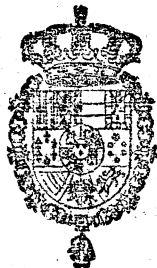


DIRECCION-ADMINISTRACION:

Calle del Carmen, núm. 29, entresuelo.

Teléfono núm. 25-49



VENTA DE EJEMPLARES.

Ministerio de la Gobernación, planta baja

Número suelto, 0,50

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Parte oficial.

Presidencia del Consejo de Ministros.

Real decreto declarando no ha debidoarse la competencia entablada entre el Gobernador civil de Lérida y la Audiencia provincial de dicha capital.—Páginas 970 y 971.

Ministerio de la Guerra.

Real decreto disponiendo puse a la situación de segunda reserva el General de brigada en primera reserva D. Miguel Alemany Cubanes.—Página 971.

Otros concediendo libertad condicional a los corrigendos en la Penitenciaría Militar de Mahón Alejandro Espinosa Alfaro, Avelino Martínez Buro, José Lozano Rodríguez, Francisco Morán Tabuyo y José Sanz Gómez.—Página 971.

Otro autorizando al Ministro de este Departamento para que por la Junta de Municionamiento y material de transporte de las fuerzas en campaña se adquiriera de la "Maquinista y Fundiciones del Ebro", de Zaragoza, 50 carros de municiones.—Página 972.

Otro ídem id. id. se adquirieran de la Sociedad anónima "Construcciones metálicas y suministros militares, Juan Vallés", de Barcelona, 50 juegos de atalajes para carros de municiones.—Página 972.

Otro autorizando la exención de las

formalidades de subasta y concurso para las obras del proyecto de almacenes para utensilio en el Hospital Central de Larache.—Página 972.

Otro autorizando el arriendo de un local en Burgos con destino a Parque de campaña de Intendencia de la sexta Región.—Página 972.

Ministerio de Marina.

Real decreto aprobando el Reglamento del trabajo a bordo de los buques de carga y pasaje.—Páginas 972 a 974.

Otro disponiendo cese en el destino de General segundo Jefe del Estado Mayor Central de la Armada el Vicealmirante D. Salvador Buhigas y Abad.—Página 974.

Otro nombrando General segundo Jefe del Estado Mayor Central de la Armada al Vicealmirante D. Antonio Biondi y de Viesca.—Página 974.

Ministerio de la Gobernación.

Real decreto estableciendo la línea postal aérea entre Madrid y Vigo.—Páginas 974 y 975.

Otro concediendo la Gran Cruz de la Orden Civil de Beneficencia, con distintivo blanco, a D. Manuel García Fernández.—Páginas 975 y 976.

Otro concediendo en el acto de su jubilación honores de Jefe de Administración, libres de gastos, a don Enrique Quintero García, D. César Suárez de Centi, D. Manuel Ramírez de Verger, D. Antonio Ferrer Sánchez, D. Ramón García Sancho, D. Ramón María Pérez de Torres y D. Julio Gil Massot, Directores Médicos de las Estaciones sanitarias de los puertos de Ferrol, Coruña,

Huelva, Málaga, Cartagena, Melilla y Tarragona.—Página 976.

Otro nombrando Jefe de Administración civil de segunda clase a don José Malvó Muñoz, Director Médico de la Estación sanitaria del puerto de Valencia.—Página 976.

Otros ídem id. de tercera clase a don José González Pou, Director Médico de la Estación sanitaria del puerto de Santander; a D. José Ogazón y Cirer, Director Médico de la Estación sanitaria del puerto de Palma de Mallorca, y a D. Francisco Aznar Martínez, Director Médico de la Estación sanitaria del puerto de Avilés.—Página 976.

Administración Central.

GOBERNACIÓN.—Dirección general de Sanidad.—Anunciando haber sido presentada instancia por D. Enrique de España Pérez y D. Manuel Abalo Abad, solicitando permuta de sus cargos de Secretarios Intérpretes de las Estaciones sanitarias de los puertos de Villagarcía y de Pasajes, respectivamente.—Página 976.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA.—Dirección general de Primera enseñanza.—Disponiendo ascendan en corrida de escala los Maestros y Maestras que se mencionan.—Página 976.

ANEXO 1.º—BOLSA.—OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO.—SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL.—ANUNCIOS OFICIALES.

ANEXO 2.º—EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS.

ANEXO 3.º—TRIBUNAL SUPREMO.—Salas de lo Civil.—Final del pliego 12.

PARTE OFICIAL

RESIDENCIA DEL CONSEJO
DE MINISTROS

S. M. el REY D. Alfonso XIII (q. D. g.),
S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia,
S. A. R. el Príncipe de Asturias e In-
fantas y demás personas de la Augusta
Real Familia, continúan sin novedad
en su importante salud.

REAL DECRETO

En el expediente y autos de compe-
tencia suscitada entre el Gobernador
de Lérida y la Audiencia provincial de
dicha capital, de los cuales resulta:

Que en 14 de Mayo de 1920, el Go-
bernador civil interino de la provincia
de Lérida dirigió un oficio al Juzgado
de instrucción de Solsona interesando la
incoación de los procedimientos a que
hubiere lugar contra el Alcalde de la
citada ciudad de Solsona, D. José Mo-
les y Milá, por su insistente desobe-
diencia a cumplir las órdenes del
Gobierno civil, acompañando al efecto
copia certificada de los siguientes do-
cumentos: de la Real orden del Minis-
terio de la Gobernación de 20 de Fe-
brero de 1920 confirmando la providen-
cia del Gobernador de Lérida de 24
de Febrero de 1919, en la que se acor-
dó ordenar al Alcalde de Solsona el
pago de las cantidades que se adeuda-
ban al Médico forense de dicho partido,
D. Antonio Majó; de la comunicación
de 28 de Febrero siguiente, en que el
Gobernador de la provincia trasladó
la referida Real orden al Alcalde de
Solsona, otorgándole un plazo de diez
días para su inmediata ejecución; del
recibo de la expresada comunicación,
firmado por el Alcalde accidental; de
otro oficio del Gobernador, su fecha 12
de Abril siguiente, recordando a la re-
ferida Autoridad municipal el sumi-
nistrante de la Real orden de 20 de
Febrero, señalando el imperrogable
plazo de diez días y comunicando con
pasar el tanto de culpa a los Tribuna-
les por el delito de desobediencia gra-
ve si en el indicado plazo no hacía
efectivo el pago de los haberes que se
adeudaban al Médico forense D. Anto-
nio Majó; y, por último, del recibo de
este segundo oficio del Gobernador ci-
vil, recibo que aparece firmado por el
propio Alcalde de Solsona, D. José
Moles Milá:

Que el Juzgado de instrucción, esti-
mando que los hechos revestían carác-
ter delictivo, ordenó la incoación del

oportuno sumario, el cual, concluido
con el procesamiento del presunto cul-
pable, se elevó a la Audiencia en 30 de
Noviembre siguiente:

Que abierto el juicio oral, hecha la
calificación y señalado día para la ce-
lebración de aquél, el Gobernador de
la provincia, de acuerdo con lo infor-
mado por la Comisión provincial, le
requirió de inhibición, fundándose: en
que existe en el caso presente una
cuestión previa que debe decidir la
Administración, consistente en deter-
minar si la desobediencia cometida re-
viste caracteres de gravedad, a cuya
declaración, indispensable para que
puedan iniciarse las actuaciones cri-
minales, debe proceder el informe de
la Comisión provincial; que el hecho
de haberse manifestado por el Alcalde
que una Real orden no es ejecutiva
cuando contra ella cabe recurso, y que
una ley prohíbe la percepción de dos
haber por un solo individuo, no pue-
de significar desobediencia grave y sí
únicamente, y en todo caso, una leve
falta, mercedera, a lo sumo, de amo-
nestación o apercibimiento, y en que,
con vista de lo dispuesto en varios Rea-
les decretos resolutorios de competen-
cias, y en los artículos 180 y siguien-
tes de la ley Municipal, procede formular
el presente requerimiento:

Que tramitado el incidente, la Au-
diencia provincial de Lérida mantuvo
su jurisdicción, alegando: que en el
caso de que se trata no está reservado
el castigo del hecho a la Administra-
ción, puesto que el artículo 181 de la
ley Municipal autoriza para que las
desobediencias puedan ser perseguidas
ante los Tribunales, cuando así lo exi-
ja la acción que la motive, sin que
pueda disputarse a la jurisdicción or-
dinaria la facultad de juzgar el alcan-
ce y naturaleza del acto que se consi-
dare delictivo, comprendido en el caso
presente en el artículo 380 del Código
penal; que no existe cuestión previa
que la Administración deba resolver,
ya que el Juez no procedió de oficio
a instruir el sumario, sino que la mis-
ma Administración, representada por
el Gobernador civil, pasó el tanto de
culpa, facilitando los datos en que
fundaba la culpabilidad del Alcalde de
Solsona; y que, dada la índole del de-
lito, las cuestiones que pudieran sus-
citarse constituirían medios de de-
fensa de que podría valerse el proce-
sado para obtener la declaración de su
inocencia ante el Tribunal que cono-
zca del asunto:

Que el Gobernador, de acuerdo con
lo nuevamente informado por la Comi-
sión provincial, insistió en el requeri-
miento, resultando de lo expuesto el

presente conflicto, que ha seguido sus
trámites:

Visto el artículo 380 del Código pe-
nal, que castiga a los funcionarios ju-
diciales o administrativos que se ne-
garen abiertamente a dar el debido
cumplimiento a sentencias, decisión u
órdenes de la Autoridad superior, dic-
tadas dentro de los límites de su res-
pectiva competencia y revestidas de las
formalidades legales.

Visto el artículo 2.º de la ley Orgá-
nica del Poder judicial, que atribuye
a la jurisdicción ordinaria la potestad
de aplicar las leyes en los juicios civi-
les y criminales, juzgando y haciendo
ejecutar lo juzgado.

Visto el artículo 3.º del Real decreto
de 8 de Septiembre de 1887, que pro-
híbe a los Gobernadores suscitarse con-
tiendas de competencia en los juicios
civiles o criminales, a no ser que el
castigo del delito o falta haya sido
reservado por la ley a los funcionarios
de la Administración, o cuando, en vir-
tud de la misma ley, deba decidirse
por la Autoridad administrativa algu-
na cuestión previa de la cual dependa
el fallo que los Tribunales ordinarios
o especiales hayan de pronunciar.

Considerando:

Primero. Que la presente cuestión
de competencia se ha suscitado con
motivo de la causa seguida por des-
obediencia contra el Alcalde de Solso-
na, D. José Moles y Milá, a virtud de
una comunicación dirigida al Juzgado
de dicha capital por el Gobernador ci-
vil de la provincia en 14 de Mayo de
1920, en que interesaba la incoación
del oportuno procedimiento criminal
contra dicha Autoridad local, por su
resistencia a cumplir las órdenes que
reiteradamente le había dirigido para
que llevase a efecto lo dispuesto en la
Real orden de 20 de Febrero anterior,
dictada por el Ministerio de la Gober-
nación, sobre abono de cantidades que
se adeudaban al Médico forense del
partido, D. Antonio Majó.

Segundo. Que esta resistencia del
Alcalde a cumplir las reiteradas órde-
nes emanadas de su superior jerárqui-
co el Gobernador de la provincia, y
encaminadas a que se llevara a debido
efecto lo mandado en la citada Real
orden del Ministerio de la Goberna-
ción, pudiera constituir el delito pre-
visto y sancionado en el artículo 380
del Código penal, correspondiendo, por
consiguiente, su conocimiento a la
competencia de los Tribunales ordina-
rios.

Tercero. Que si bien en los casos
de desobediencia de funcionarios admi-
nistrativos a las órdenes recibidas de
sus superiores jerárquicos incumbe a
la Administración determinar previa-

mente si la desobediencia existe y si rebasa o no los límites de una simple falta administrativa, tal declaración es ya innecesaria en el caso actual, desde el momento en que el sumario se ha incoado precisamente por denuncia del propio Gobernador de la provincia, a quien por sí, y sin que fuera de necesidad oír previamente a la Comisión provincial, correspondía juzgar la conducta del Alcalde y pasar, en su caso, el tanto de culpa a los Tribunales, cual lo hizo por su comunicación de 14 de Mayo de 1920, por entender que el hecho constituía una desobediencia de las sancionadas en el Código penal, no siendo, pues, admisible el argumento de que la Autoridad gubernativa haya dejado de tener en este caso el conocimiento previo del asunto que ahora reclama; y

Quarto. Que no existiendo disposición alguna que atribuya a la Administración el conocimiento de las desobediencias previstas y castigadas en el Código penal, y no pudiendo ya alegarse la existencia de cuestión previa que la Autoridad administrativa haya de resolver, es indudable que no se está en ninguno de los dos casos en que por excepción pueden los Gobernadores suscribir contenciones de competencia en los juicios criminales.

Conformándose con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado,

Vengo en declarar que no ha debido suscitarse esta competencia.

Dado en Palacio a trece de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,

JOSÉ SÁNCHEZ GUERRA.

MINISTERIO DE LA GUERRA

REALES DECRETOS

Vengo en disponer que el General de brigada en situación de primera reserva D. Miguel Alemany Cabanes pase a la de segunda reserva, por cumplir en esta fecha la edad que determina la ley de 29 de Junio de 1918.

Dado en Palacio a catorce de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,

JOSÉ MARÍA DE OLAGUER-FELÍU.

Vista la propuesta de libertad condicional formulada por el Capitán general de la tercera Región a favor del corrigiendo en la Penitenciaría Militar

de Mahón Alejandro Espinosa Alfaro, Cabo del Regimiento de Infantería Otumba, número 49, que ha cumplido las tres cuartas partes de su condena:

Visto lo dispuesto en el artículo 5.º de la ley de 28 de Diciembre de 1916, dictada para la aplicación en el fuero de Guerra de la de 23 de Julio de 1914; de acuerdo con lo informado por el Consejo Supremo de Guerra y Marina, a propuesta del Ministro de la Guerra y de conformidad con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en conceder la libertad condicional al expresado corrigiendo Alejandro Espinosa Alfaro.

Dado en Palacio a catorce de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,

JOSÉ MARÍA DE OLAGUER-FELÍU.

Vista la propuesta de libertad condicional formulada por el Capitán general de la primera Región a favor del corrigiendo en la Penitenciaría Militar de Mahón, soldado del Regimiento Lanceros de la Reina, 2.º de Caballería, Avelino Martínez Muro, que ha cumplido las tres cuartas partes de su condena:

Visto lo dispuesto en el artículo 5.º de la ley de 28 de Diciembre de 1916, dictada para la aplicación en el fuero de Guerra de la de 23 de Julio de 1914; de acuerdo con lo informado por el Consejo Supremo de Guerra y Marina, a propuesta del Ministro de la Guerra y de conformidad con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en conceder la libertad condicional al expresado corrigiendo Avelino Martínez Muro.

Dado en Palacio a catorce de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,

JOSÉ MARÍA DE OLAGUER-FELÍU.

Vista la propuesta de libertad condicional formulada por el Capitán general de la segunda Región a favor del corrigiendo en la Penitenciaría Militar de Mahón, soldado del Regimiento de Cazadores Alfonso XII, 24.º de Caballería, José Lozano Rodríguez, que ha cumplido las tres cuartas partes de su condena:

Visto lo dispuesto en el artículo 5.º de la ley de 28 de Diciembre de 1916, dictada para la aplicación en el fuero de Guerra de la de 23 de Julio de 1914; de acuerdo con lo informado por el Consejo Supremo de Guerra y Marina,

a propuesta del Ministro de la Guerra y de conformidad con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en conceder la libertad condicional al expresado corrigiendo José Lozano Rodríguez.

Dado en Palacio a catorce de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,

JOSÉ MARÍA DE OLAGUER-FELÍU.

Vista la propuesta de libertad condicional formulada por el Capitán general de la sexta Región a favor del corrigiendo en la Penitenciaría Militar de Mahón Francisco Morán Tabuyo, soldado de la Comandancia de Artillería de San Sebastián, que ha cumplido las tres cuartas partes de su condena:

Visto lo dispuesto en el artículo 5.º de la ley de 28 de Diciembre de 1916, dictada para la aplicación en el fuero de Guerra de la de 23 de Julio de 1914; de acuerdo con lo informado por el Consejo Supremo de Guerra y Marina, a propuesta del Ministro de la Guerra y de conformidad con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en conceder la libertad condicional al expresado corrigiendo Francisco Morán Tabuyo.

Dado en Palacio a catorce de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,

JOSÉ MARÍA DE OLAGUER-FELÍU.

Vista la propuesta de libertad condicional formulada por el Capitán general de la quinta Región a favor del recluso en las Prisiones Militares del Castillo de la Aljafería, de Zaragoza, José Sanz Gómez, que ha cumplido las tres cuartas partes de su condena:

Visto lo dispuesto en el artículo 5.º de la ley de 28 de Diciembre de 1916, dictada para la aplicación en el fuero de Guerra de la de 23 de Julio de 1914; de acuerdo con lo informado por el Consejo Supremo de Guerra y Marina, a propuesta del Ministro de la Guerra y de conformidad con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en conceder la libertad condicional al expresado recluso José Sanz Gómez.

Dado en Palacio a catorce de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,

JOSÉ MARÍA DE OLAGUER-FELÍU.

Con arreglo a lo que determina Mi decreto de 16 de Agosto del año anterior, refrendado por el Ministro de Hacienda, a propuesta del de la Guerra y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al precitado Ministro de la Guerra para que por la Junta de municionamiento y material de transportes de las fuerzas en campaña se adquiriera a Maquinista y Fundiciones del Ebro, Sociedad anónima, de Zaragoza, 50 carros de municiones, siendo cargo su importe de 110.000 pesetas a la partida de 627.999 pesetas asignadas por el Estado Mayor Central del Ejército para material de Cuerpos, del capítulo adicional, artículo 1.º del vigente Presupuesto.

Dado en Palacio a catorce de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,
JOSÉ MARÍA DE OLAGUER-FELÍU.

Con arreglo a lo que determina Mi decreto de 16 de Agosto del año anterior, refrendado por el Ministro de Hacienda, a propuesta del de la Guerra y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al precitado Ministro de la Guerra para que por la Junta de municionamiento y material de transportes de las fuerzas en campaña se adquiriera a la Sociedad anónima Construcciones metálicas y suministros militares Juan Vallés, domiciliada en Barcelona, 50 juegos de alatajes para carros de municiones, siendo cargo su importe de 50.875 pesetas a la partida de 627.999 pesetas asignadas por el Estado Mayor Central del Ejército del capítulo adicional, artículo 1.º, del vigente Presupuesto.

Dado en Palacio a catorce de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,
JOSÉ MARÍA DE OLAGUER-FELÍU.

Con arreglo a lo que determina Mi decreto de 16 de Agosto del año anterior, refrendado por el Ministro de Hacienda, a propuesta del de la Guerra y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar la exención de las formalidades de subasta y concurso para las obras del proyecto de almacenes para utensilio en el Hospital Central de Larache.

Dado en Palacio a catorce de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,
JOSÉ MARÍA DE OLAGUER-FELÍU.

Con arreglo a lo que determina el caso 5.º del artículo 52 de la vigente Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, a propuesta del Ministro de la Guerra y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar el arriendo de un local en Burgos, con destino a parque de campaña de Intendencia de la sexta Región, con sujeción al pliego de condiciones redactado al efecto y demás disposiciones vigentes.

Dado en Palacio a catorce de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,
JOSÉ MARÍA DE OLAGUER-FELÍU.

MINISTERIO DE MARINA

EXPOSICION

SEÑOR: Por iniciativa de representantes del personal de la Marina Mercante en el seno de la Junta Consultiva de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, y aceptada unánimemente por el Pleno de dicha Junta, en su reunión extraordinaria del mes de Enero del año próximo pasado, fué nombrada una Ponencia, formada de elementos patronales y técnicos u obreros, a fin de que, armonizando los intereses de ambas representaciones, depurara y estudiase detalladamente las reformas que debían introducirse en el vigente Reglamento del trabajo a bordo de los buques de carga y pasaje, aprobado por Real decreto de 10 de Octubre de 1919, para evitar las dudas que surgían en su interpretación y las dificultades que suscitó la aplicación de los preceptos del mismo desde la fecha de su vigencia.

Cumplido el encargo por la referida Ponencia o Comisión, fueron aceptadas las reformas propuestas en el trabajo que sometió al acuerdo del Pleno de la referida Junta Consultiva en las sesiones de su reunión ordinaria del mes de Diciembre último, aceptación que tuvo lugar por unanimidad de todos los elementos integrantes de la misma, con la salvedad de que los artículos 4.º y 6.º habían de quedar redactados como aparecen en el vigente Reglamento, re-

servándose su reforma para cuando concurren a la Junta Consultiva las nuevas representaciones de personal que se incluyen en el nuevo Proyecto de su Reglamento orgánico, significándose a la vez la urgente necesidad de que se aprueben cuanto antes las reformas propuestas al trabajo a bordo, en evitación de posibles conflictos sociales que podía provocar la ambigüedad de sus actuales preceptos, todo ello como resultado de las desliberaciones de ambas partes interesadas, o sean las representaciones patronal y obrera.

En su virtud, de acuerdo con las observaciones formuladas por la Asesoría general de este Ministerio, aceptadas por la Junta Superior de la Armada, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Real decreto.

Madrid a 30 de Mayo de 1922.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.
JOSÉ RIVERA.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se aprueba el unido Reglamento del Trabajo a bordo de los buques de carga y pasaje.

Artículo 2.º Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a los preceptos de dicho Reglamento.

Dado en Palacio a treinta y uno de Mayo de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de Marina,
JOSÉ RIVERA.

REGLAMENTACION DEL TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES DE CARGA Y PASAJE

DE LOS OFICIALES

Artículo 1.º Al naviero, y por delegación al Capitán o Patrón, incumbe organizar los servicios y trabajos a bordo, en el puerto y en la mar, fijar las horas de jornada según la clase de navegación, distribuir las guardias y determinar la duración de las mismas.

El cuadro de organización de los servicios y trabajos a bordo, se insertará en el *Diario de Navegación*, y un ejemplar de aquél, visado por el Director local de Navegación, se colocará en lugar adecuado del buque para conocimiento de la dotación.

En lo relativo al servicio de máquinas, se oirá por el Capitán al Jefe de máquinas.

Las modificaciones que por contingencias de la navegación se introduzcan durante el viaje por orden del Capitán, como encargado o responsable.

de la conducción del buque, se consignarán, fundamentadas, en el *Diario de Navegación*.

Artículo 2.º En la mar y en rada abierta, el personal de Oficiales de puente y el de máquinas se relevará sucesivamente por guardias, sin que pueda durar cada una más de seis horas, no siendo inferior a cuatro el tiempo de descanso. En ningún caso el total de las horas de servicio medio diario excederá de doce horas, salvo los casos en que la orden dada para prestar aquél, obedezca a la concurrencia de alguna circunstancia de fuerza mayor que ponga en peligro la seguridad del buque o de la carga o esté aconsejada por la apremiante necesidad de proveerse de víveres, combustible o materias lubricantes.

Artículo 3.º Salvo circunstancias de fuerza mayor, el personal de Oficiales de puente en puerto o rada abrigada no deberá prestar servicio más de diez horas por día.

En el día de llegada a puerto, así como en el día de salida, los períodos acumulados de servicios en rada o puerto y el servicio de mar podrá llegar a doce horas para todo el personal de Oficiales de puente, con la limitación, sin embargo, de que estos días de llegada y salida no se reproduzcan más de tres veces por semana.

Artículo 4.º Todo Capitán u Oficiales de cubierta y máquinas que hayan servido en un buque o en varios de la misma Empresa durante doce meses consecutivos, tendrán derecho a una licencia de un mes, con sueldo entero, no incluyendo en aquel período de tiempo el necesario para ir y venir al lugar en el que hayan de disfrutarla, siempre que este último período no exceda de una semana, siendo de cuenta del naviero los gastos de viaje, tanto de ida como de vuelta.

Será potestativo en el naviero conceder las licencias en el tiempo que lo crea más conveniente dentro de cada año y que menos perjudique al buen servicio de su buque.

En la navegación de cabotaje, en la que los buques frecuentan con regularidad determinados puertos, los navieros podrán otorgar licencias para disfrutarlas en períodos parciales, que no excederán de tres, armonizando el uso de aquéllas con las necesidades del tráfico.

Artículo 5.º Para calcular las horas de servicio, se contarán los días de media noche a media noche, y ningún Oficial que haya servido durante la última guardia del día, podrá ser obligado a entrar en otra sin haber descansado cuatro horas, salvo en las medias guardias o cuartillos.

Artículo 6.º Todo Capitán u Oficial de cubierta o máquina que lleve tres meses de efectividad en un buque de la misma Empresa o Compañía y que sea desembarcado sin causa justificada, tendrá derecho a la percepción del sueldo del mes empezado y a un mes entero de dicho sueldo, salvo en los casos en que el buque no continúe su navegación por circunstancias especiales o por terminación de contrato.

Serán causas justificadas para el

despido o desembarco a que se refiere este artículo las siguientes:

a) Falta inexcusable por error o negligencia.

b) Falta habitual de obediencia y subordinación.

c) Comisión de hechos punibles.

El Capitán u Oficial de cubierta o máquina que por mandato de su Armador, para cumplir menesteres del servicio, haya de quedar en tierra, tendrá derecho a su haber con mantención por todo el tiempo que dure la situación de su desembarco.

Artículo 7.º En las navegaciones de altura y gran cabotaje, cuando por causa de fuerza mayor el buque se encuentre privado, durante el viaje, de uno de los Oficiales de cubierta o máquina, se recomienda al Capitán que no pierda ocasión de hacerlo saber a su Armador, con objeto de tener el personal adecuado para su reemplazo a la llegada a puerto.

DEL RESTO DE LA DOTACION

Artículo 8.º Todo individuo de la tripulación del buque obedecerá las órdenes que para el servicio del mismo y de la carga reciba, con sujeción a lo preceptuado en el Código de Comercio, demás leyes vigentes o este Reglamento, del Capitán, Patrón, Oficiales y demás superiores.

Artículo 9.º En puerto o rada abrigada será obligatorio el descanso dominical para todo buque que se encuentre en situación de parada. Cuando el buque, para sus servicios especiales, tenga necesidad de hacer operaciones en domingo, la tripulación tendrá un día de descanso durante el transcurso de la semana.

Durante la travesía del buque, no disfrutará el personal de la ventaja especificada en el inciso anterior.

Artículo 10.º En la mar, salvo circunstancias de fuerza mayor, no se obligará en domingo a los individuos de la tripulación a efectuar más trabajos que los indispensables para la seguridad o conducción del buque, servicios de máquinas y el necesario baldeo. Dichos trabajos no podrán recargar más que en dos horas de la mañana el tiempo de guardias que corresponda reglamentariamente al personal de la tripulación.

Artículo 11.º Será remunerado suplementariamente, a razón de una peseta por hora, cualquier trabajo practicado en domingo que no esté comprendido en el artículo anterior, ni obedezca a orden dada por concurrir alguna circunstancia de fuerza mayor, en que peligre la seguridad del buque, de las personas embarcadas o de la carga, o esté aconsejada por la apremiante necesidad de proveerse de víveres, combustible o materias lubricantes.

Artículo 12.º En la mar, el personal de tripulación que no esté de guardia, ya en domingo, ya en día laborable, sólo se empleará en servicio del buque, cuando a juicio del Capitán concurra alguno de los motivos de excepción consignados en este Reglamento.

Artículo 13.º En la mar o rada abierta, la dotación de cubierta, así como la de máquinas, se relevará su-

cesivamente por guardias. El personal de cubierta se distribuirá en dos.

Artículo 14.º El personal de máquinas en la mar y en rada abierta, trabajará ocho horas diarias, además del tiempo necesario para la elevación y descarga de las cenizas, que se efectuará exclusivamente por el citado personal de máquinas, acoplando a iniciativa del Capitán, de acuerdo con el Jefe de máquinas, la distribución de los turnos.

En puerto o en rada abrigada, se establecerán estas cosas de modo que en la semana resulten cuarenta y ocho horas de trabajo.

Cada guardia de personal de máquinas, debe comprender al menos un hombre para cada tres hornos.

Sin embargo, esta disposición no será aplicable cuando un cuerpo o grupo de calderas tengan en una misma cámara cuatro hornos o cuatro puertas, si la superficie total de parrilla no excede:

Primero. De 7,30 metros cuadrados, si se trata de calderas ordinarias de llama en retorno, funcionando con tiro natural.

Segundo. De siete metros cuadrados, si se trata de calderas de tubos de agua, funcionando con tiro natural.

Tercero. De seis metros cuadrados, si se trata de calderas funcionando con tiro forzado o en cámara abierta.

Cuarto. De seis metros cuadrados, si se trata de calderas funcionando con tiro forzado en cámara cerrada.

La superficie de parrilla de que se trata, se medirá desde el origen de los hornos hasta la base de la parrilla del altar.

Esta disposición tampoco se aplicará cuando el buque esté provisto de instalaciones automáticas o posea medios de carga que reduzcan el trabajo del personal.

El calderero trabajará ocho horas diarias, además del tiempo necesario para avivar, producir vapor y retirar la caldereta.

Artículo 15.º Si el buque está en puerto o en rada abrigada, cada individuo de la tripulación no estará obligado, salvo los casos de fuerza mayor, a trabajar más de diez horas por día, incluyendo en ellas el servicio de vigilancia.

En el día de llegada, así como en el de salida, el tiempo acumulado de servicio en rada o en puerto y el de servicio de mar, podrá llegar a doce horas, sin dar derecho a remuneración suplementaria.

Artículo 16.º En los buques de tonelaje bruto de 25 a 500 toneladas que hagan navegación de cabotaje o pequeño cabotaje, salvo los casos de fuerza mayor, ningún individuo de la tripulación de cubierta puede ser obligado, sin una remuneración suplementaria, a un trabajo mayor de sesenta horas en los seis días de la semana.

En los buques de altura y gran cabotaje el personal de cubierta, en puerto, trabajará nueve horas. En la mar, los que monten guardia prestarán servicio, alternativamente, un día catorce horas y el siguiente diez horas, y los que no la monten trabajarán nueve horas.

Artículo 17.º Los límites de edad mínima y máxima para embarcar, serán

los de catorce y cincuenta y cinco años. Cumplida esta edad deberá justificarse la adecuada aptitud física.

Los menores a quienes alude la ley de 13 de Marzo de 1900 o la que en lo sucesivo se dicte regulando el trabajo de los mismos, necesitarán cumplir los requisitos legales vigentes en la materia.

Artículo 18. Ningún individuo de la dotación de cubierta o máquinas podrá rehuir la prestación de sus servicios, cualquiera que sea el tiempo que necesite emplear en la ejecución de los mismos. Será remunerable suplementariamente, a razón de una peseta por hora, cualquier trabajo extraordinario o sea aquel que exceda del fijado normalmente en este Reglamento, salvo cuando la prestación del mismo obedezca a orden dada por el Capitán, por considerar que concurre alguna circunstancia de fuerza mayor en que peligre la seguridad del buque, de las personas embarcadas o de la carga, o esté aconsejada por la apremiante necesidad de proveerse de viveres, combustible o materias lubricantes.

Se exceptúa del derecho a disfrutar el beneficio puntualizado anteriormente, al personal que participe de las ganancias anejas al tráfico.

Artículo 19. Para anotar las horas de trabajo suplementario, todo buque llevará un libro-registro del trabajo, ajustado al modelo que acompaña a este Reglamento, libro que deberá ser visado por el Director local de Navegación o Cónsul de España en el extranjero, según proceda.

Artículo 20. El Capitán del buque deberá hacer constar en el Registro del trabajo de que trata el artículo anterior, las circunstancias excepcionales que le habian obligado a ordenar la prestación del trabajo suplementario. La nota expresiva de dichas circunstancias será firmada por el Capitán y, además, por un Oficial de cubierta o máquina, según el Departamento a que pertenezca el trabajo suplementario de referencia.

Artículo 21. Cuando las horas de trabajo extraordinario den derecho a remuneración suplementaria, su cuantía y el número de los individuos a quienes afecte se anotarán en el Registro, en el cual podrán aquellos consignar las observaciones que estimen pertinentes.

Artículo 22. Mientras esté vigente el contrato respectivo no podrá ser desembarcado ningún individuo de la tripulación, salvo en el caso de existir una causa justificada.

Si fuere despedido, percibirá, en concepto de indemnización, un mes de sueldo; y, además, en metálico el importe de la manutención en dicho período de tiempo.

Serán causas que justifiquen el despido, las siguientes:

a) Faltas inexcusables y reiteradas por error o negligencia.

b) Falta habitual de obediencia y subordinación o de cumplimiento del servicio. Se entenderá por falta habitual la siguiente en que incurra un individuo después de haber cumplido el castigo prevenido en el párrafo 5.º del artículo 14 del Reglamento de Oficia y Disciplina a bordo de los

buques mercantes de 18 de Noviembre de 1909.

c) Comisión de hechos punibles.
d) Que el buque sea amarrado por falta de fletos o porque no sean, a juicio del Armador, suficientemente remuneradores.

e) Que el buque haya de sufrir reparaciones o carena, la duración de las cuales exceda de un mes.

Cuando un tripulante sea despedido por alguna de las causas comprendidas en los apartados d) o e) en puerto que no sea el del embarco del individuo, éste tendrá derecho a que se le facilite pasaje hasta el puerto nacional que elija o hasta el puerto extranjero donde hubiere embarcado y al abono en metálico del importe de su manutención durante el tiempo necesario para el viaje.

Artículo 23. El Armador, el Capitán o el Patrón, están obligados a dar a conocer a las personas que quieren embarcarse como dotación, además de las condiciones del contrato, la composición de la misma y el número de hornos existentes en las calderas.

Artículo 24. Estas prescripciones no se aplicarán a buque de pesca, ni a los dedicados a operaciones de pilotaje, asistencia, salvamento, remolque y servicios de puerto.

Artículo 25. Los Radiotelegrafistas continuarán prestando el servicio a bordo como titulados profesionales y en las mismas condiciones que los Oficiales de cubierta y máquina.

Madrid, 31 de Mayo de 1922.—
Aprobado por S. M.: Rivera.

A propuesta del Ministro de Marina,
Vengo en disponer que el Vicealmirante de la Armada D. Salvador Buhigas y Abad cese en el destino de General segundo Jefe del Estado Mayor Central de la Armada.

Dado en Palacio a catorce de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de Marina,
JOSE RIVERA.

A propuesta del Ministro de Marina,
Vengo en nombrar al Vicealmirante de la Armada D. Antonio Biondi y de Viesca General segundo Jefe del Estado Mayor Central de la Armada.

Dado en Palacio a catorce de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de Marina,
JOSÉ RIVERA

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

EXPOSICION

SEÑOR: El establecimiento de una comunicación más rápida que la ferro-

viaria existente entre Madrid a Vigo, ya que se acerca a treinta horas lo que actualmente invierte el curso de esta correspondencia, reportaría inmensas ventajas y un acabado perfeccionamiento y progreso en las Postas españolas, dado que en aquel puerto gallego tocaran en la actualidad todos los vapores de la América española, y estos beneficios en las comunicaciones son una necesidad para sostener el prestigio de España en aquellas Repúblicas, muy particularmente desde que, por virtud del Convenio postal hispanoamericano, España viene a ser un mismo territorio para los efectos del correo con todos los países americanos.

El establecimiento de un servicio aéreo entre Madrid y Vigo vendría a intensificar el tráfico con aquellas Repúblicas hermanas y, además de acortar la comunicación regional en el proyecto que se propone, sería base de otra comunicación rápida con la vecina República portuguesa.

Estudiados minuciosamente por la Comisión técnica del Correo aéreo, compuesta de elementos de Correos y Aeronáutica militar, los itinerarios posibles por vía aérea entre Madrid y Vigo, el propuesto con las etapas Salamanca-Oporto, estima el Ministro que suscribe que es el más hacedero dentro de las posibilidades actuales de la aviación comercial, y el que además habría de dar mayor rendimiento al tráfico hispano-americano-portugués siendo en lo político un hecho positivo de afirmación y estrechamiento de los lazos de la raza ibérica. Con esta línea la correspondencia de Portugal estaría a tres horas de Madrid, la regional gallega a cinco o seis horas, y la procedente o destinada a América obtendría provechosos alcances en su curso por la Península.

Es asimismo conveniente, por haberlo ya sancionado la práctica, el que se mantenga la estrecha relación de este nuevo servicio postal aéreo con los de la Aeronáutica militar, tanto para la unificación del futuro plan de líneas aéreas como para la aplicación como escuadrillas de reserva de las aeronaves contratadas en los mismos términos que establece el Real decreto de 5 de Julio de 1920 con las líneas postales de Marruecos y Baleares.

Por la entidad comercial de esta línea, y al propio tiempo teniendo en cuenta la difícil naturaleza y condiciones meteorológicas del terreno por que atraviesa, se hace preciso exigir de los contratistas y Empresas de aviación españolas que tomen parte en este servicio, el empleo de material de gran porte con aparatos que por lo menos trans-

porten una carga útil de 500 kilogramos, aunque para el correo no destinen toda esta capacidad.

Respecto al procedimiento de contratación que en estos servicios, en que se exigen de parte de los contratistas la mayor suma de garantías especiales, no puede ser más que por concurso, y en atención a la premura y conveniencia de presentarnos ante Portugal y América con el debido prestigio, podría preceder el anuncio del concurso y su substanciación a la obtención de los créditos ordinarios o extraordinarios para el servicio, haciendo constar en el pliego de condiciones que la Administración de Correos no queda obligada a abonar estos servicios hasta que se obtenga el crédito correspondiente, ni el adjudicatario a realizarlo hasta el mismo momento.

Aunque a primera vista parezca extraño que el Estado adjudique un servicio para cuyo pago no hay crédito suficiente, la realidad en los servicios de aviación que no se pagan por un tanto alzado, sino por kilómetro de línea y viaje efectuado, lo aconseja así en primer lugar, porque el importe real del servicio no se puede conocer de antemano, y después porque se obtiene la ventaja de que tan pronto como el presupuesto o crédito está aprobado, la Dirección general de Correos puede comenzarle, teniendo en cuenta que el plazo que se da a los concesionarios para empezar a prestarle suele ser insuficiente.

La ley de Contabilidad no se opone a esta medida, pues aunque el párrafo segundo de su artículo 39 dispone que no se podrán contraer obligaciones cuyo importe pueda exceder del crédito legislativo, siendo nulas las que infrinjan esta disposición, lo que se desea es precisamente que al anunciarse y adjudicarse este concurso se haga presente a los concursantes y al adjudicatario que el Estado no adquiere obligación alguna en cuanto se refiere al pago del servicio, hasta tanto no se apruebe el crédito oportuno, y al imponer la Dirección de Correos esta condición, y al aceptarla los concursantes, lo que en definitiva se hace es cumplir el precepto de dicho artículo 39. Y tampoco se opone el artículo 32 de la misma ley, únicos preceptos relacionados con este caso, pues su aplicación viene a reforzar el argumento, ya que sería inútil formular reclamación alguna, y cuantas se intentaren resultarían improcedentes aun cuando no se hiciera en el concurso la declaración previa a que antes se alude de que la implantación del servicio quedaba supeditada a la concesión del crédito

por expresa disposición del artículo que se comenta.

Siguiendo el procedimiento que se usa en los países cuyo correo aéreo está organizado, y que son, desde luego, aquellos en que es más perfecta la industria aeronáutica, conviene mantener en lo sucesivo un precio unitario por kilómetro que en España, atendiendo a que está en sus comienzos esta industria, debe ser remuneratorio, es decir, que se desarrolle la aviación civil en nuestro país. El tipo de seis pesetas por kilómetro de línea y viaje efectuado debe ser el elegido para este servicio, ya que es muy costoso por la calidad de los aparatos y además porque el total de viajes al año es menor que el de otras líneas por causa del terreno que ésta atraviesa.

Para llevar a la práctica prontamente tan interesante proyecto debe, pues, autorizarse a la Dirección general de Correos y Telégrafos para que anuncie el concurso lo antes posible, y, además, para que con conocimiento del Departamento de Estado se le autorice a entablar directamente las gestiones necesarias con la Administración portuguesa a fin de estudiar la implantación de este servicio en la parte internacional hispano-portuguesa de dos de sus etapas.

Por todo lo expuesto, el que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter a V. M. el siguiente proyecto de Decreto. Madrid a 13 de Junio de 1922.

SEÑOR:

A. L. R. P. de V. M.
VICENTE DE PINIÉS.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de la Gobernación, y con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se establece la línea postal aérea entre Madrid y Vigo con objeto del transporte de la correspondencia entre dichos puntos y etapas que se fijan y el cumplimiento de cualquiera otra misión que el Gobierno le confíe y sea compatible con ésta.

Artículo 2.º Para el posible cumplimiento de otros altos fines nacionales compatibles con el Correo, esta línea postal aérea se considera unida a las demás del servicio del Estado, y en este sentido, y sin que se produzca perturbación en su servicio postal propio, se considerará afectada a las Bases aéreas correspondientes de la Aeronáutica militar, creadas por Real decreto de 17 de Mayo de 1920, de cuyo servicio dependerá la inspección técnica de la línea.

Artículo 3.º Los elementos de la línea postal aérea de Madrid a Vigo serán:

a) Una expedición, por lo menos trisemanal en viaje redondo por aviones que tengan como mínimo 500 kilogramos de carga útil y escogidos entre los tipos comerciales usados en las líneas similares europeas.

b) Cuatro estaciones aéreas principales en Madrid, Salamanca, Oporto y Vigo, con hangares suficientes y las demás dependencias técnicas y refugios de aterrizaje que señalen de acuerdo la Dirección general de Correos y la Aeronáutica militar.

c) Una comunicación rápida por automóvil o motocicleta entre las estaciones aéreas principales y sus respectivas oficinas de Correos.

d) El material compuesto de seis aviones y por lo menos cuatro motores de repuesto, más el de recambio correspondiente a este número de aparatos.

e) La disponibilidad, por quien ejecute el servicio, de una fábrica de aeroplanos o taller completo de reparaciones de los mismos y de sus motores.

Artículo 4.º Se autoriza al Ministro de la Gobernación, y en su nombre al Director general de Correos y Telégrafos, para la contratación, mediante concurso entre Compañías españolas, y previo informe del Consejo de Estado, del servicio de esta línea y para gestionar con la Administración de Correos portuguesa el cambio de correspondencia por esta vía según lo que dispone el Convenio de la Unión postal universal firmado en Madrid.

Artículo 5.º Las Empresas o entidades que concurren a este servicio solicitarán anticipadamente del Ministerio de Fomento la oportuna concesión.

Dado en Palacio a trece de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Gobernación,

VICENTE DE PINIÉS.

REALES DECRETOS

A propuesta del Ministro de la Gobernación, de conformidad con el Consejo de Ministros y con arreglo a los artículos 8.º y 6.º del Real decreto de 29 de Julio de 1910,

Vengo en conceder la Gran Cruz de la Orden civil de Beneficencia, con distintivo blanco, a D. Manuel García Fernández, por su meritoria y relevante labor altruísta, humanitaria y caritativa en pro de los enfermos, necesitados y desvalidos de la provincia de Oviedo, y también de los españoles residentes en la República Argentina.

Dado en Palacio a trece de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Gobernación,
VICENTE DE PINIÉS.

A propuesta del Ministro de la Gobernación,

Vengo en decretar lo siguiente:

Se conceden los honores de Jefe de Administración civil, libre de gastos, en el acto de su jubilación, a D. Enrique Quintero García, D. César Suárez de Centi, D. Manuel Ramírez de Veger, D. Antonio Ferrer Sánchez, D. Ramón García Sancho, D. Ramón María Pérez de Torres y D. Julio Gil Massot, Directores Médicos de las Estaciones sanitarias de los puertos de Ferrol, Coruña, Huelva, Málaga, Cádiz, Melilla y Tarragona, respectivamente, como recompensa a sus buenos y dilatados servicios, con arreglo a la base letra D de la ley de 29 de Junio de 1867.

Dado en Palacio a trece de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Gobernación,
VICENTE DE PINIÉS.

A propuesta del Ministro de la Gobernación y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 del vigente Reglamento de Sanidad exterior, modificado por Real decreto de 30 de Marzo de 1920,

Vengo en nombrar Jefe de Administración civil de segunda clase a D. José Malva Muñoz, Director Médico de la Estación sanitaria del puerto de Valencia, con la efectividad de 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a trece de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Gobernación,
VICENTE DE PINIÉS.

A propuesta del Ministro de la Gobernación y de acuerdo con lo dis-

puesto en el artículo 14 del vigente Reglamento de Sanidad exterior, modificado por Real decreto de 30 de Marzo de 1920,

Vengo en nombrar Jefe de Administración civil de tercera clase a don José González Pou, Director Médico de la Estación sanitaria del puerto de Santander, con la efectividad de 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a trece de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Gobernación,
VICENTE DE PINIÉS.

A propuesta del Ministro de la Gobernación y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 del vigente Reglamento de Sanidad exterior, modificado por Real decreto de 30 de Marzo de 1920,

Vengo en nombrar Jefe de Administración civil de tercera clase a don José Ogazón y Cirer, Director Médico de la Estación sanitaria del puerto de Palma de Mallorca, con la efectividad de 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a trece de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Gobernación,
VICENTE DE PINIÉS.

A propuesta del Ministro de la Gobernación y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 del vigente Reglamento de Sanidad exterior, modificado por Real decreto de 30 de Marzo de 1920,

Vengo en nombrar Jefe de Administración civil de tercera clase a don Francisco Aznar Martínez, Director Médico de la Estación sanitaria del puerto de Avilés, con la efectividad de 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a trece de Junio de mil novecientos veintidós.

ALFONSO

El Ministro de la Gobernación,
VICENTE DE PINIÉS.

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

DIRECCION GENERAL DE SANIDAD

Habiéndose presentado instancia suscrita por D. Enrique de España, Pérez y D. Manuel Abalo Abad, Secretarios Intérpretes de las Estaciones Sanitarias de los puertos de Villagarcía y de Pasajes, respectivamente, en solicitud de permuta de sus respectivos cargos,

Esta Dirección general ha tenido por conveniente disponer se anuncie dicha solicitud por término de quince días, por si alguno de la expresada clase, con número anterior en el Escalafón al de los permutantes, tuviera algo que oponer a la pretensión de los mismos.

Madrid, 13 de Junio de 1922.—El Director general, Manuel Martín Salazar.

MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

DIRECCION GENERAL DE PRIMERA ENSEÑANZA

En cumplimiento de las disposiciones generales vigentes, y a propuesta de la Comisión organizadora del Escalafón del Magisterio,

Esta Dirección general ha resuelto que asciendan en corrida de escalas, con vista de los partes recibidos con posterioridad a la corrida anterior, los siguientes Maestros y Maestras con las antigüedades que a continuación se expresan:

10-6-922. Vacante del Sr. Ulecia, número 2. A 8.000 pesetas, Sr. Faus, 53. Resultas: a 7.000, Sr. Salaces, 241; a 6.000, Sr. Graner, 553; a 5.000, Sr. G. Liaño, 1.080; a 4.000 Sr. Rincón, 1.844; a 3.500, Sr. Barraca, 3.145, y a 3.000, Sr. Carretero, 5.524.

9-6-922. Vacante de la señora Medo, 1.539. A 4.000 pesetas, señora Soto, 1.814. Resultas: a 3.500, señora M. Valenciano, 3.088, y a 3.000, señora Cabanillas, 5.354.

Los Jefes de las Secciones administrativas de Primera enseñanza deberán tener presentes las instrucciones reglamentarias.

Madrid, 13 de Junio de 1922.—El Director general, Enríquez.