



## Za trolejbusy do Brazílie (2) - Santos

16.02 2019 19:14, Redakce, Nezařazené

Druhý, resp. třetí trolejbusový provoz, který ještě v Brazílii funguje, leží v přímořském městě Santos, které je od São Paula vzdálené asi 75 km a disponuje nejvýznamnějším přístavem v Jižní Americe. Trolejbusová síť v Santosu, který částečně leží na ostrově a má přes 430 tisíc obyvatel, byla otevřena 12. srpna 1963 a loni tedy oslavila své 55. výročí.

Brazilský přístav byl posledním z šesti latinskoamerických měst, která nakoupila italské trolejbusy Fiat/Alfa Romeo/Marelli Pistoiese (dalšími pěti, které tyto trolejbusy objednaly dříve, byly Ciudad de México, Montevideo, Salvador, Rosario a Rio de Janeiro).

Prvních pět "Fiatů" o kapacitě 95 cestujících (z toho 52 sedících) dorazilo z Turínu přes Livorno do Santosu v červnu 1963 a díky nim mohla být v srpnu onoho roku doprava zahájena. Dalších 45 vozů dorazilo později, jenže byly po několik měsíců zadržovány spolu s dalšími komponenty pro výstavbu tratí v santoském přístavu, a tak provozovatel dopravy, společnost Serviço Municipal de Transportes Coletivos (SMTC), zprovožňovala linky jen postupně, a to obvykle tam, kde ještě nejezdily tramvaje. Do října 1967 vzniklo šest linek, jedna zanikla, respektive byla přesměrována a přečíslována (viz mapku níže či obrázek výše):

- 12. srpen 1963: linka č. 5 Rua Martim Afonso (později, od dubna 1967, z nedalekého náměstí Praça de Mauá) - Visconde de Itaboraí (po třídě Washington Luiz);
- 3. srpen 1964: linka č. 53 Rua Martim Afonso (později z Praça de Mauá) - Orquidário (po třídě Washington Luiz);
- 1965: linka 54 Rua Martim Afonso (později z Praça de Mauá) - Ferryboat (psáno také Ferry Boat; po třídě Washington Luiz); v provozu tehdy bylo kvůli nerozvinutosti sítě pouze 17 trolejbusů;
- 21. října 1966: linka č. 8 Rua Dom Pedro II (nedaleko od Praça de Mauá, tam později přemístěna) - Rua Al. Tamandaré - Rua Comendador Alfaia Rodrigues (na rohu s ulicí Oswaldo Cochrane). V provozu tehdy bylo jen 25 trolejbusů. Tato linka byla v prosinci 1967 prodloužena

o pár ulic dále až k ulici Conselheiro Lafayette, 27. listopadu 1985 na náměstí Coração de Maria a v srpnu 1987 na konečnou Ferryboat.

- 26. ledna 1967: linka č. 45 Rua Dom Pedro (později přemístěna na Praça de Mauá) – Praça Visconde de Itaboraí;
- 11. dubna 1967: linka č. 44 Praça de Mauá – Av. Conselheiro Nébias (později byla prodloužena na konečnou Praça Coração de Maria). O dva dny později došlo k přesměrování linky č. 54 na č. 4, která nově začala jezdit po třídě Conselheiro Nébias. Linka č. 4 se stala mezi místními nejoblíbenější.
- 6. října 1967: linka č. 40 Praça de Mauá – Praça da Independência.

Jak lze vidět, od roku 1967 směřovaly všechny trolejbusové z náměstí Mauá do přístavních doků a pláží podél Atlantského oceánu, a to po třech různých hlavních ulicích (Washington Luiz, Conselheiro Nébias, Al. Tamandaré). Na mapce níže, která zachycuje stav z roku 1988, nejde vidět jedna trať, která od ulice Oswaldo Cochrane vedla po ulici Alfonso Pena na konečnou Ferryboat, protože na konci 80. let už dávno neexistovala. Zřejmě od listopadu 1967 bylo nasazováno všech padesát italských trolejbusů, které se staly páteří santoské městské dopravy po následujících zhruba 20 let.

Roku 1968 byla v severozápadním sektoru města (na mapce nevyobrazeno, za kopcem Monte Serrat) postavena další trolejbusová trať, a sice po třídě Nossa Senhora de Fátima. Počítalo se s nákupem dalších 25 vozidel, jenže místo rozvoje nastal útlum, a trať zůstala nevyužita.

V dalších letech se některé linky prodlužovaly, byla postavena i nějaká ta nová stopa, jenže vzhledem k rychlosti změn se nezdálo, že by mělo město nějakou koncepci, zvláště ve světle masivní likvidace tramvajových a trolejbusových provozů po celé Brazílii. Dne 6. prosince 1970 byla například zřízena letní turistická linka Orquidário – Ferry Boat, jenže už v lednu 1971 byla zrušena.

Tramvajová doprava v Santosu, tehdy poslední v Brazílii, skončila po 99 letech existence 28. února roku 1971 (koňka otevřena 8. října 1871, první elektrifikovaná trať 8. dubna 1909), oficiálně zejména kvůli problémům v dodávkách elektrické energie, které pak paralyzovaly tramvaje a trolejbusy současně. Postupně se však začal komplikovat i život trolejbusů, které se musely přizpůsobovat tehdy tolik populárnímu zjednosměrnování ulic. Zatímco v březnu 1970 bylo evidováno 43 vozů, roku 1977 už zbývalo jen 37 "Fiatů". V březnu 1976 došlo k přeorganizování SMTC a stala se z ní Companhia Santista de Transportes Coletivos (CSTC). Hodí se uvést, že roku 1972 byl jeden z vozů (ev. č. 542) opatřen naftovým pohonem a zbaven sběračů po vzoru Rio de Janeira, kde takto konvertovali všechny své trolejbusy Fiat.

V říjnu 1978 byly zrušeny linky č. 40 a 53. Na počátku 80. let byly v provozu linky 4, 5, 8, 50, a to znamená, že mezitím ještě zmizela linka č. 44 a přibyla linka 50, která jezdila v trase Ferryboat – Praça da Independência. Zdálo by se, že to už tehdy šlo s trolejbusy od desítky k pěti, jenže díky ropným krizím byl ještě na konci 70. let zahájen federální program revitalizace trolejbusů, který nakonec vedl v 80. letech k zavedení tří nových trolejbusových systémů (všechny vznikly ve spolkovém státě São Paulo, ale přežil jen jeden, [viz první díl seriálu](#)). Prvním výstupem tohoto programu byl v případě Santosu dvoudveřový vůz domácí výroby Marcopolo s výzbrojí Ansaldo, který do Santosu dorazil v listopadu 1979, a také rekonstrukce 25 vozů Fiat.

CSTC získala v 80. letech 20. století sedm nových trolejbusů od Marcopola, které se přidaly k prototypu, jenž zahájil komerční provoz 26. ledna 1980. V srpnu 1985 CSTC vzkřísila linku č. 44, která jezdila na Praça Coração de Maria (tam, jak víme, byla v listopadu 1985 prodloužena i linka č. 8, která v srpnu roku 1987 změnila tuto konečnou za Ferryboat; viz výše). V srpnu 1985 byly dále vzkříšeny linky směřující na konečnou Orquidário, tj. 40 a 53. Linka č. 50 naproti tomu někdy v polovině 80. let zanikla.

V dubnu 1987 evidovala CSTC 32 vozidel, z toho 24 vozů Fiat, 7 vozů Marcopolo a dále jeden prototyp téže značky, jenž nesl ev. č. 600.

Dne 26. ledna roku 1988 byla otevřena zcela nová trať podél třídy Ana Costa na náměstí Praça da Independência, na kterou CSTC nasadila linku označenou číslem 20. Kvůli nové trati přišla do města šestice nových trolejbusů Mafersa/Villares, jež získaly ev. č. 2005, 2015, 2025, 2035, 2045 a 2055.

V 80. letech si také místní radnice všimla, že by mohla po vzoru jiných měst zavést turistickou tramvajovou linku. Na třídě Bartolomeu de Gusmão tedy vzkřísila staré koleje o délce 400 m, poslala na ně původní motorový vůz ev. č. 46 a 10. června 1984 se tramvaj znovu po městě rozjela. Jenže po prvním úspěchu zájem veřejnosti postupně opadal. Trať byla velmi krátká a rychle se omrzela. Tramvajový vůz postavili po asi roce zpět na pomník u kostela Igreja do Embaré, pak jej poslali do jedné z místních garáží, aby nechátral.

V roce 1992 působilo ve městě nadále šest linek, tedy 4, 5, 8, 20, 40, 53, a trolejbusy začaly také působit i namísto autobusové linky č. 30. U prototypového trolejbusu Marcopolo došlo k výměně výzbroje za novou značky Asea Brown Boveri.

Pak ale nastal rychlý úpadek. V září 1993 byly trolejbusy nahrazeny autobusy na linkách 5, 8, 40, 53. Vyřazeno bylo 13 z 24 vozů Fiat, které prošly v letech 1979 až 1983 rekonstrukcí. V provozu se vyskytovaly převážně jen vozy Marcopolo a Mafersa.

Roku 1996 nechala společnost vyřadit zbývajících 11 Fiatů a také sedm Marcopolů z 80. let. V provozu zůstávala jediná linka, a to číslo 20. Během druhého roku prvního mandátu primátora Beta Mansura byla roku 1998 veřejná doprava převedena na privátní podnik Viação Piracicabana (zal. roku 1937), čímž pod něj spadla linka č. 20, a tudíž i šestice vozů Mafersa a vůz ev. č. 600.

V květnu 1998 byl jeden z trolejbusů Fiat postaven na dvůr městské školy Gota de Leite při ulici Conselheiro Nébias. Tento trolejbus měl původní ev. č. 532 a při modernizaci roku 1980 získal nové číslo 645 a SPZ WW0228. Překvapivě byl tento trolejbus mezi těmi, které se roku 1996 dražily, protože však o něj nebyl zájem, byl provozován po nějakou dobu jako pojízdná knihovna (*Biblioteca Volante*), přičemž není jasné, zda se tak dělo s pomocí naftového pohonu, na který mohl být předělán, nebo byl jen po městě tažen. Dalším zachovalým Fiatem je vůz ev. č. 625, který si odkoupila soukromá osoba z města Conchal. V roce 2004 byl tento vůz viděn v dobrém stavu a je tomu tak i dodnes, tedy alespoň soudě dle fotografie z turistického rezortu v předmětném městě.

Dne 23. září 2000 byla otevřena turistická tramvajová linka v centru Santose, opět s pomocí starého vozu, jenž začal jezdit na krátké trase při ulici General Câmara. Vznikla tak v Brazílii jedinečná koexistence trolejbusové i tramvajové trati na stejné ulici. Podobná scénérie byla v Santosu k vidění jen mezi dubnem a květnem 1967, kdy se tehdy čerstvě zavedené linky 44 a 4 potkávaly na náměstí Praça Mauá s některými tramvajovými linkami, a to v místě, kde dnes turistická tramvajová linka začíná.

V roce 2001 byla v provozu nadále jen nejmladší trolejbusová linka Praça Mauá - Praça

Independência, která byla provozována s pomocí vozu ev. č. 600 Marcopolo a šestice vozů Mafersa.

V lednu 2005 bylo na lince 20 v provozu už jen šest trolejbusů Mafersa. Trolejbus Fiat ev. č. 645 stojící na ulici Gota de Leite se měl odebrat do areálu CSTC (dnes patří podniku C.E.T.) pod kopcem Monte Serrat a zvažovalo se jeho restaurování. V té době byl jeho stav ještě dobrý.

V roce 2006 se s pomocí historika Waldira Ruedy posílila kampaň za záchranu trolejbusového systému v Santosu. V roce 2008 se místní prefektura vytasila s myšlenkou na zavedení turistické trolejbusové linky Praça Mauá – Praça Independência, na kterou by byly vyslány dva trolejbusy Mafersa, skončilo však jen u slov.

V září 2008 začaly trolejbusy končit namísto náměstí Mauá na náměstí Rui Barbosa, protože se začalo rozšiřovat působíště turistické tramvaje a stavební práce mající za cíl obnovu tramvajové infrastruktury neumožnily zachovat plný provoz vozidel. Dne 28. dubna 2009 se v souvislosti se zprovozněním rozšířené linky turistické tramvaje trolejbusy navrátily na náměstí Mauá.

V říjnu 2009 začal ve své zadní části hořet vůz Mafersa ev. č. 5306, a to za plného provozu na třídě Ana Costa. Do provozu byl po opravě navrácen v dubnu 2010. Dne 20. srpna 2012 byly do provozu navráceny po rekonstrukci vozy 5303 a 5306 s lakem vyobrazujícím historická místa Santose.



Křížení trolejí lehkého metra s těmi trolejbusovými.

























Dne 31. ledna 2013 byl trolejbus Fiat ev. č. 645 spatřen odstavený na dvoře podniku C.E.T. pod Monte Serratem, na ulici João Éboli ve čtvrti Vila Matias, kde již nejméně od roku 2011 podléhal rozmarům počasí. Spocívá tam dodnes.

V roce 2016 začaly být na území Santosu pokládány kolejnice lehkého metra v místě křížení s třídou Ana Costa. Kvůli tomu byla silniční doprava svedena do jiných ulic a trolejbus musel počkat do chvíle, než se jeho vedení přeloží.

Dne 20. dubna 2017 byly zahájeny práce na křížení trolejového vedení lehkého metra s trolejovým vedením trolejbusů, což si vyžádalo opětovné přerušení provozu trolejbusů, které se do provozu navrátily v srpnu 2017.

Dnes jsou na lince 20 nasazovány trolejbusy s dieselovými autobusy, trolejbusů je totiž provozuschopných už jen 5, v provozu jsou ale obvykle jen jedno nebo dvě vozidla denně (video z konečné u moře [zde](#)). Loni se opět v hlavě některých politiků objevila iniciativa trolejbusy zrušit, neboť jejich trolejové vedení již nemá být dle některých hlasů bezpečné. Jaká bude budoucnost trolejbusů, je tedy velkým otazníkem, nákup nových se však nepředpokládá.

### **Závěrem k lehkému metru, lanovce a historické tramvaji**

Pro návštěvníky města mající rádi veřejnou dopravu jsou kromě zatím existujícího trolejbusu k dispozici ještě tři atrakce. Tou první je **lehké metro** (rychlodrážní tramvaj) zprovozněvané v letech 2015 až 2017 a disponující 22 vozidly Vossloh Tramlink V4 vyrobenými ve Valencii. Jízda jím je

ovšem velmi pomalá, celá cesta na 11,5 km dlouhé trase zabere zhruba tři čtvrtě hodiny času. Na trati je i romantický tunel patřící bývalé železniční trati (do roku 2008 po ní jezdily nákladní vlaky), jenže přímo v něm se den co den sdružují desítky bezdomovců a uživatelů drog, kvůli kterým se soupravy doslova plíží krokem. Z oken vozidel jsou pak k vidění obrázky spících i zfetovaných jedinců, kteří brouzdají odpadem, jenž se rozkládá i nad portály tunelu a také podél zatravněného tělesa do vzdálenosti několika set metrů od tunelu. Problém s podivnými existencemi nastal už roku 2015, dosud ale vyřešen nebyl. Santos je dlouholetým "letoviskem narkoobchodu" v Brazílii a zřejmě to je důvod, proč se otřesných výjevů cestující lehkého metra jen tak nezbaví, přesto proti tomu někteří politici protestují.



Křížení trati s třídou Costa Ana (2x).











Ana Costa.



Konečná Barreiros.







- Fernando José Augusto, R. D4
- Francisco Maciel dos Santos, R. B5
- Ingenieros, Rodolfo dos F2
- João Luiz Góes, R. A5
- Lovely Pauchut, R. F6
- Lula Gomes, R. E8
- Mai. Cândido Mariano de Silve Rondon, R. B4
- Martins Fontes, Av. D4
- Nepêes Unidas, Av. D4
- Prof. Prestes Maia, Av. B2
- Prof. André Ratz, R. E3
- Prof. Antônio Pedro de Jesus, R. D3
- Prof. Carolina Ribeiro de Barros A1
- Prof. Eulina Trindade, R. C3
- Ver. Yago de Castro Bioudo, R. B5

**PONTOS DE INTERESSE**  
 EMEF Laura Figueiras F4



# Mapa do Transporte Metropolitano / Transport Map



A Lei Estadual nº 14.163/2010  
 prevê a administração municipal do  
 sistema de distribuição rodoviária no  
 Estado de São Paulo.  
 Denúncia



MTU











Před tunelem. Pohled ze soupravy.







Toto lze vidět přímo ze soupravy.





















Konečná Porto, za kterou je už jen depo. (8x)





















Pro turisty je lehké metro kromě tohoto nekonvenčního zážitku uživatelsky nepřívětivé. Kdo nemá debetní kartu (kreditní nejsou přijímány), ten si jízdenku do lehkého metra nekoupí, protože ji automaty na zastávkách v podobě plastové karty, která je následně přístupovým turniketem „snězena“, jiným způsobem nevydají, hotovost totiž v automatech akceptována není a u nerezidentů se nedá očekávat, že by disponovali kartou dopravce či metropolitního integrovaného systému. Nezbyvá pak než se zkusit domluvit v portugalštině (v případě štěstí i jiným jazykem) s pracovníky na zastávce či jinými cestujícími, zda nebudou ochotni přijmout od nešťastného turisty peníze a koupit mu pak jízdenku v hodnotě necelých 30 Kč (4,75 BRL) ze své karty.

Lehké metro by se mělo v dohledné době rozšířit do centra, projekt na zřízení 8km trati se 14 stanicemi mající počátek ve stávající stanici Conselheiro Nébias byl schválen loni, ve výhledu je i další prodlužování (viz schéma vpravo).

Daleko lepším zážitkem než vození se metrem je jízda historickou tramvají, o které již bylo pár slov řečeno výše, a také **lanovkou** na 157 m vysoký kopec Monte Serrat, kde je mimo jiné umístěn kostel z roku 1603. Zážitek za minutové svezení se do prudkého kopce ovšem není zrovna levný a vyjde na tučných 21 reálů v jednom směru, což je zhruba 130 Kč (děti do 8 let ovšem jezdí při doprovodu dospělým zadarmo a o slevu si mohou zažádat skupiny o 10 a více lidech, ovšem s předstihem a emailem). Kdo má hlouběji do kapsy nebo nechce utrácet, si může udělat zhruba 10minutový výšlap, při kterém se ovšem během teplejších dnů poněkud zapotí, jelikož na něj čeká 416 schodů. Ať už v jednom či druhém případě se ale člověku dostane na vrcholu nádherných výjevů na Atlantický oceán i celý Santos s přístavem. V horní stanici lanové dráhy je k dispozici bezplatná toaleta, podél

stezky vedoucí na vrchol je pak mnoho obchůdků s občerstvením, které ovšem opět nevábí zákazníky nízkými cenami (po stezce není v okrajových denních hodinách vhodné chodit o samotě).







































































Pokud jde o lanovku, její stavba byla zamýšlena již roku 1910. První světová válka ale realizaci projektu odsunula, jelikož nebylo možné získat z Německa všechny potřebné komponenty pro stavbu, která tak začala nabírat první obrysy až roku 1923. Dílo bylo slavnostně otevřeno dne 1. června 1927. Kdo by se domníval, že se mělo jednat o pouhý dopravní prostředek pro vytažení turistů a věřících na vrchol kopce, byl by na omylu. Lanovku totiž spravovala společnost španělských imigrantů Monte Serrat Casino Elevador Ltda, která na vrcholu otevřela kasino. Po druhé světové válce, v roce 1946, ovšem došlo k zákazu většiny hazardních her na území celé Brazílie, a tak se podnik transformoval na rodinnou společnost Monte Serrat a začal se věnovat poskytování různých turistických a oddechových služeb.





Koleje a historická tramvaj v centru Santose.





























































Na samotný závěr je ještě nutné říci, že **historická tramvaj** není o nic menší atrakcí než lanovka, neboť nabízí možnost míjet 40 různých zajímavých bodů města. Oproti 80. létům, kdy turistům byla nabízena kraťouchká jízda, je dnes k dispozici síť se třemi okruhy o celkové délce zhruba 5 km, po které je vypravováno až 8 různých vozidel (další jsou ve fázi restaurování či plní roli statických exponátů jako vůz ev. č. 46). Město Santos si uvědomilo, že jsou staré tramvaje velkým lákadlem, a tak začalo do těch přeživších investovat a další si díky darům pořídilo zvenčí, přičemž se dnes chlubí tím, že nabízí první "živé mezinárodní muzeum tramvaj Latinské Ameriky". Denně se je od dopoledních hodin až do odpolední 17. hodiny za cenu 7 reálů (cca 45 Kč) možné svézt se po centru města zajímavými "kousky", které pocházejí ze Skotska, Portugalska a Itálie. Dvě z tramvaj jsou tematicky upravené, první, darovaná Turínem, byla v lednu 2015 předělána na "kávovou tramvaj" (*Bonde Café*) a během 25minutové jízdy s ní se cestující dozvědí několik zajímavostí o obchodu s kávou na území města a také ji dostanou možnost okusit přímo na palubě této tramvaje, která je spíše takovou pojízdnou kavárnou a je vypravována obvykle jen odpoledne. Druhá předělaná tramvaj, rovněž darovaná Turínem, avšak dvoučládková, nese název *Bonde Arte* a je laděna ve stylu tzv. konkretismu, což byl umělecký proud mající své počátky na přelomu 20 a 30. let minulého století. Celý přehled tramvaj včetně mnoha dalších informací je k vidění [zde](#).

Tímto jsme si představili oba dva (přesněji řečeno tři) existující brazilské trolejbusové provozy, někdy se ovšem k brazilským trolejbusům ještě vrátíme.

*Text: Vít Hinčica, Emilio S. Pechini*

*Neoznačené foto: Vít Hinčica*

Url: [Za trolejbusy do Brazílie \(2\) - Santos](#)