

los dos puentes que existen y los malos pasos, y lo mismo se ha hecho con los dos puentes del rancho de lo de Laredo, y uno de la Barranca Blanca. Del tramo de Tepic á Ahuatlan, se quitó la piedra suelta, se arrancó la firme y se rellenaron hoyos muy grandes, perfilando el piso en una estension de 587 metros. Se reformaron dos caños transversales, construyendo un empedrado en una extension de 40 metros de superficie y se reformó un puente inmediato al rancho de la Galinda.

Ramal de Colima.

Solo está establecida en este tramo una Recaudacion de peajes al Norte de la ciudad de Colima. Las diversas interrupciones que ha sufrido en el Territorio de Colima el cobro de peajes, ya á consecuencia de la oposicion de las autoridades y ya por los acontecimientos políticos, han sido la causa de que carezcan de importancia las obras ejecutadas en aquellos caminos, las cuales se han limitado á tenerlos medianamente transitables, componiendo los malos pasos, que es para lo único que pueden servir los productos de la Recaudacion, que apenas ascienden á 227 pesos mensuales, por término medio, y no es posible establecer nuevas Recaudaciones, por resistirlo las autoridades locales, como lo he indicado.

Esa misma escasez de productos es causa de que no haya podido conservarse la Direccion del camino que en un tiempo estuvo establecida, y últimamente se ha suprimido porque no habia lo suficiente para cubrir sus sueldos y gastos. Hoy las obras están á cargo del Sr. Agente del Ministerio de Fomento, quien se entiende con esta Administracion, y se le pasa por el sueldo de cuarenta pesos mensuales de un escribiente, que se ocupa de todo lo relativo al ramo de caminos y peajes.

Se carece de otras noticias relativas á ese tramo, tanto por la clase de obras que se ejecutan como por la falta de Director que diera los pormenores pedidos á los que tienen á su cargo las demas líneas ó tramos de camino.

SESTA LINEA.

CAMINO DE QUERETARO A CHIHUAHUA POR ZACATECAS Y DURANGO.

De Lagos á Zacatecas.

En toda esta línea, solo de este tramo ha intentado encargarse la Administracion general, y para proceder á la compostura estableció en 1855, Recaudaciones de peajes en Zacatecas y Aguas Calientes, pero como ese establecimiento coincidió con los acontecimientos políticos de la época, las Recaudaciones se suprimieron muy poco tiempo despues de establecidas. Terminados dichos acontecimientos políticos, la Administracion de mi cargo ha continuado en su propósito de llevar á efecto la compostura del mencionado tramo, estableciendo las Recaudaciones que antes existieron; pero la tenaz obstinacion de los gobiernos de Zacatecas y Aguas-Calientes en no admitir el impuesto de peajes, no obstante tenerlo establecido el primero de dichos gobiernos por cuenta del Estado, ha impedido hasta hoy, que la Administracion cumpla su propósito. En consecuencia carece absolutamente de antecedentes para dar respecto de esta línea y de este tramo las noticias pedidas.

SETIMA LINEA.

CAMINO DE QUERETARO A TAMPICO POR SAN LUIS POTOSÍ.

En toda esta línea solo del pequeño tramo de Querétaro á San Miguel Allende, llegó á encargarse la Administracion en 1855. Estableció en él y en la ciudad de San Miguel Allende, una Recau-

dacion de peajes y los contrapeajes de Cerritos y Calderon, que suprimidos todos á consecuencia de los acontecimientos políticos de aquella época no se han vuelto á restablecer, por la resistencia del gobierno de Guanajuato á que ese tramo pertenece. En el tiempo que dichas oficinas estuvieron establecidas, dieron un producto total de 3561 pesos, habiéndose invertido en las obras del camino ejecutadas de Enero á Diciembre del mismo año 1590 pesos, las que estuvieron á cargo del sobrestante Margarito Paz, que disfrutaba el sueldo de 40 pesos mensales. Se carece absolutamente por las razones expuestas, de datos para dar sobre este tramo las noticias pedidas.

OCTAVA LINEA.

CAMINO DE MEXICO A TUXPAN POR TULANCINGO.

De México á Pachuca.

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

Trabajos que se practican.

Las obras que se practican en este tramo son de diversa naturaleza, segun lo requieren los lugares donde se trabaja, pues en muchos tramos es indispensable construir absolutamente de nuevo el camino.

Número de gente que trabaja, sus sueldos y jornales.

Se emplean en este tramo dos sobrestantes con el sueldo de \$ 50 mensuales: dos capataces, con 30 pesos al mes uno, y otro con el de 12 tambien mensuales: dos guarda-calzadas con el salario de tres reales: un albañil que gana 5 reales diarios, y 66 peones, con el jornal de 2 y 3 reales.

Total gastado desde el establecimiento de la Administracion.

En Noviembre y Diciembre de 1853.	\$ 3 018 00
De Enero á Diciembre de 54.	28.314 00
De id. . . . á id. . . de 55.	24.714 00
De id. . . . á id. . . de 56.	23.786 68
De Enero á Mayo de 57.	9.171 21
Total	\$ 89.003 89

No se han recibido las cuentas del mes de Junio.

Distancias que se han concluido.

Hasta Noviembre del año anterior, se habia repuesto completamente la calzada de piedra de la Villa de Guadalupe: construido una calzada en el pueblo de Atzacualco, de mas de 1.000 metros de largo y 12 de latitud. En la calzada de San Cristóbal, se habian hecho mas de 8.000 varas cuadradas de empedrado y formado un terraplen de cerca de 800 varas de largo por 12 de anchura. En el llano del Salado se han compuesto constantemente los malos pasos en una extension de mas de dos leguas. Inmediato á la calzada de San Cristóbal se construyó otra de tepetate, de 480 metros de longitud y 1 1/2 de anchura. En una bajada, al llegar al pueblo de Ozumbilla, se construyó una calzada en zig-zag para disminuir la pendiente, formada toda de tepetate y piedra; tiene poco mas de mil metros de longitud y 10 de anchura. Pasado el pueblo de Ozumbilla, se ha construido hácia el Norte, una calzada de 2.000 metros de longitud, y 11 de anchura, toda de tepetate, piedra y cascajo. Se abrió una zanja desaguadora, de 1.200 metros de longitud.

De Noviembre del año anterior á la fecha se han hecho las obras siguientes.

En la calzada de tierra de Nuestra Señora de Guadalupe se terraplenó una extensión de 280 metros de largo, por 14 de ancho, y se cubrió con un firme de cascajo de 40 centímetros de espesor, término medio.

En la calzada de Atzacolco, se construyó uno de sus muros de revestimiento de mampostería, de 1.200 metros y 70 centímetros de largo, 70 centímetros término medio de altura, y 75 centímetros de espesor. Se derribó el puente de esta calzada, y se construyó de mas altura, reponiendo su madera que se hallaba destruida en su mayor parte.

En la calzada de San Cristóbal se hicieron 14,000 metros cuadrados de empedrado enteramente nuevo, para lo que fué preciso acabar de destruir el empedrado que habia en esta extensión, y dividir la piedra que era sumamente grande.

Se continuó construyendo la calzada de Venta Redonda la que se comenzó á principios del año próximo pasado. Hoy tiene una extensión de 1.675 metros de largo y poco mas de 10 de ancho, y 80 centímetros por término medio de altura, estando revestida con muros de mampostería en la mayor parte de su extensión.

Se comenzó y concluyó el puente de madera de la barranca del Muerto, de dos ojos, de poco mas de 5 metros cada uno de ancho, 10 de largo y 2 y 45 centímetros de alto, sobre el lecho de la barranca.

En el paso del Diablo se construyó una calzada de 1.160 metros de largo, poco menos de 10 de ancho y 80 centímetros de altura, término medio.

En la calzada de Pachuca á 1.000 metros de esta poblacion, se compuso una extensión de mas de 200 metros, afirmándola con cascajo.

Ademas se han hecho otras composturas de menos importancia, como la construccion de dos puentes de césped en el llano del Salado. Construir un tramo de camino de tepetate, de mas de 400 metros de largo por poco mas de 8 de ancho entre el pueblo de Ozumbilla y Venta Redonda; componer un mal paso de alguna extensión en la Venta de Cerro-Gordo y tapar constantemente los principales baches que se han formado en toda la extensión del camino.

Ademas, se han plantado en la calzada de tierra de Nuestra Señora de Guadalupe, 380 plantas de chopo y fresno.

Puentes que contiene.

El director no los ha especificado en su noticia.

Puentes que se han construido y su costo.

En la calzada de piedra de la Villa de Guadalupe se construyeron desde sus cimientos, cinco puentes, cuyo costo no puede pormenorizarse por estar incluido en el total gastado en la calzada, que asciende á mas de \$ 30,000.

En el llano del Salado se han construido dos puentes de madera y otro en la calzada hecha á inmediaciones de San Cristóbal. En la calzada construida á inmediaciones de Ozumbilla, se hizo otro puente de bóveda, y otro de madera, poco antes de llegar á Pachuca.

Pasos peligrosos.

No los especifica el Director, y solo hace mencion del llamado "Paso del Diablo."

Materiales empleados.

No los especifica el Director, pero de su noticia se infiere que es piedra y tepetate el material de que ha usado.

Rumbo del camino.

No lo ha marcado el Director en su noticia.

ras cuadradas cada uno, con varias estacas y una brazada de piedra cada uno.

CROQUIS

de los caminos de

MÉXICO Á PACHUCA Y TULANCINGO

