



Metro ve Fortaleze

24.02 2019 17:53, Redakce, Nezařazené

Dnes nás čeká cesta na severovýchod Brazílie, kde je už přes 20 let budován systém metra. Jedná se o poměrně netradiční počín, jak se ostatně na dalších řádcích dozvíme.

V severovýchodním cípu Brazílie najdeme hned tři provozy metra. Půjdeme-li od jihu tohoto cípu, narazíme nejprve na metro v Salvadoru, které má dnes dvě linky, avšak otevření té první se odehrálo až po 14 letech stavby v roce 2014. Druhým provozem je metro v Recife, jehož první úsek byl otevřen už roku 1985. Dnes má dvě linky, přičemž jedna z nich má formu písmene Y, a obě se stýkají na krátkém úseku v centru. Kromě toho je v Recife od roku 2012 ještě lehké metro (nazývané v Brazílii většinou jako *veículo leve sobre trilhos*, zkr. VLT), jež obě linky tangenciálně propojuje a je vedeno motorovými jednotkami. Nejseverněji položeným metrem v daném cípu, ale i v celé Brazílii, je provoz ve Fortaleze.

Síť metra začala být rozvíjena s pomocí starých železničních tratí. První železniční trať, která začala být realizována na území Fortalezy, byla nazvána jako *Estrada de Ferro de Baturité* a dočkala se otevření v letech 1873 až 1882. Směřovala z Fortalezy směrem na jihozápad, a to do obce Baturité, která je dnes městem s více než 30 tisíci obyvateli. V tehdejší době bylo Baturité typickým centrem zemědělství, ve kterém se na počátku druhé poloviny 18. století na chvíli usídlili Jezuité, než byli za pár let vyhnáni. Nicméně kromě Jezuitů lákalo prostředí například hledače vzácných kovů a stalo se i magnetem pro řadu lidí z oblastí, které postihla v posledním kvartálu 18. století dlouhá sucha. Není bez zajímavosti, že i stavba dráhy do Baturité byla kvůli suchu v letech 1877 až 1879 přerušena a dokončení její stavby musela zafinancovat císařská vláda (Brazílie byla v minulosti císařstvím). Nicméně po celé 19. století se Baturité těšilo z boomu pěstování kávy, takže ve výsledku mělo smysl do železnice investovat.

V roce 1879 začala na území spolkového státu Ceará stavba druhé železnice zvané *Estrada de Ferro de Sobral*. Ta byla stavěna pro to, aby se podpořil rozvoj oblasti okolo města Sobral, které leží východně od Fortalezy a bylo zasaženo již zmiňovaným obdobím sucha v letech 1877 až 1879. Trať vedla z přístavního města Camocim na jih a její první úsek do Ipu byl otevírán v letech 1881 až 1894.

Dráha dosáhla Sobralu již dne 31. prosince 1882, kdy bylo dostavěno 128,92 km trati. Do Ipu, jež má dnes asi 40 tisíc obyvatel a leží asi 80 km jihozápadním směrem od Sobralu, byly tedy koleje dovedeny až o 12 let později. Roku 1909 se zahájilo prodlužování trati, které bylo směřováno do města Crateús, jež leží asi 100 km jižně od Ipu. Do Crateúse vlaky dorazily roku 1925. Na této stavbě se podíleli lidé, kteří byli postihnuti suchem z roku 1919 a pro které tedy byla stavba železnice záchranným kruhem. Pracovali i staří a děti, jejichž produktivita však mohla být sotva vysoká. V roce 1950 byla *Estrada de Ferro de Sobral* propojena s dráhou do Baturité, a to díky nové dráze postavené ze Sobralu do Fortaleza. Úsek Camocim - Sobral byl tímto nově považován za větev, která začala upadat a roku 1977 byla částečně uzavřena a po skončení provozu cestujících na ni v polovině 80. let utichl provoz.

Obě uvedené první dráhy, shodně s rozchodem 1 000 mm, ještě byly prodlouženy, z Crateúse se dalo jezdit dále na západ a z Baturité dále na jih - od roku 1926 až do města Crato, které je vzdálené od Fortaleza jižně vzdušnou čarou asi 380 km a ve kterém také dráha skončila (o pár desítek kilometrů výše se ovšem napojila na dráhu vedenou na východní pobřeží). Dodnes je možné jet z Fortaleza do Sobralu, Crateúse a dále, koleje jsou v poměrně dobrém stavu a občas nákladní vlak přivítají, v druhém případě, z Fortaleza do Baturité a na jih, je to se stavem kolejí daleko horší, protože osobní doprava na této trati skončila v roce 1988 (zachován byl na několik let jen provoz určitého městského spojení na území Fortaleza) a nákladní v červenci 2013, čímž začala infrastruktura, už v tak nedobrém stavu, chřádnout a o její obnovu se nikdo nepokouší. Roku 2014 byla v Sobralu zavedena s pomocí motorových jednotek příměstská osobní kolejová doprava, byť nevelkého rozsahu, takže, alespoň na první pohled, v pořadí druhá železnice ve spolkovém státě Ceará na tom dopadla lépe než její "starší sestra".

Metro? Tak jen na půl

Jakmile začala osobní a nákladní doprava na obou nejstarších drahách ve státě Ceará upadat, objevil se nápad, aby se stárnoucí kolejová síť ve Fortaleza a jejím okolí využila ve prospěch zřízení metropolitního vlaku (takto byl třeba v roce 1984 zaveden vlak na území města Natal, které leží nad Recife). V roce 1987 začalo být formováno konsorcium, které mělo projekt zhmotnit. Trať do Baturité byla označena jako jižní (Sul), trať do Sobralu jako severní (Norte) - z obou se měly použít jen jejich koncové úseky přiléhající k Fortaleza. V roce 1988 byl projekt pod názvem "metrofor" spuštěn, přičemž očekávané náklady na jeho realizaci byly 290 milionů dolarů. Počítalo se s tím, že většinu stavby zaplatí na úvěr Japonci, kteří by poskytli 180 milionů dolarů. Pro uvolnění této částky ale bylo třeba souhlasu brazilské vlády a také Mezinárodního měnového fondu. Vyjednávání mezi jednotlivými stranami se protahovala a nedařilo se je dovést ani po opakovaných průtazích do konce. Roku 1997 bylo konsorcium bez hmatatelného úspěchu rozpuštěno. Už v době jeho rozpouštění se ale objevil nápad, že by mohla být namísto konsorcia zřízena společnost, která by si vzala realizaci sítě metra na starost, ta ale zdaleka neměla sestávat jen z podzemních drah.

Jižní (červená) linka

V podstatě paralelně s likvidací, tj. v roce 1997 a přesně dne 2. května, tedy vzniká Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos, kterou zřídil spolkový stát Ceará a pověřil ji správou, výstavbou a plánováním metra na území Fortaleza a v nejbližším okolí.

Již 24. srpna 1999 (dle jiného zdroje už 1. ledna) se ve fortalezské čtvrti Benfica (jižně od centra) začala stavět jižní linka coby první fáze systému metra, která měla být dokončena do konce roku 2002. Systém byl navržen jako kombinace podzemních a převážně povrchových úseků. V roce 2000 byla vyhloubena, avšak nedokončena první podzemní stanice v centru Fortaleza, a sice São Benedito.

V říjnu roku 2002 došlo k přerušení stavby, v březnu 2004 k opětovnému rozestavění. V roce 2005 se snížilo tempo výstavby, načež federální vláda, již opakovaně, uvolnila další finance na stavbu.

Roku 2008 se řešilo, co se stanicí Parangaba, která leží v jižní části Fortaleza na dráze do Baturité a ze které vedla severovýchodně směřující odbočka do přístavu. Ve stanici se totiž nacházela nádražní budova stará více než 100 let, která byla jednou z mála historických objektů ve městě. Nakonec došlo k rozhodnutí, že se trať metra povede po estakádě a nádražní budova bude zachována. Stalo se tak zejména díky intenzivnímu zájmu místních obyvatel o daný objekt. Budova je sice zachráněna, ale je zaklíněna mezi dvěma sloupy estakády, pod úrovní přilehlé vozovky, takže na ni není úplně dobrý pohled.

V roce 2010 již byla v činnosti všechna staveniště zřízená pro stavbu jižní linky. V dubnu onoho roku se podařilo dohodnout se na demolici místní tržnice Beco da Poeira, která ležela u centra města. Na počátku roku 2011 byly dokončovány první stanice. První zkušební jízdy elektrických vlaků začaly v červnu 2011. V dubnu 2012 byly civilní práce na jižní lince definitivně dokončeny.

Dne 15. června 2012 byl zahájen provoz mezi městem Pacatuba, ve kterém je umístěna konečná Carlito Benevides, a stanicí Parangaba ve Fortaleza. Jedná se o zcela povrchový úsek. Dne 28. září 2012 došlo k otevření úseku Parangaba - Benfica, 24. října se přidal úsek Benfica - São Benedito a 23. července 2013 úsek São Benedito - Chico da Silva. Od 1. října 2014 byl v celé trase spuštěn komerční provoz, což znamená, že se začalo vybírat jízdné a došlo také k rozšíření dříve omezeného jízdního řádu.



Stanice Chico da Silva, zatím pouze konečná červené linky místního systému metra. Vchod do stanice je téměř neviditelný, na snímku je za dvoukolákem, před bílou strážní boudou. V levé části

snímku je vidět lávka, po které se dá dostat přes staveniště žluté linky k cestě a po ní vlevo do blízké výchozí stanici západní (zelené) linky.





Pohled na tutéž lokalitu, ovšem čelem vzad.



Vchod do metra je vpravo.



Valor Total da Obra: R\$ 169.400.000,00
Município: Fortaleza
Objeto: Obras de implantação da linha leste do metrô de Fortaleza - trecho entre as estações Tirol Moura Brasil e Papicu.

Agentes Participantes: Governo do Estado do Ceará, Secretaria da Infraestrutura do Estado do Ceará - SENIFRA, CAIXA ECONÔMICA FEDERAL e BNDES
Início da Obra: 31/10/2018
Término da Obra: 20/11/2022

Valor Total da Obra: R\$ 169.400.000,00
Município: Fortaleza
Objeto: Obras de implantação da linha leste do metrô de Fortaleza - trecho entre as estações Tirol Moura Brasil e Papicu.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL

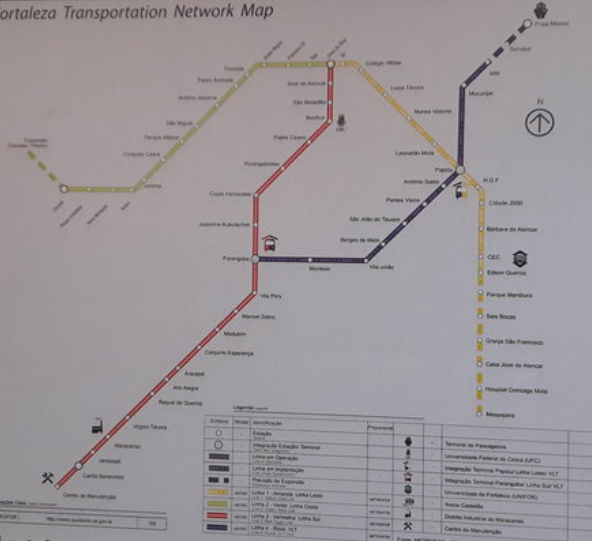






REDE DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE FORTALEZA

Fortaleza Transportation Network Map



Metrô de Fortaleza

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ
Secretaria de Infraestrutura











Jednotky od AnsaldoBreda.



















Stanice na úseku Benfica - Chico da Silva, který je podzemní, mají ostrovní nástupiště a nejsou zcela uzavřené. U každé koleje je totiž z její vnější strany zatravněný svah, který nebyl překryt betonovou deskou. Tím není staniční prostor zcela závislý na umělém osvětlení, dochází k přirozené ventilaci prostoru, avšak přímý svit slunečního světla na nástupiště zvenku je minimální. Vchody do metra nejsou příliš nápadné, Google Maps ukazují polohu některých stanic v centru špatně, tudíž cizinec musí zkoumat, jak se dovnitř vlastně dostat.



Stanice José de Alencar.



Stanice São Benedito.



Stanice Juscelino Kubitschek.



Pohled na přibližující se estakádu linky lehkého metra u stanice Parangaba.



Nácestné stanice na otevřeném úseku jsou si velmi podobné, o čemž svědčí tento i následujících osm snímků. Na tomto stanice Vila Pery.



Stanice Manoel Sátiro.



Stanice Mondubim.



Stanice Esperança.



Stanice Aracapé.



Stanice Alto Alegre.



Stanice Rachel de Queiroz.



Stanice Virgílio Távora.



Stanice Maracanaú.



Pohled z vlaku po výjezdu ze stanice Rachel de Queiroz.



Pohledy z metra červené linky jsou zajímavé.



Dne 15. května 2017 došlo k otevření 19. stanice na jižní lince metra, kterou je Juscelino Kubitschek. Poslední plánovaná stanice, v pořadí 20., kterou je Padre Cícero, ještě dohotovena není. Až do stanice Aracapé leží trať jižní linky na katastru Fortaleza, dále už vede skrze město Maracanaú (přes 220 tisíc obyvatel) a končí ve městě Pacatuba (přes 72 tisíc obyvatel). Systém fortalezského metra byl navržen v rozchodu 1 000 mm, původní metr rozchodná dráha v centru Fortaleza už ale dávno zmizela, zůstaly jen pozůstatky nedaleko od pobřeží. Linka je napájena proudem o napětí 3 kV DC.

Nasazováno je 20 třívozových jednotek AnsaldoBreda ETR 200 vyrobených mezi léty 2010 až 2014 a kapacitě zhruba 445 cestujících. Smlouva s výrobcem byla podepsána v létě 2009. Interval vlaků je 17minutový, jezdí se od 5:30 do 23:00, ale ne v neděli. [Zázemí pro údržbu](#) a odstavování vlaků bylo zřízeno jižně od konečné stanice Carlito Benevides. Nejprve se dvě koleje trati po projetí této stanice spojí v jednu a teprve pak dochází k dalšímu rozvětvení trati.



Konečná stanice Carlos Benevides.





Linka lehkého metra Parangaba - Iate (fialová)

Dne 2. dubna 2012 byly zahájeny práce na lehkém metru (*veículo leve sobre trilhos*; VLT) Parangaba - Iate, které mělo napojit stanici jižní linky metra Parangaba se čtvrtí Mucuripe, poblíž které je jednak přístav a jednak počátek dlouhé městské pláže. Lehké metro se mělo stát součástí budovaného systému metra a být provozováno diesellovými jednotkami, žádný jeho úsek ale nebyl navržen jako podzemní. Ani tady ale stavba nebyla plynulá a na určitou dobu byla pozastavena. Dne 26. prosince 2016 došlo v ranních hodinách k zahájení zkušebního provozu na prvním úseku budoucí 13,4 km dlouhé trati: jednalo se o krátký úsek o délce 3,6 km Parangaba - Borges de Melo, který obsahuje 1,4 km estakádu, jež se svažuje ze stanice Parangaba. Dne 25. července 2017 začal zkušební provoz s cestujícími, který byl bezplatný a měl umožnit vyladit provoz před tím, než se stane komerčním. Vozit vlaky se bylo možné jen od šesti ráno do poledne a mimo neděli. Dne 6. července 2018 došlo k rozšíření zkušebního provozu o nový úsek Borges de Melo - Papicu. Provoz se v současnosti děje od rána 5:40 do jedné odpolední a od půl páté odpolední do zhruba osmé večerní, a nadále bezplatně. Dokončit se musí ještě úsek se dvěma novými stanicemi, aby bylo lehké metro hotové.



Jednotky od domácího výrobce Bom Sinal.



Pro linku lehkého metra bylo objednáno 14 čtyřvozových jednotek TUDH BS Mobile 4 od brazilského výrobce Bom Sinal využívajícího především německé komponenty (kratší verze vlaků jezdí například v Recife a Sobralu), nicméně není jasné, zda již byly dodány všechny vlaky, protože je dosud potřeba jen dvou jednotek, z nichž jedna jezdí posprejovaná, a to navzdory bezpečnostní službě, která je ve všech stanicích přítomná. Poptávka po novém spojení navíc zatím není nijak vysoká, ačkoli se ještě platit nemusí.



Stanice Vila União na lince VLT. Leží uprostřed slumu.





Přestup ve stanici Parangaba z jižní linky metra na linku lehkého metra se děje přes krátký “krček”, který spojuje obě vybudované estakády. Lehké metro není s jižní linkou fyzicky propojeno. Projíždí na své trase po severním okraji místního letiště a také slumem. Stanice mají jednoduchou, ale poměrně vkusnou podobu. Původní větev do přístavu, jejíž trasu lehké metro kopíruje, byla zachována a nebyla přeložena, tudíž v Parangabě je vedena pod estakádami. S ohledem na uzavřenou dráhu do Baturité se ale nezdá, že by mohla být větev do přístavu nějak výrazněji využívána, a pokud ano, pak jen zřejmě vybranými podniky na území Fortalezy. Z jižní linky metra směřující za hranici Fortalezy jdou totiž vidět zpustlé, částečně zarostlé železniční koleje pokryté tu a tam nějakým smetím, a rozpadající se odstavené vagony.

Je poměrně kuriózní, že se v současné době zvažuje zavedení monorailu ze stanice Parangaba k letišti, což by znamenalo stavět nadzemní těleso o délce více než 2 km. Vhodnou odbočkou z lehkého metra by se přitom dalo dostat po klasických kolejích až k terminálu a vzdálenost by byla zhruba poloviční.



Přestupní stanice Parangaba.



Západní (zelená) linka

Ve Fortaleze již byla dokončena realizace západní linky (*Linha Oeste*) metra, která byla původně nazvána jako severní (viz výše). S metrem má tato linka pramálo společného. Jedná se o přeměnu stávajícího příměstského vlaku využívajícího část dráhy z Fortalezy do Sobralu, která se do jisté míry podobá výše představené diesellové lince lehkého metra. Po konci pravidelné dálkové osobní dopravy na *Estrada de Ferro de Sobral* v prosinci 1988 byla *Estrada de Ferro de Sobral* využívána už jen nákladními vlaky a příměstskými spoji Fortaleza - Boqueirão (km 32,440), nicméně stav trati nebyl v blízkosti Fortalezy vůbec dobrý. V letech 2007 až 2010 tedy došlo k opravě trati na 19,6 km dlouhém, převážně jednokolejném úseku Fortaleza - Caucaia, přičemž nově bylo 2,5 km trati

zdvoukolejněno (některé krátké úseky už ale byly předtím vícekolejné). S pomocí šestice nových čtyřvozových jednotek TUDH BS Mobile 4 byla po dokončení rekonstrukce zahájena pravidelná doprava, avšak jezdilo se nově už jen do města Caucaia a ne do obce Boqueirão. Rychlost soupravy může dosáhnout maximálně 50 km/h, protože infrastruktura byla opravdu vylepšena jen tak, aby bylo možné zajistit bezpečný, ale už ne rychlý provoz. Necelých 20 km trati tak vlakové soupravy zdolávají 40 minut. Podobně jako u lehkého metra jsou i v tomto případě [jízdni řady](#) poněkud řídké, provoz je sice během dne nepřerušen, protože se jezdí od 5:30 do cca 20:40, ale okolo poledního se interval natahuje až na 1 h 30 min až 1 h 45 minut. V neděli je provoz tradičně nulový.

Jízda západní linkou není pro cizince doporučeníhodná. Dostat se k výchozí stanici Moura Brasil ve Fortaleza je pěšky poněkud nekomfortní, protože západní linka nezačíná na staré železniční stanici u centra Fortaleza, ale nedaleko od konečné jižní linky metra Chico da Silva, která je od staré železniční stanice vzdálena asi kilometr. Okolní zástavba místy připomíná lepší dělnickou kolonii, místy průmyslovou zónou a místy slum, přičemž dojem třetího zmiňovaného prostředí se v průběhu jízdy směrem na západ spíše zvětšuje než zmenšuje. O nedobré situaci v lokalitě stanice Moura Brasil svědčí i mobilní policejní hlídky vybavené samopaly.

Uvažuje se o tom, že by se z dráhy *Estrada de Ferro de Sobral* využila i její stará větev do významného lokálního přístavu Pecém ležícího ve městě São Gonçalo do Amarante (asi 43 tisíc obyvatel), nicméně o nic dalšího než o úvahy se zatím nejedná.

Východní (žlutá) linka

Kromě výše uvedených tří linek metra je momentálně budována i linka čtvrtá, východní, která se bude klasické podzemní dráze na rozdíl od posledně dvou představených linek podobat nejvíce. Východní linka (*Linha Leste*) je na plánech zobrazována žlutou barvou a její první vybudovaná fáze o délce 7,3 km a 5 stanicích povede ze stávající konečné západní linky povrchové stanice Tirol-Moura Brasil do čtvrti Papicu, přičemž první stanice Tirol-Moura Brasil bude povrchová a ostatní čtyři ražené (Chico da Silva, Colégio Militar, Nunes Valente a Papicu). Stanice Tirol-Moura Brasil bude od stanice Chico da Silva vzdálená jen pár set metrů, když na tomto krátkém mezistaničním meziúseku vyjede východní linka na povrch a umožní pohodlný přestup na linku západní. Kromě toho jsou už dnes u stanice Tirol-Moura Brasil depo a dílny západní linky a toto zázemí by se mělo přizpůsobit i příchodu západní linky, takže bude zřejmě rozšířeno a modernizováno.

Původně se sice plánovalo, že bude postavena rovnou delší trať se 13 stanicemi, to se ale kvůli finanční náročnosti projektu zavrhl a vymyslela se osekáná verze projektu, která umožní alespoň přestup na lehké metro Parangaba - Iate. Ve druhé fázi by mělo dojít k doplnění tří stanic na prvním úseku a k prodloužení východní linky o dalších pět stanic.

Stavba trati začala prvními přípravami roku 2013, fakticky ale až roku dalšího, nicméně trať budující konsorcium se už roku 2015 rozpadlo, a tak se stavba až do dnešní doby nachází paralyzovaná, přičemž se nepodařilo téměř nic postavit. Loni na podzim už ale mělo dojít k dohodě ohledně opětovného rozběhnutí stavby, která měla znovu probíhat od ledna 2019. V prvním měsíci tohoto roku ovšem bylo oznámeno, že se začne znovu později, avšak ještě v prvním čtvrtletí. Zajímavostí je, že už od roku 2013 se ve městě nacházejí čtyři razící štíty od americké společnosti The Robbins Company, které jsou v pronájmu a za které se musí platit. Kvůli dlouhodobé nečinnosti byla již některá otevřená staveniště odstraněna a zabrané pozemky roku 2017 navraceny zpět městu.

Po dokončení celé linky by měla být nabídnuta přepravní kapacita až 150 000 osob denně. Počítá se s nasazením až 20 třívozových jednotek, zpočátku by mělo jít ale jen o šest vlaků, což odpovídá třem

soupravám složeným ze dvou jednotek, které budou na úvod jistě stačit, neboť ani dnes není dvacítká italských vlaků působících na červené lince plně využita, ačkoli jezdí obvykle spojené do dvojic. Minimálně první rok provozu prvního úseku žluté linky by tedy teoreticky bylo možné přetáhnout soupravy z červené linky, jenže prakticky to možné nebude. Jednak pro to, že linky nebudou fyzicky propojeny a jednak (a hlavně) pro to, že žlutá linka má mít rozchod 1 435 mm, což znamená, že nebude kompatibilní s žádnou ze tří ostatních linek místního systému metra.

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Titulní foto: Hitachi Rail Italy

Url: [Metro ve Fortaleze](#)