

QUINTA LINEA.

CAMINO DE MÉXICO Á SAN BLAS POR
QUERÉTARO Y GUADALAJARA.*De México á Arroyozarco.*

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

Trabajos que se practican.

En fin de Noviembre del año anterior se afirmaba la calzada de Vallejo: se componian los malos pasos en Puente de Vigas: en Jagüelles se levantaba el camino afirmándolo con tepetate: en la Lechería se escarbaba tepetate arrancándolo para afirmar la calzada; en Arroyozarco se afirmaba el camino con grava, y se abrian los desagües. Se carece de noticias del director relativas á los meses corridos del presente año.

Número de gente que trabaja, sus sueldos y jornales.

Un sobrestante mayor con sueldo de cincuenta pesos mensuales; tres sobrestantes de cuadrillas, con el de treinta cada mes, cuatro capataces que ganan de cuatro á seis reales diarios, un caminero con cuatro reales diarios, nueve carreteros de tres á cuatro reales diarios y cincuenta y un peones de dos á dos y medio reales diarios. Hay además albañiles que ganan de tres á seis reales diarios y un escribiente de la direccion, con el sueldo de cuarenta pesos mensuales.

Total gastado desde el establecimiento de la administracion.

De Enero á Diciembre de 1854.....	\$ 27,643 00
De idem á idem de 55.....	25,573 00
De idem á idem de 56.....	19,128 50
De Enero á Mayo de 57.....	7,259 38
Total.....	\$ 79,603 88

No se han recibido las cuentas correspondientes al presente mes.

Distancias que se han concluido.

Se tiene concluido el tramo de la garita de Vallejo, en una extension de 1,066 metros de longitud y 14 de latitud. De la Glorieta á la Venta de Tempanixpan se

ha construido un tramo de 586 metros, levantando la calzada, que tiene 14 metros de latitud. De la Jarana al Misterio se han hecho 502 metros de igual trabajo que los anteriores. Adelante de los Ahuehuetes se ha levantado el camino en una extension de 200 metros. En la Patera se ha hecho el mismo tramo bajo una extension de 293 metros. De la Alcantarilla de la Canoa á San Bartolo, se han hecho 385 metros lo mismo que los anteriores. Igual trabajo se ha hecho á la salida de Tlalnepantla en una extension de 167 metros de longitud. De la Alcantarilla del Tinacal al Puente Colorado, se han hecho 1,046 metros del mismo trabajo que los anteriores. En la Lechería se han hecho 125 metros de empedrado y se terraplenó la calzada, levantando el camino 83 centímetros por término medio en 3,935 metros. En Jagüeyes queda concluido un tramo de calzada de 876 metros de longitud y se le formaron dos cortinas de mampostería, dos casis y se concluyó un puente comenzado. En la Loma se han hecho 925 metros lineales de zanja. En los Callejones de la salida de Tepeji se ha construido un tramo de calzada de 171 metros. En la cuesta de Tecolapan se hicieron 586 metros longitudinales de empedrado. En el arroyo del Gavillero de Jalpan se construyó un casis. En la Goleta se hicieron varios desagües y un tramo de calzada de 393 metros de longitud.

Puentes que contiene.

San Joaquin, adelante de la garita de Vallejo; San José, sobre el rio del Consulado; San Antonio, cerca de la hacienda de los Ahuehuetes; Guadalupe, sobre el rio de los Remedios, San Bartolo, sobre el rio de Tlalnepantla; Colorado, sobre el rio de Molino Viejo; San Lorenzo, sobre el rio de Cuautitlan; Las Ruinas, inmediato á la venta del mismo nombre; La Presa, cerca de la presa de Jalpan; Cuencillas, en el lugar de este nombre; San Bernardino, en la cuesta de este nombre; Las Trojes, cerca del rancho de este nombre; de Tepeji, sobre el rio de este pueblo; Volador, entre el de Tepeji y el de las Guerras, situado este último á la entrada del pueblo; el de Chidejé, sobre el arroyo 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 Ca-

Caminos de travesía y poblaciones á que se dirigen.

ñada, junto á la hacienda llamada así; Riva Palacio, sobre el arroyo de Atongo; Abino, junto á la venta de ese nombre; San Miguel, sobre el arroyo llamado así; Tequilla, inmediato á Arroyozarco; Tejuto, 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. Además 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 4,087 pesos que se habian invertido en ella, y de cuya suma pertenecian 2,724 pesos á los fondos de la administracion y el resto habia sido proporcionado por las autoridades de 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 estas son muy abundantes, por lo que convendria construir un puente, cuyo costo, segun el cálculo del director, seria de 4,000 pesos.

Rumbo del camino.

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

En Vallejo se une á este tramo el camino de Peralvillo. En San Bartolo, el de Guadalupe, el de Atzacapotzalco 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 Ixmiquilpan 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 del Mortero, el de Ixmiquilpan: en Tula los de Tlahuililpan, San Pedro y Atitalaquia, 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 aqua-

lla 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 había 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 con 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 Enero á Diciembre de 1855.....	8,822 00
Al frente.....	22,386 00

Del frente.....	\$ 22,386 00
De Enero á Diciembre de 1856.....	12,990 00
De Enero á Mayo de 1857.	7,259 38

\$ 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 habían construido 11,843 metros de calzada nueva en varios tramos; 38,570 metros de zanjas laterales ó desaguadoras y se habían 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 Tequixquiapam. 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 \$ 42,118 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 mensuales, y otros dos sobrestantes de cuadrilla, con el de treinta al mes cada uno: tres capataces cuyos jornales varían 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 ademas un escribiente de la direccion con el sueldo de treinta pesos mensuales.

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 Seravia 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 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 él, véase la noticia puesta al fin.

Total gastado desde el establecimiento de la administracion.

En el año de 1854.....	\$ 23,811 00
En el id. de 1855.....	11,410 00
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 mensuales y ocho peones á dos reales diarios: hay ademas un escribiente con el sueldo de 40 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 hacen 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 este 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 además un escribiente de la direccion con el sueldo de 50 pesos mensuales, y un mozo con el de ocho pesos tambien al mes.

Total gastado desde el establecimiento de la administracion.

De Agosto á Diciembre de 54...	\$ 9,333 00
De Enero á Agosto de 55.....	8,678 00
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 porque estuvo, despues de los acontecimientos políticos 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 Constitución, 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, recojer 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 Mochitiltic.

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 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 además un secretario de la direccion, con el sueldo de 60 pesos mensuales, y un escribiente con el de 30 pesos tambien cada mes.

Total gastado desde el establecimiento de la Administracion.

De Agosto á Diciembre de 1854.....	\$ 9,873 00
De Enero á Diciembre de 55.....	11,956 00
De Enero á Diciembre de 56.....	7,552 84
De Enero á Mayo de 57.....	9662 29
Total.....	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 este 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 macadamizado, cubierto de grava, con banquetas y desagües á los lados, y en todo el tramo se habian hecho hasta la expresada 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: atendiendo en general á la compostura de los malos pasos de 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 Mochitiltic á San Blas.

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 emplean en este camino cuatro sobrestantes, de los que dos ganan 37 pesos cada mes; uno 45, y otro 48, tambien mensuales; 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 además un escribiente de la Direccion que gana 50 pesos al mes.

Total gastado desde el establecimiento de la Administracion.

De Agosto á Diciembre de 1854.....	\$ 20,961 00
De Enero á Diciembre de 55.....	54,919 00
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 Mochitiltic 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 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 extension 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 co 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 asciende 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 conservar 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 de 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.

SEXTA LINEA.

CAMINO DE QUERÉTARO Á 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 composura 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 composura del mencionado tramo, estableciendo las Recaudaciones que ántes 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 QUERÉTARO Á 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 recaudacion 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 Guajuato 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 mensuales. 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 pesos 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 los cuotas 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: construyendo 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 12 de ancho. 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 por 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 desagadora, 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 extension 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 Atzacualco, 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 hi-

cieron 14,000 metros cuadrados de empedrado enteramente nuevo, para lo que fué preciso acabar de destruir el empedrado que habia en esta extension, 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 extension 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 extension.

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 ménos 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 extension de mas de 200 metros, afirmándola con cascajo.

Ademas se han hecho otras composturas de ménos importancia, como la construccion de dos puentes de césped en el llamado 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 extension en la Venta de Cerro Gordo y tapar constantemente los principales baches que se han formado en toda la extension 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 pesos.

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 in-