

yo del mismo nombre; Caltengo, en la barranca llamada así; Salado, en la barranca del mismo nombre; Quitacalzones, sobre la barranca llamada así; Tlautla, sobre el rio del pueblo de este nombre; Damayonte, sobre el arroyo de ese nombre; La Cañada, junto á la hacienda llamada así; Riva Palacio, sobre el arroyo de Atongo; Sabino, junto á la venta de ese nombre; San Miguel, sobre el arroyo llamado así; Toluquilla, inmediato á Arroyozarco; Tejueto, en el arroyo de ese nombre; Gavillero de Jalpa, sobre la barranca llamada así; Grande de Huehuetoca, sobre el canal del desagüe; San José, sobre una zanja dentro del pueblo; Santa María, sobre la barranca de Huehuetoca; Montero, sobre el arroyo de ese nombre; Grande de Tula, sobre el rio grande de la presa, inmediata á la hacienda de la Goleta.

Son por todos treinta y seis puentes. Ademas de los cuales hay las siguientes alcantarillas: La Patera, los Monos, la Canoa, Zahuatlan, tres á la salida de Tlalnepantla, el Tinacal, Huizache, San Rafael, San Javier, Quebrado, Lechería, la Virgen, Santo Domingo, San Antonio, Salitre, Manito, Repartidor, Chepito, Jabonero, Palmillas, Ladrillera, la Virgen, la Palma, Zozomalá, Santa María, Peral, Santa Bárbara, Ranchería, primera y segunda de Jagüeyes, la Romera, Animas, dos de Tepeji, Caltengo, Tlautla, dos de Atongo, San Pedro, Coyotepec, Romera, San Juan, el Piojo, el Llano, la Puerta. Por todas 47 alcantarillas.

Puentes que se han construido y su costo.

Ninguno de los puentes de este tramo se ha construido por esta administracion.

Puentes proyectados.

Solo se proyectó el año de 1855, la construccion de un puente sobre el rio chico de Tula, y cuando la obra tocaba á su término, fué destruida por una fuerte corriente, perdiéndose la cantidad de 4087 pesos que se habian invertido en ella y de cuya suma pertenecian 2724 pesos á los fondos de la Administracion, y el resto hábia sido proporcionado por las autoridades de la Villa de Tula.

Pasos peligrosos.

El Arroyo de San Bernardino, dos leguas antes de Tepeji; es en este tramo el único paso peligroso en la estacion de lluvias, cuando éstas son muy abundantes, por lo que convendria construir un puente; cuyo costo, segun el cálculo del Director, seria de \$ 4,000.

Rumbo del camino.

El Director no lo ha fijado en la noticia que remitió.

Caminos de travesía y poblaciones á que se dirigen.

En Vallejo se une á este tramo el camino de Peralvillo. En San Bartolo, el de Guadalupe: el de Atzacapozalco en Tlalnepantla, y á corta distancia de este pueblo el de la Villa del Carbon: el de Tepotzotlan en el puente de Santo Domingo, inmediato á la Lechería: en Cuautitlan, el de la Hacienda de Cuamatla: en la Venta del Peral los de Zumpango de la laguna y Tepotzotlan: en la Venta de las Animas, el de Tula; el de Huehuetoca en el puente de la Ranchería de Cuevecillas: en el Divisadero, el de Yxmiquilpan y Toluca, que pasa por Jilotepec: en San Miguel mandó, los de Tula, Huichapan y Jilotepec: en Huehuetoca, los de San Miguel de los Jagüeyes, la Hacienda de Jalpa, Tequisquiaque y Tula: por la Hacienda del Salto en Puerto de Montero, el de Yxmiquilpan: en Tula los de Tlahuililpan, San Pedro y Atitlaquia, y en la Hacienda de San Antonio de Tula el de Huichapan, además de innumerables veredas que conducen á los ranchos y pueblos.

Peajes impuestos por los Estados y distancias de las Recaudaciones de la Administracion.

No hay en este tramo ningun peaje establecido por los gobiernos de los Estados.

Rios y arroyos.

Hay en este tramo nueve rios y cuatro arroyos. De los primeros, ocho tienen puentes y son los designados en el lugar respectivo.

De Arroyozarco á Querétaro.

Sobre la Direccion y oficinas de peajes establecidas en este tramo, véase la noticia puesta al fin.

Trabajos que se practican.

Se trabaja en la completa reposicion de este tramo, haciéndose las obras de diversa naturaleza que su estado demanda, y componiendo los malos pasos que se forman.

Alternativamente se ha trabajado en los puntos llamados Albarradón, emparejando el camino y haciendo un empedrado cubierto con una capa de tepetate en el Sauce, siguiendo la construccion de aquella calzada; en Arroyo Seco reformando los encortinados de césped de la calzada, y ademando la de la Congregacion. Se concluyó el puente de la hacienda de la Lira, y se comenzó otro en donde habia un casis, quedando concluida una de las bóvedas. En el Carrizal se emparejó el camino, y se construyó una calzada de ciento veinte varas de largo y diez de ancho, con la zanja respectiva. En la Venta del Alamo se compusieron los malos pasos y se anchó el camino. En la Ladrillera se construyó un empedrado. En el arroyo del Caracol se levantó la calzada. En la Cuesta china se han compuesto los malos pasos. En la Estancia se abrió al público la nueva calzada de este punto, componiendo y limpiando las entradas. En general se han abierto las zanjas necesarias para el desagüe del camino y las obras que el terreno ha exigido para dar direccion á las aguas, á fin de que no queden estancadas en las calzadas. El puente de la Lira quedó enteramente concluido en el mes de Mayo, y tiene las dimensiones siguientes. Los tres estribos que sostienen la bóveda: tiene cada uno una vara de cimiento, y una de espesor, los dos ojos están cubiertos de bóvedas con buenas piedras, los estribos tienen doce varas de largo y tres cuartas de alto, cada ojo tiene una y media vara de ancho y una de alto, están bien empedrados por debajo, y el estribo de en medio tiene su punta de diamante. La obra en general está hecha de buena mampostería.

Número de gente que trabaja, sus sueldos y jornales.

Se emplean en las obras de este tramo, dos sobrestantes con sueldo de cuarenta pesos uno, y otro con el de treinta: cuatro capataces á seis reales diarios, uno á cinco y tres á cuatro. Tiene cuatro albañiles, ganando uno 4 reales diarios, y los otros tres reales cada uno: un guarda herramienta con jornal de dos reales, dos carreteros que ganan tres reales diarios y ciento veinte peones á dos reales diarios cada uno.

Total gastado desde el establecimiento de la Administracion.

De Enero á Diciembre de 1854.	\$ 13,564 00
De id. id. 55.	8,822 00
De id. id. 56.	12,990 00
De id. á Mayo. 57.	7,259 38
	<hr/>
	\$ 42,635 38

De Mayo á Diciembre de 1853, estuvo unido este tramo al de México á Arroyozarco.

Distancias que se han concluido.

En fin de Noviembre último se habian construido 11,843 metros de calzada nueva en varios tramos; 38,570 metros de zanjas laterales ó desagüadoras y se habian cavado en varios puntos mas de 50.00 metros cúbicos de tepetate para afirmar las calzadas, así como mas de 15.000 metros cúbicos

de piedra para el mismo objeto y para la construccion de puentes y casis, haciéndose ademas innumerables reparaciones en toda la extension del camino tan luego como se formaban atolladeros. En las calzadas nuevas se han construido 11 atargeas de buena mampostería.

Puentes que contiene.

El director solo menciona en la noticia que ha remitido el puente de San Juan del Rio.

Puentes que se han construido y su costo.

Entre San Juan del Rio y Querétaro se han construido ocho puentes grandes del ancho de las calzadas, reemplazando con ellos los viejos de troncos de árboles que antes existian. Su costo ha sido de 400 á 500 pesos cada uno.

Puentes proyectados.

No se ha proyectado ningun puente en este tramo.

Pasos peligrosos.

Solo pueden considerarse como tales, el Arroyo de Arroyozarco, que no es vadeable en tiempo de aguas, y el del Caracol, en la hacienda de la Estancia, que se halla en el mismo caso del anterior.

Materiales empleados.

Aunque el director no los especifica en su noticia, de ella se infiere que ha hecho uso de piedra, tepetate y césped.

Rumbo del camino.

No lo ha marcado en su noticia el director.

Caminos de travesía y poblaciones á que se dirigen.

Dos caminos de travesía parten de San Juan del Rio, uno para Amealco y otro para Tequixquiapan. De la venta de la Palma sale otro para San Miguel Allende, y las veredas que conducen á las haciendas y ranchos son innumerables.

Peajes impuestos por los Estados y distancia de las Recaudaciones de la Administracion.

No existe en este tramo ningun peaje establecido por los Estados.

Rios y Arroyos.

No los especifica el director en su noticia, y solo en algunos puntos de ella menciona el rio de San Juan y los arroyos de Galindo, Bache y Zarco.

De Querétaro á Guanajuato.

Sobre la direccion y oficinas de peajes establecidas en este tramo, véase la noticia puesta al fin.

Total gastado en el camino, desde el establecimiento de la Administracion.

De Mayo á Diciembre de 54.....	\$ 16,116	0
De Enero á Diciembre de 55.....	14,486	0
De Abril á Diciembre de 56.....	7,770	42
De Enero á Mayo de 57.....	3,746	28
Total \$		41,518 70

No se han recibido las cuentas del mes de Junio.

Con anterioridad á la primera de estas fechas no se habia hecho cargo de este tramo la Administracion.

Número de gente que trabaja, sus sueldos y jornales.

Se emplean en los trabajos de este tramo, un sobrestante mayor, con el sueldo de sesenta pesos mensales, y otros dos sobrestantes de cuadrilla, con el de treinta al mes cada uno: tres capataces cuyos jornales varian de cuatro á seis reales diarios: un albañil que gana diez reales diarios, y 116 peones á dos y medio y tres reales diarios. Hay además un escribiente de la direccion con el sueldo de treinta pesos mensales.

Peajes impuestos por los Estados.

No hay en este tramo ningun peaje impuesto por los Estados.

Trabajos que se practican.

En el mes de Mayo último estaban establecidos los trabajos de la manera siguiente:

En la calzada de Estrada se hicieron terraplenes de 450 metros de longitud, 13 metros 40 centímetros de latitud y 83 centímetros de profundidad. En el camino de Silao se construyó un puente haciendo 56,232 metros cúbicos de mampostería para los piés derechos y cubriéndolo con gruesos troncos de mesquite y terraplenes de sesenta y siete mil novecientos diez y seis metros cúbicos. Entre el Guaje y el Molino de Saravía se hicieron terraplenes de 143 metros 69 centímetros de longitud y 8.38 centímetros de latitud y 88 centímetros de profundidad. En Bordo Prieto se hicieron tambien terraplenes de 59 metros de longitud, 12 de latitud y uno y 50 centímetros de profundidad, cortando y preparando la madera para un puente.

No pueden darse sobre este tramo los demas pormenores pedidos por no comprender la noticia que dió el Director en fin de Diciembre, los puntos que se le previnieron.

De Guanajuato á Lagos.

Sobre la Direccion de este tramo y oficinas de peajes establecidas en el, véase la noticia puesta al fin.

Total gastado desde el establecimiento de la Administracion.

En el año de 1854.....	\$ 23,811	0
En el id. de 1855.....	11,410	0
En el id. de 1856.....	4,284	86
En Enero, Febrero, Abril, Mayo y Junio del de 1857..	1,917	48
\$		41,423 34

Con anterioridad á la primera de estas fechas, la Administracion no se habia hecho cargo de este tramo.

Número de gente que trabaja sus sueldos y jornales.

Se emplean en este camino actualmente, un sobrestante con el sueldo de 24 pesos mensales y ocho peones á dos reales diarios: hay ademas un escribiente con el sueldo de cuarenta pesos al mes.

Peajes establecidos por los Estados.

No hay ninguno establecido en el tramo.

Trabajos que se practican.

Las obras de este tramo han sufrido frecuentes interrupciones á consecuencia de la escasez de fondos, pues las oficinas de peajes de esta línea no producen lo que debieran, á consecuencia de la oposicion que al establecimiento de ese impuesto, hacen las autoridades subalternas del Estado, enervando en él la accion de la Administracion general, que no ha podido organizar aquellas oficinas de peajes bajo el sistema que lo ha hecho en los otros Estados de la República. De aquí resulta que carecen de importancia las obras que en aquellos caminos se ejecutan, y que es imposible emprender las que necesitan y que ha indicado á V. E. el Director del tramo.

El estado que en lo general guardan las oficinas de peajes del Estado de Guanajuato hace necesario que el Supremo Gobierno dicte sobre el particular una providencia que las ponga en estado de servir á su objeto, pues de lo contrario tendrán que abandonarse aquellos caminos, atendiendo á que, lo que hoy producen no basta ni para cubrir los gastos mas precisos. Por todas estas razones no se nota adelanto de ninguna especie en ese tramo que la Administracion desearia fuese uno de los mejores, pero no depende de ella remover los obstáculos que se le oponen.

De Lagos á Guadalajara.

Sobre la Direccion de este tramo y oficinas de peajes establecidas en él, véase la noticia puesta al fin.

Número de gente que trabaja sus sueldos y jornales.

Se empleaban en este camino, un sobrestante con el sueldo de 30 pesos, un albañil que ganaba 5 reales diarios, y 13 peones á dos y medio y tres reales diarios. Habia ademas un escribiente de la Direccion con el sueldo de 50 pesos mensales, y un mozo con el de ocho pesos tambien á mes.

Total gastado desde el establecimiento de la Administracion.

De Agosto á Diciembre de 54.....	\$ 9,333	0
De Enero á Agosto de 55.....	8,678	0
De Abril á Diciembre de 56.....	5,276	89
De Enero hasta 11 de Abril de 57.....	1,046	89

Total \$ 24,334 78

Se carece de antecedentes para dar las demas noticias sobre este tramo, en primer lugar, porque el Director no ha remitido las que se le pidieron, y en segundo por que estuvo, despues de los acontecimientos politicos de 1855, á cargo del gobierno del Estado.

Ultimamente, y cuando esta Administracion se ocupaba de reorganizar los trabajos en él, tuvo los mismos inconvenientes que para el tramo de Guanajuato á Lagos; en consecuencia de los cuales carecia absolutamente de recursos para las obras. La circunstancia de haberse separado el Director D. José María Alcocer, por no jurar la constitucion, nulificó completamente las obras de este camino que continúan paralizadas en espera del nombramiento de nuevo Director, aunque tal vez seria mas conveniente comprender la reforma de este tramo en la general indicada para el establecimiento de peajes en el Estado de Guanajuato.

Las obras mientras existieron estuvieron reducidas á allanar el camino, destruir atascaderos, recomponer las calzadas antiguas, recoger piedra suelta, y sobre todo impedir los perjuicios que ocasionan las lluvias. Estos trabajos se practicaron en un tramo de tres leguas entre Guadalajara y Zapotlanejo, otro de legua y media entre dicha villa y Calderon, y desde este rancho hasta Tepatitlán no quedó mas punto malo que un corto trecho en la Joya, y una inundacion cerca del mismo Tepatitlán; entre este punto y Jalos quedó compuesta una extension de dos leguas, otra igual entre dicho pueblo y San Juan, y una y media desde antes de Nazas hasta llegar á Lagos.

De Guadalajara á Mochititlic.

Sobre la Direccion de este tramo y oficinas de peajes establecidas en él, vease la noticia puesta al fin.

Número de gente que trabaja, sus sueldos y jornales.

Se emplean en este camino tres sobrestantes de cuadrilla, de los cuales uno gana 30 pesos al mes, otro 25, y otro 24. Tres guarda almacenes que ganan 10 pesos al mes cada uno: seis capataces que ganan cada uno 4 reales diarios, y 84 peones á 3 reales diarios. Hay ademas un secretario de la Direccion, con el sueldo de sesenta pesos mensales, y un escribiente con el de treinta pesos tambien cada mes.

Total gastado desde el establecimiento de la Administracion.

De Agosto á Diciembre de 1854....	\$ 9,873	0
De Enero á Diciembre de 55.....	11,956	0
De Enero á Diciembre de 56.....	7,552	84
De Enero á Mayo de 57.....	9,662	29

\$ 39,044 13

No se han recibido las cuentas del mes de Junio.

Con anterioridad á la primera de estas fechas, la Administracion no se habia encargado de ese tramo.

Trabajos que se practican.

Segun las noticias recibidas del Director, hasta Noviembre del año anterior se habia compuesto provisionalmente el tramo de Zapopan. En algunos puntos se construyeron alcantarillas provisionales, por no ser posible emprender la obra de puentes. En la calzada de lo de Guevara, se ha construido un pavimento macadernizado, cubierto de grava, con banquetas y desagües á los lados, y en todo el tramo se habian hecho hasta la espresada fecha, un camino nuevo de 18,293 metros, de los que 5,342 estaban del todo concluidos, con pavimento á la Mac-Adam, y se habian recompuesto las calzadas viejas empedradas con piedra grande, en una extension de cerca de 50,000 metros: atendiéndose en general á la compostura de los malos pasos del camino. Posteriormente se ha emprendido la construccion del puente de Vallados, que á la fecha debe estar bastante adelantado, pero la falta de noticias del Director impide dar pormenores sobre el particular.

De Mochititlic á San Blas.

Sobre la Direccion de este tramo y oficinas de peajes establecidas en él, vease la noticia puesta al fin.

Número de gente que trabaja, sus sueldos y jornales.

Se emplean en este camino cuatro sobrestantes, de los que dos ganan 37 pesos cada mes; uno 45, y otro 48, tambien mensales; 6 capataces que ganan cada uno un peso diario y tres ganando cada uno de 5 á 6 reales, y 76 peones de 3, 4 y 6 reales diarios. Hay ademas un escribiente de la Direccion que gana 50 pesos al mes.

Total gastado desde el establecimiento de la Administracion.

De Agosto á Diciembre de 54.....	\$ 20,961	0
De Enero á Diciembre de 55.....	54,919	0
De Enero á Diciembre de 56.....	22,334	73
De Enero á Junio de 57.....	3,605	18

Total \$ 101,819 91

Una parte de esta suma ha sido ministrada por la Agencia del Ministerio de Fomento, aun cuando estaban establecidas las Recaudaciones de peajes; despues de suprimidas éstas, el mismo Ministerio ha seguido cubriendo todos los gastos.

Trabajos que se practican.

Las obras de este tramo en general han sido de la completa construccion del camino, y los trabajos han estado establecidos alternativamente en los tramos del Tajo de Mochititlic á Tepic, en donde se han repuesto los puentes de los Sauces chico y grande. De Tepic á San Blas, en donde se reformaron los dos puentes de la Barranca y se recompuso un tramo de 85 metros de largo, y otro del Portillo á Navarrete de 172 metros. De Navarrete á Laguna Colorada, se ha continuado la construccion de la calzada, haciendo los desmontes necesarios. Del Zapotillo á San Blas, se han compuesto