

DOCUMENTO NUMERO 12
DIRECCION DEL CAMINO DE SAN LUIS POTOSI
A TAMPICO

Yo, el Sr. D. Juan de Dios, Jefe de la Comision del Estado del camino de San Luis Potosi á Tampico por Rio Verde, en virtud de las facultades que me otorga el presente decreto, y en conformidad de lo que me mandó el Sr. Ministro de Fomento, comunico á V. S. el presente decreto, para que lo ponga en cumplimiento, y para que lo haga saber á los interesados, y á los empleados de la Comision, para que se cumpla con lo que en el mismo se contiene.

Dado en la Ciudad de Mexico, á diez y siete dias del mes de Mayo de mil ochocientos y tres.

Juan de Dios, Jefe de la Comision.

DOCUMENTO NUMERO 12.

DIRECCION DEL CAMINO DE SAN LUIS POTOSI
A TAMPICO.

CIUDADANO MINISTRO DE FOMENTO.

Con fecha 3 de Junio del presente año, recibí de ese Ministerio un oficio en que se me nombraba jefe de la comision del estado del camino de San Luis Potosi á Tampico por Rio Verde.

En una de las fracciones se me ordenaba que hiciera un reconocimiento previo y general del camino para fijar su direccion; mas por los antecedentes que tenia de que en otra época se habia trabajado en el citado camino, aunque ignorando cómo y cuáles fueron esos trabajos, no dudé que en bueno ó mal estado existiria algo; y si á esto añadido que en otra ocasion ese Ministerio tuvo á bien nombrarme para un trabajo semejante, el que desempeñé con toda prontitud, ni un instante dejé de creer que mi informe lo mandaria con la mayor brevedad.

La comision salió para Tampico sin pensar permanecer en ese puerto mas que el tiempo absolutamente indispensable para arreglar sus negocios con la aduana marítima; mas la circunstancia desgraciada de no haber tocado ese mes el paquete inglés á Veracruz para llevar la correspondencia á Tampico, en la cual iba la orden á la aduana marítima para que ministrara á la comision

los recursos necesarios, hizo que esta permaneciera en ese puerto cuarenta dias, debido á que hasta diez dias ántes de ese tiempo el paquete llevó la correspondencia atrasada.

Yo, ignorante de ese suceso, dirigí á ese Ministerio dos oficios con fechas 20 de Junio y 7 de Julio, en los que daba parte de no haberse recibido la citada órden y en los que observaba no ser responsable del tiempo perdido.

Al cabo de este tiempo y por la dicha circunstancia, la comision emprendió su marcha para San Luis Potosí y la ocasion me pareció favorable para hacer el estudio del rio Pánuco: con este objeto procuré proporcionarnos los medios de hacer la navegacion por este rio y hacer parte de su estudio; pero, como hasta ahora, transitar por él un buque no tendria un objeto que le diera buenos resultados: las únicas embarcaciones que la hacen son chalanes, botes, canoas, &c. Sin embargo de esto, la comision quiso hacerla en una de estas embarcaciones; pero si á la exagerada temperatura de la costa se agrega el calor producido por la evaporacion, la falta de comodidades primas que no existen en las citadas embarcaciones, el sistema de navegacion que siguen, ocho dias que dilatan para caminar en sentido contrario á la corriente y no tener en ese trayecto lugar alguno en sus riberas propio para dormir, hicieron que la comision por ningun título quisiera desafiar verdaderos peligros sin tener la conciencia de alcanzar un resultado favorable, y no vaciló dejar para el invierno tal estudio y emprender su marcha á caballo.

Cuando llegó á San Luis Potosí puso un oficio á vd. con fecha 14 de Agosto, en el que informaba que habiamos tardado catorce dias en el primer reconocimiento; pues que no existia camino de ninguna naturaleza, con excepcion de cincuenta y seis kilómetros ántes de llegar á Rio Verde y el que va de la ciudad á la de San Luis Potosí.

Estas breves ideas que tuve el honor de dar á vd., me convencieron de que no habiendo camino, la comision debia consagrarse á practicar un estudio completo de él.

Por las razones anteriores y las fechas citadas, se ve que el

tiempo que la comision ha tenido verdaderamente útil, son dos meses y medio, y aunque en apariencia para un informe es demasiado, en realidad no lo es para un estudio, y mas si se atiende á que son trabajos ejecutados en un clima muy poco benigno, en localidades que prestan pocos recursos, en una longitud de 334 kilómetros 690 metros, y finalmente, que la comision, desechando el deseo de presentar trabajos hechos en muy corto tiempo, sin un exámen reflexivo, se hubiera lanzado por el primer paso que se le presentó sin llevar absolutamente en cuenta las condiciones con que la ciencia auxilia en tales casos, y emprender trabajos que despues de muy avanzados y de haber consumido en ellos grandes sumas, se viera en la precision de abandonarlos por alguno de esos obstáculos poderosos que se encuentran con tanta facilidad.

Reflexionando oportunamente, y con deseos de que una obra de tanto interes para el país no quede proyectada, la comision no ha tenido embarazo en sacrificar un poco mas de tiempo para dirigirse por todas partes en busca de tramos que no caigan en esos malos resultados.

Por lo siguiente se servirá vd. ver, C. Ministro, si los trabajos practicados por la comision prestan las condiciones de un camino practicable.

En la relacion que tuve el honor de dar á vd. de los trabajos ejecutados en el próximo pasado Setiembre, anuncié que la comision pasaria á hacer un estudio por la villa de Alaquines, en consideracion á que por este punto se evita el paso de la laguna de Pasquines; pero ántes de dar mi opinion sobre si convendrá ó no llevar por allí la vía, informaré á vd. del estado general de las únicas localidades por donde se pueda trazar, comenzando por la ciudad de Rio Verde, puesto que del tramo que une á esta con San Luis Potosí, la parte que va de este último punto á Cerritos y que es la que merece mayor atencion, está á cargo del C. director del camino de Victoria y la otra de Cerritos á Rio Verde solamente necesita su perfeccion; y si bien es cierto que mas tarde se podrá cambiar esta vía por la sierra de Barbosa economizan-

do cerca de 80 kilómetros, por ahora sería realmente imprudente abandonar un camino abierto, cuyas reformas son de poco costo, y ponerse á invertir grandes sumas en la apertura de un camino por la Sierra, cuando las necesidades de los tramos siguientes reclaman todos los recursos.

Considerando esta distancia como una primera division, la segunda será la que partiendo de Rio Verde termine en Piedra Gorda, la que puede ir por las haciendas de la Boquilla, Estancita y Tamosop, ó bien, como hemos reconocido últimamente, por la villa de Alaquines, pueblo de San Nicolás de los Montes y hacienda de Gallinas.

Dos clases de trabajos he llevado en consideracion; unos que son aquellos en los cuales se venzan las mayores dificultades para dejar abierta la comunicacion, y otros que serán realmente la perfeccion de los anteriores y empezarán á comprenderse en la conservacion de la vía. Igualmente daré parte á vd. de los puntos en que de preferencia deban empezarse los trabajos, lo que ademas servirá de paralelo entre los dos caminos que puedan llevarse por Pasquines y por Alaquines, y para lo cual siguiendo el orden de direccion de Rio Verde á Tampico, comienzo por el primero.

Construccion del puente de Rio Verde, composturas en lomas tendidas, cuestras de la Ardilla y de la Tinaja, tramo de doce kilómetros por entre lomas del Saucillo al Potrero, cuestras de la Borreguita, del Carnero y de la Vieja, lagunas de Pasquines y Tambaca y puentes de Tamosop y de Gallinas.

El rio que pasa rodeando la poblacion de Rio Verde corre sobre un terreno tepetatoso deleznable que con suma facilidad es destruido en sus bordes por la velocidad de las aguas, dando lugar á la formacion de lomos que á cada momento hacen cambiar su curso y velocidad. Este gran número de vueltas cuyo defecto viene casi desde su origen, y que se propaga á causa de la naturaleza del terreno, ha dado lugar á que allí donde la velocidad aumenta, los bordes se hayan corroído, mientras que donde ella disminuye se hayan formado al contrario grandes bancos de arena;

y que en último resultado el cauce haya llegado á ensancharse de una manera exagerada para el volúmen de agua á que debe dar paso.

Los pasos que se presentan inmediatos á la salida de la poblacion, se encuentran en estos casos, es decir, que no tienen un alineamiento recto en una longitud conveniente, condicion tan indispensable para el éxito futuro de un puente, y que ademas, teniendo el cauce cien y mas metros, es realmente imprudente construir un puente de tales dimensiones para el desfogue que realmente se necesita.

En consideracion á estas dificultades, la comision practicó varios reconocimientos y nivelaciones en busca de puntos que las remediarian en lo posible, y entre ellos encontró uno donde el cauce se reduce á treinta y siete metros; pero que en un espacio de quinientos se encuentra lleno de grandes rocas que se han desprendido de los bordes y que cada una de ellas alcanza próximamente un volúmen de 100 metros cúbicos. Desechando este paso por estas circunstancias, se continuaron los reconocimientos hasta encontrar en el que está hecho el proyecto que acompaño, que como se ve, solamente tiene un ancho de 74 metros sobre el alineamiento mas recto que se encontró.

El paso de Lomas Tendidas, como su nombre lo indica, se hace por entre lomas en una longitud de 7 kilómetros; la mayor parte de ellas se encuentra llena de piedras sueltas que se necesita quitar, así como suavizar algunas pendientes, alinear y unir por curvas mayores algunos tramos.

La cuesta de la Ardilla en su ascenso y descenso tiene una longitud de 2,000 metros, y á pesar de que en otro tiempo se trabajó en ella lo mismo que en las siguientes, el máximo de amplitud que se encuentra en el tajo es solamente de 5 metros, habiendo rampas donde la roca es precisamente mas resistente, que no mas llegan á 3; las pendientes ascienden á 6 grados; algunos alineamientos curvos tienen radios hasta de 15 metros, y solamente están unidos por un punto de inflexion.

Concluida de bajar esta cuesta, se presenta un plan de 4 kiló-