

パラナピアカーバの鉄道遺産 Paranapiacaba

 <p>パラナピアカーバの象徴的な時計台とアパート式のシュタッドラー He4/4 形電気機関車。</p>	 <p>博物館内部にこの紹介地図がありました。</p>	 <p>ルトガル語だと分かりにくい気がするので、勝手に訳をつけました。</p>	 <p>凡例の部分です。</p>	 <p>Mercadinho とは小さな市場。まあ、簡単にいえば単なる商店です。</p>
 <p>Parte Alta(上部)または、Vila Alta(上の町)と呼ばれるエリア。現在の街の機能はほとんどここにありま。</p>	 <p>上の町には主にポルトガル、スペイン、アラブ系の移民が、それに対し線路と同じ平地にはイギリス系の鉄道関係者が住んでいました。</p>	 <p>Parte Alta(上部)または、Vila Alta(上の町)から見た下の町。いかにも鉄道で発展した町、と言う感じ。</p>	 <p>Parte Alta(上部)または、Vila Alta(上の町)の歩道。今は寂れて単なる山間の街にすぎなくなりました。</p>	 <p>跨線橋から見たサントス方面。右側が現在も使っている線。真ん中奥が鉄道博物館。左手には現行の貨物と廃棄車両があります。</p>
 <p>駅と操車場全景です。真ん中に見えるのが時計塔。かつての旧駅舎にあったイギリス製の時計を移設したとのこと。</p>	 <p>この町を横断する跨線橋。自由通路で誰でも渡れます。真つすぐが下の街、左側の斜面を降りると SL 乗り場、博物館。</p>	 <p>バイクの人達も押して跨線橋を渡っています。もしここを通らないとすれば、数キロ南の長大な踏切を渡らなくてはならないのでここを通るのが一番。</p>	 <p>パラナピアカーバは「霧の街」と言わます。海岸から吹く風がここで一気に上がってくるため、常に霧に包まれる状態になりやすいです。(これも霧が多い軽井沢と同じ状況)</p>	 <p>「上の街」から「下の街」へは車が通れる道が通じていません。そこで車で行く場合、かなり手前から線路を横切る必要がでてきます。</p>
 <p>現在の運行会社 MRS の機関車が出発準備をしています。</p>	 <p>左側の架線付きの線路は、現在は営業を休止してしまっているサンパウロ都市近郊路線 CPTM の線路。この写真は踏切の真ん中で撮っています。</p>	 <p>これが CPTM の線路。こんなに整備してあるのに使わないのはもったいない・・・。</p>	 <p>この踏切は操車場の途中。大型機関車も右往左往？していて、とても楽しい場所です。</p>	 <p>この機関車はサンパウロより内陸専用の「上の機関車」。海岸方面までは行けません。勾配が急すぎるので「上の機関車」「下の機関車」と分けその間を峠の特殊なシステムで貨車・客車だけを上下する方式です。</p>



輸

送される物資は様々。鉱物資源が豊富なブラジルですので、鉄鉱石、鉄鋼なども大量に輸送されています。



堂々たる貨物列車。サンパウロ州の隣、ミナスジェライス州(MG)は鉱物資源の宝庫ですので、そこからの鉱石列車などが多数運転されているようです。



さ

て、「下の街」の様子を見ていきましょう。霧の中の探索ですが。



この引き込み線はメンテナンス向上に向かう線の事。この先にイギリス人技術者の家などがありました。



サンパウロの台地側の終点で機関車が常に大量に出入りしていたので様々な遺構が残っています。広場には車両を整備する点検台も残っていました。



ターンテーブルもあります。さびだらけですが、現在も使用できる程度には維持されています。



ポイント切り替え機。霧だらけの非常にさびやすい環境ですが、それなりに整備されていて、今も時折使われている様子うかがえます。



Antigos galpões do SENAI Ferroviario とは、SENAI 鉄道の古い倉庫群、という意味。



か

つて荷物が荷降ろしをした場所だと思われます。



跨

線橋を渡りきった場所にある食堂。パラナピカーバは海岸山脈のトレッキングのスタート地点となっており、トレッキング目的の観光客を呼び寄せようとしています。



自由

通路になっている跨線橋。人が歩いているのは体験 SL が走っている線路のとなり。一般は立ち入り禁止っぽいのですが、ブラジルですので、歩きたい人は歩いていい場所のようです。



こ

こが博物館側から見た体験 SL が走る線路です。



跨線橋からみた博物館方面。上の写真と反対の位置から見た様子です。



ここが博物館。かつての巻き上げ装置があった場所がそのまま博物館になっています。手前が新線用の 5 号機。奥が旧線用の 4 号機です。



博物館側からみた駅方面。鉱石を積むホッパー車が連なっています。



体験 SL の客車と、今は使われていないパラナピカーバ駅のホーム。客車のとなりの道は博物館へ向かう移動路。



博物館もあるそうです。ワクワク!

				
<p>Funicularとは直訳するとケーブルカーなのですが、日本語ならば「インクライン博物館」でしょうか。営業時間はSL列車と同じ。週末の16:00までです。</p>	<p>博物館はSL乗り場の横から歩いていきます。写真の右側が跨線橋から降りてくる斜面。真ん中がSLが走る線路、そして左側の道が博物館への通路。</p>	<p>自分が訪れたこの日は大雨。ものすごい雨の中でしたので、良い写真が撮れませんでした。歩く通路もドロドロです。</p>	<p>来場者の皆様へ と書かれた紙「ここは ABPF が管理しています」とのこと。入場料は確か SL 列車と込みで R\$10 つまり 500 円弱だった気がします。</p>	<p>まず掲げてあったのが、「Recomendações aos visitantes 訪問者へのオススメ」何が書かれているのだろうとみてみると・・・</p>
				
<p>na vila preserve o patrimônio histórico e arquitetônico evite barulho ou algazarra pois à vila e ocupada por operários que trabalham em regime de turnos 都会の喧騒に疲れた都会人が雑音から解放される場所、としての説明。</p>	<p>RFFSA の図。RFFSA とは Rede Ferroviária Federal, Sociedade Anônima 連邦鉄道ネットワークとでも言うのでしょうか？ブラジル国内の鉄道を国有化しようとした組織で1957年～1998年まで存在していました。</p>	<p>44の鉄道組織を統合し完全国有化しようとしたみでしたが、解散してしまいました。サンパウロ付近にも非常に細かな鉄道網が敷かれていたことがわかります。</p>	<p>「踏切」あなたは停まることができるが、列車は停まらない、というRFFSA時代のポスター。鉄道網の近代化に失敗したブラジルは後に自動車へとシフトし道路整備網の拡充を図ることになります。</p>	<p>Imigração 移民 と銘打ったポスター。移民時代と鉄道が紹介されています。何かのイベント用ポスターのようです。</p>
				
<p>博物館内部です。様々な展示物が整備されています。</p>	<p>すみません。知識がなくて何をやる機械かわかりません。ケーブルを巻き上げる機器の一部だとは思いますが・・・。</p>	<p>博物館内部には、往時の衣装で撮影できる場所がありました。ABPFの運営資金になるので、ぜひ、と思いましたがやめてしまいました。</p>	<p>上の機械を反対から見たところです。</p>	<p>レール、ポイント、継ぎ手、そしてケーブルやそれに関わる機器を修理していた様子がわかります。</p>
				
<p>HOゲージの鉄道模型レイアウトがありました。ブラジルでこれは貴重だと思います。ブラジルでは「模型店」というものを見たことがありません。</p>	<p>これがインクラインの心臓部の展示。レールの間にワイヤーが通っていて、これが列車を引き上げる仕組みです。</p>	<p>列車を引き上げるには、細いワイヤーに見えますが、これが適当な大きさなのでしょう。</p>	<p>横から見た様子。</p>	<p>なんだろう。溶接機の類でしょうか？</p>



一見、ガイコツ?と思いましたが、なんのことはない古いモーター類です。



これが巻き上げ機の本体。これは旧線 (Serra Velha:セーハ・ヴェーリヤ)で使われていたものです。



大きなシリンダーが2本。その真ん中に巨大なフライホイールがあります。一機の出力は 1000hp.でも実際には最大 951hp だったらしい。



港町サントスまでの間にこうした巻き上げ機が旧線で4区間、新線で5区間に分かれてあったようです。



そしてフライホイールから伸びた鋼鉄ケーブルの先には・・・



旧線用のプレーキ車「Serra breque セハプレーキ」が繋がっています。この木造の「Serra breque セハプレーキ」は旧線用。



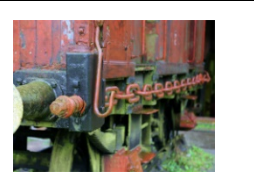
この「Serra breque セハプレーキ」が列車編成のかなめになります。下りの時は先頭に。登りの時は最後尾につき、列車の登坂を助けるのです。



新線用には動力のついたものが使われました。というのも5つのセクションを通過するのにプレーキ車が自走できるとその効率は劇的に向上するからです。



旧線が開通したのが1867年。開通時の車両ではないと思いますが、この車体も古いはず。木造ですが、大切に保管するために屋根を設けたことが分かります。



120tもの列車を支えるために台枠をさらに補強してあります



車体は可愛いのですが、下回りが頑丈にできていることがよくわかります。



これが旧線用の巻き上げ機械棟の全体図。正式には4° CASA DE MAQUINA para Serra Velha (旧線用第4機械棟)と言います。



からうじて4° MAQUINAと残っています。MAQUINA マキーナとは英語で言う Macine(マシーン)のこと。つまり単なる「機械」という意味です。穴があいて朽ち始めていますが、旧線の開通が1867年なので、この建物もかなり古いと思われれます。



なぜ4番なのかと言いますと、旧線 Serra Velha セーハ・ヴェーリヤは、4つのセクションに分かれて、ケーブルを引っ張っており、海から数えていくとこのパラナピアカーバのものが最終の4番目だったから。言いかえるとスキー場のリフトにしたから順番に支柱に番号がついているのと同じことです。これが新線は5つのセクションに分かれていますので、ここにあるのが、第5号機、ということになります。



さて、今度は新線の展示物を見に行きましょう。全然関係ないのですが、カンポス・ド・ジョルダン Campos do Jordão というサンパウロ州のちょっとした避暑地のポスターがあったので紹介。(この町にも行って見ましたが、保存鉄道が走っていました。いずれまた紹介します)



それでは新線の第5機械棟5° CASA DE MAQUINA 周辺を見てみましょう。新線の開通は1900年ですので、この建物も100年以上前のものだと思います。



大きなフライホイールもありました。ではこの中を見てみましょう。



新線のインクラインシステムが廃止されたのが1982年。まだそれほど、時間はたっていないので、新線用のいろいろはそれなりにきれいで。中には車両が展示されていました。



おお、蒸気機関車が展示されています。



車軸配置は4-4-0。日本で言うならB型のタンク車。



ゲージは1.6m。ここで使われていたものです。



解説がありました。「機関車」サントス・ジュンジャイ線の初期の蒸気機関車。本線および入れ替え用。イギリス、シャープ&シュツワット社 sharp.Stewart & co。1962年製 No15



これも体験用SLと同じメーカーだったんですね。システムも車両もイギリス製ばかりです。



丁寧な作りの二軸客車ですが、作りからしてかなり初期のものに見えます。なんだろうと思ひ解説を見ると...



「御料車」皇帝ドン・ペドロ二世が使っていた御料車。けん引していたのはNo15の機関車。1879年ブラジルで製造。サンパウロ鉄道所有。皇帝陛下の車でした。しかも15番といえば上の機関車です。つまりこの2両セットで「お召し列車」ということのように。



では、このちょっと凝った作りの木造客車は何だろうと思うと



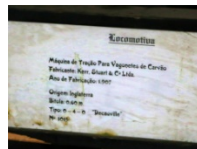
「霊柩車」葬儀に使う車両。1907年。ブラジル・サンパウロ製。サンパウロ鉄道所有車。



今度は霊柩車です。よく見ると内部にはベッドらしきものが。カトリック教徒が大部分を占めるブラジルでは、今も土葬することも多くあります。...きついろいろな場面でこれが必要になった、とのことでしょうか？



かわいい蒸気機関車。



イギリスのカー・スチュアート・アンド・カンパニー Kerr, Stuart and Company 製。石炭運搬用蒸気機関車。1907年製造。軌間は0.6m のこと。おお！このカー・スチュアート・アンド・カンパニー といえば、後述のロコブレーキを製作した会社です。



蒸気機関車の動輪でしょう。緑色の塗装が謎ですが。



機関車用動輪。直径914mm。材質、鋼鉄。見れば分かるような...



よく見ると、1.6mのレールの中に、0.6m軌道がありました。



細かな解説を忘れてしまいましたが、ケーブルを敷設するのに使った車両のようです。



SL 列車から見た風景です。巨大な巻き上げ機に蒸気を送るためのボイラー室だったと思われる場所があります。



給水のための水タンクだと思われます。



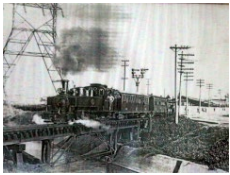
周辺はかなり荒廃していました。「1982年に廃止された」ときくと、蒸気機関の歴史からすると最近のように感じますが、既に30年以上も前です。その間、何のメンテナンスもしていないとすれば、こんな感じになるのでしょう。



ボイラー棟と思われる場所。こんなに霧が多く、湿度が常に高い場所に30年も放置しておけばこんな姿になっても仕方ないです。



おそらく新線用のフライホイール。旧線は「テールエンド」式の巻き上げ方法だったのに対して、新線は「エンドレス」方式だったようです。つまり上げ下げが常時行われていたとのこと。ケーブルはフライホイールに4回まいてあったそうです。



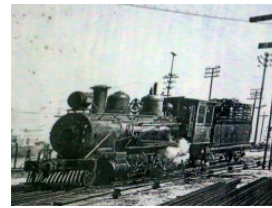
博物館に掲げてあった写真です。係のお兄さんに「ネットで紹介しても良いですか？」と言ったら、「こんなモンでよければどーぞ」と言われたので、紹介してまいります。かなり劣化していますが、それなりに貴重な写真だと思います。



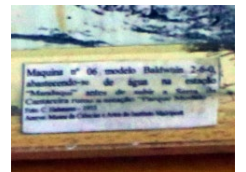
1950年の5月。土曜日の午後。0.6mゲージの線路をドイツのヘンシェル製の2-4-2の車軸配置を持つNo4機関車が、サンパウロ市のタマンドウアティ駅 Tamanduateí を出たところ。これからセーハ・ダ・カンタレイラ Serra da Cantareira に向かいます。この橋は1888年に作られました。



インヴェルナダ Invernada 駅で、パラダパノ Parada Pano 駅行きの4号機関車を、15号機関車が交換待ちをしています。1956年。



1907年3月。ソロカバ駅にて132号機関車。アメリカ・ボールドウィン製3406型です。



アメリカ・ボールドウィン製 No6号機関車。(あとはボケてて読めません・・・)



1950年5月。1号機関車。サンパウロ市のタマンドウアティ駅 Tamanduateí にて。



・・・解説がありませんでした。詳細不明です。



同じく解説なし。



では、車庫の中の目玉。新線 Serra nova セーハ・ノ一バで使われていたの Locobreque ロコブレーキを紹介します。



これらは全てイギリスのカー・スチュアート・アンド・カンパニー Kerr, Stuart and Company で製造されました。この会社は顧客の事情に応じ全ての軌間の機関車をオーダーメイドしてくれるので、世界中に様々なタイプの機関車が存在していました。新線ができた1900年から活躍しています。基本的には旧線用のブレーキ車+簡易蒸気機関車ですが運用が格段にやりやすくなったそうです。



この会社の社史のような資料にも、SPR (São Paulo Railway) and later EFSJ (Estrada de Ferro Santos a Jundiá)'s 5 ft 3 in (1,600 mm) gauge mountain cable incline between Paranapiacaba and Piaçaguiera.



サントス-ジュンジャイ線 EFSJ (Estrada de Ferro Santos a Jundiá)の14号機の銘版。
「パラナピアカーバと、ピアアグエラを結ぶサンパウロ鉄道(SPR)とその後のサントス-ジュンジャイ線 (EFSJ)の1.6mゲージにおけるインクライン鉄道用機関車も製造した」と書いてありました。やはり製造会社にとってもこの車体は世界でも類を見ないものだったようです。



100年以上前の車両ですが、この状態でいるということは、かなり丁寧に整備されていることが伺えます。



こちらのロコブレーキ車も少し整備すれば走りだせそうな感じ



というか、整備中の機関庫をそのまま見学できることに感動を覚えます。適当と言うか、自由と言うか…。すごく嬉しいです！



足回り。斜めにシリンダーがあって、メインロッドが見えています。整備性も向上しているようです。



きっと何かの作業の途中なのでしょう。



何かの資料には「6両が保存されている」とあった気がするのですが、車庫の中には4両のロコブレーキ車が保管されていました。あと2両はどこだろう？



直径は小さいですが、6両引く程度なのでこれで十分なのでしょう。



運転席も覗けそうな感じ。(見たかったけど・・・やめておきました)



一部尻尾が外に出ています。そこだけは風雪に耐えている様子うかがえます。



整備用ピットは今でも使える感じ。
というか、体験用SLの車庫兼整備場として使っているようです。



システムに使われたケーブルは、円周5¼インチ。麻の芯の上に6本の撚り線で補強し、120tの荷重に耐えられるものだったそうです。



旧線用の機械棟の裏には、現在の路線が。ちなみにこの路線は旧線のラインをほぼ使用しているそうです。

 <p>4号棟の後ろには、救援車両が。</p>	 <p>なかなかこんな車両を見かけることもありません。</p>	 <p>思うと、列車の脱線事故なども多数あったのかもしれない。</p>	 <p>SL列車から見た5号機械棟。</p>	 <p>銀色の近代的な客車がありました。</p>
 <p>SL列車からみた新線用の5号機械棟。</p>	 <p>歩いていくとこんな感じです。</p>	 <p>入口の看板には「サントス・ジュンジャイ鉄道の所有物です」と書かれていました。</p>	 <p>この奥の車庫には、100年の時間と共に宝の山が眠っていました。</p>	 <p>5号機械棟のウラです。</p>
 <p>木造の荷物車が展示(放置?)されていました。</p>	 <p>全ては霧の中・・・。</p>	 <p>今もゆっくりゆっくり時間が流れている場所です。</p>		

パラナピカーバの SL 列車

 <p>ではここで走っている蒸気機関車列車について紹介します</p>	 <p>SL列車に乗るためには、駅構内の真ん中にかかっている大きな橋を渡って・・・</p>	 <p>橋の真ん中あたりの坂道を下ると、ほらそこに・・・</p>	 <p>旧式の木造客車が見えてきました！</p>	 <p>坂道を下った先に、小さな券売所があります。ちなみに、SL乗車券を買えば、博物館も見られます。</p>
 <p>ホームの壁にはこんな看板がありました。パラナピカーバの変遷を大まかに書いてあります</p>	 <p>やってきたのはこんな機関車。テンダー(炭水車)がないタンク機関車です。</p>	 <p>水タンクがボイラーの上にかかる”サドルタンク”と呼ばれるタイプです。</p>	 <p>銘版を見ると SHARP STEWART 1867。初期の蒸気機関車のトップメーカー、名門シャープ・スチュアート社が1867年に作った機関車です。今から150年前！の老体です。</p>	 <p>この シャープ・スチュアート社は、1872年の日本の鉄道開業時に導入された蒸気機関車10両のうち4両(後の鉄道院160形)を製造していました。</p>



動輪部分。シリンダーが内側にあつて見えない形式です。



車軸配置は0-6-0。いわゆるCタイプロコですね。



こうしたサドルタンク蒸気機関車をじっくり見る機会はありませんでしたが、下回りなどにかく整備しにくそうです。



このステップの形状が往時のイギリス蒸気機関車を感じさせるのは自分だけでしょうか？



当然ながらクロスヘッドも見えません。



リアの雄姿。石炭も大して積めず、やはり入れ替え用の機関車との位置づけでしょう。



つながっているのが客車。



…窓枠が無いのがお分かり頂けますか？



実は、この客車、半分壊れたような状態なのです。ちなみに係の人は「ちょっと補修中」と言っていました。



つまり、こんな感じ。車体の外壁半分が取り外されていて、中の骨組み部分が完全にむき出しになっています！



これがその反対側。外側は完璧に整っています。ただし…。窓枠はあるけど、窓はありません。この日は大雨でしたので当然雨がガンガン入ってきました。…でも。反対にこんな状態でも体験乗車させてもらえるのはありがたいことです。ブラジルの融通さは素晴らしい！



燃料は薪。確かにそこらへんにそうすし。火力は出ない、との話ですが、短区間の運転なので支障はないでしょう。



これから薪にしようとするいろいろな廃材が置いてありました。体験運転が廃材焼却炉も兼ねている感じですよ。



跨線橋の坂を下りた先が、切符売り場兼改札です。



これがそのチケット。



客車に入りました。「乗客の皆様へ 規則に従ってください。ホームを車で走らないでください」とのこと。



車内の様子。ちゃんと窓ガラスがある場所もあります。



ダブルルーフ車です。採光用の窓があります。



窓とシート。



大雨の日でしたので、雨は容赦なく吹き込みます。



イスは転換式でした。画期的です。



車内の様子。乗客は15人ほどでした。



窓枠の様子。



窓枠。今までの歴史がしみ込んでいて、何とも言えないいい感じです



こんな様子も、自分にとってはフォトジェニックな風景。



客車のブレーキは、当然手動式。



出発準備が整うまで、この運営団体 ABPF: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária”ブラジル保存鉄道協会”のボランティアの方が熱く語ってくれました。



さあ、いよいよ出発です。長大なホームがあるパラピアカーバ駅の本線ではなく、引き込み線のようなところからの出発です。



下には電化されている現在の本線を見ながら、例の大きな橋の下をくぐります。



現行のラック式路線を横目に見ながら進みます。



新線の第5機械棟の横を進みます。



木造の荷物車らしき車両の横には・・・。



当時は最新式だったであろう運転台別室のディーゼルカーがありました。



ボイラー棟のそばの大きな穴のような施設。



蒸気エンジンを動かすのに大量の水が必要だったと考え、おそらく貯水池だったのでは、と予想します。



車内から見た新線用第5機械棟。



解説の方は ABPF のボランティア。熱く、簡潔にこの解説をしていました。



運転終了後の整備中です。



日本なら「撮影禁止」と言われそうな場所ですが全く問題なし。「もっと撮って」と言われそうな感じ。



SL 列車の客車と、駅構内全景。



週末・休日に運転しているようです。もし行けるようでしたらぜひ体験してください。



そのSL列車にけん引されている木造客車。この写真でみるとともに見えますが、実は反対側は・・・、



MRS(MRS Logística)の EMD (Electro-Motive Diesel) GM SD40-2 かなあ。



詳しくないので全然分かりません。形状からすると EMD (Electro-Motive Diesel) 製の 6 軸なので SD40 系かと。



3000 馬力を重連・・・。ここからブラジル内陸に何千キロも走るわけですし、スケールが違ふなあと思います。

 <p>えっと…。入れ替え機ですが…。</p>	 <p>製造会社や形式などよくわかりません。もしかするとこれが、日立製作所の「電気式ディーゼル機関車」でしょうか？</p>	 <p>駅構内には多数の貨車が。</p>	 <p>おそらく鉄鉱石を船に運び終わって、内陸方面に戻る車両だと思います。</p>	 <p>それにしても、超大量です。</p>
 <p>日立製作所がスイスの SLM の技術供与も受けつつ製造した車軸配置 Bzz'Bzz'の大型ラック式電気機関車 2000 形だと思われます。</p>	 <p>日立が主体だったのは数年前まで。現在の主力は…</p>	 <p>このより鮮やかな青い車体。この区間のために設計、製造された…</p>	 <p>連続定格牽引力 540kN、定格牽引力 730kN、重連時 104 パーミルで 850t の牽引が可能な世界最高出力、最大の牽引力を持つ電気機関車の…</p>	 <p>シュタッドラー He4/4 形 (Stadler He 4/4) 電気機関車です。</p>
 <p>台枠上面高 1500mm、ボンネット高 3945mm、運転室屋根高 4600mm と極めて大型の車体。</p>	 <p>電気機関車 7 両 (+オプション 3 両) で、6000 万スイスフラン(約 60 億円)だそうです。2012 年より導入されています。</p> 	<p>ボンネット前端部に強制空冷式の抵抗器、その後部の前頭部を見て右側に主制御器 3 基、左側に付属する機器類、その後部に主電動機冷却用の大型の送風機と補助機類の配置となっていて、側面と前面は冷却気導入口のルーバーを除いてほぼ全面が開戸式の点検扉となっているそうです。</p>	 <p>回生ブレーキを装備し、省エネにも貢献しているとのこと。</p>	

【廃車体について】

 <p>様々な廃車体が見られます。展示しようとして朽ちていったのか、単なる放置なのかは不明です。</p>	 <p>駅近くにあるこの車両。おそらくプッシュプル方式のディーゼルカーです。かつてはきれいな列車だったのでしよう。</p>	 <p>車体中央にデッキがあり、しかも、客車の運転台側半室は一等席だったように推察します。</p>	 <p>体験 SL に乗っていた時、並走する線路にあった金属製の車体。</p>	 <p>右側の線路を SL が走っていきます。</p>
---	--	--	---	--



単なる客車にしては優美な形を持ちますが詳細は不明です。



帰りにもう一度全面を見たら機構部分と運転台がありました。どうやら先進的なディーゼルカーだったようです。



運転台部分だけ、別室になっているディーゼルカー。確かに昔この部分が蒸気機関になっている蒸気客車を図鑑で見たとあります。そのディーゼルカー版ですね。



上の客車のそばにあった荷物車と思われる車体。木造製ながら比較的新しいもののようです。



そうそう巻き上げ機棟のそばには救援車らしきものがありました



その近くには近代的な全金属製の客車も放置してありました。窓の改造もされていますので、何か別の用途にしていたのかもかもしれません。



駅構内の反対側、つまり英国人村近くのターンテーブル方面に向かうと……



新線でブレーキ車として活躍した「ロコブレーキ Locobreak」が多数放置されていました。



「ロコブレーキ Locobreak」は、ケーブルと客車・貨車をつなぎとめるだけでなく、ケーブルの無い区間は列車本体をつぎのケーブル区間まで移動させる役目も持つ「自走できるブレーキ車」。



広場にそのまま放置されていました。



広場へは自由に立ち入りしてもよさそうな感じでしたので、近くによって撮影です。0-4-0の配置のいわゆるBタンクロコですね。



これが貴重なものであることは、この鉄道の管理者も分かっている、いずれ活用しようとしたのでしょうか？



ただでさえ霧の多いこの場所では、金属の腐敗はかなり早く進みます。1900年代の鉄の塊はもはや原型が分からないほど朽ちていってしまいます。



金属製の貨車の廃車体もありました。



そんなに古くもなく、価値がありそうでもなく……。単なる放置なのかもしれません。



この木造貨車には RFFSA のマークが。



電気機関車の廃車体もありました。



日本で言うならば ED75 のような 4 軸機関車です。



詳細は不明ですが、非電化区間が基本のこの国では、立派な機関車だったんだと思います。



この貨車は……ごみと一緒にあるので、単なる放置なのかも

 <p>客車群もありました。</p>	 <p>鋼鉄製の貨車ですね。日本で言えばワキ 5000 のような蓋貨車です。</p>	 <p>ということで、まともに動ける客車は体験 SL のダブルルーフト木造客車くらいしかありませんでした。</p>	 <p>筆者はこの場所に、2013 年の 1 月と 2013 年の 12 月の 2 回訪れているのですが、実は 2 回目の訪問の時、衝撃的な光景を目にしました。</p>	 <p>ななななななんと、上術した廃車体の多くが、重機によって解体されている解体作業中だったのです！</p>
 <p>ヤードを北側から見た所。いままで廃車体の尻尾が見えた場所に黄色の重機と、金属くずの山が……。</p>	 <p>まさに今、「解体しています」と言うところ……。</p>	 <p>中途半端に破壊途中の客車と思われるもの。</p>	 <p>いままで貨車と客車があった場所が、ガレキの山になっていました……。</p>	 <p>電気機関車だけは、ボツンと残されていました。保存するためなのか、壊しにくいから、後で破壊するつもりなのか分かりませんが……。</p>

確かに傍目に見ても、さびて朽ち落ちた車体群でしたので、妥当な処分だとは思いますが……。100 年前の車体も含まれていましたので「もしかするとどこかに展示しよう」と思っていたかもしれないと考えると非常に残念に思います。仕方ないと分かってはいますが。

【アクセス】では、車でここまで来る場合の標識

 <p>パラナピカーバの看板。ちゃんと史跡マークがついています。</p>	 <p>海岸山脈に近づいてきました。ひとつ前のヒベイラン・ピレス Ribeirão Pires の町の入り口です。</p>	 <p>さあ、パナバピカーバのある町、ヒオ・グランデ・ダ・セーハ Rio Grande da Serra に着きました。</p>	 <p>パラナピカーバは一応、史跡・観光地なのでこうした看板も整備されています。ただし、劣化していてよく読めないのが残念……。</p>	 <p>帰り道に見た CPTM10 号線。正直言って、治安は良くないです。利用の際はお気をつけて。</p>
 <p>現在の事業者 MRS の看板。貨物列車運行会社です。</p>	 <p>旧パラナピカーバ駅前の「関係者以外駐車禁止」の看板</p>			

