

Avanzando desde Veracruz 15,41 kilómetros y ascendiendo 32^m,34 sobre el nivel del mar, se llega á la estacion de la *Tejería*, la cual fué construida sobre una plataforma rectangular de mampostería, el año de 1863, en que el ingeniero Lyons prosiguió los trabajos hasta entonces paralizados. Resguarda al edificio un cobertizo sostenido por pilares de madera, constando el interior de cinco piezas, destinadas al jefe de estacion y al telegrafista.

De la Tejería se llega á la PURGA, estacion provisional situada á 15,17 kilómetros de la anterior, y á 44^m,77 de altura sobre el mar.

La SOLEDAD dista de la anterior estacion 11,48 kilómetros, y de Veracruz 41,97, hallándose elevada sobre el nivel del mar 93^m,08. En su conjunto la Soledad ofrece un agradable aspecto, segun puede observarse en la lámina II. Cercadas de árboles, plantas y flores, entre las cuales muestra su rojo y encendido color el llamado *tulipan* (*Hiviscus sinensis*), surgen con cierto desórden las habitaciones del pueblo, construidas las más con madera de caoba. En armonía con el conjunto del paisaje, se alza la iglesia parroquial dominando los techos de teja ó de zacate de las casas, y sirviéndole de rústico campanario una frondosa ceiba (*Eriodendron anfractuosum*). Enfrente de tan gracioso árbol, y á un costado de la iglesia, se ve el curato, en el cual existe un salon donde el Sr. Doblado, Ministro de Relaciones en 1862, el general Prim, Sir Cárlos Wycke y Mr. Saligny firmaron los preliminares de la paz, llamados tratados de la Soledad.

Sobre una plataforma revestida de sillares, y como primer término del caserío, se ve la estacion, edificio de elegante forma, aunque de cortas dimensiones. Los planos inclinados de su acanalado techo de zinc descansan sobre el cobertizo, que con sus graciosas ménsulas y frisos se halla sostenido por veintidos esbeltas columnas de tepeguage (*acacia acapulcensis*), abrigando, además, la cantina establecida en uno de los ángulos del edificio. Frente á la estacion corre la vía férrea, limitada por los rígidos postes telegráficos, viéndose penetrar los rieles en un tajo abierto, por donde el tren ha de precipitarse para trasponer uno de los mas hermosos y atrevidos puentes. Fuera de la vía, por donde quiera se encuentran materiales rodantes, rieles y durmientes hacinados, entre los cuales se observa ya al apilador de leña, ya al cansado dibujante reposando sobre algunos maderos, y ya en fin, á la vivaz jarocho que cruza la campiña manejando con garbo su abanico.

El paisajista ha sabido representar fielmente el aspecto del cielo en estas regiones, decreciendo gradualmente del zenit al horizonte la azulada tinta, desde la mas intensa y trasparente, hasta la blanquizca y caliginosa que empaña la atmósfera sin impedir la radiacion de la nevada cima del Citlaltepctl, el cual constituye el último término del paisaje.

On advancing from Vera Cruz 15,41 kilometres and ascending 32, 34 metres above the level of the sea, we arrive at the *Tejería* Station, which was built upon a rectangular platform of masonry in 1863, when the Engineer Mr. Lyons continued the works that had been previously paralyzed. The building is sheltered by a roof sustained by wooden pillars, and is composed of five inside rooms for the use of the Station—master and the telegraph agent.

From Tejeria we reach *La Purga*, a temporary station situated at 15,17 kilometres from the previous one, and at 44,77 metres above the level of the sea.

La Soledad is at 11,48 kilometres from the previous station and 41,97 kilometres from Vera Cruz, at an elevation of 93,08 metres above the level of the sea. Altogether, *La Soledad* presents an agreeable appearance, as may be seen by Plate N^o II. Surrounded by trees, plants and flowers, among which is found the crimson and highly colored elegant tulip (*liriodendron tulipifera*), the houses of this village are seen, distributed with but little order, built in general of mahogany. In harmony with the whole of the landscape, the parochial church towers above the tile or turf roofs, to which a luxuriant “bombax ceiba” serves as a rustic belfry. In front of this graceful tree and on one side of the church, we see the rectory, in whose parlour it was that Señor Doblado, the Minister of Foreign Affairs in 1862, General Prim, Sir Charles Wycke and Mr. de Saligny signed the preliminaries of peace, known as the treaty of the Soledad.

The Station, a building of elegant form, but of limited dimensions, is constructed on a platform lined with huge cut stone, and serves as the terminus of the habitations. The slanting roof of corrugated zinc rests on a portico, which, with its mensulas and friezes, is supported by twenty two light columns of “tepeguaje” (*acacia acapulcensis*) and also covers the refreshment room, situated at one of the angles of the edifice. The railway passes in front of the Station, with its substantial telegraph posts on each side, and soon enters an open cut, through which the train precipitates itself, leaving behind it a most beautiful and boldly constructed bridge. By the side of the track and in every direction, rails, sleepers and rolling stock are piled up; men are seen stacking fuel; the tired artist is found reposing against some fallen tree, and the lively “jarocho” girl is observed, crossing the scenery and flirting her fan with her accustomed jantiness.

The artist has faithfully represented the appearance of the sky in these regions, the azure tint gradually decreasing from the zenith towards the horizon, from its greatest intensity and transparency to the lighter and more opaque colours that dim the atmosphere, without impeding the radiation of the snowy summit of Citlaltepctl, which forms the last back ground of the landscape.

* * *

Muy cerca de la estacion, la vía atraviesa el rio Jamapa por el magnífico puente de la Soledad, representado en la lámina III.

Comenzáronse las obras de este puente el año de 1827 bajo la direccion del general D. Ignacio Iberri, quien en dos años avanzó muy poco, invirtiendo la suma de 85,000 pesos. En 1849, el ingeniero D. Valeriano Madrazo, previos algunos reconocimientos y cálculos sobre el volúmen de las aguas, modificó el proyecto primitivo y continuó las obras hasta 1851, en que enrasadas estas á una altura de 5 metros y colocados los macizos para sostener la armadura, sobrevino una creciente que elevó las aguas del rio 5 metros sobre los enrasos, viéndose el director, por tal circunstancia, obligado á dar al puente mayor altura. Concluidos los macizos dos años despues, y armado un arco, se hizo cargo de la obra la administracion de caminos y peajes, llevándola á su término bajo la direccion del mismo ingeniero. Constaba el puente de cinco arcos de 18^m,5 de cuerda y 17,6 de elevacion média sobre el cauce del rio hasta el pavimento, que era de madera.

En forma de pirámides truncadas existian sobrepuestos á los pilares otros de menores dimensiones, cuyas bases superiores sostenian la armadura, y las inferiores dejaban sobre los primeros un espacio de un metro, á uno y otro lado, para las impostas de las respectivas bóvedas que debieran sustituir, en caso necesario, la armadura de madera. La barandilla de celosía y el piso del puente se hicieron con maderas de zapote y encino. El costo de las obras desde la época del Sr. Iberri hasta el año de 1853, en que terminaron, ascendió á la suma de \$ 328,107.

Aprovechados los pilares y sobrepilares del antiguo puente, el ingeniero Lyons construyó uno de madera cuyo costo fué de 200,000 pesos, y sustituido este por otro de fierro de la misma forma, subsiste hasta el dia tal como se ve en la lámina III.

Al nivel del piso del primitivo puente, que descansa sobre los referidos pilares, y sobre las culatas y aleros con sus glorietas, corre la vía carretera penetrando por una galería formada por las armaduras y celosías laterales que sostienen el puente superior y sobre el cual se halla establecida la vía férrea, llegando por excavacion y saliendo por terraplen y excavacion. Las dimensiones de este puente de doble vía, son las siguientes: Longitud del primer viaducto 66^m,09.—Idem del segundo, 132^m,09.—Diferencia de nivel entre ambos viaductos, 7^m.—Anchura, 4^m,48.—Altura desde el cauce del rio á los rieles, 23^m,60.

* * *

Very near to the Station, the line crosses the river Jamapa, passing over the magnificent Soledad bridge, represented in Plate III.

The works at this bridge were commenced in 1827, under the direction of General Ignacio Iberri, who, in two years, advanced but little, after spending 85,000 dollars. In 1849, the engineer Don Valeriano Madrazo, after several surveys and calculations regarding the volume of water, modified the original project and continued the works until 1861, when, although the level had been fixed at an elevation of 5 metres and the piers were constructed to sustain the frame-work, a freshet came down, which raised the waters of the river, 5 metres above the proposed levels, and the director, under these circumstances, found himself obliged to give the bridge a greater elevation. On the conclusion of the piers, two years afterwards, and one arch being finished, the department of tolls and highways took charge of the work, which was at last terminated under the direction of the same engineer. The bridge was composed of five arches of 18,5 metres span and 17,6 metres of medium elevation from the bed of the river to the timbers of its floor. In the form of frustums, there were placed on the main piers, others of smaller dimensions, whose upper bases supported the frame work, and at the lower ones there was a space of a metre, from the first, on either side, for the impostas of the respective vaults, which were to replace the timber frame work, when required. The balustrades of lattice-work and the floor of the bridge were made of zapote and oak timber. The cost of this bridge, from the time of Señor Iberri, until the year 1853, when the work was completed, ascended to the sum of \$328,107.

Availing himself of the upper and lower piers of the former bridge, the engineer Lyons built a wooden one, the cost of which was two hundred thousand dollars, this being substituted by another of iron, of a similar design, the latter still standing, as seen in Plate III.

At the level of the floor of the primitive bridge, resting upon the piers referred to, over the abutments and wings with their semi-circles, the high road passes along, penetrating through a gallery made of the lateral timber and lattice-work that sustain the upper bridge, over which the line of railway runs, entering by an excavation and departing by an embankment and another cut. The dimensions of this double-gauged bridge, are as follows: Length of the first viaduct 66,09 metres.—Length of the second viaduct, 132,09 metres.—Difference of level between the two viaducts, 7 metres.—Width, 4,48 metres.—Height from the bed of the river to the rails 23,60 metres.



C. Castro pin^o

Propiedad de Victor Debray, editor é impresor.

Cromolitog^o por A. Sigoigne.

PUENTE DE LA SOLEDAD
Tomado desde el Hospital.



C. Castro pin.º

Propiedad de Victor Debray, editor é impresor.

Cromolitog^o por A. Sigoñe.

PUENTE DE PASO DEL MACHO.