



Joanna Hawlena

Turystyka kolejowa – luksusowe pociągi (9). Elitarna turystyka w Ameryce Południowej i Środkowej

Fot. 1. Pociąg Hiram Bingham na trasie [30]

Motto:
*Jakość podróży mierzy się w liczbie poznanych przyjaciół,
a nie przejechanych kilometrach.*

Tim Cahill

Kolejna edycja prezentowanego cyklu, dotyczącego elitarniej komunikacji kolejowej, odnosi się do, rejonu Ameryki Środkowej i Południowej. W publikacji przedstawiono historię i uwarunkowania rozwoju szlaków oraz charakterystykę poruszających się po nich bardziej znaczących pociągów. Analizą objęto zarówno aspekty techniczne, jak i jakość świadczonych usług oraz szeroki zakres związanych z podróżą doznań turystycznych.

W przeprowadzonych rozważaniach wykazano specyfikę i odrębność cech, związanych z transportem kolejowym wybranych państw. Wskazano na przyczyny i skutki sprawiające, że w tym regionie świata zanotowano najgłębszy regres w świadczeniu usług kolejowych, a jego pasażerska komunikacja ustępuje transportowi kołowemu i lotniczemu. Nawiązując do myśli przewodniej całego cyklu zaprezentowano najciekawsze pociągi, wyróżniające się wyższym poziomem komfortu, obsługi pasażera, wykazujące równocześnie, że także w państwach mniej zamożnych istnieje zapotrzebowanie na elitarne usługi kolejowe.

Wstęp

Przeprowadzenie oddzielnej charakterystyki pasażerskich kolejowych szlaków Ameryki Południowej i Środkowej nie ma większego uzasadnienia, chociażby z uwagi na ograniczoną sieć w obu tych regionach, a także dlatego, że poza Argentyną, Chile, Południową Brazylią, Meksykiem i Peru są one mniej popularne, głównie przeznaczone dla turystów oraz w większym stopniu zabezpieczające

krótkie przewozy lokalne. Większe znaczenie gospodarcze na tych terytoriach ma sieć kolei towarowej, która także nie należy do imponujących. W omawianej części świata państwa są niemal całkowicie pozbawione pasażerskiej komunikacji kolejowej, co często wynika z braku środków finansowych, koniecznych do podjęcia szerokiego zakresu kosztownych inwestycji, związanych z budową linii w ekstremalnych warunkach przyrodniczo-geologicznych oraz błędów w polityce transportowej. Szczególnie w wyniku ostatniego czynnika nastąpiła likwidacja wielu już istniejących linii. W krajach, gdzie zbudowano większe systemy kolejowych połączeń, sieć została oparta na kilku rozstawach szyn, co znacznie utrudniało efektywne ich scalenie w jednolity sprawnym system transportowy. Oprócz przewagi rozstawu szerokiego – „iberyjskiego” lub „irlandzkiego” (1676 i 1600 mm) często stosowano tor metrowy (1000 mm), a także wąski (914 mm). W występującym braku krajowej i międzynarodowej koordynacji ewenementem stały się koleje peruwiańskie stosujące tor normalny (1435 mm).

Pionierzy, którzy budowali kolejowe trasy po rozległych obszarach Środkowej i Południowej Ameryki musieli – poza trudnościami związanymi z kolonizacją tych ziem – pokonać istotne przeszkody dziewiczego naturalnego środowiska, do których należy zaliczyć rozległe rozlewiska rzeczne (np. Amazonki), góry (np. Andy), bagna, znaczne skupiska leśne, a także pustynie. Te naturalne przeszkody znacząco utrudniały rozwój kolejowej sieci komunikacyjnej, a niedające się ominąć przeszkody zdecydowały o układzie linii kolejowych i najważniejszych połączeń na kontynencie.

Mimo tych istotnych przeszkód kształtowała się podstawowa sieć Południowej i Środkowej Ameryki, której końcowym efektem było zbudowanie Kolei Transandyjskiej. Podobnie jak na innych kontynentach tempo tego procesu znacznie się osłabiło z chwilą dynamicznego rozwoju motoryzacji i lotnictwa.

Niezależnie od zaangażowania europejskich specjalistów oraz zastosowania zaawansowanych rozwiązań inżynierskich, konieczności importowania drogiego osprzętu i taboru, kolej w tej części świata zazwyczaj budowano bardzo oszczędnie. Większość linii stanowiły połączenia śródmiejskie, przebiegające w poziomie ulic z kolizyjnymi, jednopoziomowymi skrzyżowaniami, co równoległe z rozwojem gospodarczym i urbanistycznym miast prowadziło do zjawiska kongestii transportowej i powodowało presję na likwidację większości linii. Trzeba jednak zauważyć, że pomimo tych trudności obok sieci lokalnych powstały znane na całym świecie dalekobieżne połączenia z kursującymi wysokiej klasy pociągami, jak np. *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico* (Meksyk), *Kolej Transandyjska* i *Hiram Bingham* (Peru).

Geneza i determinanty rozwoju kolei w wybranych państwach regionu

Charakteryzując proces rozwoju sieci kolejowych połączeń Ameryki Południowej i Środkowej, warto wspomnieć o jego początkach. Z dostępnych źródeł wynika, że pierwszą parową kolej zbudowano w 1837 r. w Ameryce Środkowej na Kubie, natomiast w Ameryce Południowej prekursorem okazała się Gujana Brytyjska, w której pierwszą kolej uruchomiono w 1848 r. Niemal w tym samym czasie powstały pierwsze linie w Chile (1851 r.), Brazylii (1854 r.), Peru (1856 r.), Argentynie (1857 r.) i Urugwaju (1869 r.) [28]. Z połączeń transandyjskich pierwszy odcinek kolei Antofagasta & Boliwia otwarto w 1873 r., w Peru linię Mollendo–Arequipa–Puno w 1874 r. oraz unikatową najwyżej położoną do 2005 r. normalnotorową kolej świata (stacja Ticlio 4817 m n.p.m.), Lima–La Oroya. Jest to kolej adhezyjna, zygzakowata ze spadkiem ok. 4%, zaprojektowana przez Ernesta Malinowskiego [22].

Systemy kolejowe wielu państw tego regionu powstały jako inwestycje zagranicznego kapitału, głównie brytyjskiego, a ich stosunki właścicielskie były zróżnicowane. Część linii była własnością prywatną, część państwową, nierzadko istniała własność mieszana inwestorów zagranicznych oraz spółek z kapitałem państwowym i międzynarodowym. Cechą charakterystyczną tych kolei była częsta zmiana właściciela, głównie na skutek upadłości linii, nacjonalizacji lub wykupu przez silniejsze korporacje.

Po okresie początkowego rozwoju, w latach 30 XX w. na kontynencie Południowej Ameryki rozpoczął się regres kolei, głównie pasażerskiej. Projektując bez wnikliwej analizy technicznej terytorialnych uwarunkowań, ekonomicznej efektywności i perspektyw rozwoju, zazwyczaj budowano linie o niskim standardzie, które w krótkim czasie przestawały spełniać oczekiwania i w wielu przypadkach stały się przeszkodą w urbanistycznym i gospodarczym rozwoju niektórych miast i metropolii. W latach 70. zamknięto większość linii pasażerskich, w tym także wiele odcinków podmiejskich, a w latach 90. zlikwidowano wiele pasażerskich połączeń dalekobieżnych, w tym także z trakcją elektryczną. Z ważniejszych zamkniętych traktów można wymienić: Caracas–La Guaira (1951 r.), Santos–Mayrink (1974 r.), Japeri–Tres Rios w pobliżu Rio de Janeiro oraz linię dalekobieżną w stanie Sao Paulo (1998 r.). Jedną z ostatnich nadal funkcjonujących dalekobieżnych linii pasażerskich w Chile to trasa Santiago–Chillan, o długości 397 km. Kilka pasażerskich kolei, które przetrwały stopniowo zamieniano na przewozy towarowe.

Największy regres kolei zanotowano w państwach, w których sieć kolejowa tworzyła większość kolizyjnych skrzyżowań w obszarach zurbanizowanych (np. w Meksyku). Wypada również wspomnieć, że w Urugwaju, charakteryzującym się relatywnie najwyższym poziomem życia na kontynencie, pasażerska kolej praktycznie nie istnieje, a w Gwatemali w 2007 r. całkowicie wstrzymano planowany ruch kolejowy. Trzeba również zauważyć tendencję odwrotną. Tam, gdzie połączenia pasażerskie biegną przez malownicze tereny są znaczącą atrakcją turystyczną i charakteryzują się uznanym statusem komfortu. Segment „pociągów turystycznych” zaczyna być doceniany w kilku państwach regionu m.in. w Argentynie, w której planuje się nawet uruchomienie Kolei Dużych Prędkości.

Szerszego omówienia wymaga kolej Brazylii pomimo, iż jest to kraj o niewielkiej kolejowej gęstości sieci. Od oddania do eksploatacji w 1845 r. pierwszej linii powstało wiele tzw. „kolei leśnych”, obsługujących kopalnie i regiony gospodarcze, z których część istnieje do dziś jako atrakcyjne trakty turystyczne. Nie da się zaprzeczyć, że Brazylia posiada znaczący potencjał zarówno gospodarczy jak i turystyczny, sprzyjający szerszemu wykorzystaniu kolei. Najnowsze zamierzenia wskazują, że w polityce transportowej tego kraju docenia się ten atut, zmierzając w kierunku rozwoju kolei pasażerskich. W planach istnieje modernizacja linii, prowadzących do Urugwaju, Argentyny, Paragwaju oraz w pobliże granicy z Boliwią [22]. Jednak jest to związane z zaangażowaniem znacznych środków, ponieważ większość z tych linii znajduje się w złym stanie technicznym, a przeważa na nich ruch towarowy.

Przewozy pasażerskie w Brazylii skoncentrowano głównie w rejonach podmiejskich, a w sieci dalekobieżnej kursują tylko dwa pociągi regularne oraz kilkanaście turystycznych. Należy zauważyć, że obsługiwane przez przewoźnika „Valle” dalekobieżne pociągi są jak na standardy istniejące na tym kontynencie komfortowe, relatywnie bezpieczne oraz punktualne. W ich klimatyzowanych składach znajduje się wagon restauracyjny, wagony pasażerskie o podwyższonym standardzie klasy executive oraz wagon dla osób palących. Połączenie pomiędzy miastami Vitoria i Belo Horizonte oraz Nova Era i Itabira to jedna z najpiękniejszych tras widokowych. Z tego powodu kursujący na niej Estrada de Ferro Vitoria a Minas (EFVM) posiada duże otwierane okna, zapewniające swobodne podziwianie krajobrazu i możliwość wykonania interesujących zdjęć. Drugi pociąg – Estrada de Ferro Carajas (EFC) jest jedynym środkiem transportu kolejowego, który w porze deszczowej kursuje pomiędzy Carajas a Sao Louis. W jego składzie funkcjonuje wagon restauracyjny, a większość przedziałów jest wyposażona w telewizory. Z pociągów turystycznych warto wymienić również Trem Rubi – wąskotorową kolej retro, łączącą Tubarao z Sideropolis. Jest to widokowa trasa, o długości 120 km, a pasażerowie w czasie dłuższych postojów mogą zwiedzić plażę w Imbituba i unikatowe zabytki miasta. Do interesujących atrakcji turystycznych można także zaliczyć kursujący na trasie Kurytyba–Morretes luksusowy szynobus Trem de Luxo, posiadający stylowo urządzone wnętrza oraz dobrze zaopatrzone bar. Należy on do najpopularniejszych pociągów turystycznych, kursujących na linii Kurytyba–Paranagua. Wyjątkowe turystyczne walory tego traktu, przyciągające turystów z całego świata, tworzą tunel o długości 429 m, przewyższenie sięgające 955 m, a ponadto wiele mniejszych tuneli, przepiękne mosty i unikatowe, zapierające dech w piersiach widoki. Pociąg ciągnięty lokomotywą spalinową ma w swym składzie trzy klasy wagonów: Economico, Turistico i Executivo, jednak różnice



Rys. 1. Trasa turystyczna przez Argentynę, Boliwię i Peru [22]

komfortu są niewielkie – w Turistico pasażerom podaje się wodę mineralną, a w Ejecutivo, posiadającym okna panoramiczne, wodę, piwo i przekąskę. W tych składach można także spotkać wagony z przedziałami „Camarote” wyposażonymi w wysokiej klasy fotele służące sześć- lub ośmioosobowymi grupom rodzinnym lub towarzyskim.

Warto również zwrócić uwagę na pasażerski transport kolejowy w Chile, gdzie w ostatnich latach można zaobserwować pozytywne zmiany. W tym kraju w okresie powszechnego regresu nie doszło do większej degradacji infrastruktury kolejowej. Pomimo tego podjęto proces poprawy warunków podróżowania, dzięki zakupom nowoczesnych, klimatyzowanych wagonów hiszpańskich i poprawie komfortu przejazdu w klasie „saloon” 12 USD i „preferente” 24 USD, co jest kwotą znaczną, jak na warunki panujące w tym kraju¹. Trzeba jednak zauważyć, że nie zmienia to w istotny sposób pozycjonowania kolei w Chile. Sieć nadal skupia się w rejonach miejskich i podmiejskich, natomiast połączeń dalekobieżnych jest mało, a komunikacja kolejowa jednoznacznie przegrywa walkę konkurencyjną z przewozami lotniczymi.

Wyższy poziom komfortu oferuje turystyczny przewoźnik Ekwadoru w pociągu Tren Crucero i jest on, jak na warunki kontynentu, luksusowym pociągiem kursującym niemal po wszystkich czynnych odcinkach, stanowiąc symbol wysokiej jakości turystycznych podróży na terenie tego kraju. Pociąg składa się z 4 nowoczesnych wagonów pierwszej klasy, w pełni klimatyzowanych. Przejazd na 450 km trasie Quito–Guayaquil (Duran) dla 54 pasażerów trwa cztery doby. Jest ciągnięty przez pieczołowicie odrestaurowaną klasyczną lokomotywę parową (na niektórych odcinkach zastępuje ją spalinowa), dodającą uroku minionej epoki. W jego składzie znajduje się wagon restauracyjny, klubowy oraz obserwacyjny, stanowiący wyjątkową atrakcję z uwagi na możliwość podziwiania i fotografowania masywów Andów, wznoszących się wzdłuż trasy przejazdu. W turystycznym programie podróży przewidziano jazdę konną, spotkania z Indianami Shuar, zwiedzanie plantacji ekwadorskich róż, parków narodowych, występy lokalnych artystów oraz kolacje i noclegi w luksusowych hotelach. Wycieczka takim pocią-

giem kosztuje ok. 1 300 USD, przy czym nocleg w jednoosobowym pokoju hotelowym wymaga dopłaty ok. 100 USD [14]. Warto również wspomnieć o pociągu Naviz Del Diablo, kursującym na trasie pomiędzy Alausi i Sibambe. Składający się z pięciu wagonów klasy standard i standard plus przejeżdża na trakcie 12 km unikatowy odcinek pełen serpentyn i wyjątkowych widoków. Odcinek, znany w świecie jako najbardziej przerażająca z kolejowych tras kontynentu, jest niemal obowiązkowym punktem podróży każdego miłośnika kolei i turysty odwiedzającego Ekwador.

Nie można również pominąć charakterystycznych kolejowych linii Peru. W tym pięknym lecz niebezpiecznym kraju, zagrożonym pospolitą przestępczością, istnieje unikatowa, jedna z najwyższych położonych linii kolejowych na świecie, zaprojektowana przez Polaka Ernesta Malinowskiego. Podobnie jak w innych krajach Południowoamerykańskiego kontynentu pasażerska sieć peruwiańskiej kolei w zdecydowanej większości jest przeznaczona dla turystów.

Charakterystyka wybranych pociągów o podwyższonym standardzie

Najatrakcyjniejsze turystyczne trasy Ameryki Południowej i Środkowej nie zawsze w pełni pokrywają się z przebiegającą w tym regionie linią kolejową. Czasem pociąg przebiega przez większą część trasy, innym razem stanowi jej mały odcinek, a w niektórych przypadkach dociera jedynie do pojedynczej miejscowości tego traktu, tworząc bardzo ważne centrum, stanowiące bazę wielokierunkowej penetracji turystycznej. Jest to związane z dążeniem organizatorów do stworzenia optymalnych możliwości dotarcia odbiorcy do najciekawszych walorów danego regionu [10, s. 190]. Taka sytuacja ma miejsce na najatrakcyjniejszych turystycznych trasach Ameryki Południowej i Środkowej, przedstawionych na rys. 1 i 2.

Na wielu odcinkach tych unikatowych tras jeżdżą wyłącznie ekskluzywne autokary I i II klasy, z klimatyzacją i toaletą. Niektóre odcinki drogi pokonuje się nocą, oszczędzając na kosztach noclegu. Najbardziej widowiskową część trasy w Meksyku można przebyć luksusowym pociągiem Ferrocarril Chihuahua al Pacifico. Podróż najlepiej rozłożyć na dwa lub więcej odcinków, aby



Rys. 2. Trasa turystyczna obejmująca najcenniejsze zabytki Meksyku [23]



Fot. 2. Pociąg Ferrocarril Chihuahua el Pacifico na trasie [12, 13]



odpocząć w jednej z wiosek np. Creel, znanej jako centrum turystyczne regionu [8].

Dokonując charakterystyki kursujących w tej części świata kolejowych składów, można stwierdzić, że trudno je zaliczyć do grona luksusowych. Ich wybijającą się cechą nie jest przepych i wyrafinowana obsługa pasażera z jaką czytelnik spotykał się w poprzednich edycjach prezentowanego cyklu – np. artykułach opisujących elitarną komunikację w Europie [4, s. 30–39], Afryce [5, s. 20–26] lub Azji [6, 25–33]. W tym przypadku poziom luksusu charakteryzuje profesjonalna obsługa, średni poziom komfortu, maksymalne ułatwienia służące podziwianiu i fotografowaniu krajobrazu. Pewne cechy luksusu wiążą się z szeroką gamą najwyższej jakości turystycznych doznań.

Najbardziej widowiskowa kolejowa podróż świata – pociągiem Ferrocarril Chihuahua el Pacifico

Pociąg *Ferrocarril Chihuahua el Pacifico* to projekt, który był marzeniem Alberta Kimseya Owena, chcącego założyć nową kolonię na meksykańskim wybrzeżu Pacyfiku oraz zbudować szybką i taną drogę kolejową pomiędzy Teksasem i wybrzeżem. Mimo iż w 1880 r. zgodę na jej budowę wyraził ówczesny prezydent Manuel Gonzales, prace nie rozpoczęły się. Nowy impuls temu pomysłowi dał pionier amerykańskiego kolejnictwa Arthur Edward Stilwell zainteresowany siecią połączeń z Kansas. Zdobył on przychylność ówczesnego ministra spraw zagranicznych Enrique Crella, dzięki czemu ruszyły prace zakończone oddaniem trasy do użytku w 1961 r. [27].



Fot. 3. Mosty na trasie pociągu Ferrocarril Chihuahua al Pacifico [20]

Ferrocarril Chihuahua el Pacifico to pociąg posiadający swój pieśzczołliwy skrót „El Chepe”, utworzony od jego pełnej nazwy (fot. 2). Jego trasa, licząca prawie 650 km, łączy stolicę meksykańskiego stanu Chihuahua z brzegiem Pacyfiku w Los Mochis w stanie Sinaloa.

Trasa zaczynająca się na wybrzeżu Pacyfiku, stopniowo wkracza w góry Sierra Madre, po czym wije się przez liczne doliny, sosnowe lasy, pustynię, aby wspiąć się na wysokość 2 700 m w górach Tarahumara, a w końcowej fazie umożliwić podziwianie unikatowego Kanionu Copper (Kanion Miedziany), stanowiącego największy i najgłębszy system kanionów na świecie [19].

Lokomotywy wjeżdżające na znaczne wysokości ciągną składy z prędkością zaledwie 20 km/h, co jednak odpowiada pasażerom, ponieważ pozwala na podziwianie malowniczych plenerów. W najdłuższym tunelu tej trasy (1 800 m) podróżni przez wiele minut przebywają w ciemności, a na innym odcinku objeżdżają niemal wkoło dolinę, podziwiając jej naturalne piękno. Końcowy etap podróży przebiega w zielonej scenerii tropikalnych, nadbrzeżnych lasów i coraz liczniejszych plantacji mango i bananów.

W opinii turystów jest to jedna z najpiękniejszych tras świata, bez wątpienia także zaliczana do arcydzieł sztuki inżynieryjnej. Biegąc po górskich zboczach, wije się także w dolinach, przemierzając 86 tuneli i 37 mostów, usytuowanych w scenerii unikatowych krajobrazów, z których kilka budzi groźbę ze względu na filigranową konstrukcję i wyjątkową wysokość (fot. 3).

Trasa od Chihuahua do Los Mochis oferuje kilka wyjątkowych atrakcji turystycznych. Do nich należy postój w Divisadero – z tego punktu roztacza się najwspanialszy widok na unikatowy kanion Barranca del Cobre. Jest to miejsce szczególnie cenione przez osoby, lubiące fotografowanie i filmowanie. Poza wyjątkowymi widokami spotyka się tu autentycznych Indian Tarahumara, oferujących przyjezdnym rękodzielnicze, folklorystyczne rękodzieła. Plemię nigdy nie zostało podbite. Jego członkowie nadal żyją z łowiectwa i uprawy kukurydzy, a ich kultura pozostała jednolita. Etniczna nazwa tego plemienia – Raramuri (Biegające Stopy), wyraża ich wyjątkową cechę – potrafią w ciągu 3 dni przebiec boso dystans sięgający nawet 300 km.

Kolejną atrakcją jest wyjątkowy widok na wcześniej wspomniany Miedziany Kanion, którego atrakcyjność jest porównywalna z Wielkim Kanionem Kolorado (fot. 4).

Skalne zbocza kanionu, błyszczące miedzianym blaskiem, przecinają ogromny masyw o powierzchni ok. 25 tys. km² i prawie 50 km długości. Powstałe przełomy biegną pięcioma wąwozami, których rzeki łączą się w jedną z większych rzek Meksyku – Fuerte, uchodzącą do Zatoki Kalifornijskiej. Niezapomniane wrażenia



Fot. 4. Przejazd pociągu przez Miedziany Kanion [16]

pozostawia również „Dolina grzybów”. Jest to płaskowyż, znajdujący się w okolicy Creel, na którym twarde formacje skalne wystają z podłoża jak grzyby. Creel jest największą miejscowością na trasie i centrum wycieczek turystycznych w góry Sierra Madre [10, s. 214]. Jest też rejonem, charakteryzującym się nieskażoną przyrodą, a także znaczną liczbą gatunków roślin i ptaków oraz innych zwierząt. Powstałe tu hotele i biura turystyczne zachęcają do zwiedzania i podziwiania okolic, najczęściej na końskim grzbiecie w bezpośrednim kontakcie z pierwotną przyrodą.

Trasa pomiędzy Los Mochis a Chihuahua obsługiwana jest przez 2 pociągi. Pociąg ekspresowy, w którym znajduje się wagon restauracyjny i bar, a przedziały są wyposażone w rozkładane fotele, zatrzymuje się tylko na rozkładowo wyznaczonej, mniejszej liczbie przystanków. Jego tańsza wersja – pociąg klasy ekonomicznej jest przeznaczony głównie dla miejscowej ludności i zatrzymujący się na ponad 50 przystankach, z których wiele to przystanki na żądanie (rys. 5).

Podróż El Chepe, charakteryzująca się średnim poziomem luksusu, jest oferowana niemal w całości w przedziałach pierw-



Fot. 5. Jadalnia, bar i restauracja w pociągu *Ferrocarril Chihuahua al Pacifico* [12, 21]





Rys. 3. Trasa Centralnej Kolei Transandyjskiej [25]

szej klasy i należy do najpiękniejszych i zarazem najbardziej osobliwych kolejowych wypraw na świecie. Turystom proponuje się wsiadanie w starym kolonialnym mieście El Fuerte, uchodzącym za jedno z najpiękniejszych w Północnym Meksyku. Podróż należy podjąć w sezonie, czyli od czerwca do października. Później nadchodzi pora deszczowa, rodząca niebezpieczeństwo powodzi i gęstych chmur, uniemożliwiających podziwianie górskich szczytów. Dla miłośników zimowych krajobrazów zaleca się okres między listopadem a lutym, w którym pokrywa śnieżna wzbogaca piękno górskiego krajobrazu.

Centralna Kolej Transandyjska

Wyjątkowych emocji i turystycznych przeżyć może oczekiwać podróżujący Koleją Transandyjską. Pociągi tej kolei przejeżdżają po niespotykanych, wyglądających na niebezpieczne konstrukcjach mostów, ostrych zakrętach, „przeciskając się” przez wiele

szczelin najwyższych gór i docierają w dolne partie najgłębszych dolin. Na trasie tych przejazdów turysta spotyka wiele interesujących miejscowości z piękną architekturą, szczycących się bogatą historią. Dla osób, które fascynuje przyroda i krajobraz, podróż przez Andy jest wyjątkową atrakcją także dlatego, że tylko w kilku miejscach na świecie pociągi poruszają się wyżej niż w peruwiańskich górach [3]. Trasę Centralnej Kolei Transandyjskiej przedstawiono na rysunku 3.

Linie Kolei Transandyjskiej nadzoruje spółka Ferrocarril Central Andino, specjalizująca się w obsłudze najbardziej skomplikowanych technicznie kolei wysokogórskich. Andyjskie trasy służą głównie przewozom towarowym (szczególnie rud żelaza), natomiast ruch osobowy ma mniejsze znaczenie gospodarcze, jednak pociągi kursujące z Limy do znajdującego się w górnej części rzeki Mantaro miasta Huancayo są zawsze pełne.

Na miano pionierów budowy peruwiańskich kolei zasługują Amerykanin Henry Meiggs i Polak Ernest Malinowski. Amerykanin nie doczekał zakończenia projektu Kolei Transandyjskiej, która po licznych perturbacjach została ukończona pod nadzorem Polaka.

Charakteryzując koleje Peru należy podkreślić, że Kolej Transandyjską zaprojektował Ernest Malinowski, którego działalność miała w tym kraju istotne znaczenie. Przy budowie najtrudniejszego odcinka linii Callao – la Oroya zastosowano jego nowatorskie rozwiązanie techniczne (zwrotnice), pozwalające stworzyć trakt będący do tej pory arcydziełem sztuki inżynierskiej [18]. Całość linii, prowadzącej z Callao przez Limę, La Oroya, Jauja do Huancayo, wynosi w linii prostej 347 km. Przebycie takiego dystansu w normalnych warunkach trwa ok. 4 godzin, tymczasem ta podróż zajmuje aż 12 godzin. Wynika to zarówno z technicznej trudności trasy, jak i konieczności dostosowania prędkości do potrzeb turystów, którzy nie chcą się spieszyć, podziwiając wyjątkowe krajobrazy Andów (fot. 6).

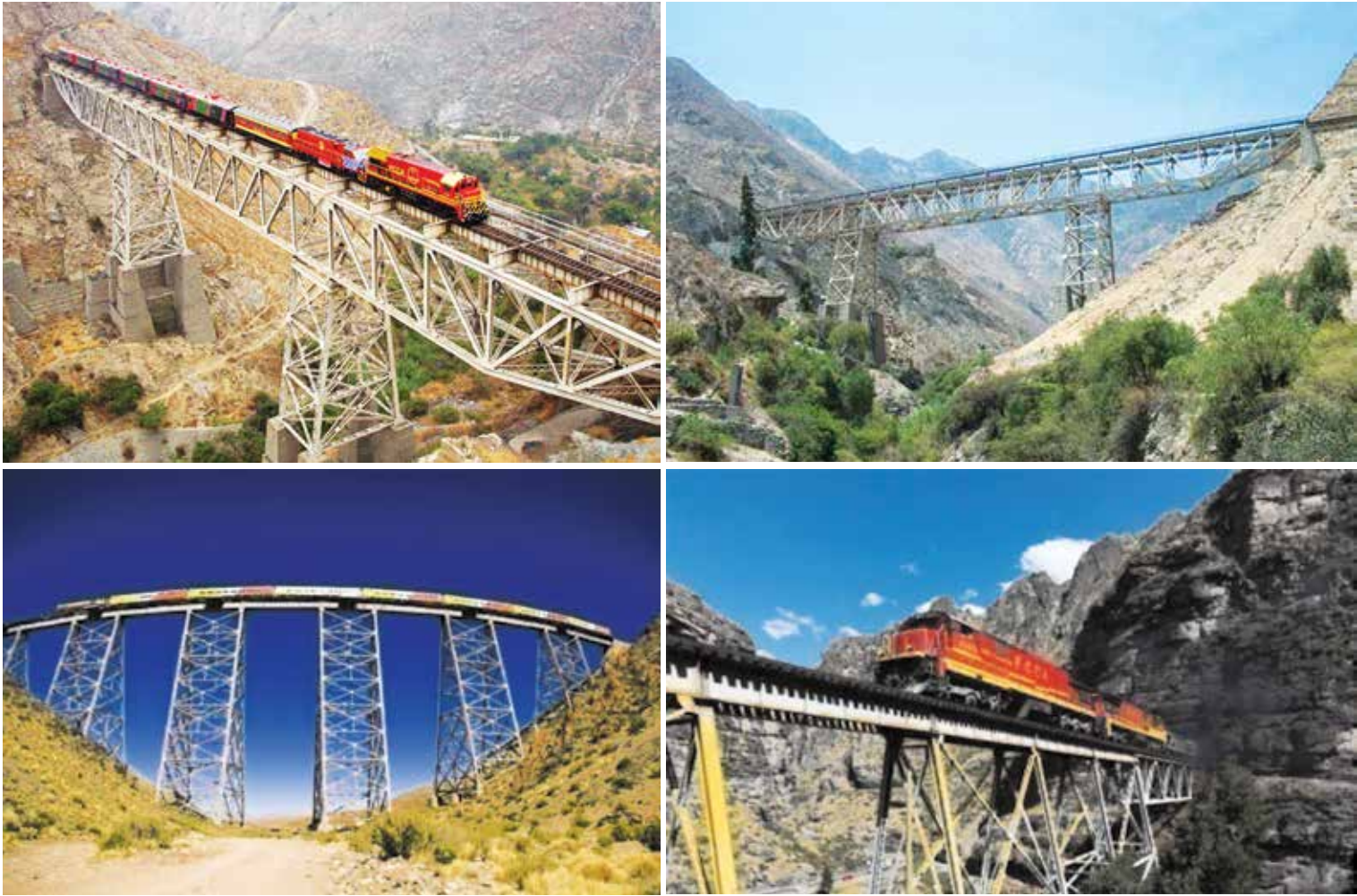
54 km od znanego w świecie kurortu Chosica zaczynają się góry i pociąg wciąż pnie się do szczytowej stacji Galera. Od 76 km zaczyna się seria ostrych zakrętów, których jest w sumie 17. Niezapomniane wrażenia powstają podczas przejazdu przez 61 mostów, z których część budzi obawy wywołane wysokością (fot. 7). Należy do nich zaliczyć stalowy wiadukt Verrugas o długości 175 m i wysokości 77 m, przecinający wąwóz o tej samej nazwie. Nie jest to zatem podróż dla ludzi o słabych nerwach i mających trudności z oddychaniem rozrzedzonym powietrzem.

Kolejną atrakcją turystyczną jest wywołujący obawy już z powodu samej nazwy, położony na wysokości 3 300 m n.p.m. most Infernillo (piekiełko), który w rankingu najwyższych kole-



Fot. 6. Wagon barowy z odkrytym tarasem [15]





Fot. 7. Stalowe mosty na trasie pociągów w Peru [26]

jowych mostów zajmuje jedną z czołowych pozycji w świecie [7]. Dobrze, że równoległe z tymi budzącymi strach konstrukcjami, na trasie spotyka się 65 tuneli, które dla przeciwwagi łagodzą powstałe emocje. Im wyżej pnie się pociąg, tym bardziej fascynujący staje się krajobraz. Z dworca Galera roztacza się unikatowa panorama ośnieżonych szczytów. Jest to także początek zlewiska Pacyfiku i Atlantyku, biegnącego przez przełęcz Ticlio (4 818 m n.p.m.). Ta linia kolejowa jest również wysoko ceniona przez tubylców, ponieważ dochodzi do miejscowości, do których nie docierają autobusy, a tylko niewielu mieszkańców ma własne samochody. Biorąc pod uwagę miejscowe uwarunkowania, a szczególnie zasobność ludności, trudno w pociągach przemierzających Andy doszukiwać się luksusu. W tym przypadku jego wyznacznikiem jest możliwość bezpiecznego dotarcia do celu. Nie można jednak zaprzeczyć, że najcenniejszym walorem tej trasy jest unikatowe piękno krajobrazu, spotkania z interesującą kulturą i tradycją oraz możliwość zakupu wyjątkowych rękodzielniczych arcydzieł miejscowej ludności [1].

Charakteryzując kolejowe szlaki Peru należy zauważyć, że jednym z najsłynniejszych kolejowych traktów komunikacyjnych jest linia biegnąca z Machu Picchu do Puno, leżącego nad jeziorem Titicaca, stanowiącego Rezerwat Narodowy. Rozpoczynając podróż w Machu Picchu, turysta wkracza w legendarny świat kultury Inków, miejsca które w 2007 r. umieszczono na liście nowych siedmiu cudów świata. Najciekawszy odcinek ze „starego szczytu” (2 430 m n.p.m.), odkrytego przez archeologów

Centrum Kultury Inków, prowadzi do położonego na wysokości 3 300 m n.p.m. historycznego miasta Cuzco z licznymi budowlami świadczącymi, że stanowiło również centrum religijne, do czasu kiedy podobnie jak Machu Picchu zostało podbite przez europejskich kolonizatorów.

Dalsza podróż do Puno rozpoczyna się na słynnym dworcu Wonchac, trasą charakteryzującą się wyjątkowymi walorami dziewiczych krajobrazów. Na trakcie liczącym 388 km, pociąg przemierza budzące przestraszanie wysokie mosty, najwyższe góry i najgłębsze doliny tej części kontynentu, aby dotrzeć do najpopularniejszej w całym Peru krajoznawczej atrakcji – największego jeziora w Ameryce Południowej – Titicaca (8 372 km²) [9, s. 223–224]. Dotarcie do jeziora stanowi wyjątkowe zwiększenie turystycznej przygody kolejowej, ponieważ jako jedyne na świecie, położone na wysokości 3 810 m n.p.m. jest także najwyżej położonym ośrodkiem żeglarskim, oferującym usługi w wyjątkowej scenerii górskich krajobrazów Peru [10, s. 198].

Pasażer jadący tą trasą do niedawna mógł szczycić się dotarciem do najwyżej na świecie położonego dworca kolejowego (obecnie znajduje się on na Wyżynie Tybetańskiej – Przełęcz Tanggula 5 068 m n.p.m.), które niemal *ex aequo* przypadały stacji Condor w Boliwii – 4 787 m n.p.m. oraz Galera w Peru – 4 781 m n.p.m. [9, s. 225].

Dzisiaj najważniejszym celem turystycznym takiej podróży jest dotarcie do Machu Picchu, legendarnej twierdzy Inków, wpisanej na listę światowego dziedzictwa UNESCO [2]. Budowa



Fot. 9. Pociąg Centralnej Kolei Transandyjskiej



Fot. 10. Drink powitalny przed podróżą pociągiem Hiram Bingham [29]



a

położonej na wysokości 2 360 m n.p.m. na suchym płaskowyżu, rozciągającym się nad doliną Urumbamby (Rio Vilcanota – święta rzeka) atrakcji turystycznej, datuje się na ok. 1450 r. w czasach władcy Pachacutec Yupanga, który zapoczątkował kult boga słońca Inti. Z tych czasów pozostał w Machu Picchu unikatowy słoneczny zegar – obelisk Intihuatana z wysoką do 66 m iglicą [17]. Cień iglicy nie tylko wyznacza czas doby lecz także równonoc wiosenną i jesienną. Był on najwyższym punktem Machu Picchu, do którego prowadziły wykute w skale schody. Można podejrzewać, że poza pełnieniem roli wykutego w skale zegara spełniał także określone funkcje pierwotnego obserwatorium astronomicznego.

Pociąg Hiram Bingham

Luksusowy, jak na standardy obowiązujące na Południowoamerykańskim kontynencie, pociąg *Hiram Bingham* swą nazwę zawdzięcza amerykańskiemu archeologowi Hiramowi Binghamowi, który w latach 1906–1924 r. uczestniczył w sześciu odkrywczych ekspedycjach na tym kontynencie. Między innymi w 1911 r. dotarł do ruin Machu Picchu. Na trasie tego pociągu znajduje się również wcześniej częściowo opisane jedno z najbardziej fascynujących miast Peru – Cuzco. Miasto, położone na wysokości 3 300 m n.p.m., było jednym z wcześniejszych centrów administracyjnych i religijnych miejscowych Indian. Miłośnicy penetracji szlaków kolejowych spotkają tu liczne zabytkowe budowle oraz mogą uczestniczyć w festiwalu „Inti Raymi”, wyjątkowych obrzędach Inków ku czci boga słońca. Uroczystości odbywają się na dziedzińcu otoczonym wyjątkowymi atrakcjami peruwiańskiej architektury, z których szczególnie podziw budzi zbudowany w latach 1552–1668 kościół jezuitów La Compania de Jesus [9, s. 227].

Podróż niebiesko-złotymi wagonami *Hiram Bingham* to nie tylko turystyczna przygoda, lecz również doznania związane z oferowaniem pasażerom określonego poziomu luksusu. Kultową już obecnie podróż z omawianego Machu Picchu przez Cuzco nad jezioro Titicaca obsługują zarówno pociągi Ferro Carril, jak również firmy Peru Rail, która wysyła na te górskie trasy cztery pociągi, różniące się wyposażeniem i komfortem świadczonych usług. Niewątpliwie w tym gronie *Hiram Bingham* jest pociągiem najbardziej luksusowym (fot. 1.)

Początkiem podróży jest drink powitalny, po czym można wybrać posiłki, markowe wina i wziąć udział w atrakcyjnym programie kulturalnym. Wszeczną obsługę i szeroki zakres informacji zapewniają stewardzi (jeden obsługuje 14 pasażerów). Ten



b

Fot. 11. Pociąg Hiram Bingham: a) platforma widokowa; b) wagon restauracyjny; c) bar; d) salon klubowy; e) jadalnia; f) salon widokowy [24]



poziom komfortu powoduje stosowanie strategii ceny wysokiej, wynoszącej w wysokim sezonie ok. 800 USD natomiast poza sezonem ok. 500 USD. Jest to zatem pociąg w znacznej części przeznaczony dla zamożniejszej części pasażerów [11] (fot. 10).

Pociąg jest wyposażony w klimatyzację, wygodne siedzenia oraz oferuje pasażerom zwiększoną ilość miejsca na nogi, co pozwala na utrzymanie korzystnej pozycji przy rozłożonym fotelu. Do dyspozycji podróżnych oddano wagon restauracyjny i barowy. Pasażerowie pierwszej klasy korzystają z przedziałów wykończonych szlachetną ornamentyką w stylu lat dwudziestych XX wieku. Usługi kulinarne obejmują dania lokalne i regionalne, z możliwością zamówienia zróżnicowanych zestawów i szerokiej gamy trunków. Poza dbałością o wykwinną kuchnię, organizatorzy przejazdu skoncentrowali wysiłki na możliwie najszerszym udostępnieniu możliwości obserwacji unikatowych plenerów. Odczuwanie komfortu w atmosferze nostalgii zapewniają: wystrój wagonów, duże okna oraz wagon panoramiczny, dający odczucie podróży w „szklanym domu”, przemieszczającym się w otoczeniu dziewiczej przyrody Andów. Pomyślano również o mniej zamożnych klientach, oferując im pakiet Backpackera, dostosowany do potrzeb podróżnych z plecakami i innym sprzętem turystycznym [10, s. 231].

Z porównania atrakcyjności pociągów w wymiarze światowym wynika, że *Hiram Bingham* posiada cechy charakterystyczne dla pociągu *Orient Express*, na co wskazują zestawy wagonów w stylu retro i wysoki poziom obsługi pasażera [8].

Podsumowanie

Rozważania zawarte w tej edycji prezentowanego cyklu wykazały, że rozwój kolei w Ameryce Środkowej i Południowej charakteryzuje się określoną odrębnością. W tych regionach świata

szczególnie kolejowe połączenia pasażerskie spełniają rolę drugoplanową w porównaniu z transportem towarowym. Ich główna funkcja polega na obsłudze narastającego ruchu turystycznego, przy zachowaniu niezbędnego zakresu usług dla miejscowej ludności. W szczególności dotyczy to cieszących się znaczącym uznaniem wśród zagranicznych podróżnych unikatowych szlaków i wyjątkowych pociągów kursujących w tym regionie. Ta skromna sieć, mająca w większości charakter lokalny i towarowy jest w znacznym stopniu przestarzała i niedoinwestowana. Wynika to głównie z relatywnie niższego poziomu gospodarczego wielu państw tego regionu, stosowania kilku rozstawów torów, trudnych warunkowań środowiskowo-geologicznych, ograniczonych nakładów na rozwój tego rodzaju transportu, niedostatecznie sprecyzowanej w perspektywicznym wymiarze wewnętrznej polityki dotyczącej tej dziedziny oraz niedostatecznie efektywnej międzynarodowej współpracy, dającej szansę wypracowania wydajnego regionalnego systemu sieci międzynarodowych połączeń. Ponadto na żadnym innym kontynencie nie doszło do tak głębokiego regresu infrastruktury kolejowej, który w latach 70. XX w. doprowadził do likwidacji lub zamknięcia znacznej liczby połączeń pasażerskich.

Mimo tych niekorzystnych uwarunkowań w omawianych regionach zbudowano kilka wyjątkowych linii zarówno pod względem inżynierskiego kunsztu, jak i unikatowych walorów sprzyjających dostępności przyrodniczo-turystycznego środowiska, za pośred-

nictwem znanych w całym świecie pociągów o relatywnie wyższym poziomie komfortu. To wskazuje, że niezależnie od stopnia rozwoju gospodarczego poszczególnych państw, w każdym regionie istnieje określony poziom zapotrzebowania na elitarne usługi kolejowe, dla zamożniejszych grup zarówno rodzimych, jak i zagranicznych turystów. Na efektywność wykorzystania tego popytu wpływają dwa główne uwarunkowania. Pierwsze to posiadanie, a następnie skuteczne udostępnienie odbiorcy najatrakcyjniejszych walorów środowiskowych, architektury, kultury i tradycji, natomiast drugi stanowi stworzenie najwyższej jakości usług, w tym kolejowych, pozwalających dotrzeć i skosztować te produkty w możliwie konkurencyjnych warunkach, charakteryzujących się znacznym poziomem komfortu. Systematyczna poprawa jakościowego poziomu na obu płaszczyznach stanowi klucz do biznesowego sukcesu w segmencie elitarniej turystyki kolejowej.

Przypisy

¹ Podróż trwa jedynie nieco ponad 2 godziny.

Bibliografia:

1. *Centralna Kolej Transandyjska Ernesta Malinowskiego*: <http://renatazarzycka.pl/2012/01/centralna-kolej-transandyjska-ernesta-malinowskiego/> (dostęp 12.06.2016).
2. *Conoce las Barrancas del Cobre en ferrocarril con El Chepe*: <http://www.bestwestern.com.mx/blog/conoce-las-barrancas-del-cobre-en-ferrocarril-con-el-chepe/> (dostęp 12.06.2016).
3. *Copper Canyon w Meksyku*: <http://pl.klrv.com/destinations/mexico/1018009505.html> (dostęp 12.06.2016).
4. *Cuda świata. Machu Picchu – zaginione miasto*: http://podroze.gazeta.pl/podroze/1,114158,8439496,Cuda_swiata_Machu_Picchu_zaginione_miasto.html (dostęp 12.06.2016).
5. Czarnecki S., *Cisza*, Wydawnictwo Bernardinum, Pelplin 2012.
6. Dzikowska E., *Tam, gdzie byłam 2, Wenezuela. Kolumbia. Ekwador. Peru. Boliwia*, Wydawnictwo Bernardinum, Pelplin 2016.
7. *El Tren*: <http://viajesbarrancasdelcobre.com/index.php/el-tren> (dostęp 12.06.2016).
8. *Encyklopedia geograficzna świata*, cz. III, Opress, Kraków 1997.
9. *Ferrocarril Chihuahua-Pacífico (Chepe), imponente logro de la Ingeniería Mexicana*: <http://ingenieriaaycomputacion.blogspot.com/2010/02/ferrocarril-chihuahua-pacifico-chepe.html> (dostęp 12.06.2016).
10. *First class travel on El Chepe railroad*: <http://coppercanyonexplorer.com/el-chepe-the-coppercanyon-railroad/> (dostęp 12.06.2016).
11. Hawlena J., *Turystyka kolejowa – luksusowe pociągi (2) Elitarna turystyka kolejowa na kontynencie europejskim*, Technika Transportu Szynowego 2014 nr 1–2.
12. Hawlena J., *Turystyka kolejowa – luksusowe pociągi (3) Elitarna turystyka kolejowa w Afryce*, Technika Transportu Szynowego 2014 nr 4.
13. Hawlena J., *Turystyka kolejowa – luksusowe pociągi (4) Elitarna turystyka kolejowa na kontynencie azjatyckim*, Technika Transportu Szynowego 2015 nr 10.
14. http://www.rrdc.com/images/map_fcra_rev_2012.gif (dostęp 12.06.2016).
15. *Jak dostać się na Machu Picchu?*: <http://101countriesbefore50.com/peru/jak-dostac-sie-na-machu-picchu/> (dostęp 12.06.2016).
16. *Kolej Transandyjska*: <http://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/26049/kolej-transandyjska.html> (dostęp 12.06.2016).
17. *Najbardziej widowiskowa linia kolejowa świata*: <http://never-stop.blog.pl/id,338795405,title,Najbardziej-widowiskowa-linia-kolejowa-swiata,index.html?smyobbticaid=616a6e> (dostęp 12.06.2016).
18. *On the Trail of the Incas*: <http://www.luxurytraveladvisor.com/peru/on-trail-incas> (dostęp 12.06.2016).
19. Papazian A., *100 legendarnych pociągów*, Bauer-Weltbild Media Sp z o.o., Sp. K. Klub dla Ciebie, Warszawa 2008.
20. *Pociąg Hiram Bingham*: https://pl.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g294314-d646029-i122730929-Belmond_Hiram_Bingham-Cusco_Cusco_Region.html (dostęp 12.06.2016).
21. *Pociągami przez Argentynę, Boliwię i Peru*: http://www.ideatour.pl/szczegoly,pociagiem_przez_argentyne_boliwie_i_peru_.hml (dostęp 12.06.2016).
22. *Podniebna kolej w Andach*: <http://www.sitk.wslupsku.net/podniebna-kolej-w-andach/> (dostęp 12.06.2016).
23. *Powstanie i dzieje transportu kolejowego*: <http://www.wste.pl/historia-kolei.html> (dostęp 12.06.2016).
24. *Raport Turystyka luksusowa*, „Wiadomości Turystyczne” 2013, nr 6(276).
25. Schabert W., *Ilustrowane kompendium. Koleje Świata*, Wydawnictwo Olejniczak, Ożarów Mazowiecki 2010.
26. Schöber U., *Szlaki marzeń. Najpiękniejsze trasy podróżnicze świata*, Wyd. Olejnik, Ożarów Mazowiecki 2012.
27. *Świat podróży kolejowych – Ekwador*: <http://kolej.darlex.pl/ekwador/> (dostęp 12.06.2016).
28. *Świat podróży kolejowych, koleje świata, Hiram Bingham*: <http://kolej.darlex.pl/component/content/article/89-ameryka-poludniowa/1144-peru-pociag-hiram-bingham> (dostęp 12.06.2016).
29. *Transameryka 2004 – Meksyk*: <http://www.kozok.eu/pl/amerykameksyk.php> (dostęp 12.06.2016).
30. *Witamy w dżungli*: <http://www.transandino.info/index.php/2010/06/> (dostęp 12.06.2016).
31. <http://www.travelin.pl/top/12-najbardziej-niezwyklych-tras-kolejowych-swiata/transandyjska-kolej-centralna-peru>

Autorka:

dr hab. **Joanna Hawlena** – Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie

Railway tourism – luxury trains (9). Elite tourism in Central and South America

The next edition of the presented series for elite railway communication refers to the region of Central and South America. The publication presents the history, development conditions of routes and characteristics of the more significant trains which run on them. The analysis included both the technical aspects, the quality of services and also a wide range of travel-related tourist experience.

Conducted considerations demonstrated the specificity and autonomy features associated with rail of selected countries. The causes and effects which provoked the deepest recorded regression in the provision of rail services in this region were pointed out as well as why passenger transport in the region gives way to vehicular and air transport. Referring to the keynote of the whole series the most interesting trains were presented. Distinguished by a higher level of comfort, passenger service, at the same time demonstrating that even in poorer countries there is a demand for elite railway services.