

asciende en dicho primer semestre de 1857 á	44.379
En igual tiempo de 1856 á	43.663
Aumento en 1856.	716 = 1.60 p 00
En consecuencia: un semestre de 1857 escede á uno de 856 en lo recaudado en.....	22 p 00
Y en los gastos en.....	1.60 p 00
Aumentó la renta en 857	20.40 p 00

Considerando que estas noticias son suficientes para dar una idea de la administracion en general, paso á ocuparme de las líneas de caminos que me están consignadas, subdividiéndolas en los tramos que están á cargo de cada director.

CAMINOS.

PRIMERA LÍNEA.

Camino de México á Veracruz.

DE MEXICO A PUEBLA.

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

Trabajos que se practican

Los trabajos que se practican en este ramo, han estado reducidos á los puramente indispensables para mantenerlo transitable, tanto cuanto lo permiten los productos de que se puede disponer. No obstante la escasez de éstos, la Administracion ha emprendido la reconstruccion de la calzada del Peñon, de cuya obra tuvo V. E. á bien encargar al ingeniero D. Juan M. Bustillo, quien habiéndola comenzado en Febrero del presente año, la ha puesto en su parte transitable desde el mes de Mayo último. La falta de las cuotas que dicho Sr. Bustillo no ha remitido hasta la fecha, impide fijar la suma gastada en la expresada obra; pero debe ser aproximativamente la de veinticinco mil pesos, que han sido ministrados exclusivamente de los fondos de esta Administracion general. Para proporcionar el material suficiente para la obra, se celebró con la aprobacion de V. E. un contrato con D. José

Elias Fagoaga, para que ministrase la cantidad suficiente de rípio de tezontle, cuyo valor deberá pagársele con la mitad de los productos de la recaudacion de San Lázaro. No obstante lo hecho, la calzada no está enteramente concluida, pero sí en estado de ser transitada, que es lo suficiente para impedir que durante la estacion de las lluvias, se interrumpa la comunicacion entre esta ciudad y Veracruz.

El resto del camino ha continuado á cargo de D. Cayetano Moro, quien ha ejecutado los trabajos de conservacion, y cuyo pormenor no puedo dar á V. E. por no haber dado dicho señor ingeniero las noticias correspondientes.

Número de gente que trabaja, sus sueldos y jornales.

En los meses anteriores al de Mayo, la gente empleada en los trabajos estaba reducida á cuatro sobrestantes, cada uno de los cuales tenia á su cargo una cuadrilla de quince á treinta peones, pero la necesidad de hacer transitable el camino de Mexicalcingo, á consecuencia de la inundacion de la calzada de San Lázaro, y la construccion del dique en la de Istapalapa, hicieron aumentar hasta trescientos el número de trabajadores. Este número puede sin embargo considerarse como excepcional, pues raras veces llegan á ciento los trabajadores de este ramo. Los jornales de los peones son de tres reales diarios, de cuatro el de los capataces, y los sobrestantes ganan 32 pesos mensuales á excepcion del sobrestante mayor que tiene un sueldo de 50 pesos cada mes.

Total gastado desde el establecimiento de la administracion.

De 10 de Mayo á último de Diciembre de 53.....	\$ 8,593 00
En el año de 1854.....	16,488 00
En el de 1855.....	10,619 00
En el de 1856.....	31,461 40
De Enero á Marzo de 1857.....	3,110 68
	\$ 70,272 08

No ha remitido el director las cuentas de Abril á Junio del presente año.

Distancias que se han concluido.

Ninguna distancia puede considerarse como concluida en este ramo.

Puentes que contiene.

Los puentes de este ramo son: el de la garita de San Lázaro, el Blanco, el de Guadalupe, el de San Juan, el de Dolores, el de Santa Marta, el de Santa Cecilia ó del Ojo de agua, el Quebrado, á la entrada de Ayotla, el de Nuestra Señora de Guadalupe, cerca de la salida de dicho pueblo, el de San Jacinto, cerca de la hacienda de Acosaque, el de San José, en la enercijada del camino de Chalco, el de Santo Domingo, al empezar la subida de Rio Frio, el de Xalilo, el de Texmelucan, el de San Cayetano, el de San Mateo, cerca de la Venta Nueva de Buena Vista, el de Palmillas, inmediato á la Venta de este nombre, la Alcantarilla de Chautla, el puente de San Martin sobre el Rio San Rafael, el de Guadalupe, el caño cubierto de la hacienda de Polaxtla, otros dos caños cubiertos de San Lúcas, el Puente Colorado, el de San Gerónimo, el de Xahuenxolco, el Carraqueño, el de la Posta, el de En medio, el de Xopanac, el Quebrado, el de la Alcantarilla, el de Santo Domingo, el de San Antonio, el de San Miguel, el de Monospan, el de México, sobre el rio Atoyac, el Blanco y el de las Culebras. Entre todos, solo el de Texmelucan y el de México merecen el nombre de puentes; la mayor parte de los demas son alcantarillas.

Puentes que se han construido y su costo.

Ningun puente ha tenido que construirse en este tramo, y solo únicamente se ha concluido y consolidado el de Mexicalcingo, que accidentalmente se consignó á esta línea, con motivo de la interrupcion de la calzada de San Lázaro.

Puentes proyectados.

No se ha proyectado la construccion de ningun nuevo puente en este tramo; pero seria conveniente hacer uno pequeño sobre una barranquilla cerca de Ayotla, otro en Llano Grande, un puente sobre el arroyo de Rio Frio, inmediato á la misma Venta; reconstruir de un modo mas permanente los de Xalilo, San Cayetano, San Mateo y Palmillas, y construir uno sobre el arroyo del Fraile, otro sobre el del Torito, otro sobre el de las Animas, y reconstruir por último el Puente Quebrado.

Pasos peligrosos.

Los únicos eran los de la parte anegada de la calzada de San Lázaro, que quedan remediados.

Materiales empleados.

Anteriormente al establecimiento de la administracion, se habia empleado para los terraplenes de la calzada de San Lázaro el lodo de los desensolves de las acequias, y aunque se procuró apartarse de este sistema, el Director cree que en muchos casos es el único arbitrio. En la parte de camino que atraviesa la Sierra, se forman tan fácilmente atascaderos, que por falta de mejores recursos se formaron entarimados de troncos de árbol, tomados de los bosques laterales del camino. En otros puntos se ha hecho uso de la arena, no obstante lo costoso de su acarreo.

Si esta administracion contara con suficientes recursos, dispondria que se hiciera uso del rípio de tezontle para los terraplenes, como lo ha hecho ya en la calzada del Peñon. En otros puntos del camino podia aprovecharse el cascajo y guija de los rios, si fuera posible establecer cuadrillas de quebradores de piedra.

Rumbo del camino.

La direccion general del camino, es decir, de la recta que une sus dos puntos extremos, es al E., con 16 y medio grados hacia el S.; pero desde la salida de México esta direccion va inclinándose mas al S., y en Ayotla, la direccion ya mencionada tiene 3,600 metros mas al N. del camino. Despues de Ayotla, éste sigue casi paralelo á la direccion general, hasta llegar al Puente de Santo Domingo, que está ocho leguas distante de México. En este punto empieza la subida de la Sierra, al mismo tiempo que el camino va mudando de direccion, y describe hacia el N. una curva tan pronunciada, que en el Puente de Texmelucan, á diez y siete leguas de México, la línea de direccion general queda á mas de tres y media leguas al S. del camino. A esta misma distancia se mantiene hasta despues de la hacienda de Chautla, desde cuyo punto sigue directamente para Puebla en direccion E., con cuarenta grados hacia el S.

Caminos de travesía y poblaciones á que se dirigen.

Desde el puente de San José, á siete leguas de México, se separan hacia el S. el camino de Cuautla, contratado por una empresa particular, cuyos peajes se ignoran dónde están situados. En Rio Prieto y otros puntos se apartan caminos de poca importancia, en ninguno de los cuales hay peajes establecidos.

Peajes impuestos por los Estados y distancia de las recaudaciones de la administracion.

No existe en este tramo ni en los caminos que lo atraviesan, peaje alguno establecido por los Estados.

Rios y arroyos

En toda la extension de este camino no hay mas agua de corriente constante, que el arroyo de Rio Frio, el rio que pasa por el Puente de Texmelucan, el riachuelo de Rio Prieto y el rio Atoyac. El primero es siempre vadeable; los demas no lo serian en tiempo de aguas, pero este inconveniente no se hace notar, por los puentes colocados en los puntos en que se cruzan. Entre los demas arroyos, solo el del Fraile, en el camino para San Martin, suele tener avenidas que momentáneamente interrumpen el tránsito. Todos los demas arroyos son de poca importancia y faltos absolutamente de agua en tiempo de secas.

De Amozoc á Veracruz por Orizava.

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

Trabajos que se practican.

En la Soledad se trabaja en la construccion de la alcantarilla de Picapicol, cuya bóveda está acabada de cerrarse y se seguirán construyendo los aleros allanando la brecha del Rancho Nuevo. Entre Paso Ancho y Atoyac se componen los malos pasos y se está construyendo una calzada desde Salsipuedes hasta el Potrero, otra desde las Animas á Córdoba, otra en el llano de Escamela y otra en el Ingenio. Se componen los malos pasos desde Tecamaluca á Maltrata, haciendo transitables las cumbres de Aculcingo.

Número de empleados que trabajan, sus sueldos y jornales.

Un ayudante con sueldo mensual.	\$ 90 00
Un pagador de la Soledad.	60 00
Un escribiente de la direccion.	40 00
Un sobrestante mayor.	80 00
Un guarda almacen de la Soledad.	40 00

\$ 310 00

Estos empleados son permanentes: hay otros que alternativamente se aumentan ó disminuyen, cuyos sueldos y jornales varian, y en el mes de Octubre eran seis sobrestantes, con el sueldo mensual de cuarenta y cinco pesos, ocho capataces á dos pesos diarios, diez albañiles ganando diariamente catorce reales cada uno; tres herreros con el jornal de ocho, doce y veinticuatro reales, cinco carpinteros con el de doce reales y dos pesos, diez y siete carreteros con el de seis y ocho reales, y veintidos jornaleros ganando de tres y medio á seis reales.

Total gastado desde el establecimiento de la administracion.

Desde 10 de Mayo hasta 31 de Diciembre de 1853.	\$ 29,582 00
En el año de 1854.	81,215 00
En el de 1855.	51,034 00
En el de 1856.	69,099 00
De Enero á Junio de 1857.	33,957 94

Total.....\$ 264,887 94

Distancias que se han concluido.

En Noviembre del año anterior se habian abierto de la Soledad hácia el rumbo de Veracruz, 49,000 varas cuadradas de camino 84,000 dichas hácia el rumbo de Orizava. En la subida y bajada del cerro del Chiquihuite se habian abierto 96,000 varas cuadradas, 105,000 en Llano de Chautlapa y 70,000 en el del Guayabal. Además de esto, habia algunos pedazos que tenian construida media calzada y otros formado ya el cimiento de las calzadas antiguas, y solo necesitaban el bombeo ó desagüe correspondiente; tales eran la barranca del Fortin y la cumbre del Cacalote, parte de la calzada del Ingénio, parte de la de Porfiada, de Tecamaluca, las cumbres de Aculcingo y Cerro Gordo.

No se tienen noticias pomenorizadas del estado que hoy guardan estas obras que han sido activadas todo lo posible.

Puentes que se han construido y su costo.

El de la Soledad, que ha costado..... 328,109 pesos. El del Cajon que falta muy poco para concluirse y hasta Noviembre tiene de costo 10,323 pesos. El de las Animas que igualmente le falta muy poco para concluirse, es todo de mampostería, y hasta aquella fecha costaba 6,469 pesos.

Hay además algunas alcantarillas que se han construido últimamente.

Puentes que contiene.

En todo este tramo hay treinta puentes.

Puentes proyectados.

Dos puentes se han proyectado, uno en el Paso Ancho, y otro en las Remojadas; este segundo no está en el camino que actualmente se transita, sino en el que se está abriendo de la Soledad á Tejería.

Pasos peligrosos.

Lo son algunos pedazos de la cumbre de Aculcingo, el paso de Barranca Seca, dos pedazos de Tecamaluca y Ojo Zarco, un pedazo de la calzada del Ingenio, parte de la cumbre del Cacalote, la entrada y salida de la poblacion de Córdoba, que pertenece á la municipalidad; el paso de Salsipuedes, unos pedazos entre el Chiquihuite y Paso Ancho y un largo tramo de Mata de India.

Materiales empleados.

Para la construccion de este camino se emplea piedra y cascajo, y algunas veces piedras blandas para revestir. En los puentes se usa cal, piedra, arena, madera, hierro y piedra de cantería.

Rumbo del camino.

El rumbo de este camino es al N., 85 grados al E.

Caminos de travesía y poblaciones á que se dirigen.

Del rumbo del pueblo de Amozoc, punto de donde parte este camino, parte otro para Tepeaca y Tehuacan. En Puente Colorado, hay otro camino transversal para Tehuacan. En Cerro Gordo otro para San Andrés. Del pueblo del Ingenio, distante una legua de Orizava, parten tres caminos para San Andrés, conocidos con los nombres de Sierra de Agua, Aguatlan y Maltrata.

De Orizava, por la garita de los Cerros sale un camino para San Andrés, conocido con el nombre de Cuesta de Jesus María. A la salida de Orizava, rumbo hácia Veracruz, é inmediato á la recaudacion de peajes de Escamela, parte un camino para San Juan Guatusco y Jalapa. A media legua de la recaudacion de Escamela

parte otro camino hácia la costa, que se reúne á poco trecho con el de la villa de Córdoba.

Peajes impuestos por los Estados y distancia de las recaudaciones de la administracion.

No existen en este tramo, ni en los caminos que lo atraviesan, peaje alguno establecido por los Estados.

Rios y arroyos.

Los rios y arroyos que atraviesan el camino y que corren todo el año, son treinta y tres. En tiempo de aguas no es vadeable ninguno de los rios.

Camino de Puebla á Perote.

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

Trabajos que se practican.

En el año de 1856 se concluyó en este tramo el puente de San Sebastian, el pasamano del puente de Alzaseca, el puente de Sabino, construido de bóveda. En la portada de la garita de Puebla se colocó en la parte Sur la cornisa y una columna dórica, de 11 metros y 80 centímetros de altura.

En distintos tramos del camino se han formado terraplenes, y abierto desagües. En la barranca de Alzayanga se formó una doble calzada de piedra de 70 metros de largo y 12 de ancho, asegurada en el fondo con una fuerte estacada de sabino. Se conservó y reparó el camino en toda su extension terraplenando y macizando infinitas cortaduras y los baches y carriladas que forman los carruajes. De Enero del presente año á la fecha, los principales trabajos de este camino han sido la construccion del puente de la barranca de los Ocotes, que se halla muy adelantada, continuándose á la vez los trabajos de los de Alzaseca y Amaluca.

Los trabajos de este camino han sufrido algunas interrupciones á consecuencia de los acontecimientos políticos del Estado de Puebla.

Número de gente que trabaja, sus sueldos y jornales.

Un sobrestante mayor con el sueldo mensual de 60 pesos, dos segundos de á

30 pesos, dos capataces jornaleros á 4 reales diarios, diez albañiles á 6 reales diarios y un maestro á 7 reales diarios, diez y ocho peones á 3 reales diarios. Una cuadrilla volante de sesenta peones dividida en dos secciones; otra de sesenta peones, ganando éstos y los anteriores dos y medio reales diarios.

Total gastado desde el establecimiento de la administracion.

De 10 de Mayo á Diciembre de 53.....	\$ 2,253 00
En el año de 1854.....	17,956 00
En el de 1855.....	16,509 00
En el de 1856.....	19,731 51
De Enero á Junio de 1857.....	15,378 17

Total.....\$ 71,827 68

Distancias que se han concluido.

En un tramo de 418 metros 5 décimos de longitud y 14 metros 23 centímetros de latitud, se formó un malecon frente á la hacienda de los Alamos, para hacer este paso transitable en tiempo de lluvias, poniéndole las correspondientes alcantarillas y rellenándolo con arcilla. En la barranca de Amaluca se construyó una presa de 6 metros de largo y 2 de alto, cubriendo todo el tramo de mampostería labrada. En la llanura de Amozoc se abrió un nuevo camino para abandonar el viejo que corría por unos callejones. Este nuevo camino tiene dos leguas y 160 metros. De la barranca chica de Amaluca á la barranca de los Ocotes se ha abierto otro camino nuevo por las llanuras de la hacienda de Amaluca y del pueblo de Chachapan, de una legua y 590 metros de longitud. En la calzada del Pinal se quitaron 2,240 cintas de guijarro que atravesaban el camino el cual se terraplenó con tepetate, cubriéndolo con una capa de arena gruesa y formándole desagües. En la barranca de Alzayanga en una longitud de mas de dos y media leguas se echaron bordes en las orillas, de 3 metros de alto, alzando el camino 1 metro por ambos lados, en una longitud de 450 metros, cubriendo los bordes y fondos de la barranca con doble calzada de piedra. Se han abierto 20,224 metros de zanjas, en varios tramos de camino.

Puentes que se han construido y su costo.

El de Alzaseca, que estaba por concluir al establecimiento de la administracion, permanece en el mismo estado.

En la barranca de Amaluca se construyó un puente que tuvo de costo \$ 4,780.

En la barranca de San Lorenzo se construyó otro que costó \$ 2,173.

En San Sebastian se construyó otro, en el que se invirtió la suma de \$ 7,840.

Además de estos puentes, se construyó una alcantarilla en el Tejocote, que tuvo de costo 620 pesos, y otra en el Sabino, en la que se invirtieron 3,372 pesos.

Puentes que contiene.

No hay en este tramo mas puentes que los anteriores.

Puentes proyectados.

Se ha proyectado el puente del Ocote, para el cual se está acopiando el material necesario y se ha comenzado la obra.

Pasos peligrosos.

Son verdaderamente tales las barrancas del Ocote, la de Chachapan, las del Aguila, por sus corrientes de las mas caudalosas, y en las que frecuentemente hay mas víctimas. En las tres primeras, las crecientes interrumpen el paso hasta por seis horas, y hasta por diez en la última. Es una verdadera exigencia formar puentes sobre ellas para facilitar el tránsito.

Materiales empleados.

Hasta 30 de Junio del año pasado se habian empleado en las obras de construcción de este camino 20,674 arrobas de cal, 16,237 carretadas de mampostería, 12,375 metros de mesa bruta de cantería.

No se tienen pormenores de la época siguiente á la fecha citada.

Rumbo del camino.

No habiendo dado noticia sobre este particular el director del camino, la administracion carece de datos para darlas sobre el particular.

Caminos de travesía y poblaciones á que se dirigen.

Se reúnen á este tramo en el punto de Amozoc, el camino de Oaxaca y el de la Mixteca, que viene por Tepeaca. En Acate se reúne el de Tepeaca, que va para la Sierra de Teuxitlan. Tuxpan y Vera-

cruz. Entre la Venta del Pinal y Nopalucan se reúne el de Huamantla, que va á Puebla. En el Pinal se reúne el de Orizava, por Chalchicomala, y el del puente de Chilchimecos. En Nopalucan se reúnen los dos caminos anteriores, para tomar el rumbo de los Llanos de Apam. Igualmente, por otro ramal que se desprende de la hacienda de Mazapita cortan los dos caminos unidos de Chalchicomula y el Puente. El camino de Perote en la hacienda de San Márcos, para tomar el camino de los Llanos de Apam á esta capital: en la Venta de Ojo de Agua se reúne el mismo camino de los Llanos de Apam, que viene de Huamantla para Veracruz: en la Ventilla se reúne el mismo camino que viene por Piedras Negras y Xalpatlahuac para Veracruz. En la Venta de San Antonio se reúne el camino de Chalchicomula y las Mixtecas, que va á Jalapa, la Sierra, Mizantla y otros puntos de la costa. De la Venta de San Antonio se desprende el camino de Altotongo, que se dirige á la Sierra y pueblos de la costa.

Peajes impuestos por los Estados y distancias de las recaudaciones de la administracion.

No habiendo dado noticias sobre este particular el director del camino, esta administracion general carece de datos para formarlas.

De Perote á Cerro Gordo.

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

Número de empleados que trabajan y sus jornales.

Antes de unirse el tramo de Cerro Gordo y Veracruz, trabajaban en este camino sesenta y nueve operarios, con el jornal de tres y cuatro reales diarios, ocho capataces con el de cinco y seis reales. Había, además, un sobrestante mayor con el sueldo de sesenta pesos mensuales, cuatro sobrestantes con el de treinta y cuarenta pesos cada uno, un guarda-almacenes con treinta pesos tambien mensuales, y nueve camineros con el sueldo de doce y quince pesos cada mes.

Total gastado desde el establecimiento de la administracion.

Desde el establecimiento de la administracion hasta fin de Mayo de 55, estuvo este tramo unido al de Cerro Gordo á Veracruz, habiéndose gastado en todo él en el tiempo expresado, 72,308 pesos; despues que se dividieron los dos tramos, se ha gastado solo en el de Perote á Cerro Gordo, lo siguiente:

Desde Junio hasta Diciembre de 55.....	\$ 17,307 00
De Enero á Diciembre de 56.....	16,764 00
Total.....	\$ 34,071 00

Peaje impuesto por los Estados.

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

No se dan sobre este tramo las demas noticias, porque no remitió el director respectivo las que se le pidieron.

De Cerro Gordo á Veracruz.

A este tramo se ha unido el de Perote á Cerro Gordo, y hasta hoy á cargo de un solo director, todo el camino de Perote á Veracruz.

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

Número de empleados que trabajan, sus sueldos y jornales.

Antes de tener unido este tramo, el de Perote á Cerro Gordo, trabajaban un sobrestante mayor con el sueldo de sesenta pesos mensuales, otros siete sobrestantes, de los que dos tienen un sueldo de cincuenta pesos al mes, cuatro de cuarenta y dos cada uno, y uno de diez y ocho. Ocho capataces que ganan nueve reales diarios, diez carreteros que ganan seis reales y un peso, y ciento veintisiete operarios con un jornal de cinco reales: un carroceros con setenta pesos, un guarda-almacenes con treinta y un pesos, y un escribiente de la direccion con cuarenta y dos pesos.

Total gastado desde el establecimiento de la Administracion.

Como ántes se ha dicho, este tramo estuvo unido al anterior, hasta fin de Mayo de 1855, y de esta fecha en adelante, se ha gastado en él lo siguiente:

De Junio á Diciembre de 55.	\$ 10,221	„
De Enero á Diciembre de 56.	26,744	„
Total.....	36,965	„

Habiendo vuelto á unirse este tramo últimamente el de Perote á Cerro Gordo, resulta que desde Perote á Veracruz, se ha gastado desde el establecimiento de la administracion, lo siguiente:

De Mayo de 53 á Mayo de 55, en los dos tramos unidos.....	\$ 72,308	„
De Perote á Cerro Gordo, segun se ha manifestado.....	30,408	„
De Cerro Gordo á Veracruz.....	36,965	„
De Perote á Veracruz hasta Mayo de 1857.....	28,844	95
Total.....	168,525	95

Trabajos que se practican.

Los trabajos de todo el tramo de Perote á Veracruz, son de tal naturaleza, que puede decirse que el camino se está construyendo de nuevo, pues en toda su extension, y conforme los fondos lo permiten se forman calzadas macadamizadas, siendo los puntos en que principalmente se ha trabajado, los conocidos con los nombres de las Animas, Corral falso, la Rinconada, el Conejo, Cocohuit, Tula, San Juan, S. Miguel del Soldado, La Banderilla, La Laja, Cerro Gordo, Paso de Ovejas, Paraje de Carros, Parajillos, Aguacate, Lagunilla, Plan del Rio, Calera, Neveria, Paso de Barás, Zopilote, Toxtlacuaya, Loma del Toro, Lagartos, Tolome y Vigía.

SEGUNDA LINEA.

CAMINO DE PUEBLA A TEHUANTEPEC POR OAXACA.

De Puebla á Izúcar.

En toda esta línea este es el único tramo de que se ha recibido esta administracion, y en el cual está establecida una recaudacion de peajes, en Izúcar, y un contra-peaje en Tepeojuma, no pudiendo marcarse las distancias, por carecer de datos á consecuencia de no haber en él Director, pues solo se practican las composturas indispensables, para que no se interrumpa el tráfico, y de las cuales está encargado el recaudador de Izúcar, pagándole ade-

más de su sueldo, una gratificacion de veinticinco pesos mensuales. La Administracion tiene noticias de encontrarse este camino en regular estado.

Sobre las oficinas de peajes, véase la noticia puesta al fin.

Número de gente que trabaja y sus jornales.

Un capataz con el jornal de cuatro reales y nueve peones á dos y medio reales diarios.

Total gastado desde el establecimiento de la Administracion.

De Octubre á Diciembre de 54.	\$ 437	„
En el año de 1855.....	1,322	„
En el año de 1856.....	1,415	57
Total.....	3,174	57

Trabajos que se practican.

Las obras de este camino estuvieron interrumpidas hasta el mes de Abril último á consecuencia de los acontecimientos políticos del Estado de Puebla.

No se han recibido las cuentas de gastos correspondientes á los meses de Abril, Mayo y el presente Junio.

Peaje impuesto por los Estados.

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

Se carece de antecedentes para dar las demas noticias relativas á este tramo, por la falta de Director, manifestada al principio.

TERCERA LINEA.

CAMINO DE MÉXICO Á ACAPULCO POR CUERNAVACA.

De México á Cuernavaca.

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

Número de gente que trabaja y sus sueldos.

Cuatro sobrestantes que ganan treinta y uno, treinta y siete, treinta y ocho y cuarenta y siete pesos mensuales, 3 capataces, de los cuales uno gana 10 reales diarios y tres cada uno de los otros dos

CUARTA LINEA.

CAMINO DE MEXICO AL MANZANILLO POR TOLUCA, MORELIA Y COLIMA.

De México á Monte Alto.

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.

Tres sobrestantes; dos con el sueldo de cuarenta pesos, y uno con el de treinta mensuales. Seis capataces con un jornal que varía de tres, tres y medio y cuatro reales. Treinta y dos peones, á dos y medio reales diarios, y dos camineros á cuatro reales tambien diarios. Hay además un escribiente de la direccion con el sueldo de veinticinco pesos mensuales.

Total gastado desde el establecimiento de la Administracion.

De Enero á Diciembre de 854.	\$ 17,281	00
En 1855 (excepto los meses de Setiembre y Octubre.)	11,706	00
En 1856.....	12,780	87
De Enero á Abril de 857.....	3,977	00
Total.....	45,744	87

No se han recibido las cuentas de Mayo y Junio.

Peajes impuestos por los Estados.

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

Trabajos que se practican.

Esta Direccion no dió las noticias que se le pidieron, hasta fin de Noviembre del año anterior. En el tiempo trascurrido del mes de Diciembre último á la fecha, se han hecho en este camino las obras siguientes.

En la calzada de Santo Domingo, seiscientos cuarenta y nueve metros, quince centímetros de calzada nueva, con una anchura media de doce metros y noventa centímetros de elevacion en el centro, con firme de grava de rio.

En la calzada de Nonoalco; trescientos doce metros de calzada nueva, con doce metros de anchura y un metro de elevacion en el centro, cubierta con grava de rio.

En la calzada de Santa Mónica á Calacoaya, se hizo un rebajo en el tepetate, de

Dos albañiles á 3½ reales diarios; ochenta y tres peones que ganan un jornal que varia desde tres reales á uno, cuatro carteros á cuatro reales diarios cada uno; 5 arrieros á tres reales y cinco atajadores á dos reales tambien diarios.

Total gastado desde el establecimiento de la Administracion.

De Agosto á Diciembre de 53.	\$ 1,544	00
En el año de 1854.....	20,992	00
En el de 1855.....	24,503	00
En el de 1856.....	17,537	17
Total.....	64,576	17

Por no haber remitido el Director las cuentas respectivas á los meses del presente año corridos hasta la fecha, no se puede decir la cantidad en 1857.

Peaje impuesto por los Estados.

No hay ninguno establecido en este tramo.

No pueden darse las demas noticias relativas á este camino, por falta de las que se pidieron al Director y que hasta la fecha no las ha remitido.

De Cuernavaca á Puente de Ixtla y de Puente de Ixtla á Acapulco.

Desde los últimos acontecimientos políticos del Estado de Guerrero, las oficinas de peajes y las obras de esos tramos fueron alternativamente interrumpidos, sin haberse podido restablecer ni unas ni otras, no obstante los esfuerzos que para ello ha hecho esta Administracion. Se ocupaba de organizarlas de nuevo y fundadamente creía que para principios del año presente estaria logrado el objeto, en virtud de las providencias tomadas, pero se mandaron entregar dichas oficinas al Gobierno del Estado de Guerrero.

Por lo expuesto se carece de datos para formar las noticias de esta línea y solo se sabe que desde el establecimiento de la Administracion hasta Setiembre de 1855, se gastó en las obras de estos caminos, lo siguiente:

En Diciembre de 1853.....	\$ 288	00
De Abril á Diciembre de 54....	7,671	00
De Enero á Setiembre de 55...	3,434	00
En Febrero de 56.....	63	50
Total.....	11,456	50