



Za trolejbusy do Brazílie (1) - São Paulo

09.02 2019 13:21, Redakce, Nezařazené

V Brazílii bylo v minulosti trolejbusových provozů hned několik. Dnes už existují jen dva, respektive tři. Jeden, v Santos, doslova přežívá, druhý, v sousedním São Paulu, který se de facto skládá ze dvou samostatných systémů, také nemá budoucnost zcela zajištěnou. Právě do druhé zmíněné lokality, kde trolejbusy letos slaví své sedmdesátiny, se nejprve vypravíme.

Kolik jich vlastně bylo

V Brazílii se stavěly trolejbusové provozy až po válce, v součtu se mohlo trolejbusy pochlubit celkem 13 měst, respektive metropolitních oblastí. Provozů vzniklo celkem 15, z toho dva v Riu, jeden v São Paulu a jeden jižně od São Paula, který ale do São Paula také zasahuje, takže se někdy tyto dva poslední označují jako jeden. Právě těmto dvěma posledním se budeme níže věnovat.

Počátky

Největší a nejlidnatější město Jižní Ameriky má na tomto kontinentu také největší trolejbusovou síť. Ve skutečnosti, jak již bylo řečeno, se jedná o dvě samostatné sítě, které byly v São Paulu a jeho metropolitní oblasti vybudovány a které jsou dosud v provozu, fyzicky se přitom nestýkají. Ve chvíli, kdy byl celý tento systém na svém vrcholu, což bylo na konci 80. let, se řadilo São Paulo mezi pětku největších trolejbusových provozů na světě, pokud tedy započteme obě sítě. Nicméně stačilo pár politiků a trolejbusové dráty se poroučely z řady ulic, kde se namísto nich objevily autobusy.

Trolejbusy začaly být stavěny v São Paulu po druhé světové válce. Místní provozovatel tramvají, společnost Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC), otevřela jejich první linku 22. dubna 1949. Domácí produkce trolejbusů v té době neexistovala, a tak se dovezly. Z první třicítky vozidel byla 4 od britské United Traction, šest vozů dodal americký podnik Pullman a 20 rovněž americký podnik Westram. Zprvu skromný provoz se následně rapidně rozvíjel. Během 50. let přišlo do města 125 vozidel, 50 od německého Uerdingenu a 75 ojetin typu ACF-Brills odkoupených z koloradského Denveru. Jelikož se v tu dobu otvíraly v Brazílii i jiné provozy, zrodila se i domácí nabídka, která zakrátko způsobila konec dovozu trolejbusů do Brazílie. CMTC vypravila poslední tramvaj roku 1968, kdy se začala budovat první linka metra, jejíž první úsek byl otevřen roku 1974.

Příchod metra nicméně neznamenal ústup trolejbusů z mapy města, naopak se rozvíjely ještě více. V roce 1977 byl zhotoven plán rozvoje trolejbusového systému "Plano Sistran", který pro São Paulo, jenž tehdy vedl primátor Olavo Setúbal a iniciátor tohoto plánu, počítal s nákupem 1 280 trolejbusů a

vytvořením 280 km trolejbusových tratí, které se měly přidat k tehdy již existujícím 115 km. Jednalo se o dobu ropných krizí a značně špinavého ovzduší ve městě.

Město Curitiba v nedalekém státě Paraná otevřelo roku 1974 první metrobusovou linku na jižní polokouli (ta bývá, ovšem zřejmě mylně, často označována za vůbec první BRT koridor na světě). São Paulo na to odpovědělo vůbec první trolejbusovou linkou s vyhrazenou dráhou na světě, která byla zřízena z centra města, od náměstí Praça da Sé, do jihovýchodně ležícího městského obvodu Vila Prudente. Délka trolejbusového BRT koridoru, který byl otevřen 7. dubna 1980, byla 7 km.

CMTC vytvořila v 80. let několik dalších trolejbusových koridorů, zejména ten 15km se čtyřmi stopami (dvě pro městský a dvě pro expresní provoz) z centra na jihozápad do obvodu Santo Amaro. V polovině 80. let CMTC provozovala téměř 500 trolejbusů na 22 linkách (mapu z poloviny 80. let možno vidět [zde](#)). Plán Sistran ale nebyl kvůli nové politické garnituře na radnici São Paula nakonec zcela naplněn.

Jenže zatímco v São Paulu podpora trolejbusů skončila, hned za jeho hranicemi se rodil další trolejbusový provoz. Roku 1988 byla vytvořena nová státní agentura Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), která 3. prosince toho roku otevřela první úsek nového trolejbusového BRT systému v oblasti jižních sãopaulských předměstí "ABD" - Santo André, São Bernardo do Campo a Diadema. Ve všech třech případech se jedná o samostatná města. Trolejbusové dráty byly nicméně nataženy až do terminálu São Mateus, který je umístěn na jihovýchodě São Paula, a později, v tomto století, také do dalšího terminálu v São Paulu, Jabaquara. Prvních 30 trolejbusů pro tento BRT systém postavila domácí fabrika Companhia Brasileira de Materiais Ferroviários (COBRASMA). Dnes má elektrifikovaná část tzv. koridoru ABD (viz poslední mapku) přes 35 km délky, když se skládá z páteřní trasy Jabaquara - São Mateus o délce 33 km a odbočné trati do Ferrazópolisu, která ovšem byla roku 1988 součástí prvního otevřeného úseku koridoru ABD, a to São Mateus - Ferrazópolis.

Roku 1993 odstartovala privatizace MHD. Městské linky CMTC byly roku 1994 absorbovány novou městskou agenturou, São Paulo Transporte (SPTrans), která dopravní výkony rozdělila podle oblastí mezi tři nové společnosti. Trolejbusová vozidla se dočkala generálkování, někdy také nových podvozků, získala nové nátěry a evidenční čísla a dokonce se podařilo zakoupit i 111 nových vozů, které byly rozděleny mezi jednotlivé operátory.

Mnozí se sice obávali, že privatizace 90. let bude trolejbusům hřebíčkem do rakve, ale bylo tomu spíše naopak, protože se nezavřela téměř žádná trať a vznikl i další dopravní projekt, ve kterém měly hrát trolejbusy velkou roli. Údržba sítě ovšem vážla a výpadky v provozu byly na denním pořádku. Roku 2001 nastoupila do křesla primátorky tehdy 56letá Marta Suplicy, za které pak byly soutěženy nové kontrakty na obsluhu města. Primátorka a tehdejší sekretář pro dopravu Jilmar Tatto se nevyjadřovali na adresu trolejbusů nijak lichotivě a nechali se slyšet, že jsou pro město ošklivé. Trolejbusové dráty tak pod jejich vedením začaly v západních a severních sektorech města rychle mizet, a to včetně 15km dlouhého koridoru do Santa Amara. Celkem se jednalo o 142,4 km trolejí. Dráty ale nezmizely úplně všude, možná díky silnému odporu místních. Namísto trolejbusů však v uvedených směrech vyjely naftové autobusy a 344 vozidel bylo vyřazeno nebo odstaveno. V provozu zůstalo okolo 10 tratí. Roku 2005 byla založena nová společnost Himalaia Transportes a ta začala zajišťovat provoz na zbývajících 14 linkách. Primátorka Suplicy po čtyřech letech v čele města skončila a v letech 2011 až 2019 pak zasedla ve federálním senátu, kde však už trolejbusům škodit nemohla.



Stanoviště pro průvodčí v městských trolejbusech připomíná bidýlko. Není pro ně ovšem pohodlné, protože jejich nohy kolidují s otáčejícím se turniketem.







Při cestě z terminálu Penha na terminál Vila Carrão.





Trolejbus na snímku se při příjezdu od centra schovává za exotickou bylinou, následně zahne doleva a dojede na terminál Vila Carrão.



Pohled od jihu na terminál Vila Carrão.





Čekání na kartu dopravce je na věky...



Terminál Vila Carrão.



Na snímcích z cesty do centra vidíme odbočky směrem k vozovně.







Momentky z centra.















Cestou na terminál São Mateus.



Terminál São Mateus.



Co se EMTU týče, v ní se trolejbusů drželi, protože tam Suplicy a její pobočník neměli žádné pravomoci. EMTU je totiž vlastněná spolkovým státem São Paulo, nikoli stejnojmenným městem, které je jeho metropolí. Roku 1997 sice EMTU trolejbusový provoz převedla na tehdy nově založenou společnost Metra (patří pod autobusového dopravce Auto Viação ABC fungujícího na místním trhu už od roku 1956), avšak ne za účelem jeho náhrady autobusy.



Ve čtvrti Tatuapé (východ města). Další snímky jsou pořizovány ve směru k terminálu Penha.



Odbočka směrem ke čtvrti Vila Carrão.



Totéž.



3x Terminal Aricanduva.



Směrem ke konečné Terminal Penha.



Směrem ke konečné Terminal Penha (pohled od ní směrem k terminálu Aricanduva). Jednostopá trať na ulici je využívána k terminálu Penha, v opačném směru se jezdí o jednu ulici dále (z pohledu fotografa snímku napravo).



Při příjezdu z centra (tj. od terminálu Aricanduva) k terminálu Penha vidí řidič trolejbusu přibližně toto. Terminál je umístěn vlevo od stromoví na snímku, a to na jakémsi ostrůvku. Trolejbus tedy odbočí vlevo, zajede do terminálu, obkrouží tzv. kolečko po směru hodinových ručiček (stopa tohoto "kolečka" je na snímku vidět v pozadí), překříží stopu, po které přijel na terminál, a dále putuje jinou ulicí zpět do centra, jak už bylo ostatně popsáno na předchozím snímku.



Tady vidíme křížení stop. Trolejbus musí přejet přes cestu, aby se na terminál dostal.



Trolejbus přijíždí zleva a pokračuje na terminál doprava.



Trolejbus po výjezdu z terminálu Penha dělá "kolečko".



Terminál Penha má dvě stopy.





Kromě dvou stop přímo v terminálu je ještě k dispozici jedna odstavná, jejíž poloha je ovšem trochu vzdálená.



Metra od SPTransu v letech 2002 až 2004 převzala zhruba 120 vozidel, v roce 2006 po největším "masakru" městských linek ještě díky vyhrané aukci získala dalších 24 vozů a zprovoznila je, ačkoli o nich v São Paulu lživě tvrdili, že jsou neopravitelné.

Už to vypadalo, že budou trolejbusy v São Paulu přežívat, jenže v roce 2011 byla Himalaia Transportes, která za dobu svého účinkování pořídila jen 11 vozů Busscar Urbanuss Pluss LF se samonosnou skříní (1 roku 2007, což představovalo první nákup po zhruba 10 letech, a 10 v letech 2008 a 2009) a prototyp Ibrava Trolebus s podvozkem Tutto (z roku 2010, také psaný jako Ibrava Urbano), zbavena možnosti poskytovat dopravní služby a na její místo přišla společnost Ambiental Transportes Urbanos S.A. Za jejího působení bylo v letech 2011 až 2014 pořízeno 190 nových vozů, a sice:

- 1 12m typu Caio Millennium II z roku 2011 (ev. č. 4 1774), podvozek Mercedes-Benz O500U;
- 1 15m typu Caio Millennium II Trucado z roku 2011 (ev. č. 4 1775), podvozek Scania K270;
- 78 12m typu Caio Millennium III z let 2011 a 2012 (ev. č. 4 1776- 4 1837 a 4 1902-4 1917); podvozek Mercedes-Benz O500U;
- 100 15m typu Caio Millennium BRT Trucado z let 2012 a 2013 (ev. č. 4 1501 až 4 1600), podvozek Scania K270;
- 10 12m typu Caio Millennium BRT z roku 2013, v provozu od roku 2014 (ev. č. 4 1601-4 1610), podvozek MAN-Volkswagen.

Jak vyplývá z označení, stojí za výrobou těchto trolejbusů místní karosárna Caio Induscar, která pro jejich stavbu použila podvozky různých výrobců. Výzbroj byla dosazena také místní, a to zpravidla od firmy Eletra existující od roku 1988, motor je rovněž brazilský, od firmy WEG. Celkem by mělo být v městském provozu 202 vozů, ale je jich jen 201, protože jeden typu Caio Millennium BRT Trucado, ev. č. 1591, shořel.

Zdálo by se, že má městská síť nejhorší léta za sebou, jenže na jaře 2018 padl návrh na snesení dvou tratí, které stále existují a na kterých už jezdí jen autobusy. Jedná se o tratě na konečné Casa Verde (severozápadně od centra města) a Silvio Romero (východně od centra města). Kromě toho měly zmizet troleje ještě z některých dalších menších neprovozních úseků, v úhrnu se jedná o 33 km infrastruktury. Návrh začal být prosazován v době, kdy panovala ve městě stávka řidičů kamionů, kvůli čemuž chybělo ve městě palivo a trolejbusy byly jediným povrchovým způsobem dopravy, který fungoval na 100 %. Nadto se předloni začal testovat elektrobuses, byť na autobusové lince. V lednu 2018, ještě před stávkou řidičů kamionů, přitom vyšel městský zákon, který za účelem snížení všeobecného znečištění města jasně vyjadřoval podporu rozvoji trolejbusů, které budou navíc vybavené bateriemi, avšak v nových tendrech z léta 2018 na obsluhu města se dávala přednost bionaftě. Neboli si zase někdo rychle na radnici prosadil své zájmy a trolejbusy na úrovni města budou namísto rozvoje zřejmě pouze udržovány. Fakt, že se za tak krátkou dobu ještě někdo zasadil o zrušení více než třicítky km neprovozovaných tratí, je také překvapivý. Co tedy městské trolejbusy čeká do budoucna, je neznámo.

Co se dopravce Metra týče, ten provozuje 2 až 3nápravová trolejbusová vozidla, celkem 85 ks, mezi nimi 20 ks 18m vozů Caio Millennium BRT (nejmladší vozy pocházejí z roku 2016, typ je stavěn na podvozku Mercedes Benz, výzbroj Eletra, vozy jsou klimatizované, s Wi-Fi a zásuvkami), několik starých sólo vozů Marcopolo Torino GIV a Marcopolo Torino GV, 24 ks sólo vozů Busscar Urbanuss Pluss LF, 1 sólo vůz Caio Millennium II, 3 sólo vozy Caio Millennium. EMTU zvažuje zatrolejování dalších dvou koridorů o délce více než 45 km, protože dle slov jejího ředitele z roku 2017 je trolejbus v sãopaulském silničním provozu nejefektivnějším řešením, nicméně dnešní náklady na zavedení trolejbusů nejsou úplně nízké, a tak je těžké předvídat, jaký osud trolejbusů provozovaných jižně od São Paula bude, o slovo se navíc opět hlásí i elektrobuses. Předpokládá se však pro optimalizaci stávajícího provozu nákup 50 trolejbusů, jelikož dnes jezdí po koridoru ABD i kapacitní autobusy.

Cestování

Co se cestování trolejbusem týče, to je pro cizince poněkud dobrodružné. Jízdné v městských trolejbusích stojí 4,30 brazilských reálů (cca 26,5 Kč). Platí se v hotovosti u průvodčího, který sedí na "bidýlku" blíže prostředním dveřím. Průvodčí po zaplacení jízdného pípne svou kartou na elektronickém odbavovacím zařízení jízdenku a cestujícímu se umožní průchod turniketem. Cestující nedostává žádnou stvrzenku, ani jiný doklad o zaplacení. Průchod turniketem není vůbec pohodlný, protože místa je mezi sedadlem průvodčího sedícího čelem do interiéru a sedadlem pro cestující umístěným na protilehlé straně vozu málo. Možno je platit i dobíjecí kartou integrovaného systému sãopaulské metropole, pro její pořízení se ovšem člověk musí registrovat, což nějakou dobu trvá, navíc karty jsou vydávány jen na několika místech ve městě. Krátkodobí turisté se tedy musí spoléhat spíše na hotové peníze.



Terminál Diadema (2x).



Po cestě mezi Diademou a Piraporinha.



Terminál Piraporinha.



Ještě jedno tentýž terminál.



V interiéru "kloubáku".



Na síti provozované Metrou je cena také 4,30 reálů (cca 26,5 Kč). Na síť SPTransu se dá pohodlně na terminálu São Mateus přestoupit, což platí i naopak, to ovšem za podmínky, že má člověk kartu integrovaného systému, ze které se mu odečte za přestup 1,10 reálů, a tím zprůchodní jeden z turniketů, kterými jsou oba systémy od sebe odděleny. Jinak se musí člověk domluvit na platbě v hotovosti s místními pracovníky, kteří mu také pípnou svou kartou na terminálu "přestupní taxu" o příslušné hodnotě, čímž se turniket odblokuje. Kdo neumí portugalsky, musí se při komunikaci spolehnout na své "ruce a nohy". Nutno ale říci, že terminál São Mateus je geniálně vymyšlen: trolejbusy z města zajedou "pod střechu" krytého nádraží, za ním se po vysazení cestujících otočí na smyčce a jedou zpět pod střechu nádraží, kde naberou na jiném nástupišti cestující nové, načez se vydávají směrem do centra. Totéž probíhá u trolejbusů jedoucích z koridoru ABD, avšak v opačném směru. Přejechání mezi nástupišti je nadzemní, částečně je možný ale i bez nutnosti překonávat schody. Terminál São Mateus je stejně jako jiné významné terminály ve městě vybaven dispečerským stanovištěm, stanovišti pro řidiče, prodejními stánky dopravní společnosti, bezplatnými veřejnými toaletami, občerstvením a jinými stánky. Čistota terminálů, včetně toalet, je obvykle na velmi dobré úrovni.



Terminál Jabaquara se nachází na katastru São Paula. Trolejbusy, které provozuje Metra, sem byly dovedeny před několika lety. Na terminálu je možné přestoupit na městské, příměstské, meziměstské a dálkové autobusové linky a také na fialovou linku metra. Na snímku trolejbus Caio Millennium BRT zajíždí po vysazení cestujících pod střechu nádraží.



Po nabrání nových cestujících vyjíždí trolejbusy ven.



Obtočí se kolem brány...



...a zahrnou doleva. Ty, které přijíždějí od Diademy, pokračují rovně tam, kde je viděn odstavený trolejbus (viz snímek dále), a pak zahýbají doprava.



Pozor si je třeba dát na síti ABD na nácestné terminály. Tam je možné přestoupit na jakýkoli další

prostředek bez dalšího placení, protože terminály jsou oplocené. Pokud na ně člověk přijde zvenčí, musí se obvykle odbavit před nástupem do vozidla, ovšem ne vždy, což je případ terminálu Ferrazópolis, kde odbavení probíhá ve vozidlech, což je problém, protože pokud člověk nemá jízdenku koupenou předem ve stánku, přes turniket namontovaný u průvodčího neprojde a musí z vozidla ven. Turniket u řidiče je v tomto případě nevratný, tj. jízdenku pouze "vcucne", a opět je tak člověk bez dokladu.



Terminál Ferrazópolis na jihu města São Bernardo do Campo. 18m trolejbus je připraven na cestu do São Paula.



Tento trolejbus naopak teprve na terminálu ve Ferrazópolisu vysadil cestující a pojedje se otočit na smyčku.



Po otočení se na smyčce mají trolejbusy, v závislosti na linkách, svá stanoviště.



Trolejbus po vysazení cestujících ve Ferrazópolisu může pokračovat na smyčku a otočit směr, nebo si jet odpočinout na západně umístěné stanoviště, jak lze ze snímku vidět.



Závěrem

Trolejbusy v největším městě Jižní Ameriky nemají tentýž osud jako trolejbusy působící na jeho jižních předměstích v rámci koridoru ABD. Zatímco těm v São Paulu se dařilo jen do doby, než se na radnici dostali podporovatelé autobusů, těm na jihu od São Paula se daří od roku 1988, kdy tam poprvé byly zavedeny, až dodnes. Jízda po koridoru ABD je opravdu úchvatná a je jen škoda, že něco podobného je na světě k vidění jen v několika málo městech (redakce připravuje pro ilustraci video).

Text: Vít Hinčica, Allen Morrison

Neoznačené foto: Vít Hinčica

Url: [Za trolejbusy do Brazílie \(1\) - São Paulo](#)