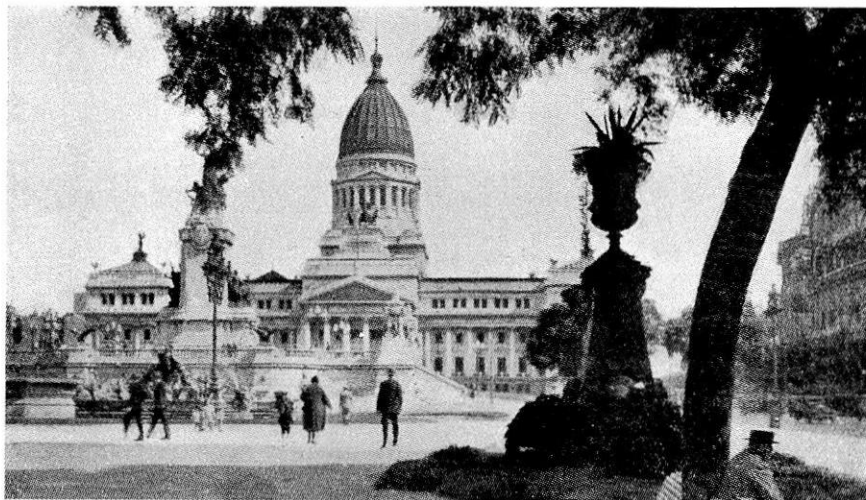


## TRAFIKINTRYCK FRÅN SYDAMERIKA.

Föredrag av major *Viktor Ståhle*, Stockholm.

Vid årsskiftet 1935—36 företog jag en turistresa till Sydamerika och anmodades efter hemkomsten av Föreningens Herr Ordförande att för sommarmötet framlägga mina intryck av spårvägar och bussar i det främmande landet. Enär jag ej ägnat dessa föremål någon mera spe-



Buenos Aires. Kongressbyggnaden.

ciell uppmärksamhet, än vad som betingades av den turistande fördettingens kvarlevande kärlek till yrket, medgav ordföranden en generalisering av ämnet att omfatta mera »allmänna trafikintyck», varefter jag dristade mig att åtaga mig uppdraget. Hade jag under resan förutsett, att jag skulle komma att bli anmodad stå inför ett auditorium av sakkunniga på spårvägs- och busstrafikområdet, skulle jag helt visst låtit kameran flitigt spela mot spårvagnar och bussar, men i den mån, sådana nu kommit med på mina bilder, är det av en ren slump.

Under min eskapad berörde jag Argentina, Uruguay, Brasilien och Chile och besökte på den 7 000 km långa ostkusten städerna Buenos Aires med förstäder, Montevideo, Santos jämte den närliggande staden São Paulo, Rio de Janeiro, Victoria och Bahia. Vid en resa över Anderna stannade jag i Mendoza, Los Andes och Santiago, och på västkusten hemsökte jag Valparaiso och Viña del Mar.

Såsom allmänna trafikiakttagelser kan erinras, att storstädernas gator i allmänhet äro ganska bra, vissa stråk t. o. m. utomordentliga, varemot vägarna på landsbygden med få undantag äro usla. Den goda vägbanan slutar tvärt vid stadsgränsen eller ej långt därifrån, och sedan får man taga sig fram så gott som i rena terrängen. Trafikmedlen äro betingade därav.

*Bil- och busstrafiken* är till följd av vägarnas i allmänhet undermåliga beskaffenhet inskränkt i stort sett till storstäderna och dessas



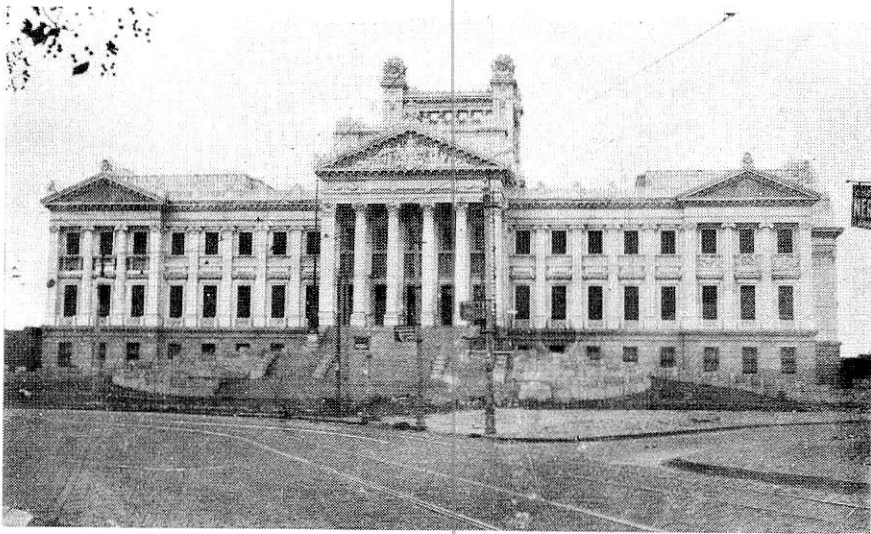
Buenos Aires. En av de många skyskraporna. Så vidare vacker är den inte!

närmaste omgivningar. Bilar och bussar äro där av fullt moderna typer, många i strömlinjeform.

*Spårvägarna* innehavas i allmänhet av bolag, som av kommunalförvaltningarna pressats till orimligt låga taxor, varigenom de styrande vilja ställa sig väl hos de stora väljareskarorna. Spårvägarna äro gammalmodiga, mest av amerikansk modell, sådan jag såg dem i U. S. A. vid århundradets början. Under tropikerna äro såväl motor- som släpvagnar mestadels öppna. Strömavtagaren är — vad jag kunde uppfatta — med få undantag trolley, sätena äro oklädda. Skenor och växlar äro av gammal typ och nedslitas till det otroliga, så att ett rysligt skrammel uppstår mellan husväggarna. Avgifterna äro mycket låga, i Argentina och Chile 5 cts (c:a 5,5 öre), i Brasilien 200 reis (c:a 4,4 öre).



Buenos Aires. De allmänna baden i ärtsoppfärgat vatten omedelbart utanför en av stadens förnämsta avenidor.



Montevideo. Den dyrbara kongressbyggnaden.

I de spanstalande länderna användas biljettsystem ungefär som hos oss, i det portugisisktalande Brasilien dessa pinglande avgiftsmärkings- och räkneapparater, som antagligen följt med de gamla vagnarna från U. S. A. Pengarna uppsamlas i konduktörens fickor — allt enkelt och flärdlöst! De stora Avenidas äro befriade från spårvägar,



Kaffebörsen i Santos, där världens kaffe-  
marknad regleras.



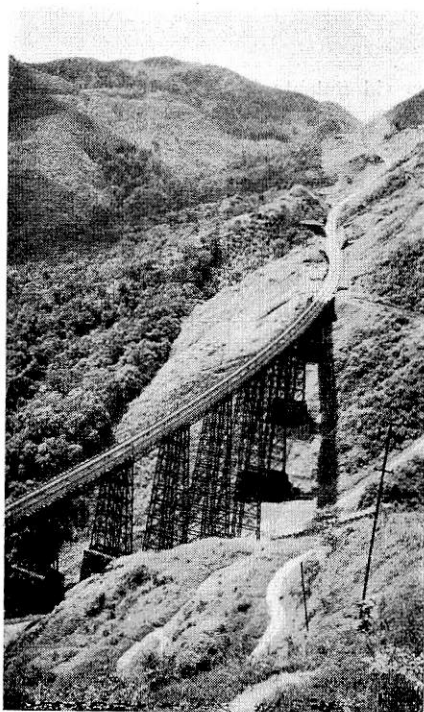
Santos. Utsikt mot Monte Serrat.

som sålunda äro hänvisade till gatorna av vanlig typ, i Argentina benämnda Calles, i Brasilien Ruas.

*Järnvägarna* på huvudstråken äro stabila och bra, men tågen äro få



Santos. Bananlastning i hamnen.



Järnvägen Santos—São Paulo, partiet med linbana.



São Paulo. Huvudgata med funkis-skyskrapa.

och långsamma; förortstågen däremot snabba och täta. Förbindelserna på sidolinjerna inåt landet lära vara mycket undermåliga. Signalsystemet är föga utvecklat och erinrar mest om 70- eller 80-talets i Europa.

*Flyget* står på en mycket hög ståndpunkt, är synnerligen väl organi-



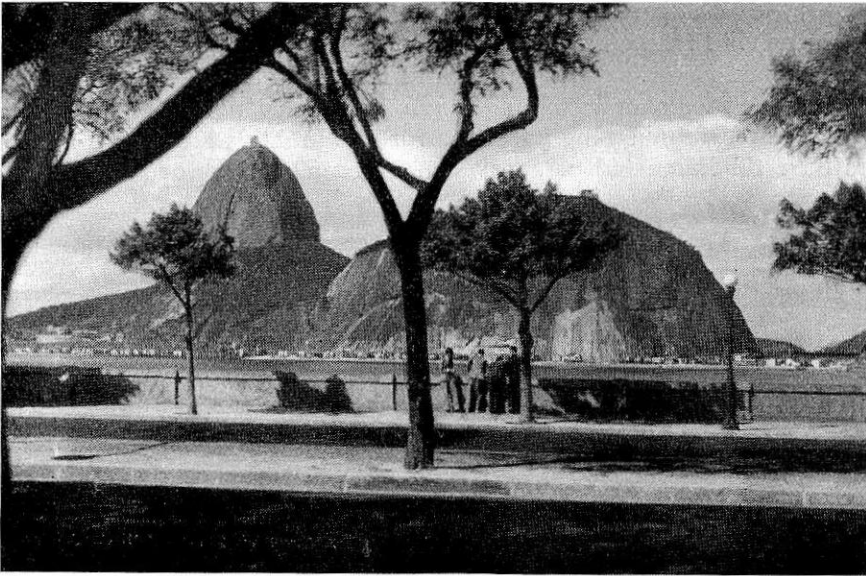
São Paulo. En av ormgårdarna vid Butantaninstitutet.

serat och väl utvecklat, såväl internt som internationellt. Detta gynnsamma läge har säkerligen sin grund uti vägväsendets utvecklade ståndpunkt.

Enär alla större städer och många medelstora äro belägna vid kusten, är *kustrafiken* mycket livlig och ombesörjes av goda och snabba fartyg, men biljettprisen i första klass äro ganska höga, då konkurrens i allmänhet saknas.

Efter denna allmänna översikt övergår jag till några särdrag, speciellt i trafikhänseende, hos de sydamerikanska städer, jag besökte, men kan givetvis endast helt flyktigt och i ett fåtal fall beröra de outplånliga skönhetsintryck, av vilka hela resan var så rikt givande.

*Buenos Aires* är Argentinas huvudstad med  $2\frac{1}{2}$  miljoner invånare och är således södra halvklotets största stad. Den är belägen på  $35^\circ$  sydlig bredd och har ett jämförelsevis tempererat klimat, dock så, att palmer och andra tropiska växter trivas där. Staden är platt som en pannkaka, sålunda lämpad för spårvägar, och stadsplanen är av nordamerikansk typ med de tröttsamt raka gatorna vinkelräta mot varandra. Mittgatan, Rivadavia, har en längd av 16 km. och fortsätter ett gott stycke ytterligare ut i de västra förstäderna. Alla slag av trafikmedel förekomma där: spårvagnar, tunnelbanor (3 st. förstklassiga), busar och bilar samt till förorterna järnvägar. Av busar såg jag här något för mig nytt, nämligen småbussar, rymmande endast 10 à 12 passagerare. Dessa fingo kryssa fram utan den för övriga bussar begränsade hastigheten, hade långa hållplatsavstånd och presterade därigenom en



Rio de Janeiro. »Sockertoppen» från motsatta stranden.

reshastighet, som närmade sig bilarnas. Ehuru taxan var ungefär dubbelt så hög som på de vanliga bussarna, användes dessa småbussar flitigt av långresande.

*Montevideo*, Uruguays huvudstad, har 700 000 invånare, en dyrbar, men ofta något svulstig arkitektur, är liksom Buenos Aires, belägen vid, men på andra sidan om den här 10 svenska mil breda, grunda La Platafloden med sitt ärtsoppgula vatten. Staden är något mer kuperad, än den argentinska huvudstaden, men spårvägs- och bussförhållandena äro ungefär enahanda. En mycket livlig trafik med eleganta personfartyg bedrivs mellan de två städerna.

*Santos*, Braziliens viktigaste utskeppningsort för kaffe och bananer, huvudorten för världens kaffemarknad, har ett invånareantal av 150 000 och är belägen på en ö vid kusten. Spårvägar löpa i nästan alla gator och äro livligt trafikerade, mest av svartingar. Dessutom finnes en funicolare (berglinbana) upp till det heliga berget Monte Serrat med ett kloster och en restaurang på toppen, varifrån man har en härlig utsikt över havet, över staden och de böljande höjderna inåt fastlandet. I den vidsträckt naturliga hamnen på insidan av ön och utåt havskusten rådde en livlig trafik av småbåtar av alla slag, passagerarbåtar, racermotorbåtar samt kanoter, urhålkade ur en enda stock och framdrivna av en åra, ej större än en smal spade. Särdeles intressanta voro saluhallen och torget för de där exponerade delikata och egendomliga frukterna och grönsakerna samt fiskarna av de besynnerligaste former och färger. Bland sevärdheterna i Santos må framhållas Parque Indi-

gena (orkidéträdgården) med ett tusental orkidéarter, alla som kunnat uppbringas i Brasilien.

Från Santos går en järnväg rätt in i landet till Sao Paulo, huvudstad i provinsen med samma namn. Banan är 50 km lång, av förstadsbanetyp, men på samma gång godsbana för den mäktiga kaffe- och banantrafiken till hamnstaden. Järnvägen är anmärkningsvärd därigenom,



Rio de Janeiro. Den c:a 50 m. höga Kristusbilden på klippan Corcovado, 725 m. hög, mitt inne i staden.



Rio de Janeiro. Skyskrapa, uteslutande använd för tidningen »La Noite», södra halvklotets största tidning — och en av världens största.

att, sedan man färdats 19 km på rama slättmarken, det bär i väg till väders med tillhjälp av ett kabelbanelok, som på endast 11 km i stigningar  $73 \frac{0}{100}$  lyfter tåget från 5 m till 800 m höjd. Banan är vida berömd för sin originella och stabila konstruktion, ett omsorgsfullt underhåll och briljanta scenerier under färden. En ny bilväg mellan samma städer, en av de få goda genom landsbygden, har en präktig körbana, men tracén är av typen »berg och dal».

*São Paulo* har över en miljon invånare och bland de bästa spårvägar, jag såg i Sydamerika. Staden är belägen på två högplatåer, förenade med broar över den mellanliggande breda dalgången. Spårvägarna hålla sig på det högre planet, det mellanliggande lägre, som håller på

att utbildas till den förnämsta stadsdelen med magnifika parkanläggningar, trafikeras endast av bussar. Med buss kommer man även ut till det på 10 km avstånd belägna Instituto de Butantan, den världsberömda ormfarmen, genom vars seruminstitut många tusen människoliv räddats i detta för sina giftiga ormar illa kända land.

*Rio de Janeiro*, Braziliens huvudstad, har nära 2 miljoner invånare och är belägen strax innanför Stenbockens vändkrets. Infarten från havet — vare sig man kommer på dagen eller på natten — företer den grannast tänkbara tavla, synnerligast nattetid. Då man efter solnedgången »gör skiljsmässan», som sjöfolk kallar det, d. v. s. med fartyg passerar mellan de höga öarna Pae och Mae (Pappa och Mamma), har



Victoria med bl. a. Katedralen. De vita strecken uppåt berget äro taken till massor av negerhyddor.

man framför sig en bedårande syn. I fonden skimtar den världsberömda, 330 m höga klippan Pão de Assucar («Sockertoppen»), och på ömse sidor om denna utbreder sig utefter vattenytan ett milslångt, intensivt gnistrande pärlband av strandboulevardernas mångtusentals elektriska lampor med ett diadem däröver av glimmande diamanter i brokigt virrvarr uppåt höjderna, allt avspeglat i havsbukten. Långt utåt inloppet är denna collier förlängd av ljusen från förstäderna på fastlandet och på öarna. Man står stum av hänryckning över denna raffinerat ståtliga tavla, en kombination av naturens under och människors färdighet.

Rio kan tävla med vilken världsstad som helst beträffande monumentalhus och präktiga gator. Marken är här mycket kuperad, vilket vållat åtskilliga svårigheter för spårvägarnas framdragande, som på sina ställen fått ske i tunnlar och på viadukter. Mitt inne i staden resa sig brant flera bergstoppar till 2 och 300 m höjd, förnämligast av dem är den 725 m höga Corcovado («Puckelryggen»), på vars spets de troende rest en 50 m hög Kristusfigur, om nätterna bestrålad av fasadbelysning och synlig vida omkring. Med en 4,5 km lång kuggbana, som i brant stigning slingrar sig fram i bergets skrevor och på dess utsprång, når man nära toppen, från vilken man har en bedårande utsikt



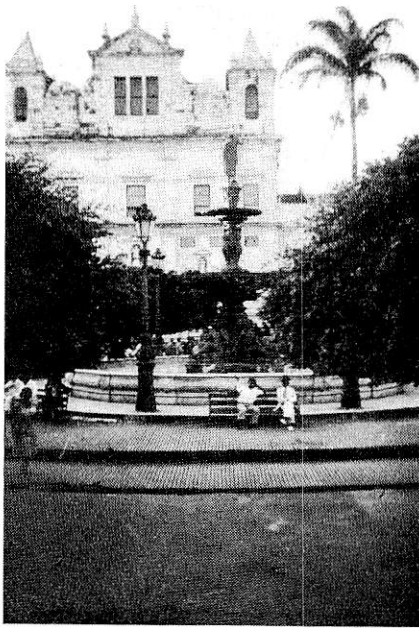
Bahia. Utsikt mot norr av partiet mellan övre och nedre staden.

med metropolen som en karta under sina fötter och det oändliga havet utbredande sig i söder. Även Pão de Assucars topp kan bestigas, men detta sker medels en korglinbana. Den förnämna världens stadsdel är Copacabana ute i väster. Här äro de läckraste badstränder, världsberömda hotell, mondäna danspalats och första klass restauranger, och hit leder utefter havsstranden en nära milslång promenadväg, belagd med vit marmor. Bussar och bilar susa fram dygnet om på den mycket breda och släta Avenida Atlantica. Man påstod, att stadens spårvägar hade världens billigaste biljettpris, ty man åker här nästan obegränsade sträckor för 200 reis.

*Victoria* är idylliskt belägen vid en havsvik innanför palmbevuxna höga holmar och skär på en bergig, långsmal ö, förbunden med fastlandet. Staden har 35 000 invånare, nästan allesammans negrer. Kommunikationerna förmedlas i land av en skraltig spårvägslinje och på sjön av småbåtar, mestadels kanoter av urtypen, d. v. s. urholkade ur en enda stam. Renhållningen i staden förrättas av gamar. Det mesta ser halvfärdigt ut. Katedralen har många år stått utan fönster och inredning. En dyrbar kajanläggning står färdig med sina kranar, men kan ej användas, enär man ej har pengar till uppmuddring av hamnen utanför. Hela höjdsträckningen ovanför stranden är fullplockad med usla negerkojor.

*Bahia*, vars officiella namn är »Bahia de São Salvador de todos os Santos», har 400 000 invånare, mest negrer. Det är troligen den mest katolska stad i världen; påstås hava 365 kyrkor, men det är sannolikt någon överdrift. Kanske det stämmer någorlunda, om man medräknar

alla klostren. Staden är belägen dels utefter stranden, dels på den där bakom liggande höjden och dels i sänkan bakom denna. Spårvägsnätet är därigenom delat i tre långsträckta linjer, en genom hamnkvarteren och de nedre handelscentra, en på ryggen av den höga åsen, där de egentliga handelsgatorna stryka fram, och en i den långsträckta dalgången med fattigkvarteren och de simplare butikerna. Hamnen förbindes med den övre stadsdelen av tre bergbanor och en vertikall hiss,



Bahia. Franciskanernas klosterkyrka, den invändigt ståtligaste av stadens kyrkor.

där mycket livlig trafik råder. Dessutom kunna bussarna taga sig upp för ett par branta rampgator. I hamnen råder en livlig trafik med kustbåtar, från längre bort belägna orter med ångbåtar, från de närmare belägna småplatserna med segelbåtar av egendomlig riggning. Fisk- och frukthandeln i hamnen har att uppvisa många delikatesser av för mig förut okänt slag. Staden är synnerligen intressant att studera på grund av dess olikhet i många hänseenden med andra medelstora städer. Den har en gammal historia, anlades redan 1510, var Braziliens huvudstad till 1763, då värdigheten övergick till Rio, och var under många år den förnämsta importplatsen för svarta slavar med en vida känd slavmarknad.

Målet för min resa var att över Anderna nå västkusten och Stilla Oceanen. Till den ändan måste jag färdas över Pampas oändliga slätter,



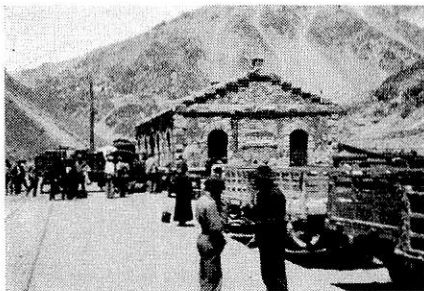
Anderna. Vägens slingringar i floddalarnas bergsskrevor.



Andernas högsta berg, Aconcagua, i sommarskrud med glaciärer.



Anderna. En av de bättre vägsträckorna med Tupungato i fonden.



Anderna. Stationen Punta de las Vacas högt uppe i fjällen.

världens största flackland, och valde såsom kommunikationsmedel järnvägen från Buenos Aires, en normalspårig bana av god beskaffenhet ända fram till Mendoza vid Andernas fot, 1 063 km.

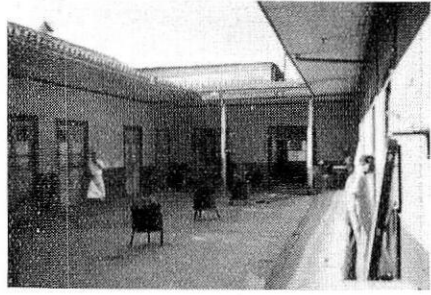
Vägarna över Pampas voro, som redan av den allmänna översikten torde hava framgått, synnerligen usla. De äro visserligen inhägnade och mycket spatiöst tilltagna, men någon särskild körbana eller några diken förekomma ej. Man kör, där det ser hyggligast ut att komma fram. De likna mest ridvägar — och användas nog även mest såsom sådana, ehuru väl man på dem även kan få se bilar och lätta, höghjulade tvåmanstrillor.

Mendoza ligger 800 m ö. h., har 80 000 invånare, jämförelsevis goda spårvägar och bra bussar. Staden är intressant så till vida, att, trots det kan gå årtal mellan regnen, den har en rik växtlighet av platan, eucalyptus, mimosa, acasia och eleganta parker, tack vare en förnämlig konstgjord bevattning. Argentinas bästa vin levereras från Mendozas omgivningar.

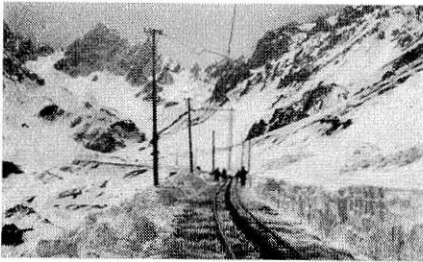
Förbindelsen över *Anderna* mellan Mendoza i Argentina och Los Andes i Chile har utgjorts av en 246 km lång smalspårig järnväg. Genom en naturrevolution i januari 1934 blev större delen därav, 144 km, obrukbar. En naturlig damm i floden Mendozas övre lopp hade brustit



Mendoza. Monument över nationalhjälten San Martin.



Los Andes. Hotel Continental. Direkt ingång till sovrummen från gården.



Kuggbanan över Anderna.



Los Andes. Tvåhjulig, lätt vagn, ett vanligt åkdon.

och vattenmassorna sköljde med sig större delen av järnvägen, människor, hus och boskap, så man har nu fått ersätta denna del av trafikleden med en 177 km lång, provisorisk bilväg, förut mulåsnestig. Vägen är synnerligen riskabel, så backig och krokig, att några bussar ej kunna taga sig fram där, endast mindre bilar. Trafikleden kan således endast användas för person- och styckegodstrafik. Biljettprisen äro mycket höga; man har ju ingen annan konkurrens än med flyget — och vid detta äro de ej heller blyga att taga betalt. Tågförbindelsen uppehålls endast en gång i veckan, mera lönar sig ej. Under bilfärden far man fram i en vild ökenterräng, avbruten endast av en och annan oas, varav den största var Uspallata, 1 750 m ö. h., tillkommen genom konstgjord bevattning. Våldiga eucalyptusalléer angiva på långt håll denna vilpunkt. När man vidare tränger in bland bergmassiven i denna oerhörda fjällvärld på den vindlande stigen utefter hisnande bråddjup här man framför sig gång på gång de underbaraste tavlor med bergjättarna Tupungato, 6 850 m, och Aconcagua, 7 015 m, såsom huvudmotiv, strålande i de läckraste färger och genomskinliga som lätta slöjor. Den senare är västra och södra halvklotets högsta topp. Den bruk-



Los Andes. Breda gator, mest envåningshus för att bättre motstå de täta jordskalven.

bara delen av banan, 102 km lång, börjar i Punta de las Vacas, 2 400 m ö. h. Banan har mycket branta stigningar, varför man på långa sträckor nödgats tillgripa kuggbana. Bland egendomliga bergformationer, man färdas förbi, är Los Penitentes («Botgörarna»), där folkfantasier ser en katedral på höjden med vallfärdande pilgrimer uppåt den branta sluttningen, samt Puente del Inca, en naturlig bergspång över floden, som sprängt sig fram i ett stort valv under bryggan, på vilken det upp-gives, att vid spanjoreernas första framträngande någon Inca-stam lyckats rädda sig undan inkräktarna. De turister, som äro besvärade av låga lufttryck, böra undvika denna färd. Bilkaravanen fick litet emellan stoppa upp för att den ena damen efter den andra skulle få stiga ur och leverera sin lunch med ty åtföljande galla såsom en följd av »bergsjukan» och på tåget sutto både damer och herrar med våta dukar över pannan. Själv kände jag dessbättre endast någon oro i hjärtverksamheten. Järnvägarnas högsta punkt, 3 200 m, ligger i tunneln under gränspasset, La Cumbre, som är beläget på 3 900 m höjd. Här hava katolikerna mitt i denna vilda, ödsliga trakt rest en kolossal Kristusstaty till äminnelse av den »eviga» fred, som slutits här uppe mellan Argentinas och Chiles folk. På den chilenska sidan, som har ännu brantare stalp än den argentinska, är naturen ej fullt så ökenartad. Det fuktiga klimatet här medger en betydligt rikare växtlighet. Haciendor med majsfältd och fruktträd börja snart visa sig på sluttningarna. I Los Andes slutar den smalspåriga bergbanan.

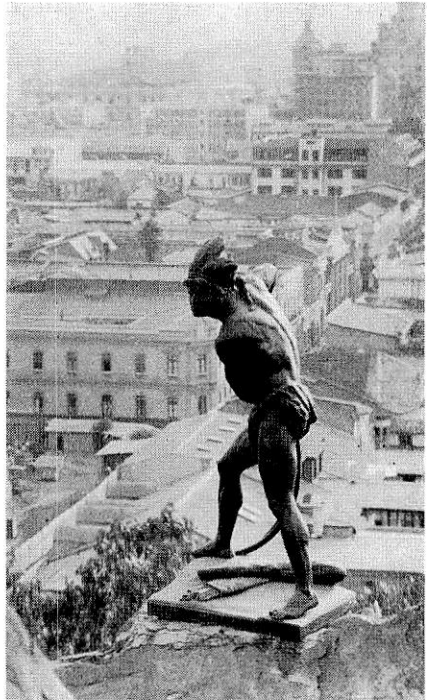
*Los Andes*, eller, som den officiellt heter, Santa Rosa de los Andes, har endast 10 000 invånare och ligger 800 m ö. h. i en fullständig kit-

teldal. Solstrålarna reflekteras från bergen ner i denna gryta och giva den en härlig värme. De dagar, jag tillbringade där, hade vi middags-tiden över 40° i skuggan. De skuggrika parkerna och gatualléerna uppehållas alla genom konstgjord bevattning från fjällbäckar, som ledas långa vägar genom helt sterila områden. I Los Andes finnes ingen spår-väg; här utgöres dragkraften av endast hästar, oxar, mulor och åsnor samt en och annan sällsynt bil. Ryttare är det gott om i svajiga dräkter. Från denna stad kommer man vidare med de chilenska statsbarnorna, som äro utmärkt väl byggda och underhållna samt försedda med en kraftig rullande materiel, vad personvagnarna beträffar i huvudsak av tysk tillverkning. Den första klassvagn, jag åkte uti, var synnerligen stabil: den vägde tom 53 ton, var tillverkad 1923 av Lincke-Hoffman Lauchhammer i Breslau.

Om *Santiago*, Chiles härliga huvudstad med 750 000 invånare, 500 m ö. h., vore mycket att säga, men jag vill inskränka mig till att omnämna, att dess spårvägar och bus-sar voro av genomsnittlig sydameri-kansk typ, samt att staden hade en »funicolare» upp till en av de mitt i staden brant uppstickande berg-toppar, som finnas här liksom i Rio ehuru ej så höga och ej så många. Den nämnda bergbanan gick upp till Cerro San Cristóbal, 800 m. ö. h., med ett kloster och ett värdshus

samt en bedårande grann utsikt inåt Anderna och utåt deras utlöpare mot havet. En mindre topp Cerro Santa Lucia, endast 620 m ö. h., var utbildad till en elegant park med rik växtlighet utefter de branta bergväggarna, en automobilväg, slingrande sig i spiral ända upp på toppen, samt en mängd statyer, varav indianmonumentet på en klippa högst upp var bland de ädlaste, jag sett i Södern.

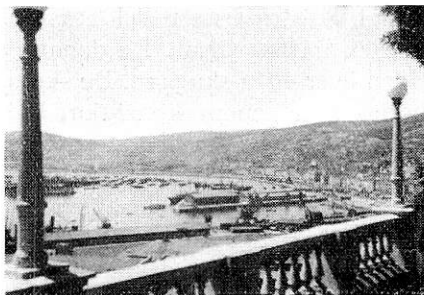
*Valparaiso*, »Söderhavets pärla», eller Valpo, som den vanligen kallas på platsen, har 200 000 invånare och ligger amfiteatraliskt på den ståtliga bergsluttningen utefter den granna bukt, som Stilla Oceanen här sätter in. Här äro nivåskillnaderna så stora, att man har skilda spårvägar i nedre staden utefter havsbukten och den övre längs efter det branta berget. Trafikförmedlingen mellan dessa sker med 4 à 5 st. berg-



Santiago, Cerro Santa Lucia. Indianen, som nedlagt klubba och koger och bryter sin båge.



Valparaiso. Övre staden. På tvärgatorna kunna spårvägar ej framdragas.



Valparaiso. Utsikt över hamnen.



Los Andes. Arbetsforor.



Viña del Mar, huvudgatan.

banor, varjämte finnes ett fåtal branta rampgator, där kraftiga bilar kunna taga sig upp.

En svensk mil utanför Valparaiso ligger utefter samma bukt den förnämna förstaden *Viña del Mar* med 50 000 invånare. Den har eleganta badpalats, casino, luxuöst klubbhus, storartade parkanläggningar med välvårdade dammanläggningar samt ett stort antal förnämliga villor, tillhörande såväl de förmögna valpoborna som främmande nationers storpampar. Alla slag av trafikmedel leda hit ut, dubbelspårig järnväg, spårväg, buss med dubbeldäckade vagnar, bil och båt — alla fullsatta under säsongen december—februari.

Föredraget avslutades med förevisning av några bilder från färden över haven.