



# Boletín Oficial

## de la provincia de León

**ADVERTENCIA OFICIAL**

Luego que los Sres. Alcaldes y Secretarios reciban los números de este BOLETÍN, dispondrán que se fije un ejemplar en el sitio de costumbre, donde permanecerá hasta el recibo del número siguiente.  
Los Secretarios cuidarán de conservar los BOLETINES coleccionados ordenadamente, para su encuadernación, que deberá verificarse cada año.

**SE PUBLICA TODOS LOS DIAS, EXCEPTO LOS FESTIVOS.**

Se suscribe en la Imprenta de la Diputación provincial, a nueve pesetas al trimestre, pagadas al solicitar la suscripción.  
Los Ayuntamientos de esta provincia abonarán la suscripción con arreglo a las Ordenanzas publicadas en este BOLETÍN de fecha 25 de junio de 1926.  
Los Juzgados municipales, sin distinción, diez y seis pesetas al año.

**ADVERTENCIA EDITORIAL**

Las leyes, órdenes y anuncios que hayan de insertarse en el BOLETÍN OFICIAL, se han de mandar al Gobernador de la provincia, por cuyo conducto se pasarán al Administrador de dicho periódico (Real orden de 6 de abril de 1859).

**PARTE OFICIAL**

S. M. el Rey Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la Reina Doña Victoria Eugenia, S. A. R. el Príncipe de Asturias e Infantes y demás personas de la Augusta Real familia, continúan sin novedad en su imponente salud.

(Gaceta del día 23 de mayo de 1927).

**MINISTERIO DE FOMENTO**

**REAL DECRETO-LEY  
Núm. 813 (rectificado)**

A propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º La construcción de los ferrocarriles que no haya de realizarse por cuenta exclusiva del Estado en virtud de disposiciones especiales se llevará a cabo mediante concesiones con subvención fija o con garantía de interés que se podrán solicitar del Ministerio de Fomento y se otorgaran con sujeción a lo que se establece en los diferentes artículos de este Real decreto-ley, que modifica y completa las leyes de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 1908 y 1912, la ley de Ferrocarriles complementarios de 25 de Diciembre de 1912 y las leyes especiales que se han venido aplicando para algunos ferrocarriles.

Artículo 2.º En el caso de que se

solicite como forma de auxilio la de subvención fija, el Gobierno la concederá, si procede, imponiendo las siguientes condiciones, que son también aplicables a la revisión de los expedientes de concesión, con subvención kilométrica que se tramiten con arreglo a la citada ley de complementarios o a leyes especiales:

a) El importe total de la subvención correspondiente al kilómetro de línea construida no podrá exceder del 50 por 100 del coste medio por kilómetro que resulte, según el presupuesto de contrata del proyecto que se apruebe para servir de base a la concesión, a no ser que la primera subasta de concesión quedara desierta, en cuyo caso el Gobierno podrá anunciar una segunda subasta, y si resultase desierta, y concurren en el ferrocarril circunstancias muy especiales que aconsejasen su construcción, previa consulta a los Consejos de Obras públicas y Superior de Ferrocarriles, se podrá aumentar la cuantía de la subvención por Real decreto acordado en el Consejo de Ministros.

b) Una parte de la subvención kilométrica deberá ser reintegrada por el concesionario en la forma que se determina en el apartado d) de este artículo y el resto se entregará a título de auxilio a fondo perdido.

Esta última parte no podrá exceder en ningún caso de 75.000 pesetas por kilómetro, siendo por tanto reintegrable la diferencia entre la total subvención kilométrica y la

parte entregada a fondo perdido cuyo reintegro deberá hacerse en los cincuenta primeros años de explotación.

c) A los efectos del abono de la subvención se dividirá la línea en secciones o trozos bien definidos que terminen en estaciones o puntos notables del trazado y que, a ser posible, reúnan condiciones para irse abriendo a la explotación sucesivamente.

Los presupuestos de estos trozos se determinarán por separado, deduciéndolos del presupuesto total de contrata del proyecto aprobado, y sus importes se consignarán en el pliego de condiciones que sirva de base a la subasta de concesión, así como la parte proporcional de subvención que corresponda a cada uno de ellos y al material móvil.

El concesionario no percibirá la subvención correspondiente a cada trozo o al material móvil hasta tanto que haya ejecutado obra o efectuado el pago de suministro de material móvil por cantidad superior a la cuarta parte del presupuesto de contrata correspondiente.

A partir de este momento, la subvención se abonará proporcionalmente a la cantidad de obra ejecutada en cada trozo o de material adquirido, comparada con la que figure en el pliego de condiciones para el mismo trozo o suministro.

Terminado el ferrocarril se liquidará la subvención abonada al concesionario la cantidad que resulte de multiplicar el número de

kilómetros efectivamente construidos por la cuantía del auxilio unitario concedido, descontando de la suma así resultante las cantidades que en el curso de la ejecución le hayan sido abonadas.

d) El concesionario comenzará a devolver al Estado la parte reintegrable de la subvención desde el momento que el producto bruto kilométrico que se obtenga en la explotación de la línea exceda del que resulte de la aplicación de la fórmula:

$$P_K = 0,18 (K - S)$$

en la cual K representa el coste medio por kilómetro de que se ha partido para deducir la subvención y S la subvención total por kilómetro.

La anualidad de reintegro se deducirá por la fórmula:

$$A = 0,20 (P_B - P_K)$$

siendo  $P_B$  el producto bruto por kilómetro obtenido en el año a que se refiera la anualidad y  $P_K$  el que resulte de la fórmula anterior.

Artículo 3.º El Estado percibirá por la parte del anticipo que en concepto reintegrable abona, un 4 por 100 anual, cuyo interés deberá ser percibido durante los cincuenta años en que se fija la fecha de reintegro de dicho anticipo, si bien, en previsión de que los productos no permitan con arreglo a lo estipulado en el artículo 2.º que en el mencionado plazo hayan sido reembolsados de modo completo el capital e intereses mencionados, se marcan las reglas siguientes para que en compensación y en concepto de capitalización quede fijada la participación que el Estado habría de tener en los beneficios a partir de los cincuenta años de explotación.

a) Si por la aplicación de la fórmula de reintegro indicada en el artículo anterior, el concesionario reembolso íntegramente al Estado, a los cincuenta años del comienzo de la explotación del ferrocarril, la parte reintegrable de la subvención pero no hubiera abonado interés alguno, corresponderá al Estado, a partir de este período, una participación del 23 por 100 en los productos líquidos de la línea, en concepto de capitalización de esos intereses diferidos.

b) Si a consecuencia de la aplicación de la fórmula de reintegro, además de reintegrar el capital, el Estado hubiera percibido intereses durante algunos años, la participación del 23 por 100 en los productos

líquidos que corresponde al Estado, según el apartado anterior, se rebajará un 0,5 por 100 por cada año de interés completo percibido.

c) Si a los cincuenta años no hubiera quedado reembolsado, por la aplicación de la fórmula, la totalidad de la cantidad reintegrable, se aumentará, en un 2 por 100 la participación del Estado, que resultaría de la aplicación del apartado a), por cada 10 por 100 de la subvención que quedase sin reintegrar.

d) La participación del Estado que se deduzca como resultado de la acumulación algebraica de los conceptos anteriores, no podrá exceder del 48 por 100 de los productos líquidos totales.

e) El Estado se reserva el derecho de optar en cualquier momento entre la aplicación de las reglas establecidas en los apartados a), b), c) y d) de este artículo para determinar su participación en los productos líquidos o exigir que esta participación sea la que resulte de continuar aplicando la fórmula prevista para el reintegro durante el tiempo preciso dentro del período de concesión.

Artículo 4.º Cuando se solicite que la concesión se otorgue con garantía de interés, el Gobierno podrá aceptar que el capital de establecimiento a que se aplique la garantía resulte superior a 250.000 pesetas por kilómetro; pero para subsistir la concesión será preciso que el peticionario ofrezca alguna de las compensaciones siguientes en los dos casos que se enumera:

1.º Las nuevas concesiones tendrán que someterse a las normas a) y b).

a) Si alguna entidad o Empresa pública o privada de reconocida y sólida solvencia subvencione a su vez la línea al propio tiempo que el Estado con una parte del importe de la garantía, de manera que la que corresponda a aquél quede reducida a la diferencia entre el 5 por 100 del capital a garantizar y la que deba satisfacer, en primer lugar, aquella entidad o Empresa, siendo, por consiguiente, el Estado el primero en liberarse del pago de la parte que a él le corresponda.

b) Aunque se acepte provisionalmente como capital de establecimiento el presupuesto de contrata, el capital definitivo a los efectos de la garantía estará determinado por el coste efectivo de construcción, aumentado en el 9 por 100 del mismo que se señala en el artículo 17 de la Ley de 23 de febrero de 1912 y en concepto de intereses y amor-

tización del capital adelantado.

A este fin, las obras deberán ser inspeccionadas por un Delegado técnico del Ministerio de Fomento, que tendrá todas las facultades necesarias y la obligación de intervenir directamente en su organización y ejecución y en los concursos, subastas y destajos.

2.º Las concesiones ya en curso que se sometan a revisión, deberán proponer compensaciones, bien con sujeción a la base a) anterior o a las c) o d) siguientes.

c) Que se reduzca el plazo de garantía al que se estime necesario para que, estando la línea bien administrada y explotada, llegue a producir los rendimientos precisos para hacer innecesario el auxilio. Este plazo se determinará en cada caso mediante un estudio cuidadoso del tráfico probable de la línea y de su posible desarrollo, para deducir, con alguna aproximación, el tiempo que se ha de estimar como necesario para alcanzar su desenvolvimiento normal, que en ningún caso excederá de sesenta años y será independiente del que se fija a la concesión, que podrá llegar a noventa y nueve años.

d) Otras compensaciones, siempre que sean perfectamente valuables y cuya apreciación se estime. previo informe de los Consejos de Obras públicas y Superior de Ferrocarriles, como suficientes para compensar al Estado del aumento del capital que se conceda, con relación al límite establecido para el mismo por la Ley a cuyo amparo se otorgue la concesión.

Artículo 5.º Los peticionarios de concesiones de ferrocarriles cuyos expedientes se encuentren en tramitación con arreglo a las leyes de Ferrocarriles secundarios y extratécnicos de 28 de mayo de 1908 y 23 de febrero de 1912, a la ley de Ferrocarriles complementarios de 25 de diciembre de 1912 o a otras leyes especiales, deberán solicitar, en el término de seis meses, contados desde la fecha de su publicación en la *Gaceta* de este Real decreto-ley, la revisión de sus expedientes, sometiéndose a las condiciones que se imponen en los artículos 2.º, 3.º ó 4.º para acogerse a los beneficios de esta disposición.

Terminado aquel plazo se declararán ultimados, sin ulterior recurso, todos los expedientes cuya revisión no hubiese sido solicitada, sin reconocer a los peticionarios otro derecho que el de poder reclamar el importe del valor del proyecto con

## ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL

### Delegación de Hacienda

DE LA PROVINCIA DE LEÓN

#### CIRCULAR

El Real decreto de 12 de abril de 1924, concedió a las Corporaciones locales la condonación del 70 por 100 de sus débitos con el Estado, dando extraordinarias facilidades para el pago de los que resultaren.

Aquella medida excepcionalmente generosa, tuvo por único objeto sentar bases de saneamiento y normalidad de las Haciendas municipales en su relación con la del Estado, y es de absoluta necesidad, por prestigio de la Administración municipal, impedir a toda costa que los Ayuntamientos negligentes incurran en morosidad y poco a poco puedan colocarse de nuevo en situación de deudores a la Hacienda pública por incumplimiento de sus obligaciones.

Son muy pocos, en esta provincia los Ayuntamientos deudores al Tesoro público por atenciones de los ejercicios de 1924-25 a 1925-26 y segundo semestre de 1926, pero aún siendo pocos, constituyen una dolorosa excepción que es preciso hacer desaparecer, tanto por la obligación ineludible que las Corporaciones municipales tienen de coadyuvar al normal desarrollo del presupuesto de ingresos del Estado, como para evitar el pésimo efecto social que causaría que en una etapa de tan intensa deputación municipal como la presente, hubiese Ayuntamientos que reincidieran en males ajenos y ya estirpados, dando la sensación de estar administrados poco celosamente.

El Estatuto municipal vigente ha dado medios a las Haciendas locales para hacer frente a sus principales necesidades de orden económico, y por tanto esta Delegación está decidida a tomar medidas rigurosas contra los Ayuntamientos morosos, empezando por la del embargo de los recursos municipales, en el caso, que no considero probable, que fuesen desatendidas las consideraciones anteriormente expuestas.

Aun cuando los Ayuntamientos que tienen satisfechas todas sus obligaciones de presupuestos anteriores al corriente, no necesitan excitaciones para cumplir exactamente sus deberes con el Tesoro público, espero que continuarán

arreglo a tasación, en el caso de que la Administración acordase algún día utilizarle para construir la línea por su cuenta.

Artículo 6.º Las concesiones que se sometan a revisión habrán de sujetarse a los plazos que en las nuevas bases se les fijen para las distintas fases de la construcción, y si por incumplimiento de alguna de ellas incurrieran en caducidad, a los tres meses de vencida la fecha marcada serán sacadas a subasta, y si no es cubierta lo será otra vez antes de los seis meses de la fecha de caducidad mencionada, después de lo cual, si no es adjudicada, se dará por terminado todo expediente y todo derecho.

Si en alguna de las subastas hubiese postor sin que resultase adjudicatario, el mismo petionario tendrá derecho al cobro del proyecto, previa tasación pericial.

Artículo 7.º Las disposiciones de los artículos anteriores serán aplicables en la tramitación de los expedientes de revisión de presupuestos correspondientes a concesiones otorgadas, cuyas obras no hayan comenzado o se encuentren en situación de ejecución paralizada, y para los casos que estando terminado un ferrocarril se solicite la cooperación del Estado para construir prolongaciones de líneas que mejoren sus empalmes con otros ferrocarriles o con los puertos, para modificar el ancho de vía al objeto de facilitar estructuraciones o para construir variantes que mejoren las condiciones de explotación de las líneas.

Artículo 8.º No se autorizará en ningún caso, la revisión de presupuestos cuando se trate de concesiones otorgadas con posterioridad a 26 de agosto de 1918, en que por Real decreto de dicha fecha se reconoció legalmente la existencia del aumento de precios de las unidades de obras producido como consecuencia de la guerra europea, si fuese este el motivo en que se funde la petición.

Artículo 9.º En la construcción de los ferrocarriles acogidos a los beneficios de esta disposición, no se concederán otras prórrogas que las autorizadas por las leyes o disposiciones que regulen las concesiones.

Sin perjuicio de las responsabilidades que pudieran deducirse con arreglo a las mismas disposiciones por no terminar la construcción de las obras en el plazo señalado, se establecerán penalidades especiales y progresivas para los casos en que

la marcha de los trabajos no correspondiera en todo momento a la necesidad para terminarlos dentro del plazo total, y a este efecto, antes de anunciar la subasta de la concesión, se establecerá un plazo de ejecución por secciones o trozos bien definidos, a ser posible en condiciones de poderse abrir a la explotación, que permita aplicar automáticamente las penalidades a que su refiere el párrafo anterior.

Artículo 10. Para la efectividad de los ofrecimientos que los concesionarios hicieran y el Estado hubiese aceptado como suficiente compensación del aumento de capital garantizado de los casos del apartado c) del artículo 4.º, la entrega del auxilio habrá de quedar supeditada al cumplimiento íntegro de las ofertas aceptadas. En otros términos, no se entregará al concesionario cantidad alguna en concepto de interés del capital garantizado hasta hasta tanto que haya cumplido todos los compromisos que en ese sentido hubiere contraído.

Artículo 11. Siempre que se otorguen nuevas concesiones o se modifiquen las actuales acogiendo a los beneficios de esta disposición, será obligatorio que las líneas ingresen en el nuevo Régimen ferroviario establecido por Real decreto-ley de 12 de junio de 1924, al comenzar su explotación, a no ser que la concesión se hiciese a favor de alguna Compañía que explote líneas enlazadas con la que se haya de construir.

Artículo 12. Las concesiones y las modificaciones de concesión que se otorguen con sujeción a los preceptos de este Real decreto-ley tendrán que ser objeto de una disposición especial del mismo carácter.

Artículo 13. En lo que no se oponga a lo dispuesto en este Real decreto-ley, la tramitación de los expedientes y las condiciones que regulen las concesiones se ajustarán a lo dispuesto en las leyes a cuyo amparo estén acogidas.

Artículo 14. El Consejo Superior de Ferrocarriles procederá con urgencia a revisar y modificar las disposiciones legislativas sobre construcción de ferrocarriles, procurando inspirarse, para proponer la legislación definitiva, en las normas de revisión establecidas en la base 7.ª del Estatuto ferroviario aprobado por Real decreto-ley de 12 de julio de 1924.

Dado en Sevilla, a 29 de abril de 1927.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Rafael Benjumea y Burín*. (Gaceta del día 5 de mayo de 1927.)

igual norma de conducta ingresando dentro del año económico actual todas las sumas que a su cargo se liquiden.

León, 20 de mayo de 1927.—El Delegado de Hacienda, Marcelino Prendes.

**ENTIDADES MENORES**

*Junta vecinal de Espinosa de la Ribera*

No habiendo pagado la cantidad que cada quión tenía asignada en los lotes de eras que se anunciaron por esta Junta en el BOLETIN OFICIAL número 45, de 24 de febrero último, en cumplimiento de lo estipulado en el referido anuncio, esta Junta acordó anunciar dichos lotes a pública subasta para venderlos al mejor postor si a la misma le conviene, en la Casa-Escuela de este pueblo el día 29 del corriente a las diez de su mañana.

Seis lotes de la propiedad de los herederos de Lázaro Tascón y de Hermenegildo Lombo.

Un lote de la propiedad de Victorino Martínez.

Un lote de la propiedad de Apolinar Martínez; y lote y medio, propiedad de Demetrio Martínez.

Un lote de la propiedad de don Hermógenes Tascón.

Tres lotes la propiedad de Cipriano Zapico.

Como se halla estipulado en el anuncio que publicó el BOLETIN OFICIAL número 45, la Junta no vende más que los derechos del pueblo, que son los aprovechamientos de los pastos, tasados en 35 pesetas cada quión.

Espinosa de la Ribera 19 de mayo 1927.—El Presidente, Fernando Díez.

**Recandación de Contribuciones de la provincia de León**

EDICTO

*Zona de Ponserrada, Ayuntamiento de Páramo del Sil*

Don José Fernández Alvarez, Auxiliar del Arriando de Contribuciones en la expresada zona:

Hago saber: Que en los expedientes de apremio que instruyo en este Ayuntamiento, contra los deudores de domicilio ignorado que a continuación se expresan y por los conceptos contributivos que también se indican, toda vez que no aparecen ni se les conoce en la vecindad con que figuran en la respectiva lista cobratoria, se acordó por providencia de hoy y de conformidad con lo preceptuado en la base 15 del artículo 3.º del Real decreto de dos de mayo de 1926, sobre simplificación y reorganización de algunos servicios de Hacienda, requerirlos por medio del presente edicto en el BOLETIN OFICIAL de esta provincia y en la tablilla de anuncios de esta Alcaldía, para que en el término de ocho días comparezcan en dichos expedientes en el domicilio del Recaudador, o señalen domicilio o representantes, con la advertencia de que si no lo hicieren en el plazo señalado, una vez publicado este edicto, se proseguirá el procedimiento en rebeldía sin intentar nuevas notificaciones.

*Relación de deudores, vecindad con que figuran en la lista cobratoria, concepto y débitos por que son apremiados.*

Número 845-411 D.ª Josefa Valcarlos, de Anllarinos. contribución rústica, del 1.º al 4.º trimestre del 24-25, 2.º semestre del 1926 y primer trimestre del 1927.

	Ptas.	Cts.
Importante.....	98	23
Recargo reglamentario del 20 por 100.....	18	65

Total..... 111 94  
Número 162 D. Miguel Alfonso Porras, de Páramo

	Ptas.	Cts.
Contribución rústica del 1.º al 4.º del año de 1925, importante.....	19	36
Recargo reglamentario del 20 por 100.....	8	87

Total..... 23 23  
Dado en Páramo del Sil a 14 de mayo de 1927.—José Fernández.

**ANUNCIOS PARTICULARES**

El día 10 del actual, al vecino de Guardo (Palencia), Alejandro Alvarez Rojo, se le desapareció de La Espina, una yegua de su propiedad, de las señas siguientes: pelo castaño, con estrella blanca en la frente, paticalzada de las tres patas y herida de las cuatro extremidades.

Darán cuenta a su dueño, o a la Alcaldía de Guardo.

**FUNDIDOR DE CAMPANAS MANUEL QUINTANA**

VILLAVEDE DE SANDOVAL (León-Mansilla de las Mulas)

LEON

Imp. de la Diputación provincial. 1927

Clinica de enfermedades de los ojos

**ENRIQUE SALGADO**

OCULISTA

Casulla de 16 a 17 de 4 a 6

Torres de Omaña, 3 (Casa Valdepeñas)

LEÓN

CLÍNICA DE ENFERMEDADES DE LOS OJOS

- 33 -

**D. JOAQUÍN VALCARCE ALVAREZ**

OCULISTA DEL INSTITUTO OFTÁLMICO NACIONAL DE MADRID

- Y -

: DE LAS CLÍNICAS DE ALEMANIA, SUISA Y FRANCIA : :

CONSULTA: DE 9 A 10 Y DE 3 A 6

- AVENIDA DEL PABRE ISLA, NÚMERO 2, PRAL., IZERRA.-LEÓN-