

PERIÓDICO OFICIAL

DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE HIDALGO.

TOMO XXIV

PACHUCA, SEPTIEMBRE 10 DE 1891.

NUM. 38

Condiciones.

Dirección

Condiciones

Este periódico se publica una ó dos veces á la semana.—El precio de suscripción será de un peso por cada veinte números.—Los anuncios valen diez centavos.—Los recibidos y avisos se dirigirán á la dirección de este periódico y según su clase, se insertarán gratis ó á precios convencionales, según los artículos 140 y 141 de la ley de Hacienda vigente.

LA SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN.

Los avisos, edictos, etc., que se remitan de cualquier punto del Estado, no se publicarán si no vienen acompañados del certificado de autenticidad en la respectiva Administración de Rentas ó Hacienda.—Las inserciones se reciben en esta ciudad, en la dirección del periódico; fuera de ella, en las Administraciones de Rentas del Estado.

SANTORAL.

SEPTIEMBRE

Jueves 10.—San Nicolás de Tolentino.
Viernes 11.—Santos Proto y Juvenal.
Sábado 12.—Santos Macedonio y Leoncio.
Domingo 13.—Santos Anselmo y Maurilio.
Lunes 14.—San Crescenciano y Santa Salustia.
Martes 15.—Santos Nicomedes y Porfirio.
Miércoles 9.—Santos Cornelio y Cipriano.

JUEZ EN TURNO.

SEMANA DEL 6 AL 12 DE SEPTIEMBRE DE 1891.

Juez 2.º de 1.ª instancia el C. Lic. Manuel Mateos.

Secretario: el C. Javier Carballeda.

Pachuca, Septiembre 10 de 1891.

LA ORGANIZACIÓN

DE LA

Enseñanza secundaria MODERNA.

Ahora que el Consejo superior de instrucción ha acabado de deliberar sobre la reorganización de la enseñanza especial, creemos oportuno estudiar, aunque sea someramente, los principios que aquí ha tenido en cuenta al hacer la reforma de que se trata.

En la exposición de motivos, donde se demuestra la necesidad que hay de armonizar los estudios con la nueva organización del bachillerato, se ve que el ministerio quería que se conservase el antiguo nombre de *enseñanza especial*, cambiando la palabra *especial* por la de *enseñanza secundaria moderna*, y la sustituyó con la palabra *moderna*. El fin oficial, por tanto, es: *enseñanza secundaria moderna*.

Las modificaciones hechas por el Consejo superior en su penúltimo sesión, y relativas al examen de bachillerato en la enseñanza secundaria clásica, requieren modificaciones correspondientes en el bachillerato y en las clases de la enseñanza secundaria especial.

El bachillerato en ciencias, subsiste aún más como una medida transitoria, pues se ha determinado su suprimir. Las clases preparatorias de matemáticas han sido suprimidas también; pero no ha sucedido lo mismo con las necesidades á que responden el bachillerato y esas clases. Dichas necesidades resultan, por una parte, del mínimo de edad que se exige para poder ingresar á ciertas escuelas, el cual no permite á todos los candidatos hacer estudios literarios y completos antes de entregarse á los estudios científicos; y por otra, del límite ordinario de la capacidad intelectual de los alumnos.

Con las reformas votadas por el Consejo, puede esperarse que algunos de ellos consistan en continuar sus estudios literarios hasta sufrir el examen que se exige en la primera serie de pruebas para el bachillerato en la enseñanza clásica, pero, desgraciadamente, no sucede lo mismo con la totalidad de los alumnos. Por tanto, es indispensable complementar esas reformas con las modificaciones necesarias para que los estudios de que se trata den los resultados que se desean.

Muchas veces se han presentado en el seno del Consejo las cuestiones que siguen: «¿Qué es y qué debe ser la enseñanza especial? ¿Es una enseñanza liberal y clásica? ¿Es una enseñanza práctica y profesional? Hasta ahora no ha sido posible responder categóricamente á estas preguntas. Aunque después de las reformas votadas en 1886 por el Consejo superior, la duda no se ha disipado por completo, pues si es cierto que este ha probado todas las modificaciones propuestas por la Administración en la organización y en los programas de la enseñanza especial, no ha creído aún conveniente darle el nombre de clásica. Por tanto, todavía hay en ella algo de ambiguo.

¿Es una enseñanza práctica y profesional? En el caso, por qué se hicieron programas tan semejantes á los de la enseñanza clásica, en los que figuran por ejemplo: «La historia de la civilización antigua, Oriental, Griega y Romana, estudio de los griegos y romanos

franceses, desde el siglo XI hasta nuestros días», y los «Principios de filosofía científica», más extensos que el curso de lógica de la clase de filosofía? ¿Por qué fijar seis años de estudio? ¿Por qué un bachillerato tan difícil como el bachillerato en ciencias, y que como éste ha accedido á la Escuela de Saint-Cyr, á la Escuela política y á la Escuela Normal superior?

¿Es por el contrario una enseñanza clásica? ¿Razonada, por qué darle el nombre de especial, y exigir certificados de muchos capociales? ¿Este carácter permanente de ambigüedad no daña la culpa, sino que es un resultado de las cosas mismas; resultó del origen de la enseñanza especial, de la circunstancia en medio de las cuales se desarrolló esta, y de las necesidades que hasta ahora ha tenido que satisfacer. Respecto á su origen, hay que tener en cuenta que no quiso dar á la enseñanza primaria un complemento en provecho de los jóvenes de las clases laboriosas que, sin disponer del tiempo ni de los recursos necesarios para pasar siete ó ocho años en el colegio, pueden no obstante perfeccionar su instrucción general antes de comenzar el aprendizaje de un oficio; esto es, propiamente hablando, el objeto de la enseñanza primaria superior. Por otra parte, dicho aprendizaje exige con frecuencia, como preparación, conocimientos de un orden meramente científico, apropiados, ya á una profesión determinada, ya á un grupo de profesiones entre las cuales tienen que elegir los jóvenes; por esto la enseñanza especial ha revestido desde sus principios cierto carácter técnico y profesional. Por último, la enseñanza secundaria clásica, fundada en un estudio lento y laborioso de la antigüedad grecolatina, no podía bastar á una sociedad como la nuestra, y, por tanto, era necesario instituir, en paralelo con ella, una enseñanza especial, que tuviera un carácter más moderno, de la cual se eliminasen las lenguas muertas para consagrar mayor tiempo á las lenguas vivas y á las ciencias.

Ahora bien, el partido que debo tomarse en la enseñanza especial está ya indicado, y en cierto modo impuesto por las condiciones mismas en que se encuentra colocada, por el sentido en que se ha realizado sus evoluciones, y por los proyectos relativos á ella que están elaborándose ó ya en ejecución.

La enseñanza especial, así como excepciones, no cuenta con establecimientos que le sean propios. Llamada á funcionar al lado de la enseñanza clásica que desde hace mucho tiempo se duena del prestigio y de la autoridad, y comparada así con esta última, por los caracteres de ella. En los liceos y en los colegios clásicos la enseñanza especial jamás ha sido el punto de llegada á ser práctica y profesional. La acción de la enseñanza clásica siempre la hará desviar fatalmente de su objeto.

Así se explica que el plan de estudios haya sido modificado, suprimiendo la disposición que permitía á los alumnos abandonar el colegio después de uno, dos ó tres años de estudios. Los ejercicios de taller destinados á «habituarse á los alumnos á manejar algunos instrumentos», han sido reservados para las escuelas de aprendizaje de artes y oficios.—Se ha prolongado la duración normal de los estudios hasta seis años. Los estudios literarios, además, serán coroados con un curso de filosofía científica y moral.—Los programas científicos han pasado de tender prematuramente á las aplicaciones, y dando á la teoría el lugar que le corresponde, porque sólo la teoría puede servir de esclarecimiento á estas, se ha renunciado á la facultad de variarlas según las necesidades de cada región y de cada localidad, lo que sólo tiene razón de ser tratándose de la enseñanza profesional.—Para asegurar, por último, en cuanto es posible, el prestigio y éxito de la nueva organización de la enseñanza secundaria, para que todos comprendan cual es su verdadero carácter, se ha creado para ella un bachillerato con prerrogativas equivalentes á las de los bachilleratos en letras y ciencias.

A medida que la enseñanza especial ha ido desarrollándose así una parte de su tarea, la enseñanza primaria superior ha ido desarrollándose. El Consejo se ocupará

próximamente de la completa organización de esta última, con la cual no puede contar por sí misma.

En efecto, el número de alumnos de la enseñanza primaria superior que en 1884 era de 20,000, se elevó en 1889 á 25,820; por el contrario, el de los de la enseñanza especial disminuyó: en 1884 era de 23,827, y en 1889 de 22,104.

En el principio deberá basarse la reorganización de la enseñanza en las posibilidades de organizar sin estudios grecolatinos una enseñanza clásica, y esta enseñanza será realmente tal en su forma á los jóvenes á quienes se dedican.

Convenientemente se entiende por enseñanza clásica una enseñanza que no estando reducida á limitadas por necesidades urgentes de carrera ó de oficio, tiene por objeto completar, con el desenvolvimiento de la educación del espíritu que la recibe, la educación del espíritu que la recibe, por esto es eminentemente liberal y desinteresada. Puede considerarse que en este término se encuentra utilizable, en todo caso, realiza su fin propio si dando á los alumnos una instrucción sólida les acostumbrá al modo de sentir, de pensar y de expresar, de esos escritores, de esos matemáticos que, en razón de su autoridad, consagrada por el tiempo, tienen el derecho incontestable de ser en las clases los maestros de la juventud.

Ahora, bien, cuando se renuncia al griego y al latín ¿pueden organizarse una enseñanza de este género?

En materia de instrucción científica es preciso hacer notar que si las ciencias pueden enseñarse con un método que no sea el de las ciencias clásicas, con un método distinto, un elemento incompleto es cierto, pero esencial de la educación clásica. Por esto, en el párrafo mismo en que tanto se respeta la tradición clásica. Enclaves se consideró, la altura de Homero. Sin insistir aquí en los afectos benevolentes de las ciencias, debemos recordar que ellas son las únicas que pueden despertar en el niño los sentimientos de donde naturalmente nace ese respeto á la verdad del que se conservan tan memorables ejemplos. Es por tanto permitido asentar que el estudio de las ciencias contribuye en mucho á educar la razón, y que es un elemento de alta importancia para la formación del carácter.

Hay que atender además á la utilidad de la enseñanza de las lenguas vivas. Esta enseñanza comprende la lengua y la literatura inglesa, y la lengua y la literatura alemana. Sin poner en duda la importancia de las lenguas y literaturas antiguas sobre las modernas, ya se considere á estas en sí mismas, ya desde el punto de vista de la educación, no podrá negarse que en la enseñanza del inglés y del alemán se dispone de textos y de ejercicios de gran valor y de verdadera eficacia. Es cierto que, al menos en un principio, la enseñanza de esos idiomas es puramente práctica, y en este sentido el método mismo es disciplinariamente inferior al método tradicional de la enseñanza grecolatina; pero, en cambio, se espera que con el nuevo método, los alumnos lleguen á pensar y á utilizar las lenguas de que se trata, resultado que hasta ahora no ha llegado á obtenerse con el latín y el griego por los métodos clásicos. La enseñanza del latín y el griego consisten bien, termina con frecuencia mal, y casi siempre en el colegio. Menos intensas y menos eficaces en sus principios la enseñanza, por lo que respecta á las lenguas vivas, es probable que se prolongue de la vida.

El estudio del francés era considerado como clásico en la enseñanza antigua; no hay motivo para que no se haga lo mismo en la nueva. En las letras se llama enseñanza clásica á la que educa al espíritu de modo que pueda apreciar el mérito de una obra con arreglo á las nociones de lo bello, de lo verdadero y de lo bueno. Ahora bien, no podrá negarse que el idioma francés es en este sentido un elemento muy útil en la enseñanza clásica.

Pasando á otro género de consideraciones, se ve que la reorganización de la enseñanza exige una reforma en el examen del bachillerato.

Las modificaciones propuestas en el curso de los estudios y los programas de enseñanza especial deben necesariamente producir sus efectos en el examen final que es su sanción.

Por tanto, se ha creído conveniente dividir las pruebas en dos partes. Las razones de orden pedagógico que se han tenido en cuenta para dividir en dos partes las pruebas del bachillerato en la enseñanza clásica tradicional, son igualmente aplicables á la enseñanza clásica francesa. Tanto para la una como para la otra, el mejor examen final será siempre aquel cuyo programa se identifique con el programa mismo de la clase, y cuya preparación por consiguiente, no obligue á imponer capitalizaciones especiales, y un trabajo al lado de la clase con ayuda del manual, se identifique con el trabajo normal y regular de la clase misma. Dividir el examen es sin duda aproximarse á este ideal.

La edad de diez y seis años exigida como mínimo para poder sufrir la primera parte de las pruebas, es una garantía de que este primer examen revestirá un carácter bastante serio, para lo cual deberá verificarse en las Facultades, delante de los alumnos, de las familias de éstos y de los maestros.

Las sanciones atribuidas al diploma de bachillerato en la enseñanza especial se adquieren naturalmente con el diploma de la enseñanza clásica francesa. No se pretende hacerlas más extensas; el proyecto llega á la enseñanza clásica tradicional en posesión de todos sus privilegios.

¿Es aquí ahora la organización general de la nueva enseñanza?

Hay seis clases de enseñanza moderna, las que en el sucesivo se enumerarán en orden ascendente como en la enseñanza especial, sino en orden descendente como en la enseñanza clásica: 6.ª, 5.ª, 4.ª, 3.ª, 2.ª y 1.ª. La primera está dividida en dos secciones: letras y ciencias. Al salir de la 2.ª, los alumnos pueden cursar matemáticas elementales, lo que les abre las puertas del bachillerato en ciencias.

Las dos principales materias de enseñanza son el francés y las lenguas vivas.

Al francés se le consagran seis horas por semana en la 6.ª y 5.ª clase, y cuatro y media en las demás. El programa designa los autores de textos: textos de explicación y recitación, y textos de lectura y análisis. Casi todos los libros de lectura son traducciones de autores antiguos ó extranjeros.

La historia de la literatura francesa se enseña en tres años.

Al alemán se le consagran seis horas por semana en la 6.ª y la 5.ª clase, cuatro en la 4.ª y tres en la 3.ª y la 2.ª. En las clases inferiores el profesor daba leer desde los libros, y los alumnos los reproducían; el profesor las escribía en seguida en el pizarrón y hará que los alumnos copien. En la 3.ª clase comienzan las ejercicios de composición y las nociones de historia literaria. En la 4.ª clase el estudio del alemán se unirá el de una lengua extranjera.

A la historia se consagra una clase de hora y media durante todos los estudios. Las materias están repartidas poco más ó menos como en la enseñanza clásica, con diferencia de que la historia de Oriente y la griega están reunidas en una sola clase. El programa de la historia contemporánea está dividido en cuatro partes: 1.ª la Revolución y el Imperio; 2.ª de 1815 á 1848; 3.ª después de 1848; 4.ª desarrollo é transformación de los principios de 1789.

A la geografía se le dedica el mismo tiempo que á la historia. Está dividida en dos ciclos, y repartida como sigue: 1.º ciclo: clase 6.ª, Francia; 2.º, geografía general Europa y América; 3.º, África, Asia y Oceanía; 2.º ciclo: clase 5.ª, Europa; 2.ª Francia; 3.ª geografía general.

Las Ciencias ocupan un lugar muy res-

tríngido en las clases. A la aritmética se dedican dos horas y media en 6ª y 5ª clases; a la historia natural una hora y media en las mismas clases; a las matemáticas tres horas en 4ª, y cuatro y media en 3ª y en 2ª; a la física y a la química tres en 3ª y cuatro y media en 2ª. La sección de ciencias en la 1ª clase comprende seis horas de matemáticas: álgebra, trigonometría, cosmografía, geometría descriptiva y mecánica; cuatro y media de ciencias físicas; revisión de la física, química general y orgánica; y treinta horas de manipulación; se dedicará además una hora y media a las ciencias naturales, y se darán doce conferencias sobre biología.

En las dos secciones de la 1ª clase se dedica una hora por semana a la contabilidad, y en la 4ª una hora por semana a la moral.

En la clase 1ª se consagran tres horas a la filosofía. La enseñanza de esta deberá ser histórica no menos que teórica; se divide en dos partes: elementos de filosofía científica, y elementos de filosofía moral.

En fin en la clase 1ª se dedican dos horas al derecho y a la economía política, sin dar a éste estudio un carácter demasiado abstracto. El profesor debe limitarse a familiarizar a los alumnos con las instituciones jurídicas y los principios generales que dominan la legislación, y a iniciarlos en el conocimiento de los hechos económicos y sociales.

En suma, la nueva enseñanza moderna reproduce casi del todo el plan de la antigua enseñanza clásica, reemplazando el latín con el alemán y el griego con el inglés.

CH. SEIGNOBOS.

Minería.

Precios de la semana pasada.

Table listing various mining products and their prices, including items like 'Cº del Real del Monte y Pachuca', 'Dificultad y anexas barra aviada', 'Molesuma', 'Guanmotain barra aviada', etc.

Table listing prices for 'San Antonio Perla de Oro bonos aviados y aviadores', 'Santa Anna bonos aviadores', 'Benjamin', 'Cueva Santa', etc.

HACIENDAS DE BENEFICIO.

Table listing hacienda prices: 'El Progreso', 'Guadalupe', 'La Unión'.

MINERAL DEL CHICO.

Table listing mineral prices: 'Arévalo barra aviadora', 'Idem barra aviada', 'Trinidad bonos aviadores', etc.

SECCION COMERCIAL.

Comercio interior del Estado.

ACTOPAN.

Table listing prices for Actopan: 'Maíz carga \$6 00', 'Frijol carga \$15', 'Chile ancho arroba \$4 50', etc.

ZIMAPAN.

Table listing prices for Zimapan: 'Maíz, carga \$5 00', 'Harina flor arroba \$1 25', 'Azúcar', etc.

IXMIQUILPAN.

Table listing prices for Ixmiquilpan: 'Maíz fanega \$2 82', 'Frijol fanega \$5 50', 'Plonillo carga \$9', etc.

JACALA.

Table listing prices for Jacala: 'Plón \$1 00 arroba', 'Maíz \$4 50 carga', 'Sal \$2 arroba', etc.

HUEJUTLA.

Table listing prices for Huejutla: 'Maíz \$2 50 fanega', 'Frijol \$6 id.', 'Chilpotle, fanega \$0 Café', etc.

TULANCINGO.

Table listing prices for Tulancingo: 'Maíz carga \$5 50', 'Haba carga \$9 50', 'Arvejon carga \$8', etc.

METZITLAN.

Table listing prices for Metzitlan: 'Maíz \$6 carga', 'Frijol \$9 carga', 'Carné \$2 arroba', etc.

Table listing prices for APAM: 'Maíz, \$5 50 carga', 'Frijol, \$13 carga', 'Arroz \$1 50 arroba', etc.

IHUICLIAPAN.

Table listing prices for Ihucliapan: 'Arroz quintal \$6 50', 'Azúcar arroba \$2 50', 'Café quintal \$30', etc.

ZACUALTIPAN.

Table listing prices for Zacualtipan: 'Pilon \$5 carga', 'Frijol \$15 carga', 'Pilon \$15 carga', etc.

MOLANGO.

Table listing prices for Molango: 'Maíz carga \$4', 'Piloncillo carga \$9 00', 'Frijol carga \$6', etc.

TULA.

Table listing prices for Tula: 'Maíz \$5 50 carga', 'Frijol \$14 carga', 'Arroz \$11 arroba', etc.

PACHUCA.

Table listing prices for Pachuca: 'Maíz \$7 50 carga', 'Frijol de 1ª \$18', 'Frijol de 2ª \$15 00', etc.

TEZONTEPEC.

Table listing prices for Tezontepec: 'Maíz buena clase \$5 50 carga', 'Frijol \$11 12 y \$15 carga', etc.

MINERAL DEL MONTE.

Table listing prices for Mineral del Monte: 'Maíz \$6 00 carga', 'Frijol \$16 carga', 'Id. menos clase \$12 carga', etc.

ZEMPOALA.

Table listing prices for Zempoala: 'Carné de res \$2 25', 'Carné de certero \$2 50', 'Sal \$1 arroba', etc.

TOLCAYUCA.

Table listing prices for Tolcayuca: 'Maíz \$6 carga', 'Frijol \$14 carga', 'Arvejon \$8 carga', etc.

Table listing prices for TIZAYUCA: 'Arroz \$9 quintal', 'Azúcar \$3', 'Arvejon \$10 carga', 'Café \$25 quintal', etc.

EPAZOYUCAN.

Table listing prices for Epazoyucan: 'Maíz \$8 00 carga', 'Frijol bayo \$15', 'Carga', 'Frijol negro corriente \$12 carga', etc.

MINERAL DEL CHICO.

Table listing prices for Mineral del Chico: 'Carné de res \$2 arroba', 'Carné de cerdo \$4 50 arroba', etc.

ATOTONILCO.

Table listing prices for Atotonilco: 'Maíz, \$8 00 carga', 'Frijol serrano, fanega \$4 50', etc.

NOTICIAS LOCALES.

SENSIBLE DEFUNCION.

El día 8 del mes corriente, a las seis y media de la tarde, falleció en esta ciudad el Sr. Luis J. Lagarde, diputado a la Legislatura del Estado y presidente municipal que fue de esta ciudad en diversas veces.

El gobierno ha perdido con el fallecimiento del Sr. Lagarde uno de sus más leales servidores, y la sociedad en general uno de sus miembros más distinguidos. Sin que nosotros seamos partidarios de la teoría de los hombres necesarios, si creemos que debe lamentarse la pérdida de los hombres honrados; y en este sentido entendemos que difícilmente podrá encontrarse quién reúna las cualidades que tan apreciable hicieran al finado.

Intransigente cuando se trató del cumplimiento de sus deberes como hombre público, supo, sin embargo, adunar a una severidad y rectitud de difícil ejemplo, virtudes que le conquistaron honrosísimas amistades y la adoración de sus hogares.

Deja a sus jóvenes hijos solamente un nombre inmaculado, y un recuerdo de grandes virtudes que imitar.

Nosotros nos unimos al dolor de sus deudos, deseando a estos el consuelo y la resignación.

EL FERRICARRIL HIDALGO.

Vemos en varios colegas de la capital de la República que hacen elogios de esa empresa por su actividad.

Justo, justísimo, porque nos consta que no omiten medios ni sacrificios para dar cima a los trabajos ni se escansa nunca el buen servicio, resultando que sea la preferida del público.

INTERESANTE.

Si nuestro conocimiento se deslizo en nuestro número anterior, una lista sobre precios de acciones mineras la que carece absolutamente de exactitud como podrá compararse con la que hoy insertamos; y aún se observa a primera vista la ignorancia supina del autor puesto que cotiza las acciones de la Anglo-Mexicana a razón de \$25 00 y las del "Zembo" a \$20 00, siendo así que es una misma que se conoce con uno u otro nombre.

EL SR. SECRETARIO DE HACIENDA. Ha vuelto al desempeño de sus funciones dejando en vía de convalencia, en la capital de la República a su apreciable esposa.

Damos la bienvenida al caballero Señor Riveroll y deseamos para su compañera el pronto y radical fin de la enfermedad que tanto la ha hecho sufrir.

MORTALIDAD.

Table with 2 columns: Disease name and number of cases. Includes entries like Toxiferina, Pleurocía, Pulmonía, Gatro-enteritis, Lesion orgánica del corazón, etc.

Total..... 159

MINERIA.

La Diputación de minería de esta ciudad tuvo conocimiento de los siguientes negocios en el mes de Agosto próximo pasado. Demencias.—De Minas nuevas de metal de plata 15 de minas antiguas abandonadas 2 de demasías para minas 7 de aguas para beneficio 1.—Total 25.

CONCIERTO.

Los Señores Dón Joaquín Peña, Presidente municipal, Lic. Dón Manuel A. Rosendo y nuestro compañero Dón Luis A. Escandón, tratan de organizar una volada artística literaria con el objeto de recaudar fondos para el «Aallo Hidalgo».

GOBIERNO GENERAL.

CONTRATO

CELEBRADO entre el C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y los CC. General Gerónimo Treviño y Lic. Emeterio de la Garza, para la construcción de varias líneas de ferrocarril.

(CONTINUA.)

Si la Empresa construyere todas las líneas en el curso de tres años, contados desde la promulgación de este Contrato, queda entendido que las emisiones de bonos se harán sin causa de rébito en tres años, por lo que hace a dos terceros partes de la liquidación respectiva que se forme al fin del semestre en que tenga verificada la conclusión de las repetidas líneas, y los bonos de la tercera parte restante, no caminarán rébito sino a los cuatro años, contados también desde el mismo plazo.

VI

Art. 59. La Empresa, previa aprobación de la Secretaría de Fomento, podrá construir por su cuenta y destinada a las vías férreas, en los puntos más convenientes en la Costa del Pacífico, entre la Laguna Madre y en Soto la Marina, muelles y alambres para la carga y descarga de los efectos y mercancías, cobrando por este servicio una retribución moderada, según la tarifa que se autorizará previamente a la aprobación de la Secretaría de Fomento y que comenzará a regir desde que los muelles respectivos estén terminados.

Art. 60. Se aprueba la fracción II del artículo 64 y el artículo 61 del referido Contrato de 23 de Septiembre de 1889, por no tener aplicación en éste.

México, Diciembre nueve de mil novecientos noventa.—Carlos Pacheco.—G. Treviño.—Emeterio de la Garza.

El Copia. México, Mayo 11 de 1891.—M. Fernández, Oficial Mayor.

El Contrato a que se refiere el citado artículo 62 es el comprendido en el siguiente decroto: Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Sección 9ª.

El Presidente de la República se ha servido darme el decreto que sigue: PORFIRIO DIAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed: Que en uso de la autorización que concede al Ejecutivo la ley de 9 de Junio del corriente año, he tenido a bien aprobar el siguiente

CONTRATO

CELEBRADO entre el C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y los CC. General Gerónimo Treviño y Lic. Emeterio de la Garza, representantes de la Compañía del Ferrocarril de Monterrey al Golfo Mexicano «The Monterrey and Mexican Gulf Railroad Company», y concesionarios del Ferrocarril, que por medio de un punto conveniente entre las estaciones del Bajón y el Jaral del Ferrocarril Internacional Mexicano, llego a la referida ciudad de Monterrey refundiéndose en una sola las concesiones relativas a dichos fe-

rrrocarriles, fecha 10 de Noviembre de 1887, 30 de Agosto de 1888 y 3 de Junio del corriente año, y cuyas concesiones se regirán en lo sucesivo y quedarán sujetas a las estipulaciones siguientes:

CAPITULO I.

DEL PUNTO, TRATADO Y PLAZO POR EL ESTABLECIMIENTO DE LAS VIAS FERREAS.

Art. 1.º Se autoriza a la Compañía del Ferrocarril Monterrey al Golfo de México «The Monterrey and Mexican Gulf Railroad Company» por los CC. General Gerónimo Treviño y Lic. Emeterio de la Garza, para construir por su cuenta, a fin de la obra Compañía ó compañías que al efecto organice, y para explotar de la misma manera durante noventa y cinco años, las siguientes líneas de ferrocarril por servicio exclusivo del ferrocarril: I. De la ciudad de Monterrey, capital del Estado de Nuevo León, al puerto de Tampico, 6 de 11 puntos de Laguna Madre en el Estado de Tamaulipas, y que se denominará «Ferrocarril de Monterrey al Golfo Mexicano».

II. Del punto que se juzgue más conveniente, entre las estaciones del Bajón y el Jaral del Ferrocarril Internacional Mexicano, con aprobación de la Secretaría de Fomento y la ciudad de Monterrey, para atravesar con la ciudad de Monterrey, y que se denominará «Ferrocarril de Monterrey al Golfo Mexicano».

Art. 2.º El trazo que deberán seguir las vías, será el que conforma a los reconocimientos que se practiquen y apruebe la Secretaría de Fomento, a peticion de las partes mencionadas.

Art. 3.º La Empresa continuará a sus expensas los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de las líneas; y antes de comenzar los trabajos de construcción, remitirá a la Secretaría de Fomento, para su examen, dos copias de los mapas de reconocimiento y de los planos del trazo del camino, a fin de que una de ellas se le devuelva con la nota de haber sido ó no aprobada; y la otra, con igual anotación, se conserve en los archivos de la Secretaría.

Art. 4.º Se autoriza a cada una de las secciones de ingenieros destinadas a los reconocimientos y trazos, un perito que nombrará el Ejecutivo, y que remuneración, no excediendo de treinta pesos mensuales, por el tiempo que duren los trabajos, será pagada por la Empresa, la cual, en los quince días de anticipación, dará aviso a la Secretaría de Fomento, del tiempo y lugar en que hayan de comenzar los estudios del terreno.

Art. 5.º La exactitud de los mapas y planos que hayan de someterse a la aprobación del Ejecutivo, será certificada por los peritos que a su nombre hayan intervenido en el levantamiento.

Art. 6.º La ausencia de los peritos que haya de nombrar el Ejecutivo para el levantamiento de los planos y mapas, no será motivo para demorar los trabajos, ni para considerarse incompletos.

Art. 7.º El reconocimiento de las líneas, previa la presentación de los planos expresados en el artículo 3.º, se hará por secciones de veinticinco kilómetros, que gradualmente se irán sometiéndola a la aprobación de la Secretaría de Fomento, sin perjuicio de que, si a la Empresa le conviniere, pueda presentar el plano del trazo de toda la vía, en un día y a las veinticuatro horas.

Si la Empresa pretentase hacer alguna modificación en los trazos ya aprobados, se observará con respecto a ella las mismas prevenciones que para el trazo propio.

Art. 8.º Los trabajos de construcción continuarán con actividad, previa aprobación de los planos y salvo impedimento de fuerza mayor, sin que queden terminadas ambas líneas, así como la telegrafía ó telefónica para el servicio del ferrocarril dentro del término de diez años, contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato.

Art. 9.º Dichos trabajos podrán igualmente comprenderse por cualquier otro punto ó punto que se crea más conveniente a las líneas, a que se refiere este Contrato, previa aprobación de la Secretaría de Fomento.

Art. 10.º Los planos que se fijen en el presente Contrato, a menos de referirse a otra época determinada, comenzarán a contarse desde la fecha de la promulgación de este Contrato.

Art. 11.º La Compañía quedará obligada a seguir entregando cada año cinco kilómetros, por lo menos, de vía férrea, por lo menos, que las líneas a que se refiere este Contrato, quedando terminadas dentro de los diez años que se fijan en el artículo 8.º, en el concepto de que respecto de la línea a que se refiere la fracción II del artículo 1.º, respondan a ciento cinco kilómetros, sin contarse dicha línea fuera de los puntos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes la interés público y al de la Empresa, a juicio de sus ingenieros.

Art. 12.º El ferrocarril será de construcción ancha, está provisto de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotación, y tendrá hospitales, talleres y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes la interés público y al de la Empresa, a juicio de sus ingenieros.

Art. 13.º Los radios de las curvas podrán reducirse hasta diez metros, y el peso de los rieles, que deberán ser de acero, los vehículos kilogramos por cada metro lineal; las pendientes no pasarán de cuatro por ciento; el ancho de la vía, entre los bordes interiores de los rieles, será de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

El servicio se hará por tracción de vapor.

CAPITULO II.

ARTICULOS ADMINISTRADOS POR LA NACION.

Art. 14.º La Compañía ó compañías que organice podrá importar libre de toda clase de derechos de importación ó aduana, de los impuestos y sesenta pesos federales ó locales, durante diez años, para la construcción, explotación, conservación y reparación del ferrocarril y líneas telegráficas ó telefónicas y sus accesorios, los siguientes artículos: Material fijo para la vía.

Rieles, cruces para vía, raíles y tornillos para vía, silletas ó cojinetes, placas para rieles ó de ángulo, cuñas completas, molinos para vía, ó cruces, pesas, durmientes de acederos y molinos, pesetas molidas y de madera, completa ó en partes, madera de construcción, alfileres ó clavos para vía, y Garza para estaciones, señales y otros accesorios.

Art. 15.º Los artículos que se juzgue más conveniente, entre las estaciones del Bajón y el Jaral del Ferrocarril Internacional Mexicano, con aprobación de la Secretaría de Fomento y la ciudad de Monterrey, para atravesar con la ciudad de Monterrey, y que se denominará «Ferrocarril de Monterrey al Golfo Mexicano».

Art. 16.º La Compañía ó compañías que organice podrá importar libre de toda clase de derechos de importación ó aduana, de los impuestos y sesenta pesos federales ó locales, durante diez años, para la construcción, explotación, conservación y reparación del ferrocarril y líneas telegráficas ó telefónicas y sus accesorios, los siguientes artículos: Material fijo para la vía.

Rieles, cruces para vía, raíles y tornillos para vía, silletas ó cojinetes, placas para rieles ó de ángulo, cuñas completas, molinos para vía, ó cruces, pesas, durmientes de acederos y molinos, pesetas molidas y de madera, completa ó en partes, madera de construcción, alfileres ó clavos para vía, y Garza para estaciones, señales y otros accesorios.

Art. 17.º Los artículos que se juzgue más conveniente, entre las estaciones del Bajón y el Jaral del Ferrocarril Internacional Mexicano, con aprobación de la Secretaría de Fomento y la ciudad de Monterrey, para atravesar con la ciudad de Monterrey, y que se denominará «Ferrocarril de Monterrey al Golfo Mexicano».

Material rodante. Locomotoras de todas clases, tróleos para locomotoras y vehículos, ruedas molinos y riel para locomotoras, chumaceras para locomotoras y vehículos, resortes y muelles para máquinas, chinos para máquinas, avestruces para máquinas, ruedas para vehículos, faros para máquinas, partes de locomotoras, silvas para locomotoras, calderas completas, inyectoros completos, cilindros completos, mandamientos de agua para las calderas, hogueras para las máquinas, tendere completos.

Material para telégrafo. Alambre de hierro y galvanizado, alambres, postes de madera y hierro, vigas y cruces, boterías, aparatos telegráficos y telefónicos.

Wagonos. Cochos para pasajeros, furgones, plataformas, carros para conductores, carros para expresa, carros para correo, carros para equipajes, ruedas y riel, chumaceras metálicas, carretillas, armos y valdopicos para ferrocarril, frenos para locomotoras y vehículos.

Misceláneos. Menas giratorias, grúas para el servicio de las líneas, máquinas para elevar pilotes, tanques para agua, básculas.

Los artículos anteriores los introducirá libremente las Compañías respectivas, para el uso exclusivo de las vías, pero si enjuenjan ó dañados, a otros usos algunos ó algunos de estos artículos, la Secretaría de Hacienda exigirá el reintegro de estos derechos, sin perjuicio de las demás penas que para el caso de contrabando establecen las leyes.

Por los demás materiales y efectos para los ferrocarriles, por comprados en la lista anterior, el Gobierno abona a la Compañía ó compañías la suma de treinta pesos anuales por cada kilómetro que tengan en explotación, y por el mismo período de diez y siete años, de que se habla en el párr. 1.º primero de este artículo.

El abono de esta suma de treinta pesos, se hará a la Empresa precisamente en las introducciones que haga de dichos materiales y efectos, debiendo practicar con la Secretaría de Hacienda las liquidaciones cada dos meses, y cubriendo desde luego la Compañía ó compañías, en efectivo, el saldo que resultare a su cargo.

(Continuand.)

Artículo 1.º Se autoriza a C. Manuel Fernández, Oficial Mayor de la Secretaría de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Juan Violante para el establecimiento de un ferrocarril en el Distrito Federal.

Artículo 2.º La Empresa quedará autorizada para emitir libremente acciones, bonos u obligaciones, para disponer de ellas así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, dando a los acreedores hipotecarios, para la mayor seguridad en el pago de dichos bonos u obligaciones y de sus réditos, el derecho de explotar un todo ó en parte cualquiera de las propiedades de la Empresa.

Las hipotecas no serán lícitas sino a condición de que sean hechas a favor de individuos o de personas particulares, y con arreglo a las cláusulas de este Contrato. En todos los títulos de las hipotecas se expresará que, los otorgantes años, cuando la vía posea la propiedad de la Nación, ésta no reconocerá ningún privilegio.

Las hipotecas que hicieren las Empresas, no serán más en el Registro público de la ciudad de México, y esta requisito será suficiente para su validez y ejecución legal en lo que se refiere a toda la línea, sin necesidad de registro local en todos los puntos que recorra.

Art. 3.º Conforme a la base 1.º del artículo único de la ley de 30 de Diciembre de 1877, el concesionario de la Empresa quedará sujeto a lo que prescriben los reglamentos vigentes ó que se promulgaran en el futuro sobre vías férreas, y a la que dispongan los Ayuntamientos respectivos por lo concerniente a las calles ó vías públicas que hayan de ser ocupadas para el establecimiento ó reparación de la vía.

Art. 4.º Conforme a la base 2.º de la misma ley, dado el caso que la Empresa concesionaria necesite llevarse ó materiales de construcción de propiedad particular, para el establecimiento y reparación de la vía, de sus dependencias, estaciones y demás accesorios, habrá de conformarse totalmente, mientras no se expida la ley orgánica del art. 67 de la Constitución federal de la República, a las reglas que siguen:

1.º En caso de que no haya avenimiento entre la Empresa y los propietarios de los terrenos ó materiales que se requirieran, se nombrará un perito neutral, por parte de las partes, y ambos peritos, en el caso de que dentro del término diez días, no hubieran convenido, se someterá el negocio al conocimiento del Jefe de Distrito respectivo, para que celebrara junta verbal, y nombrado a lo

Artículo 1.º Se autoriza a C. Manuel Fernández, Oficial Mayor de la Secretaría de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Juan Violante para el establecimiento de un ferrocarril en el Distrito Federal.

Artículo 2.º La Empresa quedará autorizada para emitir libremente acciones, bonos u obligaciones, para disponer de ellas así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, dando a los acreedores hipotecarios, para la mayor seguridad en el pago de dichos bonos u obligaciones y de sus réditos, el derecho de explotar un todo ó en parte cualquiera de las propiedades de la Empresa.

Las hipotecas no serán lícitas sino a condición de que sean hechas a favor de individuos o de personas particulares, y con arreglo a las cláusulas de este Contrato. En todos los títulos de las hipotecas se expresará que, los otorgantes años, cuando la vía posea la propiedad de la Nación, ésta no reconocerá ningún privilegio.

Las hipotecas que hicieren las Empresas, no serán más en el Registro público de la ciudad de México, y esta requisito será suficiente para su validez y ejecución legal en lo que se refiere a toda la línea, sin necesidad de registro local en todos los puntos que recorra.

Art. 3.º Conforme a la base 1.º del artículo único de la ley de 30 de Diciembre de 1877, el concesionario de la Empresa quedará sujeto a lo que prescriben los reglamentos vigentes ó que se promulgaran en el futuro sobre vías férreas, y a la que dispongan los Ayuntamientos respectivos por lo concerniente a las calles ó vías públicas que hayan de ser ocupadas para el establecimiento ó reparación de la vía.

Art. 4.º Conforme a la base 2.º de la misma ley, dado el caso que la Empresa concesionaria necesite llevarse ó materiales de construcción de propiedad particular, para el establecimiento y reparación de la vía, de sus dependencias, estaciones y demás accesorios, habrá de conformarse totalmente, mientras no se expida la ley orgánica del art. 67 de la Constitución federal de la República, a las reglas que siguen:

1.º En caso de que no haya avenimiento entre la Empresa y los propietarios de los terrenos ó materiales que se requirieran, se nombrará un perito neutral, por parte de las partes, y ambos peritos, en el caso de que dentro del término diez días, no hubieran convenido, se someterá el negocio al conocimiento del Jefe de Distrito respectivo, para que celebrara junta verbal, y nombrado a lo

Artículo 1.º Se autoriza a C. Manuel Fernández, Oficial Mayor de la Secretaría de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Juan Violante para el establecimiento de un ferrocarril en el Distrito Federal.

Artículo 2.º La Empresa quedará autorizada para emitir libremente acciones, bonos u obligaciones, para disponer de ellas así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, dando a los acreedores hipotecarios, para la mayor seguridad en el pago de dichos bonos u obligaciones y de sus réditos, el derecho de explotar un todo ó en parte cualquiera de las propiedades de la Empresa.

Las hipotecas no serán lícitas sino a condición de que sean hechas a favor de individuos o de personas particulares, y con arreglo a las cláusulas de este Contrato. En todos los títulos de las hipotecas se expresará que, los otorgantes años, cuando la vía posea la propiedad de la Nación, ésta no reconocerá ningún privilegio.

Las hipotecas que hicieren las Empresas, no serán más en el Registro público de la ciudad de México, y esta requisito será suficiente para su validez y ejecución legal en lo que se refiere a toda la línea, sin necesidad de registro local en todos los puntos que recorra.

Art. 3.º Conforme a la base 1.º del artículo único de la ley de 30 de Diciembre de 1877, el concesionario de la Empresa quedará sujeto a lo que prescriben los reglamentos vigentes ó que se promulgaran en el futuro sobre vías férreas, y a la que dispongan los Ayuntamientos respectivos por lo concerniente a las calles ó vías públicas que hayan de ser ocupadas para el establecimiento ó reparación de la vía.

Art. 4.º Conforme a la base 2.º de la misma ley, dado el caso que la Empresa concesionaria necesite llevarse ó materiales de construcción de propiedad particular, para el establecimiento y reparación de la vía, de sus dependencias, estaciones y demás accesorios, habrá de conformarse totalmente, mientras no se expida la ley orgánica del art. 67 de la Constitución federal de la República, a las reglas que siguen:

1.º En caso de que no haya avenimiento entre la Empresa y los propietarios de los terrenos ó materiales que se requirieran, se nombrará un perito neutral, por parte de las partes, y ambos peritos, en el caso de que dentro del término diez días, no hubieran convenido, se someterá el negocio al conocimiento del Jefe de Distrito respectivo, para que celebrara junta verbal, y nombrado a lo

Artículo 1.º Se autoriza a C. Manuel Fernández, Oficial Mayor de la Secretaría de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Juan Violante para el establecimiento de un ferrocarril en el Distrito Federal.

creyer conveniente, no pido tercero en discordia, false dicho funcionario dentro del improrrogable término de un mes...

R. Si el dueño de la propiedad que debe ser ocupada por causa de utilidad pública para la construcción y reparación de la vía férrea...

C. Si el poderdó o dueño de la propiedad que debe ocuparse fuere inculco ó dudoso, el Jefe de Distrito fijará como monto de la indemnización la cantidad que resulte en virtud del avalúo del terreno...

D. Los trabajos de construcción comenzarán á los cuatro meses, contados desde la misma fecha, y á los seis meses estará terminado un kilómetro de vía férrea...

El servicio se hará por tracción de vapor ó otro sistema que apruebe la Secretaría de Fomento. Art. 7.º Conforme á la ley 31 del artículo único de la repetida ley de 25 de Diciembre de 1877...

Material Ajo. Rieles, crampas para vías, flechas y tornillos para vías, alfileres ó ojinetes, planchas rectas ó de ángulo, cantos completos...

Material rodante. Locomotoras de todas clases, ya sean de vapor, air comprimido, electricidad ó cualquier otro sistema...

Material para telégrafos. Alambres de fierro y galvanizado, aisladores, postes de madera y de fierro, espigas y cruces, historias, aparatos telegráficos y telefónicos.

Wagonas. Coches para pasajeros, furgones, plataformas, carros para omnibuses, carros para esmas, carros para sormo ó para equipajes...

Misceláneas. Mesas giratorias para el servicio de la línea, tanques para agua, batucos, lamparas, las eléctricas y sus generadores, maquinaria para las obras de construcción y reparación...

Durante el mismo tiempo no podrán ser gravados por contribución de ningún género, ni el camino ni sus dependencias naturales, ni los capitales que en ellos se invierten.

Art. 8.º Conforme á la base 5.ª de la citada ley de 25 de Diciembre de 1877, el concesionario de la Empresa quedan obligados á lo siguiente: 1.º Conceder bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, el tránsito de máquinas, carruajes y trenes pertenecientes á otras empresas...

B. Conducir gratuitamente la correspondencia, impresos y envíos que despache la Administración de Correos.

C. Ejecutar el transporte de personas y cosas empleadas en el servicio de la Federación, por el nitio de las cuotas que correspondan según las tarifas consues.

D. No cobrar por el transporte ordinario de cada pasajero más de tres centavos un boleto por primera clase y uno y medio centavo en segunda por kilómetro de distancia recorrida...

E. En el caso de que el concesionario de transporte marítimo, deberá con...

tar las tarifas respectivas á la aprobación de la Secretaría de Fomento.

Art. 9.º Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de presente Contrato, el C. Juan Feliciano, dentro del plazo de dos meses de la fecha de este Contrato, una fianza por valor de un mil quinientos pesos, cuya cantidad perderá en caso de caducidad.

Art. 10. El presente Contrato caducará por cualquiera de las causas siguientes: I. Por no otorgar la fianza á que se refiere el artículo anterior en el plazo fijado.

Art. 11. En caso de caducidad, perderá el concesionario las concesiones otorgadas por este Contrato, de las cuales podrá disponer el Gobierno á su arbitrio; por dicho concesionario conservará la propiedad de los edificios que hubiere construído, de la parte de ferrocarril ya establecido y de los materiales, máquinas y útiles empleados en su explotación.

Art. 12. Al término de los cincuenta años, el ferrocarril con sus estaciones y demás inmuebles y con la dotación de material rodante que á juicio de peritos fuere necesaria, pasará en perfecto lino y estado y libre de todo gravamen á ser propiedad de la Nación.

Entre el tercero y segundo año anteriores al término de la concesión, se practicará, con intervención de un perito nombrado por el Ejecutivo, un inventario de todos los bienes muebles que pertenecan á la Empresa, siendo así la enumeración que sin perjuicio del Ejecutivo se hiciera de cualquiera de los muebles comprendidos en dicho inventario así como la de los inmuebles aplicados al servicio del camino.

México, Mayo veinte de mil ochocientos noventa y uno.—M. Fernández, Oficial Mayor.—Juan Violante.

Palacio del Gobierno en Pachuca, Julio 18 de 1891.—Rafael Cruzado.—Francisco Valenzuela, Secretario de Gobernación.

SECCION DE AVISOS.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. FELIPE GARCIA, NOTARIO PUBLICO. EDICTO.

Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada. En los autos del juicio hipotecario que el Sr. Luis D. Covarrubias como apoderado sustituto del Sr. Luciano Santa Ana Lema...

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. REMATE. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. REMATE. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. EDICTO. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. EDICTO. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE APAM. SRA. ABELA LOPEZ DE BARRIOS. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

En los autos de la testamentaría de la Señora Juana Luanda de López que se hayan radicados en este Juzgado, fueron presentados por el albacea los inventarios de los bienes...

ESTADO DE HIDALGO. DISTRITO DE TULANCINGO. FELIPE GARCIA, NOTARIO PUBLICO. EDICTO.

Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada. En las diligencias practicadas á solicitud del Sr. Roberto Covarrío para la venta de una...

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. CONVOCATORIA. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. CONVOCATORIA. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. CONVOCATORIA. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. CONVOCATORIA. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. CONVOCATORIA. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. CONVOCATORIA. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. CONVOCATORIA. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. CONVOCATORIA. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. CONVOCATORIA. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. CONVOCATORIA. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. CONVOCATORIA. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

ESTADO DE HIDALGO. JUZGADO DE 1.ª INSTANCIA DEL DISTRITO DE PACHUCA. CONVOCATORIA. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada.

MOSTRENCO. ESTADO DE HIDALGO. PRESIDENCIA MUNICIPAL DEL DISTRITO DE METZITILAN. AVISO. En el corral de consejo se encuentran depositados como mostrenco, un burre terdillo y una borra prieta...

DENUNCIOS. ESTADO DE HIDALGO. JEFATURA POLITICA DE APAM. AVISO. Una estampilla de 50 centavos debidamente cancelada. Se ha denunciado ante esta Jefatura, como bien mostrenco, por el Sr. Francisco de P. Riverrí...

MINERIA. ESTADO DE HIDALGO. DIPUTACION DE MINERIA DE PACHUCA. El Sr. José de Landero y Cos, por la compañía de Pachuca y Real del Monte, ha denunciado una veta de metal de plata, situada en Azoytla...

El Sr. José de Landero y Cos, por la compañía de Pachuca y Real del Monte, ha denunciado una veta de metal de plata, situada en Azoytla...

El Sr. José de Landero y Cos, por la compañía de Pachuca y Real del Monte, ha denunciado una veta de metal de plata, situada en Azoytla...

El Sr. José de Landero y Cos, por la compañía de Pachuca y Real del Monte, ha denunciado una veta de metal de plata, situada en Azoytla...

El Sr. José de Landero y Cos, por la compañía de Pachuca y Real del Monte, ha denunciado una veta de metal de plata, situada en Azoytla...

El Sr. José de Landero y Cos, por la compañía de Pachuca y Real del Monte, ha denunciado una veta de metal de plata, situada en Azoytla...

El Sr. José de Landero y Cos, por la compañía de Pachuca y Real del Monte, ha denunciado una veta de metal de plata, situada en Azoytla...

El Sr. José de Landero y Cos, por la compañía de Pachuca y Real del Monte, ha denunciado una veta de metal de plata, situada en Azoytla...

El Sr. José de Landero y Cos, por la compañía de Pachuca y Real del Monte, ha denunciado una veta de metal de plata, situada en Azoytla...

El Sr. José de Landero y Cos, por la compañía de Pachuca y Real del Monte, ha denunciado una veta de metal de plata, situada en Azoytla...