de 1964 para las obras de red de caminos secundarios en San Juan de la Riba (La Coruña), cuyo presupuesto de contrata asciende a dos millones ochocientas cincuenta mil ochocientos veintitrés pesetas con treinta y un céntimos (2.850.823,31 pesetas), con esta fecha la Dirección del Servicio Nacional de Concentración Parcelaria y Ordenación Rural ha resuelto adjudicar dicha obra a «G-B, Empresa Constructora, S. A.», en la cantidad de dos millones seiscientos setenta y seis mil novecientos veintitrés pesetas con nueve céntimos (2.676.923,09 pesetas), con una baja que representa el 6,1 por 100 del presupuesto antes indicado.

Madrid, 26 de octubre de 1964.—El Director, Ramón Beneyto, 6.493-A.

RESOLUCION del Servicio Nacional de Concentración Parcelaria y Ordenación Rural por la que se adjudican las obras de acondicionamiento de la red de caminos (segunda fase), afirmado y obras de fábrica en La Ventosa (Cuenca).

Celebrada la subasta anunciada en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 26 de septiembre de 1964 para las obras de acondicionamiento de la red de caminos (segunda fase), afirmado y obras de fábrica en La Ventosa (Cuenca), cuyo presupuesto de contrata asciende a tres millones seiscientos treinta y cinco mil novecientos cincuenta y siete pesetas con nueve céntimos (pese-tas 3.635.957,09), con esta fecha la Dirección del Servicio Nacional de Concentración Parcelaria y Ordenación Rural ha resuelto adjudicar dicha obra a don Ramiro Lahoz Abad en la cantidad de tres millones cuarenta y nueve mil pesetas (3.049.000 pesetas), con una baja que representa el 16,14313 por 100 del presupuesto antes indicado.

Madrid, 26 de octubre de 1964.—El Director, Ramón Beneyto, 6.492-A.

MINISTERIO DE COMERCIO

RESOLUCIONES del Instituto Español de Moneda Extranjera por las que se anuncian los cambios aplicables en operaciones directas para Divisas y Billetes de Banco Extranjeros, con vigencia, salvo aviso en contrario, del 2 al 8 de noviembre de 1964.

MERCADO DE DIVISAS

Cambios de cierre del día 30 de octubre de 1964.

	Comprador	Vendedor
	Pesetas	Pesetas
1 Dólar U. S. A.	59,784	59,964
1 Dólar canadiense	55,628	55,795
1 Franco francés	12,199	12,235
1 Libra esterlina	166,471	166,972
1 Franco suizo	13,853	13,894
100 Francos belgas	120,483	120,845
1 Marco alemán	15,037	15,082
100 Liras italianas	9,567	9,595
1 Florín holandés	16,616	16,666
1 Corona sueca	11,583	11,617
1 Corona danesa	8,625	8,650
1 Corona noruega	8,343	8,368
1 Marco finlandés	18,600	18,655
100 Chelines austriacos	231,438	232,134
100 Escudos portugueses	207,505	208,129
1 Dólar de cuenta (1)	59,784	59,964
1 Dirham (2)	11,900	11,936

(1) Esta cotización es aplicable a los dólares de cuenta en que se formaliza el intercambio con los siguientes países: Brasil, Eul-garia, Colombia, Cuba, Checoslovaquia, China, Egipto, Grecia, Hun-gría, Méjico, Paraguay, Polonia, E. D. Alemana, R. I. de Maurita-nia, Rumania, Siria, Turquía, Uruguay y Yugoslavia.

(2) Esta cotización se refiere al Dirham bilateral, establecido por el Convenio de 21 de julio de 1962 (ver norma 5.ª Circular número 216 de este Instituto).

Madrid, 2 de noviembre de 1964.