

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

**RESOLUCION de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales por la que se determinan los índices de revisión de precios de unidades de obra en las de conservación y reparación de carreteras y caminos vecinales aplicables a los meses de enero y febrero de 1960 solamente en aquellas obras a que se refiere la norma primera de las dictadas por Orden de 7 de febrero de 1955.**

Vista la Orden ministerial de 29 de febrero de 1960 por la que se determinan los índices de revisión de precios para los meses de enero y febrero de 1960, con la aplicación restringida que en la misma se indica,

Esta Dirección General participa a VV. SS. que los índices de revisión de precios para las unidades de obras en las de conservación y reparación de carreteras y caminos vecinales, aplicables en la revisión de los mismos en los meses de enero y febrero de 1960, solamente en aquellas obras a que se refiere la norma primera de las dictadas por Orden de 7 de febrero de 1955 («Boletín Oficial del Estado» del 14), serán los dispuestos para el mes de diciembre de 1959 por Circular de esta Dirección General de 30 de enero de 1960 («Boletín Oficial del Estado» de 5 de febrero de 1960).

Lo digo a VV. SS. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. SS. muchos años.

Madrid, 10 de marzo de 1960.—El Director general, Vicente Mertes.

Sres. Ingenieros Jefes de los Servicios dependientes de esta Dirección General.

## MINISTERIO DE COMERCIO

**ORDEN de 16 de marzo de 1960 por la que se modifica el grupo A) del apartado decimoquinto de la Orden de 23 de octubre de 1959 que regula la campaña de exportación 1959-1960 de frutos cítricos.**

Ilustrísimo señor:

La observación mantenida en la actual campaña de exportación de frutas cítricas por el Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones, ha puesto de manifiesto que la causa principal de la pérdida de condición e incluso pudrición de parte de nuestra naranja exportada es atribuible al transporte marítimo.

La carga excesiva, la demora exagerada en los puertos, el número elevado de éstos para la carga de un mismo barco y la falta de cámaras en bodegas para regular la ventilación, son factores que deben tenerse en cuenta para defender la fruta o aminorar los perjuicios que se derivan del tiempo excesivo que se invierte desde el empaquetado hasta la entrega de la mercancía al comprador extranjero.

Este Ministerio, de conformidad con lo propuesto por las Direcciones Generales de Expansión Comercial, Comercio Exterior y Navegación, ha resuelto modificar el grupo A) del apartado decimoquinto de la Orden de 23 de octubre de 1959. Transporte Marítimo que quedará redactado de la siguiente forma:

«A) Transporte Marítimo:

En cuanto a velocidad deberán desarrollar como mínimo 11 nudos. Estarán dotados de ventilación eléctrica con todos sus accesorios, o de refrigeración, disponiendo del número de renovaciones de aire necesarias en función de la capacidad o ubicación de la bodega de cada barco.

La carga, tanto en bodega como en los entrepuentes, según la velocidad media del barco en condiciones normales de navegación, no deberá exceder de:

Velocidad media	Máximo de planos
11 nudos	11
12	12
13	13
14 en adelante	14

Se prohíbe en absoluto cargar fruta en las bocas de escotilla. Los barcos tendrán obligatoriamente que estar dotados de termógrafo, que precintado por el «SOIVRE» se pondrá en marcha en el momento de la salida hasta el de la llegada.

El plano de la bodega deberá estar acondicionado con solera de madera, de tal forma que la estiba se haga sobre plano llano. Las cuadernas y amuradas de los buques estarán igualmente acondicionadas con maderas o tablonos no superiores a 20 centímetros como máximo.

No se permitirá la carga en barcos dedicados a transportes de sustancias que por sí o por sus emanaciones puedan perjudicar la fruta. Tampoco se permitirá la carga sobre las mercancías que puedan originar calentamiento o arrastre de las capas superiores.

En las bodegas de los barcos de vapor recayentes en las calderas se efectuará la estiba a una distancia mínima de un metro de los mamparos de la sala de máquinas, señalándose la distancia definitiva por el «SOIVRE», en cada caso, en relación con el calor desprendido por aquéllas. Desde el principio de campaña hasta el día 1 de marzo, la estiba se realizará dejando como mínimo tres callejones cada tres planos de cajas. Desde el 1 de marzo hasta el final de la campaña, la estiba se hará dejando como mínimo cuatro callejones cada dos planos. Se dejarán a juicio del «SOIVRE», las sentinas suficientes para la buena conservación de la fruta, sin perjuicio de la estabilidad de la carga.

A la naranja amperada en contramarca nacional y a la mandarina satsuma y clementina se les dará preferencia en la estiba en todo momento; a la naranja nável, a partir de 1 de febrero.

Siempre que sea posible se procurará que los barcos estén dotados de instalaciones de climatización, al objeto de evitar el «sudor en bodega», con el consiguiente podrido de la fruta.

Los barcos no podrán estar más de tres días con carga de fruta a bordo en uno o más puertos, debiendo salir inexorablemente en dicho período máximo de tiempo para su destino.

Cuando se haya cumplido el plazo de tres días o bien se haya anunciado que el buque sale directo para destino, el «SOIVRE» consignará en la libreta del mismo la siguiente providencia: «El barco sale para destino», la cual servirá para que cualquiera otra oficina del mencionado Servicio Oficial impida nueva carga en el buque.

Una vez terminada la carga de un buque, consumido el plazo máximo fijado para ello, deberá salir directamente a destino, no pudiendo, por tanto, cargar o descargar mercancías en cualquier otro puerto, bien sea español o extranjero, mientras no haya efectuado previamente la totalidad de la descarga de los frutos cítricos. Las Compañías navieras o sus representantes anunciarán el programa de viajes de cada barco, con indicación de los puertos de escala, debiendo responder, en lo posible, el turno de carga en ellos al itinerario normal del viaje. El incumplimiento de las condiciones anteriores será sancionado de acuerdo con lo que señala el artículo 33 del Decreto de 4 de octubre de 1935.

A los efectos de cómputo de día, al poner a la carga un buque, por la oficina en que se despacha se revisará la libreta entregada por el «SOIVRE» tomándose por fecha de descarga la que haya consignado el Capitán en el diario de a bordo. En el número de días de carga se incluirán los domingos y días festivos, si se efectúan en ellos tales operaciones.

Los plazos máximos de viaje contados desde la salida del último puerto español al de destino serán los siguientes:

- Buques con destino a los países escandinavos y bálticos: diez días.
- Buques con destino a Alemania, Inglaterra, Irlanda, Holanda y Bélgica: ocho días.
- Buques con destino a puertos franceses del Atlántico: cinco días.
- Buques con destino a puertos franceses del Mediterráneo: dos días.
- Moto-veleros con destino a puertos franceses del Mediterráneo: setenta y dos horas.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 16 de marzo de 1960.

ULLASTRES

Ilmo. Sr. Subsecretario de Comercio.