

Guitarras corrientes. Haba. Harina de trigo flor. Harina de trigo en greña. Harina de trigo en granillos. Harina de trigo en semita y salvado. Hilas. Hilaza blanca y triguena de algodón. Jabon. Ladrillos. Leche de cabra y de vaca. Lenteja. Leña. Libros impresos y de música. Licores y bebidas embriagantes. Lienzos de algodón lisos, trigueros, denominados "Mantas." Lienzos lisos, blancos, de algodón. Lienzos lisos de algodón, teñidos ó estampados. Losas. Maderas de oyamel, ocote, pino, cedro blanco, colorado, Fresno, Perú y ayacahuite. Maíz. Manteca de cerdo ó de vaca. Material de mampostería. Nafta. Pábulo de algodón. Paja. Pan. Panocha, panela y piloncillo. Papa. Periódicos y publicaciones científicas y literarias. Petates de palma y sacos de esta materia. Petróleo bruto. Piedras de amolar. Piedras de construcción. Planos y cartas geográficos, topográficos y demas que sirvan para la instrucción pública. Productos nacionales (á su exportacion). Pulque. Quesos frescos. Recinto cuadrado corriente. Sal comun. Sombreros de palma entrefinos. Tejidos de algodón. Tejidos de lana. Tortillas de maíz. Trigo. Velas de sebo y de pasta. Zacate de maíz verde ó seco. Zapatos corrientes, hasta de un peso el par. Art. 2º. Se deroga la ley de 4 de Agosto del presente año.

ARTÍCULO TRANSITORIO.

Las personas que hubieren concertado iguales con las administraciones de la Renta del Timbre, en cumplimiento de las prevenciones de la fracción E del art. 1º de la ley de 4 de Agosto del presente año, quedan en libertad para rescindir dichas iguales y seguir pagando el impuesto que devenguen en los términos de esta ley, ó para ratificar sus iguales por el período para el cual hayan sido pactadas. México, Setiembre 23 de 1881.—F. de Landero y Cos.

SECRETARIA DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE FOMENTO, COLONIZACION, INDUSTRIA Y COMERCIO DE LA REPUBLICA MEXICANA.

Sección 3ª

CONTRATO

Que en virtud de la ley de 25 de Diciembre de 1877, celebra el C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del despacho de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, con el C. Salvador Malo, para la construcción y explotación de varias líneas de ferrocarril.

Art. 1º. Se autoriza al C. Salvador Malo para construir y explotar las siguientes líneas de ferrocarril:

I. Del depósito de la Compañía de Tranvías con correspondencia, situado en el Paseo de Bucareli al Panteón de la Piedad, pasando por el acotamiento Poniente del Paseo de Bucareli y por el acotamiento Oriente de la calzada de la Piedad.

II. Entroncamiento de la línea anterior con otra, que partiendo de la segunda glorieta del Paseo de Bucareli, llegue á los baños de Chapultepec, pasando á la altura de la segunda glorieta de la calzada de la Reforma y siguiendo paralelamente á esta sin cruzarla.

III. Entroncamiento de la línea anterior, en la segunda glorieta de la calzada de la Reforma aprovechando el cruzamiento de la vía angosta en ese punto, con otra que partiendo de dicha segunda glorieta y siguiendo paralelamente el otro lado de la calzada llegue á Chapultepec en el punto llamado el arco Chato.

IV. Entroncamiento de la línea anterior con otra, que partiendo de la misma segunda glorieta de la calzada de la Reforma llegue á los ranchos del Barreno y de la Concepción pasando por la hacienda de la Teja y cruzando la calzada de la Verónica; con facultad de ligar esta línea, en la colonia de los Arquitectos, con la del ferrocarril de la antigua concesión de Toluca.

Art. 2º. El concesionario comenzará inmediatamente los reconocimientos necesarios, para determinar el trazo de las líneas objeto de este Contrato; y antes de comenzar los trabajos de construcción, remitirá á la Secretaría de Fomento, para su examen, dos copias de los mapas de reconocimiento y de los planos del trazo del camino, á fin de que una de ellas se le devuelva con la nota de haber sido ó no aprobada, y la otra, con igual anotación, se conserve en los archivos de la Secretaría de Fomento.

Art. 3º. El reconocimiento de las líneas se hará por secciones de cinco kilómetros, sin perjuicio de que si al concesionario le conviniere, pueda presentar el plano del trazo de todas las vías ó de secciones mayores de cinco kilómetros, debiendo ser presentado, para su examen, el plano de la primera sección de cinco kilómetros, á los dos meses de la fecha de este Contrato.

Art. 4º. Dentro de dos años y medio de la fecha de este Contrato, estarán terminadas todas las líneas expresadas en el art. 1º, y antes de seis meses, contados desde la misma fecha, estarán terminados cuatro kilómetros de vía férrea.

Art. 5º. La construcción de las vías será sólida, y estarán dotadas del material rodante necesario para el servicio público.

Art. 6º. El servicio se hará por tracción animal, pudiendo sustituirse esto por otro sistema, con autorización de la Secretaría de Fomento.

Art. 7º. Un mes después de firmado el presente Contrato, el concesionario otorgará en la Tesorería general de la Federación, una fianza por valor de cinco mil pesos, como garantía del cumplimiento del Contrato.

Art. 8º. Los materiales, útiles y efectos de procedencia nacional ó extranjera, que á juicio de la Secretaría de Fomento, fueren necesarios para la construcción, reparación y explotación de la vía y sus dependencias, en la parte construída ó que se construyere, dentro de los plazos señalados en el art. 4º, serán libres de toda con-

tribución ó impuesto por espacio de veinte años, contados desde la fecha de la concesión, limitándose, por la propia Secretaría, la cantidad de dichos materiales, útiles y efectos que deban gozar de esta exención. Durante el mismo tiempo no podrán ser gravados por contribución de ningún género, ni el camino, ni sus dependencias naturales, ni los capitales que en ellos se inviertan. Esta franquicia no comprende el uso del timbre, quedando sujeto el concesionario al cumplimiento de la ley relativa en todas sus partes.

Art. 9º. Por cada kilómetro de vía férrea que el concesionario construya en virtud de este Contrato, podrá exportar, libre de todo derecho, hasta la suma de seis mil pesos.

Art. 10. En el caso de que el concesionario necesite terrenos ó materiales de construcción de propiedad particular para el establecimiento y reparación de la vía, de sus dependencias, estaciones y demas accesorios, habrá de conformarse totalmente, mientras no se expide la ley orgánica del art. 27 de la Constitución federal de la República, á las reglas que siguen:

A. En caso de que no haya avenimiento entre el concesionario y los propietarios de los terrenos ó materiales de construcción, se nombrará un perito valuador por cada una de las dos partes, y ambos peritos presentarán sus avalúos dentro del término de un mes; si éstos son discordantes, se someterá el negocio al conocimiento del juez de Distrito respectivo, para que abriendo un juicio verbal y nombrando, si lo creyere conveniente, un perito tercero en discordia, falle dicho funcionario, dentro del improrrogable término de un mes, sobre lo que sea de justicia dar por indemnización al dueño de los terrenos ó materiales que deban ser ocupados por el concesionario. El fallo del juez de Distrito se ejecutará sin más recurso que el de responsabilidad.

B. Si el dueño de la propiedad que deba ser ocupada por causa de utilidad pública, para la construcción y reparación de la vía férrea, de sus dependencias y accesorios, no nombrare su perito valuador dentro del término de quince días, después de notificado para ello por el Juez de Distrito, á pedimento del concesionario, dicho funcionario nombrará de oficio un valuador que represente los intereses del dueño.

C. Si el dueño ó poseedor de la propiedad que deba ser ocupada fuere incierto ó dudoso, el Juez de Distrito fijará, como monto de la indemnización, la cantidad que resulte en vista del avalúo del perito que nombre el concesionario, y del que el mismo Juez designe en representación de los legítimos dueños de las propiedades en cuestión. La cantidad que definitivamente se fije será depositada conforme á las prescripciones legales, para entregarla á quien corresponda.

D. Los peritos, para hacer sus avalúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribuciones la cosa de cuya expropiación se trate, y los daños y provechos que de la misma resulten al propietario.

Art. 11. El concesionario queda obligado á lo siguiente:

A. Consentir bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, el tránsito de máquinas, carruajes y trenes pertenecientes á otras empresas, sobre las vías que le pertenezcan, con tal que de ello no le resulte un deterioro mayor que de su propia explotación, y mediante un estipendio que no podrá exceder del 60 por ciento del monto del flete, computado según las tarifas comunes.

B. Conducir gratuitamente la correspondencia, impresos y empleados que despache la Administración de Correos.

C. Ejecutar el transporte de personas y cosas empleadas en el servicio de la Federación, por la mitad de las cuotas que correspondan según las tarifas comunes.

D. No cobrar por el transporte ordinario de cada pasajero más de tres centavos en carruaje de primera clase, y uno y medio en segunda, por kilómetro de distancia recorrida, pudiendo, sin embargo, fijar como percepción mínima seis centavos para la primera clase y tres para la segunda, por cada pasajero.

E. Conservar y reponer todo el tramo de la banqueta de la calzada de la Piedad que ocupe.

F. Conservar y mantener en buen estado los bordos del río del Consulado en toda la parte por donde la vía va próximamente paralela á dicho río.

G. Ministrará á la Dirección de Calzadas por una sola vez y sin estipendio alguno dos mil metros cúbicos de cascajo para la conservación de ellas, situándoselos en los puntos que dicha Dirección indique, siempre que estén en el trayecto de las líneas, objeto de este Contrato; y con la obligación de no cobrar sino un centavo por tonelada y por kilómetro de distancia, para el transporte de materiales destinados á la reparación de dichas calzadas.

Art. 12. Esta concesión caducará por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por no presentar la fianza de que habla el art. 7º en los términos especificados.

II. Por traspasar ó enajenar el ferrocarril ó esta concesión sin el previo permiso del Ejecutivo federal.

III. Por no presentar los planos dentro del término fijado en el artículo 3º.

IV. Por no terminar los cinco kilómetros á los seis meses de firmado el Contrato, y todas las líneas á los dos años y medio.

V. Por no cumplir con las obligaciones E, F y G. del artículo 11º.

La caducidad será declarada administrativamente por el Ejecutivo.

Art. 13. El concesionario, en el caso de incurrir en la pena de caducidad, perderá los cinco mil pesos, valor de la fianza, salvo el caso de fuerza mayor justificada.

Art. 14. En caso de caducidad, perderá el concesionario las concesiones otorgadas por este Contrato, de las cuales podrá disponer el Gobierno á su arbitrio; pero dicho concesionario conservará la propiedad de los edificios que hubiere construído, de la parte del ferrocarril ya establecido y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotación. El Gobierno de la República ó el individuo ó Compañía á quien este conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, hecho según el avalúo que al efecto se practicará por dos peritos, nombrados uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia.

Art. 15. El concesionario queda sujeto á lo que previenen los Reglamentos de 7 de Diciembre de 1867 y 12 de Abril de 1877, sobre vías férreas, á lo que dispongan los Ayuntamientos respectivos por lo concerniente á las calles ó vías públicas que hayan de ser ocupadas para el establecimiento de las líneas, y á las reglas que en lo sucesivo se dicten sobre la explotación de los caminos de fierro.

México, Agosto 31 de 1881.—Carlos Pacheco.—Salvador Malo. Es copia. México, Agosto 31 de 1881.—M. Fernandez, oficial mayor.—Al.....

DIRECCION DEL CAMINO DE HUAMANTLA A NAUTLA.

Relacion de los trabajos ejecutados en el camino de Huamantla á Nautla, durante el mes de Agosto de 1881.

1ª semana.—Del 1º al 6.

En el tramo de Tlapacoyán á Teziutlan se emplearon 52 peones bajo la vigilancia de un sobrestante y 2 capataces. Los jornales fueron: 6 del sobrestante, 12 de los capataces y 310 de los peones; y rayaron todos \$128 25.

En el tramo de Teziutlan á la venta de Toluca, se emplearon un sobrestante, un capataz y 31 peones, rindiendo 6 jornales el 1º, 6 el 2º y 182 los terceros; siendo el importe de todos, \$75 75.

Tramo de Tlapacoyán á Teziutlan.

En Cruz Alta se hizo lo que sigue:

Para ampliar, se practicaron dos excavaciones; una en tierra, de 25 metros de longitud, uno de latitud y 0.75 de altura; y otra en tierra y tepetate, de 28 metros por 1.5 por 2.5. Los 18.75 metros cúbicos que produjo la primera, se transportaron á 20 metros de distancia; y los 105 de la segunda, á 18 metros.

Para consolidar el piso, se construyó un revestimiento de tepetate y piedra, de 80 metros de longitud, 3.0 de latitud y 0.25 de grueso, quedando revestida una superficie de 240 metros cuadrados.

Y se abrió un desagüe en tierra, de 27 metros de longitud por un metro cuadrado de sección, arrojando á 3 metros los 27 metros cúbicos que produjo.

En Tayolotlan, se hizo lo siguiente:

Para ampliar la vía, se practicaron dos excavaciones en tierra; la primera de 6 metros de longitud, uno de latitud y dos de altura; y la segunda de 8 por 1 por 3. Ambas produjeron 36 metros cúbicos que se transportaron á 3 metros.

Para compensar la pendiente y conformar, se practicó un rebajo en tepetate de 44.0 por 1.0 por 0.2, cuyo volumen de 8.8 metros cúbicos, se transportó á 3 metros; y se hizo un relleno de tepetate de 12.0 por 6.0 por 0.5, ó sean 36 metros cúbicos con transporte á 16 metros.

Y para consolidar el piso, se revistió con tepetate una superficie de 360 metros cuadrados y grueso de 0.25, pues se hizo en una longitud de 60 metros por 6 de ancho. Los 90 metros cúbicos se acarrearón de 140 metros de distancia.

En Tacaxoloco, á la derecha del arroyo del Palenque, para ampliar el camino nuevo, se practicaron dos excavaciones en tierra y piedra; una de 9 metros de longitud, uno de latitud y 4 de altura; y otra de 20 por 1 por 2. Las dos produjeron 76 metros cúbicos que se transportaron á 16 metros fuera de la vía.

Entre el Palenque y Consoquico, para emparejar, se hizo un rebajo en tierra, de 12 por 5 por 0.5, ó sean 30 metros cúbicos que se transportaron á 30 metros.

En el tajo de Octapa, para quitar un derrumbe de tierra, se practicó una excavación de 15 metros de longitud, 4.0 de latitud y 1.5 de altura media, transportando á 15 metros los 90 metros cúbicos que produjo.

Tramo de Teziutlan á la venta de Toluca.

Entre el Aguaje y Paxpata, se practicaron tres obras mixtas; la primera de 180.0 metros de longitud, 3.0 de latitud y 0.5 de profundidad; la segunda de 580.0 por 4.0 por 0.2 y la tercera de 70.0 por 3.0 por 0.25. Las dos primeras fueron de excavación y terraplen y produjeron 680.0 metros cúbicos y la tercera de excavación y relleno de tierra y piedra, produciendo 52.5 metros cúbicos. En todas se removieron los materiales á 3 metros.

2ª Semana, del 8 al 13.

En el tramo de Tlapacoyán á Teziutlan se emplearon un sobrestante, 2 capataces y 56 peones. Los jornales fueron: 6 del sobrestante, 12 de los capataces y 332 de los peones. La raya importó \$ 137 05 cs.

En el tramo de Teziutlan á la Venta de Toluca se emplearon un sobrestante, un capataz y 37 peones, rindiendo 6 jornales el sobrestante, 6 el capataz y 219 los peones. La raya de esta cuadrilla importó \$ 89 62 cs.

Tramo de Tlapacoyán á Teziutlan.

En Cruz Alta se practicaron las siguientes obras, teniendo por objeto, las excavaciones, dar más amplitud al camino, y el revestimiento, consolidado en una parte fangosa.

Las excavaciones fueron: una en tierra, de 16.0 metros por 0.75 por 1.0, ó sean 12.0 metros cúbicos; otra en terreno arenillo y tepetate de 16.0 por 1.75 por 2.0 que produjo 56 metros cúbicos; otra en terreno arenillo y piedra, de 35.0 por 2.0 por 2.0 ó 140 metros cúbicos; otra en terreno arenillo, de 3.0 por 3.0 por 1.0 igual á 9.0 metros cúbicos; y otra, también en terreno arenillo de 5.0 por 1.5 por 1.0, de la que resultaron 7.5 metros cúbicos. El material de la primera excavación se transportó á 20 metros; el de la segunda á 10; el de la tercera á 6; y á 16 los de la cuarta y quinta.

El revestimiento fué de tepetate, de 0.25 de grueso y de 42.0 metros de longitud y 1.0 de latitud; de manera que con 10.5 metros cúbicos de dicho material excavado á 10 metros, se revistió una superficie de 42 metros cuadrados.

En Tayolotlan se construyeron los siguientes revestimientos de piedra y tepetate para consolidar el piso: Uno de 12.0 de longitud, 3.5 de latitud y 0.5 de grueso, ó sean 42 metros cuadrados.

Otro de 26.0 por 3.0 por 0.25 ó 78 metros cuadrados. Y otro de 38.0 por 4.5 por 0.25 ó 171 metros cuadrados.

El transporte del material para el 1º y para el 2º fué de 63 metros, y de 80 para el del 3º.

En el Palenque, para ampliar el camino nuevo, se hicieron dos excavaciones: una en tepetate de 10.0 metros de longitud, 2.0 de latitud y 4.0 de altura, que produjo 80.0 metros cúbicos que se transportaron á 40 metros; y otra en tierra y piedra, de 4.0 por 3.0 por 3.5 ó sean 42.0 metros cúbicos que se transportaron á 25 metros. La primera excavación se hizo á la izquierda del arroyo y la segunda á la derecha.

Tramo de Teziutlan á la Venta de Toluca.

Entre el Aguaje y Paxpata, se hicieron dos obras mixtas de excavación y terraplen: una de 60.0 metros de longitud y otra de 40.0; y teniendo ambas 4.0 metros de latitud y 0.2 de profundidad, el volumen que se removió en las dos fué de 80.0 metros cúbicos.

Entre Paxpata y la Venta de Toluca, se hizo lo siguiente:

Dos obras mixtas de excavación y terraplen: una de 100.0 metros por 2.0 por 0.1 igual á 20 metros cúbicos; y otra de 60.0 por 2.0 por 0.2 igual á 24 metros cúbicos. Dos excavaciones en piedra suelta: la primera tuvo 260.0 por 2.0 por 0.5 ó 260.0 metros cúbicos; y la segunda de 60.0 por 5.0 por 0.1 ó 30.0 metros cúbicos. Además, se practicó una obra mixta de excavación y relleno de piedra suelta, en 260.0 metros de longitud, 1.5 de latitud y 0.2 de profundidad, en la cual se removieron 78 metros cúbicos.

Tramo de Teziutlan á la Venta de Toluca.

Entre el Aguaje y Paxpata, se hicieron dos obras mixtas de excavación y terraplen: una de 60.0 metros de longitud y otra de 40.0; y teniendo ambas 4.0 metros de latitud y 0.2 de profundidad, el volumen que se removió en las dos fué de 80.0 metros cúbicos.

Entre Paxpata y la Venta de Toluca, se hizo lo siguiente:

Dos obras mixtas de excavación y terraplen: una de 100.0 metros por 2.0 por 0.1 igual á 20 metros cúbicos; y otra de 60.0 por 2.0 por 0.2 igual á 24 metros cúbicos. Dos excavaciones en piedra suelta: la primera tuvo 260.0 por 2.0 por 0.5 ó 260.0 metros cúbicos; y la segunda de 60.0 por 5.0 por 0.1 ó 30.0 metros cúbicos. Además, se practicó una obra mixta de excavación y relleno de piedra suelta, en 260.0 metros de longitud, 1.5 de latitud y 0.2 de profundidad, en la cual se removieron 78 metros cúbicos.

El transporte en todas estas obras se efectuó á 3 metros.

3ª Semana, del 15 al 20.

En el tramo de Tlapacoyán á Teziutlan se emplearon un sobrestante, 2 capataces y 47 peones. Los jornales fueron: 5 del sobrestante, 10 de los capataces y 232 de los peones, que importaron \$ 97 28 cs.

En el tramo de Teziutlan á la Venta de Toluca se emplearon un sobrestante, un capataz y 35 peones que ganaron \$ 72 28 cs., siendo los jornales, 6 del sobrestante, 6 del capataz y 172 de los peones.

Tramo de Tlapacoyán á Teziutlan.

En la bajada de Ecotoc, para desobstruir el camino de los derrumbes del cerro, se hicieron dos excavaciones en terreno arenillo: una de 38.0 metros de longitud, 1.0 de latitud y 1.0 de altura; y otra de 18.0 por 4.0 por 1.0, trasportando los 110.0 metros cúbicos de ambas, á 10 metros.

Y se abrió un desagüe en tepetate, de 26 metros de longitud y 0.5 por 0.5 de sección: los 6.5 metros cúbicos que se obtuvieron, se llevaron á 6 metros.

En Cruz Alta, para ampliar, se practicó una excavación en tepetate, de 10.0 por 0.5 por 3.5 ó sean 17.5 metros cúbicos que se transportaron á 8 metros: se quitaron derrumbes de tepetate en una longitud de 15 metros por 3.0 de latitud y 2.0 de altura media; arrojando los 90.0 metros cúbicos que produjo, á 8 metros de distancia; y se comenzó un caño para evitar que el agua pluvial atraviese el camino, haciendo una excavación en tierra, de 36 metros de longitud y 1.0 metro cuadrado de sección.

Los 36 metros cúbicos se transportaron á 15 metros.

En la bajada de Tayolotlan, se hizo lo siguiente que tuvo por objeto emparejar la vía: un relleno de tepetate de 20.0 metros de longitud, 6.0 de latitud y 0.5 de espesor, cuyo volumen de 60.0 metros cúbicos se acarrió de 20 metros; un terraplen de 64.0 por 4.0 por 0.25, en el cual se transportaron á la pala los 64 metros cúbicos de que se formó; y una obra mixta de excavación y relleno de tepetate, de 40.0 metros por 3.0 por 0.5, en la que se removieron á la pala 60.0 metros cúbicos.

En Tacaxoloco, á la derecha del arroyo, para ampliar, se practicaron las siguientes excavaciones:

Una en piedra y tierra, de 10.0 metros por 1.5 por 3.0; otra en la misma clase de material, de 5.0 por 1.0 por 1.0; y otra en tepetate, de 6.0 por 2.0 por 0.5. Tanto los 5.0 metros cúbicos de las dos primeras, como los 6 de la última, se transportaron á 20 metros de distancia.

Tramo de Teziutlan á la Venta de Toluca.

Entre Paxpata y la Venta de Toluca, en el Mal País, para regularizar la vía y emparejar el piso, se practicó una obra mixta de excavación y relleno de piedra en 180.0 metros de longitud, 4.0 de latitud y 0.4 de profundidad media, removiendo, por consiguiente, 288.0 metros cúbicos.

Se comenzaron á desbaratar algunos núcleos de roca compacta, para lo cual se perforaron, cargaron y prendieron 24 cohetes, que produjeron próximamente 6 metros cúbicos.

4ª semana.—Del 22 al 27.

En el tramo de Tlapacoyán á Teziutlan se emplearon 1 sobrestante, 2 capataces y 54 peones.

Los jornales fueron: 6 del sobrestante, 12 de los capataces y 321 de los peones. La raya de esta cuadrilla importó \$ 132 56 cs.

En el tramo de Teziutlan á la Venta de Toluca se emplearon 1 sobrestante, 1 capataz y 39 peones.

Los jornales fueron respectivamente: 6, 6 y 232, ó importaron \$ 94.50 cs.

Tramo de Tlapacoyán á Teziutlan.

Entre el Mojón y Ecotoc, al Sur de la bajada de piedra, para disminuir la pendiente, se practicó una excavación en terreno arenillo, de 80.0 metros de longitud, 5.0 de latitud y 0.75 de profundidad, trasportando á 8 metros los 300.0 metros cúbicos que produjo.

En Tayolotlan se construyó un revestimiento de piedra y tepetate en 28 metros de longitud, 3.0 de latitud y 0.5 de grueso; de manera que con 42.0 metros cúbicos de dichos materiales, que se excavaron á 40 metros, se revistió una superficie de 84.0 metros cuadrados. Previamente se practicó una excavación en tierra vegetal, de 60.0 por 3.0 por 0.5, arrojando á la pala los 90 metros cúbicos que resultaron.

Entre Tayolotlan y Napopaale, para emparejar el piso se hizo una obra mixta de excavación y relleno de tepetate, de 76.0 metros por 4.0 por 0.25, ó sean 76 metros cúbicos que se trasportaron.

En Tacaxoloco, á la derecha del arroyo, para ampliar, se practicaron tres excavaciones: una en tepetate de 6.0 metros por 2.0 por 3.0, que produjo 36.0 metros cúbicos; otra en tierra y piedra de 9.0 por 1.5 por 3.0, ó 40.5 metros cúbicos; y otra, también en tierra y piedra, de 8.0 por 2.0 por 2.0, ó sean 32.0 metros cúbicos. La distancia de transporte en las tres fué de 20 metros.

Y en la barranca de Octapa, para ampliar el tajo, se hizo una excavación en piedra arenisca, por medio de mina, prendiéndose 12 cohetes que produjeron próximamente 13.5 metros cúbicos de escombros.

Tramo de Teziutlan á la Venta de Toluca.

Entre Paxpata y la Venta, con el objeto de regularizar y emparejar el piso, se practicó una obra mixta de excavación y relleno de tierra y piedra de 690.0 metros de longitud, 3.0 de latitud y 0.2 de profundidad, removiendo, por consiguiente, un volumen de 414.0 metros cúbicos.

Resumen de la obra ejecutada y precios medios. Excavación en terreno vegetal, 303.75 metros cúbicos, á \$0.14 cs.

Idem en terreno arenillo, 426.50 idem idem, á \$0.19 cs.

Idem en tierra y tepetate, 161.00 idem idem, á \$0.25 cs.

Idem en tierra y piedra, 380.50 idem idem, á \$0.27 centavos.

Idem en tepetate, 280.80 idem idem, á \$0.26 cs.

Idem en piedra suelta, 290.00 idem idem, á \$0.20 cs.

Idem en piedra arenisca y roca compacta, 19.50 idem idem, á \$0.82 cs.

Terraplen, 64.00 idem idem, á \$0.11 cs.

Relleno de tepetate, 96.00 idem idem, á \$0.23 cs.

Obra mixta de excavación y terraplen, 804.00 idem idem, á \$0.10 cs.

Idem de excavación y relleno de piedra, 366.00 idem idem, á \$0.24 cs.

Idem de excavación y relleno de tepetate, 136.00 idem idem, á \$0.18 cs.

Idem de excavación y relleno de tepetate y piedra, 466.50 idem idem, á \$0.22 cs.

Revestimiento de piedra y tepetate, 1,017.00 idem cuadrados, á \$0.11 cs.

36 cohetes, á \$0.43 cs.

En el mes de la fecha se trabajó con un personal de 2 sobrestantes, 3 capataces y un promedio de 87 peones, rindiendo todos 2,120 1/2 jornales.

La distribución de la cantidad invertida es la siguiente:

Jornales y salarios..... \$ 827 29

Herramienta y utensilios..... 24 31

Arrendamientos..... 3 00

Gastos de escritorio..... 5 00

Gratificación á la Pagaduría..... 20 00

Sueldo del Director..... 100 00

Suma..... \$ 979 60

Libertad en la Constitución. Teziutlan, Agosto 31 de 1881.—Manuel López Leon.—C. Ministro de Fomento.—México.