

3. MEDICIONES

Los valores de las mediciones correspondientes a una determinada luz y tipo de tablero se obtienen a partir de los datos de los planos de la siguiente forma:

— Mediciones de molde, hormigón y acero en armaduras pasivas, en vigas: A la medición para la luz que aparece en los planos se añadirá el producto de la medición unitaria en la sección central por la diferencia entre la luz deseada y la indicada en el plano, expresada en metros.

— Medición de armaduras activas en vigas pretensadas: A la medición para la luz que aparece en el plano se añadirá el producto del número de tendones por la diferencia entre la luz deseada y la indicada en el plano, expresada en metros.

— Medición de hormigón y encofrado en losa de forjado superior: Es el producto del valor unitario que se indica para cada tipo de tablero multiplicado por la longitud total de este último.

— Medición de hormigón y encofrado en vigas riostras: Su valor total está indicado en el plano 2.3.

— Medición de acero en armaduras pasivas en losa de forjado superior y vigas riostras: Al valor total de la medición correspondiente a las vigas riostras se añadirá el producto del valor unitario indicado en el cuadro de medición de forjado del plano 2.3 por la luz deseada.

**12254** CORRECCION de errores de la Orden de 26 de marzo de 1977 por la que se aprueban los documentos «Obra de paso de carreteras. Colección de losas de hormigón armado. Tipos HA 3, HA 4 y HA 5».

Advertido error por omisión en el texto remitido para su publicación de la citada Orden, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 101, de fecha 28 de abril de 1977, se transcribe a continuación la parte correspondiente a las Memorias de las Instrucciones respectivas:

1. Memoria del tipo HA 3

1. MEMORIA

1.1. Generalidades.

La presente colección está formada por un conjunto de losas macizas, de planta rectangular, de hormigón armado. Con esta disposición estructural, de fácil ejecución, se abarca una zona de luces pequeñas de uso muy frecuente.

Las luces que se han estudiado como tipo, son: 5, 6, 8, 10 y 12 m., que representan de una forma suficiente el intervalo considerado. Cuando se trate de una luz intermedia, podrán adoptarse los valores correspondientes a la losa de luz inmediatamente superior a las tipificadas en esta colección.

Para cada luz se han estudiado tres tipos de ancho de plataforma, de acuerdo con las secciones más frecuentes de carreteras, suponiendo que se utilizan barreras rígidas. Los valores de estas losas son aplicables para anchos comprendidos entre 7,60 y 12,60 m., correspondientes al mínimo y máximo estudiados.

1.2. Definición de las losas.

Se han estudiado unas losas macizas de hormigón armado con apoyos puntuales en dos bordes.

Las luces tipificadas y sus espesores correspondientes se indican a continuación:

L (m)	5	6	8	10	12
e (m)	0,35	0,40	0,60	0,80	1,00

Para cada una de las luces se han estudiado tres anchos de plataforma de carretera: 7, 10 y 12 m.

1.3. Instrucciones aplicadas.

Las normas que se han seguido son las vigentes en el momento de la redacción de esta colección.

Las acciones se han considerado de acuerdo con la «Instrucción relativa a las acciones a considerar en el Proyecto de Puentes de Carretera» de 28 de febrero de 1972 («Boletín Oficial del Estado» de 18 de abril de 1972).

Para el cálculo de hormigón armado se ha seguido la «Instrucción para el proyecto y la ejecución de obras de hormigón en masa o armado EH-73» de 19 de octubre de 1973 («Boletín Oficial del Estado» de 7 a 13 de diciembre de 1973).

Se considera que las losas van a ubicarse en zona no sísmica, según la «Norma sismorresistente P.D.S.-1» («Boletín Oficial del Estado» de 21 de noviembre de 1974).

1.4. Control de calidad.

El control de calidad previsto para esta colección de losas se atenderá a lo especificado en la Instrucción EH-73, habiéndose elegido tanto para los materiales como para la ejecución los siguientes niveles:

a) Materiales:

Acero. Control a nivel normal.  
Hormigón. Control a nivel normal.

b) Ejecución:

Control a nivel normal.

1.5. Características de los materiales.

El hormigón que se ha adoptado para los cálculos tiene las siguientes características:

Resistencia característica .....	$f_{ck} = 225 \text{ kp/cm}^2$
Módulo de deformación longitudinal. ....	$E_o = 300.000 \text{ kp/cm}^2$
Coefficiente de Poisson .....	$\gamma = 0,20$

El acero con el que se han calculado las armaduras tiene las siguientes características:

Límite elástico característico .....	$f_{yk} = 4.200 \text{ kp/cm}^2$
Módulo de elasticidad .....	$E_s = 2.100.000 \text{ kp/cm}^2$

Tipo: Barras corrugadas.

1.6. Coeficientes de seguridad.

De acuerdo con el control de calidad fijado en 1.4 se adoptan los siguientes coeficientes de seguridad:

Coefficiente de minoración de $f_{ck}$ ...	$\gamma_c = 1,5$
Coefficiente de mayoración de las acciones .....	$\gamma_t = 1,6$
Coefficiente de minoración de $f_{yk}$ ...	$\gamma_s = 1,15$

1.7. Cargas y sobrecargas.

Se han considerado para el cálculo las siguientes:

Cargas permanentes:

Cargas en borde: Barrera rígida hasta un máximo de 750 kp/m.

Cargas en superficie: Peso propio y pavimento.

Sobrecargas:

Uniforme en toda la plataforma ... 400 kp/m<sup>2</sup>

Vehículo pesado: Seis cargas puntuales de 10 Mp dispuestas según la Instrucción de acciones.

1.8. Cálculo de esfuerzos.

Se ha considerado la siguiente hipótesis de carga:

Carga permanente, sobrecarga uniforme y vehículo pesado en las siguientes posiciones:

1. La más desfavorable para el punto de borde a 1/4 de la luz.
2. La más desfavorable para el punto de borde a 1/2 de la luz.
3. La más desfavorable en el apoyo, para el punto de borde.
4. La más desfavorable para el punto en la línea central a 1/4 de la luz.
5. La más desfavorable para el centro de la losa.

Para el cálculo de esfuerzos y deformaciones debidos a las cargas se han utilizado los emparrillados de las Colecciones de Losas de Hormigón Armado tipos HA-1 y HA-2 («Boletín Oficial del Estado» de 3 de abril de 1976). Se han calculado además dos nuevos emparrillados correspondientes a las luces de 6 a 10 m, con ancho de losa de 7,60 m. Los valores de las losas de ancho intermedio a los considerados en las colecciones citadas se han deducido directamente por interpolación y los de las losas de ancho mínimo, a partir de los resultados de los dos nuevos emparrillados.

Dichos resultados en cada nudo y para cada hipótesis de carga son: desplazamientos, giros, momento flector y torsor y esfuerzo cortante según las dos direcciones, y reacciones en los apoyos.

### 1.9. Armaduras.

Con los resultados del cálculo mecanizado se obtienen los momentos máximos en los puntos estudiados que conducen a unos valores  $M_x$ ,  $M_y$  y  $M_{xy}$  en cada punto.

En el momento longitudinal  $M_x$  se ha obtenido del programa de cálculo que asimila la losa a un emparrillado plano. En sentido transversal, y por la forma de situación del vehículo pesado, se han adoptado los valores deducidos del método de Jensen para las colecciones HA-1 y HA-2.

Para la determinación de los momentos para el cálculo de armaduras en las direcciones longitudinal y transversal se sigue el método de Wood-Hillerborg. Con los momentos calculados se determinan las secciones necesarias de armaduras, de acuerdo con la Instrucción EH-73.

También se ha comprobado la seguridad a la fisuración, con lo que se ha llegado a determinar la distribución de las secciones calculadas en una forma concreta de diámetro y separación de barras.

### 1.10. Comprobación a esfuerzo cortante.

El esfuerzo cortante se ha comprobado por dos procedimientos:

#### a) Mediante cálculo directo con las siguientes hipótesis:

Las cargas permanentes se reparten uniformemente.

La sobrecarga uniforme se reparte uniformemente.

Las sobrecargas puntuales se suponen actuando en el plano medio de la losa con un reparto de 45°. Este ancho de reparto se supone como banda de actuación de las cargas que están situadas en la misma dirección longitudinal.

b) Mediante los datos suministrados por el emparrillado plano, los cuales resultan inferiores a los obtenidos directamente.

Determinados los cortantes máximos unitarios, se han comprobado las losas de acuerdo con la Instrucción EH-73, frente a este esfuerzo, llegando a la conclusión de que no hacen falta armaduras en ningún caso.

### 1.11. Apoyos.

En los bordes de apoyo de la losa se disponen apoyos elásticos con una separación aproximada de un metro.

En el plano 2.3 se definen los valores necesarios para su dimensionado: número, separación, reacción mínima, reacción máxima, fuerza horizontal de frenado, acortamiento por retracción y temperatura y máximo giro.

En cada caso, y según el tipo y calidad de dichos apoyos, deberán determinarse sus dimensiones.

### 1.12. Planos.

En los planos se han dibujado las losas tipo estudiadas, indicando todos los detalles necesarios para su definición.

### 1.13. Mediciones.

Se incluyen mediciones de cada una de las losas estudiadas que permitirán conocer el presupuesto de éstas al aplicarles los precios vigentes en el momento de su utilización.

No se han incluido las mediciones de las cimbras correspondientes, dado que su volumen depende de las condiciones de ubicación de la obra.

## 2. Memoria del tipo HA 4

### 1. MEMORIA

#### 1.1. Generalidades.

La presente colección está formada por un conjunto de losas aligeradas, de planta rectangular, de hormigón armado.

Las luces que se han estudiado como tipo son: 8, 10, 12 y 15 m. Cuando se trate de una luz intermedia podrán adoptarse los valores correspondientes a la losa de luz inmediatamente superior de las tipificadas en esta colección.

Los aligeramientos son de tipo circular con una variación de diámetro de 0,30 a 0,90 m y una separación comprendida entre 0,53 y 1,50 m.

Para cada luz se han estudiado dos tipos de ancho de plataforma, de acuerdo con las secciones más frecuentes de carre-

teras, suponiendo que se utilizan barreras semirrígidas. Los valores de estas losas son también aplicables para anchos comprendidos entre 8,50 y 13,50 m, correspondientes al mínimo y máximo estudiados. Cuando se utilicen anchos de losa diferentes, éstos vendrán condicionados de tal manera que, conservando el diámetro del aligeramiento, las separaciones entre ejes de dichos aligeramientos y entre eje extremo y borde estén comprendidas entre las correspondientes de las losas estudiadas.

Para esta colección se han adoptado determinados niveles de control de calidad, diferentes de los adoptados en la colección HA 5.

### 1.2. Definición de las losas.

Se han estudiado unas losas aligeradas de hormigón armado con apoyos puntuales en dos bordes.

Las luces tipificadas, sus espesores y diámetros de los aligeramientos se indican a continuación:

L (m)	8	10	12	15
e (m)	0,80	0,80	1,00	1,25
d (m)	0,30	0,50	0,70	0,90

Para cada una de las luces se han estudiado dos anchos de plataforma de carretera: 7 y 12 m.

### 1.3. Instrucciones aplicadas.

Las normas que se han seguido son las vigentes en el momento de la redacción de esta colección.

Las acciones se han considerado de acuerdo con la «Instrucción relativa a las acciones a considerar en el proyecto de puentes de carretera» de 28 de febrero de 1972 («Boletín Oficial del Estado» de 18 de abril).

Para el cálculo de hormigón armado se ha seguido la «Instrucción para el proyecto y la ejecución de obras de hormigón en masa o armado EH-73» de 19 de octubre de 1973 («Boletín Oficial del Estado» de 7 a 13 de diciembre).

Se considera que las losas van a ubicarse en zona no sísmica, según la «Norma sismorresistente P.D.S. 1» («Boletín Oficial del Estado» de 21 de noviembre de 1974).

### 1.4. Control de calidad.

El control de calidad previsto para esta colección de losas se atenderá a lo especificado en la instrucción EH-73 habiéndose elegido tanto para los materiales como para la ejecución los siguientes niveles:

#### a) Materiales:

Acero. Control a nivel normal.

Hormigón. Control a nivel normal.

#### b) Ejecución:

Control a nivel normal.

### 1.5. Características de los materiales.

El hormigón que se ha adoptado para los cálculos tiene las siguientes características:

Resistencia característica .....	$f_{ok} = 225 \text{ kp/cm}^2$
Módulo de deformación longitudinal .....	$E_o = 300.000 \text{ kp/cm}^2$
Coefficiente de Poisson .....	$\gamma = 0,20$

El acero con el que se han calculado las armaduras tiene las siguientes características:

Límite elástico característico .....	$f_{yk} = 4.200 \text{ kp/cm}^2$
Módulo de elasticidad .....	$E_s = 2.100.000 \text{ kp/cm}^2$

Tipo: Barras corrugadas.

### 1.6. Coeficientes de seguridad.

De acuerdo con el control de calidad fijado en 1.4 se adoptan los siguientes coeficientes de seguridad:

Coefficiente de minoración de $f_{ok}$ ...	$\gamma_o = 1,5$
Coefficiente de mayoración de las acciones .....	$\gamma_f = 1,6$
Coefficiente de minoración de $f_{yk}$ ...	$\gamma_s = 1,15$

### 1.7. Cargas y sobrecargas.

Se han considerado las siguientes:

Cargas permanentes:

Cargas en borde: acera, barandilla y barrera semirrígida.  
Cargas en superficie: peso propio y pavimento.

**Sobrecargas:**

Uniforme en toda la plataforma ... 400 kp/m<sup>2</sup>  
 Vehículo pesado: Seis cargas puntuales de 10 t dispuestas según la Instrucción de acciones.

**1.8. Cálculo de esfuerzos.**

Se ha considerado la siguiente hipótesis de carga:

Carga permanente, sobrecarga uniforme y vehículo pesado en las siguientes posiciones:

1. La más desfavorable para el punto de borde a 1/2 de la luz.
2. La más desfavorable en el apoyo, para el punto de borde.
3. La más desfavorable para el centro de la losa.
4. La más desfavorable en el apoyo, para el punto de la línea central.

Para el cálculo de esfuerzos y deformaciones debidos a las cargas se ha considerado la losa como un emparrillado plano formado por vigas longitudinales coincidentes con los ejes de los nervios entre aligeramientos y por nueve vigas transversales equidistantes. El proceso de cálculo se ha realizado según programa de la Dirección General de Carreteras.

Los datos de entrada al programa han sido los siguientes:

**Características geométricas:** coordenadas de los nudos, nudos de apoyo y grados de libertad en los desplazamientos y giros de dichos nudos.

**Características mecánicas:** módulo de deformación longitudinal, módulo de Poisson, inercias a flexión y a torsión de cada una de las barras.

**Cargas:** para cada hipótesis se dan las cargas en los nudos de la retícula, por lo que se efectúa un reparto en dichos puntos.

Los resultados obtenidos en cada nudo y para cada hipótesis de carga son los siguientes: desplazamientos, giros, momentos flector y torsor y esfuerzo cortante según las dos direcciones, y reacciones en los apoyos.

**1.9. Armaduras.**

Con los resultados del cálculo mecanizado se obtienen los máximos momentos flectores y torsores tanto longitudinales como transversales.

En sentido longitudinal se distinguen fundamentalmente dos secciones: la de borde y la interior más desfavorable, calculándose las armaduras correspondientes a cada una de ellas.

En sentido transversal se calculan las armaduras para la sección más desfavorable y se dispone la misma cuantía en toda la losa, dado el pequeño valor de dicha cuantía.

En cuanto a la armadura transversal a efectos de solicitaciones tangentes, se dispone la necesaria para la combinación más desfavorable de esfuerzos cortante y de torsión, excepto en zona D, según plano 2.4, en la que se dispone la armadura mínima.

En cuanto a las barras longitudinales de torsión se han sumado las secciones necesarias a las armaduras longitudinales calculadas para flexión.

En la viga transversal de apoyo se disponen cercos y se duplica la armadura transversal.

**1.10. Apoyos.**

En los bordes de apoyo de la losa se disponen apoyos elásticos coincidiendo con los ejes de los nervios de las vigas longitudinales.

En el plano 2.6 se definen los valores necesarios para su dimensionado: número, separación, reacción mínima, reacción máxima, fuerza horizontal de frenado, acortamiento por retracción y temperatura y máximo giro.

En cada caso, y según el tipo y calidad de dichos apoyos, deberán determinarse sus dimensiones.

**1.11. Planos.**

En los planos se han dibujado las losas tipo estudiadas, indicando todos los detalles necesarios para su definición.

**1.12. Mediciones.**

Se incluyen mediciones de cada una de las losas estudiadas que permitirán conocer el presupuesto de éstas al aplicarles los precios vigentes en el momento de su utilización.

No se han incluido las mediciones de las cimbras correspondientes, dado que su volumen depende de las condiciones de ubicación de la obra.

**3. Memoria del tipo HA 5****1. MEMORIA****1.1. Generalidades.**

La presente colección está formada por un conjunto de losas aligeradas, de planta rectangular, de hormigón armado.

Las luces que se han estudiado como tipo son: 8, 10, 12 y 15 metros. Cuando se trate de una luz intermedia podrán adoptarse los valores correspondientes a la losa de luz inmediatamente superior de las tipificadas en esta colección.

Los aligeramientos son de tipo circular con una variación de diámetro de 0,30 a 0,90 m y una separación comprendida entre 0,53 y 1,50 m.

Para cada luz se han estudiado dos tipos de ancho de plataforma, de acuerdo con las secciones más frecuentes de carreteras, suponiendo que se utilizan barreras semirrigidas. Los valores de estas losas son también aplicables para anchos comprendidos entre 8,50 y 13,50 m, correspondientes al mínimo y máximo estudiados. Cuando se utilicen anchos de losa diferentes, éstos vendrán condicionados de tal manera que, conservando el diámetro del aligeramiento, las separaciones entre ejes de dichos aligeramientos y entre eje extremo y borde estén comprendidas entre las correspondientes de las losas estudiadas.

Para esta colección se han adoptado determinados niveles de control de calidad, diferentes de los adoptados en la colección HA 4.

**1.2. Definición de las losas.**

Se han estudiado unas losas aligeradas de hormigón armado con apoyos puntuales en dos bordes.

Las luces tipificadas, sus espesores y diámetros de los aligeramientos se indican a continuación:

L (m)	8	10	12	15
e (m)	0,60	0,80	1,00	1,25
d (m)	0,30	0,50	0,70	0,90

Para cada una de las luces se han estudiado dos anchos de plataforma de carretera: 7 y 12 m.

**1.3. Instrucciones aplicadas.**

Las normas que se han seguido son las vigentes en el momento de la redacción de esta colección.

Las acciones se han considerado de acuerdo con la «Instrucción relativa a las acciones a considerar en el proyecto de puentes de carretera» de 28 de febrero de 1972 («Boletín Oficial del Estado» de 18 de abril).

Para el cálculo de hormigón armado se ha seguido la «Instrucción para el proyecto y la ejecución de obras de hormigón en masa o armado EH-73» de 19 de octubre de 1973 («Boletín Oficial del Estado» de 7 a 13 de diciembre).

Se considera que las losas van a ubicarse en zona no sísmica, según la «Norma sismorresistente P.D.S. 1» («Boletín Oficial del Estado» de 21 de noviembre de 1974).

**1.4. Control de calidad.**

El control de calidad previsto para esta colección de losas se atendrá a lo especificado en la Instrucción EH-73, habiéndose elegido tanto para los materiales como para la ejecución los siguientes niveles:

**a) Materiales:**

Acero. Control a nivel intenso.  
 Hormigón. Control a nivel normal.

**b) Ejecución:**

Control a nivel intenso.

**1.5. Características de los materiales.**

El hormigón que se ha adoptado para los cálculos tiene las siguientes características.

Resistencia característica .....	$f_{ck} = 225 \text{ kp/cm}^2$
Módulo de deformación longitudinal.	$E_o = 300.000 \text{ kp/cm}^2$
Coefficiente de Poisson .....	$\gamma = 0,20$

El acero con el que se han calculado las armaduras tiene las siguientes características:

Límite elástico característico .....  $f_{yk} = 4.200 \text{ kp/cm}^2$   
 Módulo de elasticidad .....  $E_s = 2.100.000 \text{ kp/cm}^2$

Tipo: Barras corrugadas.

#### 1.6. Coeficientes de seguridad.

De acuerdo con el control de calidad fijado en 1.4 se adoptan los siguientes coeficientes de seguridad:

Coefficiente de minoración de  $f_{ck}$  ...  $\gamma_c = 1,5$   
 Coeficiente de mayoración de las acciones .....  $\gamma_s = 1,1$   
 Coeficiente de minoración de  $f_{yk}$  ...  $\gamma_t = 1,5$

#### 1.7. Cargas y sobrecargas.

Se han considerado las siguientes:

Cargas permanentes:

Cargas en borde: acera, barandilla y barrera semirrigida.  
 Cargas en superficie: peso propio y pavimento.

Sobrecargas:

Uniforme en toda la plataforma ...  $400 \text{ kp/m}^2$   
 Vehículo pesado: Seis cargas puntuales de 10 t dispuestas según la Instrucción de acciones.

#### 1.8. Cálculo de esfuerzos.

Se ha considerado la siguiente hipótesis de carga:

Carga permanente, sobrecarga uniforme y vehículo pesado en las siguientes posiciones:

1. La más desfavorable para el punto de borde a 1/2 de la luz.
2. La más desfavorable en el apoyo, para el punto de borde.
3. La más desfavorable para el centro de la losa.
4. La más desfavorable en el apoyo, para el punto de la línea central.

Para el cálculo de esfuerzos y deformaciones debidos a las cargas se ha considerado la losa como un emparrillado plano formado por vigas longitudinales coincidentes con los ejes de los nervios entre aligeramientos y por nueve vigas transversales equidistantes. El proceso de cálculo se ha realizado según programa de la Dirección General de Carreteras.

Los datos de entrada al programa han sido los siguientes:

Características geométricas: coordenadas de los nudos, nudos de apoyo y grados de libertad en los desplazamientos y giros de dichos nudos.

Características mecánicas: módulo de deformación longitudinal, módulo de Poisson, inercias a flexión y a torsión de cada una de las barras.

Cargas: para cada hipótesis se dan las cargas en los nudos de la retícula, por lo que se efectúa un reparto en dichos puntos.

Los resultados obtenidos en cada nudo y para cada hipótesis de carga son los siguientes: desplazamientos, giros, momentos flector y torsor y esfuerzo cortante según las dos direcciones, y reacciones en los apoyos.

#### 1.9. Armaduras.

Con los resultados del cálculo mecanizado se obtienen los máximos momentos flectores y torsores tanto longitudinales como transversales.

En sentido longitudinal se distinguen fundamentalmente dos secciones: la de borde y la interior más desfavorable, calculándose las armaduras correspondientes a cada una de ellas.

En sentido transversal se calculan las armaduras para la sección más desfavorable y se dispone la misma cuantía en toda la losa, dado el pequeño valor de dicha cuantía.

En cuanto a la armadura transversal a efectos de solicitaciones tangentes, se dispone la necesaria para la combinación más desfavorable de esfuerzos cortante y de torsión, excepto en zona D, según plano 2.4, en la que se dispone la armadura mínima.

En cuanto a las barras longitudinales de torsión se han sumado las secciones necesarias a las armaduras longitudinales calculadas para flexión.

En la viga transversal de apoyo se disponen cercos y se duplica la armadura transversal.

#### 1.10. Apoyos.

En los bordes de apoyo de la losa se disponen apoyos elásticos coincidiendo con los ejes de los nervios de las vigas longitudinales.

En el plano 2.6 se definen los valores necesarios para su dimensionado: número, separación, reacción mínima, reacción máxima, fuerza horizontal de frenado, acortamiento por retracción y temperatura y máximo giro.

En cada caso, y según el tipo y calidad de dichos apoyos, deberán determinarse sus dimensiones.

#### 1.11. Planos.

En los planos se han dibujado las losas tipo estudiadas, indicando todos los detalles necesarios para su definición.

#### 1.12. Mediciones.

Se incluyen mediciones de cada una de las losas estudiadas que permitirán conocer el presupuesto de éstas al aplicarles los precios vigentes en el momento de su utilización.

No se han incluido las mediciones de las cimbras correspondientes, dado que su volumen depende de las condiciones de ubicación de la obra.

## MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

12255

ORDEN de 6 de mayo de 1977 por la que se establece el procedimiento de fijación de precios de libros de texto y material didáctico impreso.

Ilustrísimos señores:

Los crecientes incrementos en los costes salariales y de materias primas que se viene produciendo en el sector editorial han puesto de relieve la necesidad de arbitrar las oportunas medidas para que el citado sector pueda mantener un adecuado equilibrio financiero. A este fin parece conveniente una revisión del actual sistema para la determinación del precio de los libros de texto, vigente desde 1974 y basado en datos y estimaciones notablemente superados en el mercado editorial, y su sustitución por otro más acorde con las características técnicas y financieras de dicho mercado y cuya implantación no tenga elevada incidencia en el precio de los libros de texto.

En su virtud, previo informe de la Junta Superior de Precios, en su reunión 14/77 y acuerdo del Consejo de Ministros celebrado el 22 de abril de 1977, este Ministerio ha dispuesto:

Primero.—Los editores o autores que deseen que se les autorice la utilización de libros y en general de todo material didáctico impreso destinado a cualquier área o actividad de Educación Preescolar, Educación General Básica, Formación Profesional de primer y segundo grados y Bachillerato deberán presentar la correspondiente solicitud de fijación de precios en el programa de precios dependiente de la Dirección General de Educación Básica.

Segundo.—A efectos de fijación del precio máximo de venta de cada libro, se establecen el baremo de costes, volúmenes de tiradas y coeficiente multiplicador que figuran como anexo de la presente Orden.

La actualización del baremo como consecuencia de las alteraciones que se produzcan en los costes de los componentes que lo integran llevará consigo la revisión de los volúmenes de tiradas y, en su caso, del coeficiente multiplicador, todo ello previo informe de la Junta Superior de Precios.

Tercero.—La Dirección General correspondiente procederá a fijar, mediante Orden ministerial, el precio máximo de venta de cada libro, previa la comprobación de las correctas aplicaciones del baremo de costes, volúmenes de tirada y coeficiente multiplicador que figuran como anexo de la presente Orden.