

VENTA DE EJEMPLARES  
EN LA ADMINISTRACIÓN

FRANQUEO  
CONCERTADO

# Boletín



# Oficial

DE LA PROVINCIA DE GUADALAJARA



### PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

EN LA CAPITAL:

Trimestre, 17 pesetas; semestre, 28; año, 50

FUERA DE LA CAPITAL:

Trimestre, 25 pesetas; semestre, 35; año, 60

No se insertará ningún anuncio que sea a instancia de parte sin que previamente abonen los interesados el importe de su publicación a razón de 1'25 pesetas línea.

Las reclamaciones de números se harán dentro de los cuatro días inmediatos a la fecha de la publicación; pasados éstos, la Administración sólo dará los números previo el pago al precio de venta.

### SE PUBLICA

todos los días no festivos

ADMINISTRACIÓN,

Diputación Provincial

### ADVERTENCIAS

La Instrucción de 22 de Mayo de 1923, sobre contratación de los servicios provinciales y municipales, dispone que las Corporaciones provinciales y municipales abonarán, en primer término, los derechos de inserción de los anuncios en los periódicos oficiales, cuidando de reintegrarse del rematante si lo hubiere.

Inmediatamente que los Sres. Alcaldes y Secretarios reciban este Boletín, dispondrán que se fije un ejemplar en el sitio de costumbre, donde permanecerá hasta el recibo del número siguiente.

## GOBIERNO CIVIL

CIRCULAR NÚM. 111

Una vez aprobados los presupuestos de las Corporaciones municipales en los cuales han sido fijadas subvenciones para el Frente de Juventudes, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Bases de Administración Local y disposiciones complementarias de 7 de Octubre de 1945 de la Dirección General de Administración Local, subvenciones destinadas para actividades de campamentos de verano, campaña que en esta provincia comienza el día 1.º de Julio, me dirijo a las primeras Autoridades Locales dependientes de este Gobierno Civil para que en el plazo de tres meses, a partir de la publicación de la presente Circular, hagan efectivas estas subvenciones directamente a la Delegación Provincial del Frente de Juventudes. Por dicho Organismo me será remitido al final de este plazo relación nominal de los Ayuntamientos que no han cumplimentado debidamente estas disposiciones.

Guadalajara 9 de Mayo de 1949.

1059

El Gobernador Civil,

Juan Casas Fernández.

## JEFATURA DEL ESTADO

LEY DE 21 ABRIL DE 1949 sobre fomento de las ampliaciones y mejoras de los ferrocarriles de vía estrecha y de ordenación de los auxilios a los de explotación deficitaria.

La legislación española atinente a los ferrocarriles requiere de modo imperioso una renovación. Sus preceptos, dispersos y muchos de ellos anticuados, necesitan ser recogidos en un Cuerpo legal que regule, con criterio moderno y armónico, los múltiples aspectos que ofrece la actividad de aquel medio de transporte, desde el administrativo de la concesión y las modificaciones que en su tradicional contenido imponen los efectos económicos de las exigencias técnicas del ferrocarril y de la competencia de los demás medios de transporte, hasta las condiciones peculiares a que es ineludible sujetar el trabajo de los agentes para asegurar el buen servicio y no destruir el equilibrio económico de las Empresas, pasando por una simplificación en las forma-

lidades y procedimientos que se refieren al contrato de transporte ferroviario y sus derivaciones.

Ha tiempo que se trabaja en la preparación de una Ley general que abarque tan amplio contenido. Mas, entre tantos problemas como aquella actividad plantea, se ofrece con singular urgencia, que exige destacarla de los demás para darle solución inmediata, la necesidad de facilitar económicamente la ampliación y mejora de las líneas, que algunas Compañías han tratado de planear, recuperar el atraso de sus instalaciones y obtener en la explotación de sus servicios las necesarias condiciones de capacidad, economía y perfeccionamiento.

La amortización de los capitales que se inviertan en tal ampliación y mejora se dificulta y llega a imposibilitarse totalmente a medida que la vida de la concesión se halla más avanzada, ya que, según la legislación vigente, el ferrocarril ha de entregarse al Estado sin cargas en el momento de la reversión. Para evitar que los concesionarios, cohibidos por la dificultad, se abstengan de hacer aquellas inversiones, y dado que el régimen de consorcio con el Estado, en que consistió el del Real Decreto de doce de Julio de mil novecientos veinticuatro, fué abandonado a poco de establecido, el remedio fundamental se halla prorrogando la concesión, al menos por un tiempo suficiente para que la amortización pueda efectuarse. La amplia duración que nuestras Leyes han otorgado a las concesiones ferroviarias permite, obviando los peligros que entrañaría la prórroga discrecional y casuística, establecer un cálculo general que conduzca a un resultado satisfactorio, proporcionado a la duración de la concesión, y en función de los volúmenes de los capitales que representen la ampliación o la mejora y el establecimiento inicial de ella, que se toman como legítimo fundamento del cálculo, porque las concesiones están equiparadas por la legislación y la doctrina al usufructo temporal de sus capitales. No constituye esta prórroga una cesión graciosa al concesionario, puesto que tiene la contrapartida de la ampliación o la mejora que a su término revertirá al Estado, ni tampoco una renuncia de éste a su derecho de adquirir, por reversión, el pleno dominio del establecimiento, ya que la prórroga es limitada en su otorgamiento. La flexibilidad de la solución, como condición para el acierto en cada caso, se logra admitiendo en casos excepcionales la sustitución de la prórroga de la concesión que, como regla general, ha de aplicarse, bien por una compensación en metálico,

o por la garantía estatal de un interés mínimo para las inversiones que se realicen, reservándose, además, el Estado la facultad discrecional de no reconocer como compensable en cualquiera de sus formas la ampliación o la mejora cuando la coyuntura de la economía nacional, o alguna otra causa que afecte al interés general, así lo aconseje.

El concesionario conserva así, en el caso general, la libre iniciativa y la integridad de la dirección del negocio y disfruta de los beneficios de la ampliación o la mejora, que ha de administrar celosamente para extraerle el rendimiento debido y amortizar el capital; efectos, además, beneficiosos para el Estado, que, sin esfuerzo por su parte, hallará mejor prestado el servicio público, y al revertir la concesión prorrogada, o al rescatarla, derecho éste que siempre conserva, adquirirá un establecimiento ferroviario saneado financieramente con plena eficiencia técnica e incrementado con una ampliación o mejora cuya reversión a corto plazo constituirá para el Estado una compensación por el tiempo de la prórroga, en el que se inhibe del disfrute de la concesión primitiva.

Para alcanzar este resultado, es imprescindible salvar el obstáculo que en muchas Compañías puede constituir su desequilibrada situación financiera, al impedirles hallar los capitales con que costear la ampliación o la mejora. La Ley, luego de dar tiempo, respetuosamente, al ejercicio de los derechos que asisten a los obligacionistas, arbitra un procedimiento sencillo y breve para facilitar sus convenios con las Compañías, y aun llega, salvando la obstaculizadora inacción, de los acreedores, a imponerlos cuando representan el único medio posible para alcanzar lo que demanda el bien general, sin daño efectivo para el interés, ya maltrecho, de los obligacionistas.

Otro problema urgente, relacionado con el anterior, y que la Ley trata asimismo de resolver, es el de la subsistencia económica de los ferrocarriles deficitarios. Excluidos de su acción, en buenos principios, los que carecen de interés económico, la Ley limita los auxilios del Estado a aquellos ferrocarriles que, si bien no son productivos para la Empresa que los explota, con su servicio crean riqueza para la economía general y no pueden ser convenientemente sustituidos por otros medios de transporte. Los auxilios que se autorizan van rodeados de todas las garantías deseables para impedir el abuso y la degeneración del sistema, y tienen como requisito, nuevo pero de indudable justicia, la contribución al sacrificio estatal de las entidades locales, principales, cuando no únicas, beneficiarias de la subsistencia de esos ferrocarriles.

Contiene también la Ley la declaración del término del régimen de consorcio, declaración necesaria, porque el Real Decreto de mil novecientos veinticuatro, aunque nunca aplicado íntegramente e inaplicado del todo desde hace años, no ha sido objeto hasta ahora de una derogación formal. La nueva modalidad que se establece para el costeamiento de las ampliaciones y las mejoras de los ferrocarriles, haciendo innecesario aquel régimen, impone su cancelación. Las aportaciones estatales hechas con arreglo a él se mantienen, no obstante, lo mismo que sus efectos, en la situación actual, ya que no se han dado las condiciones requeridas para la plenitud de aquéllos, según la propia disposición citada.

Asimismo se pone término al régimen presente de anticipos del Estado, de multiforme y siempre defectuosa regulación, que queda sustituido por el ya mencionado sistema de auxilios, más amplio y sistemático y con mayores garantías de eficacia y economía. Los anticipos otorgados con anterioridad se agrupan en tres clases, condonándose los motivados por circunstancias políticas ajenas a las Compañías; asimilando otros cuya devolución está subordinada en el fondo al cumplimiento de condiciones que no han alcanzado efectividad, a las aportaciones hechas por el Estado en el régimen de consorcio, y manteniendo la subsistencia de

los restantes en las mismas condiciones establecidas a su otorgamiento.

Dispónese también una norma para la unificación de los plazos de duración de las concesiones cuando son varias las que disfruta una misma Compañía. Esta unificación previa es requerida para la prórroga de la concesión. Mas como también lo es en los casos de reversión, por las dificultades y los inconvenientes que tiene el separar la explotación de los ferrocarriles revertidos y la de los que quedarían a la Compañía, la Ley, recogiendo la tendencia que se acusó ya en el Real Decreto de mil novecientos veinticuatro, bien que dándole ahora una solución más sencilla, ordena aquella unificación para las Compañías que se acojan a sus beneficios.

Por último, la Ley ofrece la aplicabilidad de éstos a las Compañías titulares de concesiones de ferrocarriles a perpetuidad con sólo que acepten su transformación, por sus efectos ciertamente más teórica que práctica, en concesiones análogas, en duración y condiciones, a las que constituyen la regla común de nuestros ferrocarriles.

En su virtud, y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,

DISPONGO:

## CAPITULO PRIMERO

### *Compensación de la ampliación o mejora que en el ferrocarril haga el concesionario*

Artículo primero. Todo titular de concesión temporal de un ferrocarril podrá ser compensado en la forma, cuantía y condiciones señaladas en esta Ley, por los capitales que invierta en la ampliación o la mejora del establecimiento ferroviario, la cual quedará incorporada a ésta y revertirá al Estado al tiempo que la concesión.

Artículo segundo. Las ampliaciones y las mejoras del establecimiento ferroviario, a que se refiere esta Ley, podrán ser de iniciativa del Estado o propuestas por el concesionario.

Artículo tercero. Para los efectos de la presente Ley, se entenderá como ampliación o mejora del establecimiento ferroviario el conjunto de las obras, instalaciones y adquisiciones integrantes de un plan que el concesionario habrá de presentar y que, respectivamente, aumenten los elementos de dicho establecimiento en relación con lo exigido en el pliego de condiciones de la concesión, o mejoren la economía y calidad del servicio, de modo que, en definitiva, el establecimiento que haya de revertir al Estado al término de la concesión exceda en amplitud y dotación, o supere en calidad y eficiencia al que el concesionario estaba obligado a constituir según aquellas condiciones.

Artículo cuarto. Para que la ampliación o la mejora sea compensable, se requiere sean calificados así en su conjunto y en cada una de sus partes el plan y los anteproyectos parciales presentados por el concesionario en la forma establecida por esta Ley.

Podrán ser compensables las obras, instalaciones y adquisiciones útiles, habiendo de entenderse por tales las directamente rentables y las que, incrementando de modo apreciable la economía, seguridad, regularidad, rapidez, capacidad o comodidad de transporte, influyan de manera efectiva, aunque indirecta.

Artículo quinto. Son condiciones para la efectividad de la compensación:

Primera. Que la concesión no se extinga por caducidad. En este supuesto, las mejoras también quedarán incursas en caducidad.

Segunda. Que al término de la concesión, o a su rescate, la ampliación o la mejora se halle en buen estado de conservación.

Artículo sexto. La compensación de la ampliación o mejora se otorgará normalmente en forma de prórroga de la concesión, por una sola vez y con la duración que se determine conforme al artículo siguiente.

Excepcionalmente, podrá ser sustituida la prórroga por una compensación en metálico al momento de la reversión si, en su instancia, el concesionario así lo solicita, y el Estado, atendidas las razones de la petición, estima conveniente acceder a ello. Dicha compensación tendrá como límite máximo el importe total de la ampliación o la mejora, y como límite mínimo dicho importe, afectado de un coeficiente que exprese la relación a noventa y nueve de los años transcurridos desde el origen de la concesión hasta el momento en que haya debido quedar terminada la ampliación o mejora de que se trate.

Asimismo, y también con carácter excepcional, cuando el Gobierno lo estime más conveniente, y a petición o previa aceptación del concesionario, podrá consistir la compensación en la garantía de un interés mínimo, por el plazo necesario para la amortización, que podrá exceder de la duración de la concesión, al capital que, debidamente autorizado, invierta el concesionario.

Artículo séptimo. Para determinar la duración de la prórroga de la concesión, se supondrá que la ampliación o mejora es objeto de una concesión por noventa y nueve años, computables previa la terminación del plazo señalado para ejecutarla, y se obtendrá, por diferencia, el número de años en que tal supuesta concesión excedería del término natural de la del ferrocarril.

La duración de la prórroga de la concesión del ferrocarril consistirá en un número de años que habrá de guardar con los obtenidos, según el párrafo anterior como excedentes de la supuesta concesión indicada, proporción inversa a la que, con el valor de la ampliación o de la mejora, guarde la suma de este mismo valor y el del establecimiento constituido por el concesionario en cumplimiento de las condiciones de la concesión, estimados como se dispone en el artículo siguiente.

El plan de ampliación o mejora podrá comprender obras y adquisiciones de ambas características y constituir, para su ejecución, un programa a desarrollar en etapas sucesivas. En tal caso, se tratarán dichas etapas como ampliaciones o mejoras parciales, a las que se otorgarán sucesivamente las prórrogas que correspondan, operando con el valor de cada una de ellas, con los años excedentes de su supuesta concesión y con la suma de dicho valor más la del establecimiento arriba definido, incluidas las ampliaciones o mejoras que correspondan a las etapas ejecutadas con anterioridad a la de que se trate.

Si una misma Empresa disfrutase de más de una concesión de líneas, con enlace directo y explotación común, se tomará para el cálculo el plazo unificado de aquéllas, conforme a los artículos noveno y cincuenta y uno de esta Ley. Se excluirán de la unificación de plazos las líneas que disfruten garantía de interés.

Artículo octavo. Para los cálculos ordenados en el artículo anterior, las obras, instalaciones o adquisiciones incluidas en el plan que presente el concesionario se evaluarán por el costo de los terrenos, las construcciones y el material fijo o móvil en que consistan, con sus gastos accesorios. Sólo se considerarán como tales costos y gastos las cantidades efectivamente invertidas por el concesionario dentro del presupuesto del proyecto correspondiente debidamente aprobado. La liquidación será oportunamente efectuada por el Ministerio de Obras Públicas.

A los mismos efectos, exclusivamente, el establecimiento constituido en cumplimiento de las condiciones de la concesión se estimará por el valor de costo de sus elementos referido al momento en que se haga la evaluación de la ampliación o la mejora, disminuido el capital que así resulte en el demérito por el uso, que propondrá, en cada caso, la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, oyendo a los Consejos de Obras Públicas y Superior de Ferrocarriles con arreglo a las normas que, como complemento de esta Ley, dictará, con carácter general, el Ministerio

de Obras Públicas, oídos los citados Consejos. Si dicha mejora constituye sólo una etapa del plan presentado por el concesionario, en ese costo se incluirá el de las obras, instalaciones y adquisiciones correspondientes a las etapas anteriores.

La valoración requerirá previa y expresa aprobación del Ministro de Obras Públicas.

Artículo noveno. La unificación de los plazos de duración de las concesiones, cuando son varias las que disfruta una misma Empresa, se obtendrá multiplicando el valor del establecimiento en cada una de aquéllas, estimado, según el artículo anterior, por el número de años que resten hasta su respectivo término natural, y dividiendo la suma de los productos así obtenidos por la de los valores de los propios establecimientos.

Artículo diez. Cuando la ampliación o la mejora alcance un valor que exceda del cincuenta por ciento del valor del establecimiento, estimado como dispone el artículo octavo, o envuelva, por su naturaleza, una modificación esencial del establecimiento o de su explotación, la compensación, cualquiera sea la forma en que se satisfaga, podrá ser incrementada en un tanto por ciento de su magnitud, que en ningún caso será superior a diez.

Artículo once. Para obtener la compensación de una ampliación o mejora, el concesionario lo solicitará del Ministerio de Obras Públicas, acompañando a su instancia el plan general de las obras, instalaciones y adquisiciones que constituyan aquélla. Deberán además acompañarse:

Primero. Proyectos detallados de las obras, instalaciones y adquisiciones integrantes de la ampliación o la mejora, con su correspondiente estudio técnico, en el que aparecerá reseñado su respectivo plazo de amortización y el consiguiente costo de conservación.

Segundo. Presupuestos correspondientes, calculados de conformidad con lo dispuesto en el artículo octavo y teniendo en cuenta el principio de la revisión de precios, en caso necesario.

Tercero. Memoria comprensiva de los extremos que se indican a continuación:

a) Estudio económico y financiero de la ampliación o mejora, que comprenderá la justificación de ésta y las necesarias previsiones acerca de su rentabilidad y gastos de conservación.

b) Evaluación del establecimiento ferroviario constituido en cumplimiento de las condiciones de la concesión, con arreglo al segundo párrafo del artículo octavo, distinguiendo las diversas concesiones, si son varias las que disfruta la misma Empresa.

c) Compensación que, por la ampliación o la mejora, estima procedente el concesionario conforme a lo dispuesto en esta Ley, previo cálculo de la unificación de los plazos de las concesiones, si disfrutase varias, y con expresión de la forma en que desea recibirla.

d) Modificación que proceda hacer en la distribución de la garantía hipotecaria y en los cuadros de amortización de las cargas preexistentes, en cuanto sean afectadas por la unificación de los plazos de duración de las concesiones.

Cuarto. Cuando se trate de un programa a desarrollar en etapas sucesivas, el plan general descriptivo de la ampliación o mejora incluirá la indicación de los plazos correspondientes a cada una de dichas etapas. Los proyectos, presupuestos y Memoria que se mencionan en los apartados anteriores se referirán entonces a la parte de la ampliación o mejora correspondiente a la etapa que de modo inmediato haya de ejecutarse. La propuesta correspondiente a la primera etapa coincidirá necesariamente con la presentación del plan general.

Artículo doce. El Ministerio de Obras Públicas, previo informe del Consejo Superior de Ferrocarriles, del Consejo de Obras Públicas y del Ministerio de Hacienda, éste en cuanto a la modificación en la distribución de la garantía y de los cuadros de amortización prevenida en el párrafo d) del artículo anterior, resol-

verá si aprueba, con o sin modificaciones, el proyecto de ampliación o de mejora, o si lo rechaza. Una vez que las modificaciones hayan sido, en su caso, recogidas en el proyecto por el concesionario, o en el mismo acuerdo si no propuso modificaciones, el Ministerio de Obras Públicas resolverá acerca de la compensación solicitada, declarando si estima o no compensable la ampliación o la mejora, y señalará la forma y cuantía de la compensación que proceda, coincidentes o no con las solicitadas.

(Continuará)

## Excma. Diputación Provincial de Guadalajara

### VIAS Y OBRAS

Por Decreto de esta Presidencia, y una vez que ha sido informado favorablemente por la Sección de Gobierno de esta Excma. Diputación provincial, en sesión celebrada el día 6 de Mayo actual, he acordado se proceda a incluir en el Plan provincial de caminos vecinales, con el carácter de urgente, uno que enlace la carretera de Corduente (Huete a Tortuera) con la de Ventosa (camino vecinal de Molina de Aragón a Ventosa), por considerarlo beneficioso para los intereses provinciales.

Y en cumplimiento de lo que dispone el artículo segundo del Reglamento de Vías y Obras provinciales, se inserta el presente anuncio para que dentro de los quince días naturales, a partir de esta publicación, puedan los particulares y Corporaciones interesadas alegar lo que estimen conveniente, bien sea a favor o en contra de esta inclusión.

Guadalajara 11 de Mayo de 1949.—El Presidente, Felipe Solano Antelo.

## SERVICIO NACIONAL DEL TRIGO

### JEFATURA PROVINCIAL DE GUADALAJARA

#### AVISO

Se pone en conocimiento de los señores Alcaldes y Presidentes de las Hermandades Locales de Labradores que pueden solicitar de este S. N. T. judías garrafales de siembra para verdeo, para lo cual deberán mandar a estas oficinas relación nominal de peticionarios, indicando la cantidad que cada uno solicita.

Guadalajara 9 de Mayo de 1949.—El Jefe provincial, L. Andreu. 1086

#### Reintegro de C-1.—Campaña 1949

Se recuerda a las Secretarías de Ayuntamientos y Hermandades la resolución del Ministerio de Hacienda de 20 de Diciembre de 1948, por la cual las declaraciones de cosechas realizadas en modelos C-1 deben ser reintegradas por un timbre móvil de 0'25 pesetas, por hallarse comprendidas en el artículo 203 de la vigente Ley del Timbre; este reintegro se realizará precisamente sobre el original que queda en poder del agricultor.

Guadalajara 10 de Mayo de 1949.—El Jefe provincial, L. Andreu. 1094

## Ayuntamientos

### GALVE DE SORBE

El Alcalde del Ayuntamiento de esta villa de Galve de Sorbe.

Hago saber: Que habiendo resultado desiertas por no haberse presentado proposiciones las subastas celebradas el 8 y 18 de Abril último de 152 metros cúbicos de madera y 105 estéreos de leña, del monte de estos propios, número 23 del Catálogo, denominado

«Pinar y Dehesa», para el año forestal de 1948-49, y previa autorización del Distrito Forestal de esta provincia, se anuncia la celebración de la tercera subasta para el día 25 del actual, a las once horas, bajo las mismas condiciones y precios topes mínimo de 23.712'96 pesetas y máximo de 32.345'66 pesetas que rigieron para las anteriores, y se insertan en el anuncio publicado en el «Boletín Oficial» de esta provincia número 40, siendo la admisión de pliegos hasta las once horas del día 24 del actual.

Galve de Sorbe 4 de Mayo de 1949.—El Alcalde, Mariano Ferrer. 1075

(Derechos de inserción, 26'25 ptas.)

## Documentos

que se hallan expuestos al público en las Secretarías de los Ayuntamientos que a continuación se expresan, para oír reclamaciones en los plazos reglamentarios:

Albendiego, el presupuesto municipal para el año actual, por quince días.

El Cardoso de la Sierra, las cuentas municipales del año 1948, por quince días.

Valdesaz, las cuentas municipales y la relación de altas y bajas de urbana, por quince días.

Alcolea del Pinar, Aldeanueva de Guadalajara, Alustante, Azuqueca de Henares, Cerezo de Mohermendo, Garbajosa, Peñalver, Riofrio del Llano, Setiles, Torija, Torrebeleña y Valdeaveruelo, la relación de altas y bajas de urbana, por quince días.

## EDICTO

Don Rogelio del Valle González, Notario del Ilustre Colegio de Madrid, con residencia en la villa de Cifuentes.

Hago saber: Que a requerimiento de don Francisco Casado Béjar, doña María-Angela Casado Melguizo y doña Carmen Melguizo Casado, esta última por sí y en representación de sus hijos don Luis-Enrique, doña Tomasa-Juana y doña María Casado Melguizo, se tramita en esta Notaría acta para acreditar la prescripción de un aprovechamiento de las aguas del río Cifuentes, en el término municipal de Gárgoles de Arriba, partido judicial de Cifuentes, con destino a la producción de fuerza motriz para una central eléctrica, sita en una finca propiedad de los señores requirentes, en el lugar de los «Molinos». Dicho aprovechamiento se utiliza durante todo el año y en ocasiones consume el volumen total de las aguas del mencionado arroyo. No puede precisarse con exactitud los litros por segundo.

El expresado aprovechamiento, desde su toma de aguas, no tiene limitaciones ni restricción alguna, derivadas de otros riegos para fincas colindantes o utilización para usos industriales.

Lo que se publica para general conocimiento, pudiendo comparecer los que se consideren perjudicados en esta Notaría, dentro de treinta días, siguientes a la publicación del presente edicto, para exponer y justificar su derecho.

Cifuentes veinte de Abril de mil novecientos cuarenta y nueve.—Rogelio del Valle.

(Derechos de inserción, 37'50 ptas.)

## Contratos de trabajo agrícola

Necesarios y obligatorios a todos los Agricultores y Ganaderos

Solicítelos al Sucesor de Antero Concha.

PLAZA DE SAN ESTEBAN, 2 - GUADALAJARA

(Envíos a reembolso)

IMPRESA PROVINCIAL.—GUADALAJARA