

dises, autrefois si difficile, s'opère aujourd'hui avec une commodité et une célérité dont le commerce bénéficie grandement.

A certaine distance des murs de la ville, le coup d'œil que présente Veracruz ne laisse pas que d'être assez pittoresque, ainsi que l'indique la Pl. N^o 1. Entre un ciel bleu turquoise et une mer aux eaux d'un beau vert émeraude, se détachent les hautes tours blanches, les coupes recouvertes de tuiles émaillées aux vives couleurs et la longue série des maisons aux toits plats, que coupe par intervalles le panache ondulant d'un palmier élancé; cet ensemble ne contribue pas peu à donner à Veracruz l'aspect original d'une cité orientale.

En examinant la vue qui accompagne ce texte, on distingue: à droite, le bastion de Santiago, les tours des églises de San Agustin, de Loreto, de Belem et celles de l'église de *Nuestro Señor del Buen Viage*, située en dehors des murailles; au centre, on remarque le *campanile* qui orne le Palais du gouvernement et les deux tours de la Cathédrale; ce groupe d'arbres aux larges feuilles d'un vert si vif, c'est le jardin de la place principale; à gauche enfin, on voit la tour de San Francisco, que surmonte un phare à feu tournant, et qui, pendant la nuit, projette une lumière qui s'aperçoit à plus de 15 milles en mer; à côté de ce phare se dessine le long bâtiment de la douane, et enfin, au dernier plan et surgissant du milieu des eaux, l'îlot de San Juan de Ulúa avec sa vieille forteresse, qui fut bombardée en 1838 par la flotte française, commandée par l'amiral Baudin ayant sous ses ordres le prince de Joinville.

Comme on le voit, Veracruz, abstraction faite des risques qu'offre son climat pendant les trois ou quatre mois d'été, est une ville qui n'est pas sans agréments. Le voyageur y trouve des hôtels suffisamment confortables, tels que celui des Diligences, l'hôtel de Veracruz, de México, etc., etc. Le prix moyen de ces établissements de premier ordre est d'environ 10 à 12 francs par jour. Outre des hôtels et des cafés renommés pour la fabrication des boissons glacées, Veracruz possède une "Lonja," espèce de *Club*, où, sur la recommandation d'un membre propriétaire, l'étranger est aussitôt admis. On trouve à la "Lonja" de Veracruz, les principaux journaux du monde entier, des salles de jeux, une bibliothèque et ce qui n'est pas à dédaigner, une excellente cuisine. Les sociétaires de la "Lonja de Veracruz," qui appartiennent tous à la meilleure société et au haut commerce, ont un souci spécial de rendre le séjour de leur ville agréable aux étrangers de distinction, qui de droit sont invités, non seulement à leurs réunions quotidiennes, mais encore aux soirées charmantes qui se donnent mensuellement dans les salons de la "Lonja."

C'est surtout dans ces fêtes où règnent, en même temps qu'une élégance de bon goût, une simplicité et une franchise d'allures qui séduisent, que l'on peut apprécier ces qualités précieuses, qui font de la veracruzaine une des femmes les plus sympathiques que l'on puisse rencontrer.

DE VERACRUZ A LA SOLEDAD.

Après avoir abandonné la station de la *Caleta* et franchi ses vieilles murailles qui entourent la ville, le train s'enfonce à travers ces marais profonds qui ont opposé un obstacle si grand et si coûteux à l'établissement de la voie ferrée. Ainsi que nous l'avons déjà dit, la végétation si belle qui les recouvre ne laisse pas soupçonner le danger qui menace celui qui oserait s'aventurer sur leur sol mouvant. La flore de cette région est prodigieusement riche; on y remarque des cactus aux fleurs écarlates d'une dimension inouïe, des volubilis géants, des variétés infinies de mimosas, des cicas, etc.; il semble vraiment, qu'à l'imitation de ces despotes de l'orient qui versent le poison dans des coupes d'or merveilleusement ciselées, la nature, elle aussi, ait voulu dissimuler le venin que distille ce sol sous un manteau de fleurs aux couleurs qui séduisent et aux parfums qui enivrent. Malgré la mort qui vous guette, on regrette presque d'abandonner ces lieux où la nature est si prodigue et le ciel si bleu.

En sortant de Veracruz, à une distance de 15,41 kilomètres et à 32^m 34 au-dessus du niveau de la mer, on arrive à la station de la *Tejería*, qui fut construite, sur une plateforme rectangulaire de maçonnerie, en 1863, époque à laquelle l'ingénieur Lyons continua les travaux, paralysés jusqu'alors.

L'édifice est protégé par un auvent soutenu par des piliers en bois; il se compose de cinq pièces destinées au chef de gare et à l'employé du télégraphe.

De la *Tejería* on arrive à la PURGA, station provisoire située à 15,17 kilomètres de la précédente et élevée à 44^m 77 au-dessus du niveau de la mer.

La SOLEDAD se trouve à 11,48 kilomètres de la station précédente et à 41,97 kilomètres de Veracruz; son altitude est de 93^m 08. Dans son ensemble la Soledad présente un aspect agréable, comme on peut le voir par la planche II. Les maisons du village, construites pour la plupart en bois d'acajou, surgissent en désordre d'un fouillis d'arbres, de plantes et de fleurs, parmi lesquelles on remarque el tulipan, (*Hibiscus sinensis*) aux couleurs d'un rouge éclatant. L'église paroissiale, qui s'harmonise avec le paysage, domi-

ne les toits en tuiles ou en chaume qui recouvrent les maisons; un ceiba touffu (*Erodion anfractuosum*) lui sert de clocher rustique.

Vis-à-vis cet arbre gracieux et à côté de l'église on voit le presbytère, dans le salon duquel Mr. Doblado ministre des affaires étrangères en 1862, le général Prim, Sir. Charles Wycke et M. de Saligny signèrent les préliminaires de paix, connus sous le nom de traité de la Soledad.

La gare qui forme la limite des habitations, est un édifice élégant, quoique de petites dimensions; elle est située sur une plateforme revêtue de pierres taillées. Les plans inclinés de son toit en zinc cannelé s'avancent en forme d'auvent, dont les frises gracieuses sont soutenues par vingt belles colonnes de "tepeguaje" (*Acacia acapulcensis*) et abritent en outre une buvette établie à l'angle de l'édifice. En face de la station court la voie ferrée, bordée par les poteaux télégraphiques; on voit les rails s'enfoncer dans une tranchée par où passe le train, avant de traverser un pont d'une beauté et d'une hardiesse remarquables. En dehors de la voie, on rencontre partout des matériaux roulants, des rails et des dormants entassés, parmi lesquels on observe: ici, quelques ouvriers, là, l'artiste fatigué qui se repose, plus loin enfin l'alerte *jarocho* qui traverse les champs, jouant avec grâce de l'éventail.

Le paysagiste a fidèlement représenté l'aspect du ciel dans ces régions: la teinte azurée décroît graduellement du zénith à l'horizon, en haut, intense et transparente, au bas blanchâtre, nébuleuse et troublant l'atmosphère, sans cependant empêcher la radiation de la cime neigeuse du Citlaltepétl, qui forme les dernières lignes du paysage.

Près de la station, la voie ferrée traverse la rivière de Jamapa sur le magnifique pont de la Soledad, représenté dans la planche III.

La construction de ce pont a commencé en 1827, sous la direction du général Iberri, qui ne fit que très peu de travaux en deux ans, et dépensa la somme de 85,000 piastres. En 1849, l'ingénieur Mr. Valeriano Madrazo, après quelques études et calculs préalables sur le volume des eaux, modifia le projet primitif et dirigea les travaux jusqu'en 1851. Ces derniers étaient alors arrivés à une hauteur de cinq mètres; les piliers destinés à soutenir les armatures étaient construits, quand survint une crûe qui porta le niveau des eaux à cinq mètres au-dessus du niveau normal, et le directeur se vit alors obligé de donner au pont une plus grande élévation. Deux ans après, les piliers et une arche étant construits, l'administration "des chemins et péages" se chargea des travaux, et en confia la direction au même ingénieur. Le pont avait alors 18^m 5 de longueur sur 17^m 6 de hauteur moyenne, comptée du lit de la rivière jusqu'au tablier qui était en bois.

Sur ces piliers il y en avait d'autres de plus petite dimension, en forme de pyramide, dont les parties supérieures soutenaient les charpentes, et au bas desquels on avait mé-

nagé, sur les deux côtés, des espaces libres d'un mètre, destinés à la construction des cintres qui devaient être substitués, en cas de nécessité, aux charpentes en bois. Le garde-fou et le tablier furent construits en bois de zapote et de chêne. Le coût de ces travaux depuis le jour où en fut chargé Mr. Iberri jusqu'en 1873, époque de leur conclusion, fut de \$ 328,107.

L'ingénieur Lyons, profitant des doubles piliers de l'ancien pont, en construisit un nouveau en bois, qui coûta 200,000 piastres, et fut à son tour remplacé par un autre en fer de la même forme qui existe encore aujourd'hui, tel qu'il est représenté dans la planche III.

Au niveau du plancher du pont primitif, qui repose sur les piliers dont nous avons parlé, et sur les culées et les contre-forts, passe la voie carrossable, qui pénètre par une galerie formée par les charpentes qui supportent le pont supérieur, sur lequel est établie la voie ferrée; cette route passe par une excavation et débouche sur un terre-plein. Les dimensions de ce pont à double voie sont les suivantes: longueur du premier viaduc, 66^m 09; idem du second, 132^m 09; différence de niveau entre les deux viaducs, 7^m; largeur, 4^m 48; hauteur du lit de la rivière aux rails, 23^m 60.

DE LA SOLEDAD A L'ATOYAC.

La route de la Soledad à Paso del Macho parcourt un terrain d'une plus grande inclinaison.

Parmi les plantes particulières à cette région, prédominent le *cornezuelo* ou *acacia somigera*, un arbre énorme aux feuilles pointues, vulgairement appelé *Nacali*, le *palo mulato* ou *Zanthoxylum clavahercules*, et dans les ravins, les "figus," les "pinoncillos" et le prunier "spondia purpúrea."

Entre ces deux stations, la ligne passe par les points suivants:

LOMA ALTA.—A 61½ kilomètres de Veracruz et 226^m d'altitude. La voie ferrée suit la direction de l'ancien chemin carrossable.

EL CAMARON.—A 63 kilomètres de Veracruz et 340^m 76 d'altitude.

PASO DEL MACHO.—Station à 76 kilomètres de Veracruz et 475^m 55 d'altitude. Le pont, sur la rivière du même nom, et que l'on passe avant d'arriver à la station, a trois