Pya'e Porã aneb fiasko metrobusového projektu v Asunciónu

10.02 2019 20:18, Redakce, Nezařazené

Tímto článkem zamíříme až do daleké Paraguaye, a sice jejího hlavního města Asunciónu, které má přes půl milionu obyvatel. Asunción se mohla až do roku 1997 chlubit tramvajemi, těch se však zbavila. Po několika letech ovšem na tamní radnici začali řešit, jaký kapacitní systém by mohli do ulic svého města zavést. Zdálo se, že po vzoru mnoha jiných jihoamerických měst zvítězí i v Asunciónu BRT systém, lokálně častěji nazývaný metrobus, vývoj se však na chvíli překlopil ve prospěch trolejbusového módu. Trolejbus ovšem svou bitvu zřejmě prohrál…

Smutný příběh tramvají

V Asunciónu se nejprve, jak bývalo obvykle v 19. století zvykem, objevila koňka. První tramvajová trať byla postavena pod taktovkou Jamese Horrockse, anglického inženýra železniční společnosti Paraguay Central Railways (PCR), jejíž vlaky zavítaly do Asunciónu poprvé roku 1861. S pomocí vyřazených kolejí PCR nechal Horrocks vybudovat roku 1871 1,5 km dlouhou tramvajovou trať mezi přístavem (*Puerto*) a nádražím ležícím u Uruguayského náměstí (*Plaza Uruguaya*) (viz mapu níže). Rozchod trati byl 1 435 mm (na rozdíl od tratí PCR, které až do přerozchodování ve 20. století měly 1 676 mm) a vozovna byla umístěna v přístavu. Tramvajové vozy provozovala společnost Compañía de Tramways de la Ciudad de Asunción, která nevelkou trať po určité době prodloužila k Belvederu, což je malebná zahrada při styku třídy España s ulicí Brasil.

V roce 1884 prodal Horrocks svou společnost místnímu občanovi, lékaři a podnikateli Franciscu Morrovi, který tramvaje provozoval prostřednictvím své společnosti Empresa de Tramways de F. Morra.

Morra prodloužil trať dále na východ, a sice do sídel San Miguel, La Recoleta, Trinidad a také za nimi ležící osady, kterou nechal postavit a kterou po sobě pojmenoval jako Villa Morra (dnes jsou všechna tato sídla součástí Asunciónu). Roku 1890 odkoupil od Morry tramvajový provoz jiný Angličan, jistý Campbell Oglivie. Ten dovezl z Pittsburghu několik lokomotiv a roku 1894 začal provozovat mezi Belvederem a obcí San Lorenzo, která ležela více než 10 km od Asunciónu (dále za osadou Villa Mora), soupravy tažené parní lokomotivou (viz snímek vpravo ze zastávky San Miguel, kde byly později postaveny kanceláře a vozovna elektrických tramvají).

Plány na elektrifikaci tramvají začaly být spřádány na přelomu staletí a spolu s tím začal i boj o to, kdo získá na jejich provoz franšízu. Soupeřily proti sobě subjekty z Paraguaye, Argentiny, Anglie, Německa, Itálie a USA, provoz ale zůstal v původních rukou, přičemž některé subjekty ze zahraničí se na elektrizaci tramvajového provozu podílely.

Sekvence událostí byla zřejmě taková, že nejprve Paraguay Central Railway získala práva na zajištění dodávek elektrického světla a energie městu a zformovala společnost „Asunción Light & Power Co.“ (AL&P). Následně, roku 1909, objednala PCR 20 tramvají od anglické společnosti „United Electric“.

Roku 1910 Juan Carosio, zástupce německých společností AEG a Siemens, které v Argentině, Chile a Uruguayi kontrolovaly řadu elektrických zařízení, podepsal smlouvu na elektrizaci tramvaje v Asunciónu. Roku 1912 se pak v hlavním městě Paraguaye střetlo několik mezinárodních subjektů. PCR reorganizovalo AL&P a přejmenovalo ji na “Asunción Tramway, Light & Power Co.” (ATL&P). Z Anglie dorazily vozy od United Electric, z Německa přišla elektrická zařízení a z Argentiny přijeli inženýři společnosti Virgilio, Vangioni & Compañía, aby nainstalovali koleje a troleje. Dne 10. července 1913 ATL&P slavnostně zprovoznila první elektrickou tramvajovou trať ve městě, od přístavu k Belvederu.

Roku 1914 ATL&P elektrifikovala trať parní tramvaje (jestli ještě parní spoje začínaly v přístavu, nebo už až v Belvedere, nevíme) do Villy Morra a objednala si zároveň přívěsný vůz od anglické společnosti Brush Electrical Co., který byl později opatřen motorem a získal číslo 21 (viz snímek vpravo ze sbírky Allena Morrisona).

Roku 1918 skončila ATL&P v úpadku a byla převzata nově vytvořenou italsko-anglickou firmou nesoucí název Compañía Americana de Luz y Tracción (zkr. CALT). Ve 20. letech tato firma přesunula své kanceláře a vozovnu z přístavu do čtvrti San Miguel. V roce 1927 pak objednala dalších šest elektrických tramvají, tentokrát od italského podniku Società Italiana Ernesto Breda (stavěla tramvaje, které byly podobné těm z peruánské Limy; viz snímek vpravo ze sbírky Guida Boreaniho), a opatřila je ev. č. 22 až 27.

Roku 1929 CALT objednala u známé filadelfské společnosti J. G. Brill Co. další šestici vozidel, která získala ev. č. 28 až 33 (viz níže snímek z roku 1976 ze sbírky Allena Morrisona), avšak později došlo k jejich přečíslování.

Síť asunciónských tramvají byla na vrcholu ve 30. letech 20. století, kdy bylo na 37 km tratí provozováno s pomocí 33 hnacích a 26 vlečných vozů celkem 10 linek (ve středové oblasti města 7 linek a nadto ještě příměstské linky do lokalit Puerto Sajonia a San Lorenzo). V roce 1932 elektrifikovala CALT úsek z Villy Morra do obce (dnes města) Fernando de la Mora a objednala šest nových tramvají u buenosaireské firmy Compañía Argentina de Talleres, Industriales, Transportes y Anexos. Tyto vozy získaly ev. č. 34–39.

Roku 1948 byl systém asunciónských tramvají znárodněn, když přešel do rukou státního podniku Administración Nacional de Electricidad („ANDE“). V roce 1963 ANDE dovezla z Argentiny deset ojetých tramvají typu Tassara z rušeného provozu v Buenos Aires, které získaly ev. č. B1 až B10. Tři z těchto vozů, jejichž výroba byla záležitostí počátku 50. let, jsou vyobrazeny níže na levém snímku, další (B7) pak na sousedním snímku pod střechou vozovny.

Roku 1964 ANDE zbourala své zázemí ve čtvrti San Miguel a namísto toho na tomtéž místě postavila nové, ke kterému byl zřízen nový přístup z ulice General Santos. Provoz tramvaje spadl roku 1966 pod jinou společnost, a sice Administración del Transporte Eléctrico („ATE“), která tramvaje roku 1973 uzavřela. Během dalších dvou let v Asunciónu tramvaje nejezdily. Roku 1975 ale ATE opětovně zprovoznila linku č. 5 a z Bruselu dovezla ojetý “vlečňák” ev. č. 603 a hnací vozy ev. č. 1507, 1508, 1514, 1515, 1601, 1603, 1604, 1605, 1607, 1610, 9001, 9003, 9005, 9006, 9007 a 9008.

Roku 1978 ATE navrátila provoz i na linku č. 9, ale hned dalšího roku ji zavřela. Tím, že byly belgické tramvaje jednosměrné, vybudovala ATE při konečných linek 5 a 9 trojúhelníková obratiště. V roce 1984 ATE na jeden den otevřela linku č. 10 v celé její délce, a to při příležitosti návštěvy belgických tramvajových fanoušků, nikdy více se sem už ale tramvaje nevrátily.

CopaAirlines
Courier
12

CopaAirlines
CopaAirlines
Courier

PLATOS A LA CARTA Y
COMIDAS PARA LLEVAR
CopaAirlines
CopaAirlines
CopaAirlines
12
12

SANCOR
SEGUROS

O něco později, a ještě v témže roce, byly na části trasy více než 40 let neprovozní linky č. 4 do přístavu Sajonia asfaltem zalité koleje znovu odkryty a natažena trolej. To bylo ovšem vše. V roce 1990 se objevil další pokus o rehabilitaci asunciónských tramvají, který však také neměl dlouhý život. Jmenovitě došlo ke zřízení linky A, která obsluhovala nevelký okruh v centru města (tzv. *microcentro*) a která měla využít svého turistického potenciálu. Linka č. 5, která od roku 1984 (resp. 1979, nepočítáme-li jednodenní vzkříšení linky č. 10), byla přejmenována na “B”.

Koleje v roce 2019 u konečné ve čtvrti Las Mercedes (pohled na jih od konečné).

Koleje u konečné ve čtvrti Las Mercedes (pohled na sever, kde kolej končí).

AUT 759

Nejjižnější cíp trati.

Až sem “do díry”, tj. na samotný konec ulice Padre Cardozo, tramvaje zřejmě nikdy nejezdily.

Triangl u lokality Defensa Nacional.

Ještě jednou trojúhelník k Defensa Nacional.

Před výjezdem z ulice Padre Cardozo na ulici España byla výhybna, jak prokazují tento a další snímky.

V roce 1989 skončila státním převratem diktatura prezidenta Alfreda Stroessnera, nicméně tramvajím to nepomohlo. V 90. letech je ATE oblepila reklamou, snad aby z nich ještě vytěžila to, co šlo, protože do nich jiným způsobem nijak neinvestovala. Linka číslo 5 na své jednokolejné trati s výhybnami přežívala marně, ATE získávala více peněz z reklamy než z příjmů od cestujících a koleje se pod tramvajemi doslova rozpadaly, což vedlo k častým vykolejením. Někdy okolo června 1995 byl provoz uzavřen. ATE ještě aspoň vyždímala peníze od bohatých cizinců, kteří se chtěli za směšné peníze projet vozem ev. č. 9007 po žalostně vyhlížející infrastruktuře. Tento vůz se na trati objevoval až do roku 1997, kdy v listopadu ATE prohlásila provoz za definitivně ukončený, čímž se zhruba 125letá sága asunciónských tramvají uzavřela.

O rok později jeden z návštěvníků města informoval o tom, že ve vozovně zůstávaly vozy ev. č. 9001, 9003, 9005, 9006 a 9007, přičemž trolej již byla z tratí odstraněna. V roce 1999 byl vůz ev. č. 9007 odeslán do vesnice Mariano Roque Alonso ležící blízko asunciónského letiště a v ní prošel restaurováním.

Vůz ev. č. 9006 rovněž prošel restaurováním a dne 15. prosince 2005 byl postaven na pomník vedle vlakového nádraží, nicméně roku 2007 se na něm vyřádili vandalové, a tak byl poslán do městských doků. Co se s ním stalo poté, zůstává neznámou.

V roce 2011 jiní návštěvníci města informovali o tom, že čtyři tramvaje, 9001, 9003, 9005 a ještě jedna neznámého ev. č., nadále hnily v bývalé vozovně ve čtvrti San Miguel. V roce 2019 zůstávají ve městě jen zbytky kolejí, nejvíce v trase linky č. 5. O osudu vozů není nic známo.

Po této ulici, Paraguayo Independiente, jela tramvaj do přístavu. Stejně tak tudy vedla železniční vlečka, nejstarší v zemi.

Ve třech dalších ulicích směrem dále od přístavu vedly také tramvajové koleje. Na snímku druhá z těchto tří, a sice ulice Palma (směrem vlevo pak nazývaná jako Mariscal Estigarribia).

Třetí z tří dalších souběžných ulic (vzhledem k ulici Paraguayo Independiente), kudy tramvaj vedla, a sice 25 de mayo, ještě ukrývá poměrně zachovalou kolej.

Ulice 25 de mayo (pohled směrem k přístavu).

A zde už jsme na jihozápadním okraji Plaza Uruguaya. Jedná se o čtvercové náměstí, kolem kterého mohly tramvaje jezdit dokola.

Třída Brasil.

Křížení ulic Mariscal López a Brasil.

Mariscal López.

Belvedere.

Tři snímky z třídy Brasil, poblíž třídy España (viz “triangl” na mapě Allena Morrisona).

PROYECTO CAMINO SEGURO
AVENIDA GRAL. ARTIGAS
Centro
ITAIPU
camino

U bývalé konečné Cambio Grande.

Od ničeho k ničemu…

Někdy je opravdu zajímavé sledovat, jak se tytéž chyby opakovaly napříč celým světem a někdy i s velkým zpožděním. Tak jako třeba svého času i v mnoha evropských městech, které řekly tramvajím sbohem, se i na konci 90. let v Asunciónu zdálo, že si na zrušenou tramvaj ve městě pomalu nikdo nevzpomene, ostatně služby, které nabízela, byly kvůli dlouhodobě zanedbávané údržbě mizerné a nakonec i ještě zdraví rizikové. Jenže populace Asunciónu rostla, jen mezi léty 1992 až 2012 o téměř 30 tisíc lidí na skoro 530 tisíc osob. To sice, pravda, není úplně velký nárůst, navíc pár tisíc lidí v posledních letech z města odešlo, jenže daleko více rostla východně umístěná sousední sídla jako Fernando de la Mora (mezi léty 2002 a 2013 o skoro 60 tisíc na více než 160 tisíc, dnes už skoro 200 tisíc obyvatel), ze kterých se pak formují největší přepravní proudy ve směru do centra Asunciónu, které je obklopeno po celé své západní straně širokou hraniční řekou Paraguay, čímž se možnosti rozmělnění dopravy po Asunciónu poněkud snižují. Logicky tedy začala houstnout ve směru do a z Asunciónu silniční doprava. Nadto se nijak nezlepšovala kvalita dopravy (pří/mezi)městské. Ostatně už v 70. letech se objevovaly první stížnosti na nekvalitní dopravu na území Asunciónu a v jejím okolí. Ještě za diktatury, v 80. letech 20. století, se městskou dopravu snažili modernizovat Japonci (ti byli tou dobou aktivní například v Argentině, kde se díky nim elektrifikovala jedna z tratí příměstské železnice Roca), jenže jejich návrhy skončily v šuplíku. V 90. letech 20. století se snažili bojovat s větrnými mlýny Izraelci, jenže i na jejich návrhy začal padat prach. Další nikam nevedoucí iniciativy pak ještě plodilo město, nicméně první zlom přišel teprve

v novém století, a to ještě celkem pozdě.

Vjezd do bývalé vozovny San Miguel. Dnes je areál k nepoznání.

SOMOS PIL
Teléfono/Fax
(0595 21) 222 602

371

Křížení ulic Cruz del Chaco a Guido Boggiani (koleje vedly doleva; viz plánek Allena Morrisona).

Snímky z třídy Guido Boggiani. Jak vidno, na místě trati vznikla cyklostezka.

SALIDA

Oster
AddWash

Na snímku z třídy G. Boggionu vidíme i oblouk koleje, která není na plánku Allena Morrisona (na něm by se nacházela přibližně u čísla 10) zaznačena. Jestli se jednalo třeba o trojúhelník, nebo vlečku, nevíme.

A poslední tří snímky patří třídě Eusebio Ayala, kde má vzniknout metrobus.

Asunción

...a nakonec nešťastný metrobus

Někdy během počátku světové krize přišlo město s poměrně tradičním jihoamerickým řešením dopravních problémů, a sice návrhem na zavedení BRT systému v trase Asunción – Fernando de la Mora – San Lorenzo. To se ovšem nesetkalo s pochopením mnoha místních komunit, které argumentovaly tím, že se jedná ve vývoji města o krok zpět, životnímu prostředí se tím neulehčí a také že je životnost BRT systému, vzhledem k očekávané životnosti autobusů, krátká. Kromě toho oponenti upozorňovali na to, že při přívalových deštích jsou místní silnice zatopené, tudíž výhoda metrobusu není absolutně žádná. Jako lepší alternativa se nabízel příměstský vlak, který by mohl využít na území města polorozpadlé železniční sítě, a také trolejbus.

Zajímavý byl i propočet, který se tehdy objevil v celostátním deníku ABC a který jasně ukazoval na nesmyslnost zavádění klasického BRT systému na vytížené trase. Pokud člověk totiž kalkuloval s životností vlaku alespoň 30 let a životností kloubového autobusu 10 let a zhruba 2násobně větší kapacitou vlaku, vycházela investice do silničních vozidel za tři desetiletí zhruba třikrát dráže. Argumentem proti vlaku se pochopitelně staly vyšší náklady na infrastrukturu. Roku 2012 se pod tlakem veřejnosti na vládní úrovni upeklo nové řešení, které počítalo s trolejbusy, jež budou mít 18,4 km dlouhý koridor jenom pro sebe. Projekt BRT již tehdy nesl označení “Pya’e Porã”, což v domorodém jazyce guaraní, dnes jedním z oficiálních jazyků Paraguaye, znamená “dost rychlý”. Tehdejší koordinátor projektu počítal s cenou jednoho (velmi pravděpodobně článkového) trolejbusu ve výši 450 tisíc dolarů (přes 10 milionů Kč), což však přesto mělo být dle jeho slov pro projekt rentabilní.

Avenida Eusebio Ayala ze třídy Madame Lynch. Někde pod tímto mostem tramvaj kdysi končila, tehdy tam ovšem most nebyl.

Pohledy na koridor metrobusu ve městě Fernando de la Mora.

RECORRIENDO
EL PAÍS
DOMINGO 13:00 HS
CANAL 10

SELECTRIX S.A
CASA
PRESTAMOS
PRENDARIO
PENOS
COMPRO
ORO

SUCURSAL
APARAJ
LEONIDA AMARILLA

49 LINEA 49
OUTLET
TRANSPORTE Y TURISMO
ATYRA SRL

50
Cabecera
REGALO

PRESTAMOS
PRENDARIOS
Universal Empeños

CENTRO COLOR
PINTURERIA - FERRETERIA
CENTRO COLOR
ELEC-CAR
AUTOMOTORES
COBIERTAS NUEVAS

Z nedokončených nástupišť se stala mj. prodejní místa.

Trolejbus, který se mohl chlubit vyšší životností, nižšími náklady na zřízení oproti vlaku, nižšími provozními náklady a nulovými emisemi (produkce elektřiny by byla také ekologická, jelikož by pocházela z vodní energie), sice vyhrál, ale jen na půdě parlamentu, protože když se koplo do země, o trolejbusech se už najednou nemluvilo. Jenže jak se ukázalo, stavba BRT systému s klasickými naftovými autobusy nijak levná nebyla…

Historie realizace projektu byla zhruba taková: stavbu západo-východně nasměrovaného koridoru typu BRT schválil paraguayský parlament na konci roku 2013. V médiích uváděné částky na celou realizaci koridoru včetně vozidel se značně odlišovaly a oscilují zhruba v intervalu od 2,5 až 4,5 mld. Kč. Jelikož na mamutí stavbu neměla a ani dnes nemá země peníze, rozhodla si je už předtím (a sice už roku 2009) půjčit, a sice u Meziamerické rozvojové banky (Inter-American Development Bank; IBD či také BID) se sídlem ve Washingtonu. Právě BID s paraguayským Ministerstvem veřejných prací a spojů se nakonec dohodly na tom, že se místo trolejbusů podpoří naftové autobusy. Peníze se z cizího měšce získat podařilo, jenže stavbu se nedařilo vysoutěžit. Ze čtyř původních stavebních úseků zmizel po některých nesouhlasech ten nejvýchodnější s číslem 4 San Lorenzo (okraj) – San Lorenzo (centrum). V polovině roku 2016 začal být metrobus stavěn směrem od okraje San Lorenza (u kampusu Universidad Nacional de Asunción) k hranicím Asunciónu (k ulici Calle Última, ve městě Fernando de la Mora). Jenže práce, které měla na nejprve vysoutěžených úsecích č. 2 a 3 (viz mapku níže) na starosti portugalská firma Mota Engil, se začaly vléct.

Mota Engil nakonec loni na podzim od smlouvy odstoupila, dle jejích slov mj. proto, že stát neměl

získat pro stavbu včas všechny potřebné pozemky, čímž nemělo být možné pokračovat ve stavebních pracích. Firma se pak dostala s novou vládou Paraguaye do právního sporu, přičemž už měla dle slov státu dostat 21 milionů z celkem 47,5 milionů USD, které představuje rozpočet jí svěřené stavby. Jestli tyto peníze někdy Paraguay uvidí zpět, těžko říci, existuje sice určité pojistné krytí, ale ne příliš vysoké, a Portugalci si ještě začali nárokovat tučných 18 milionů USD, pokud by měli vyhovět požadavku státu vrátit provoz ve stavbou postižených ulicích do normálu. Nemožností rychle dohodnout se se realizace projektu dle místních médií nejméně do roku 2020 zastavila.

Na BID se v prosinci 2018 obrátil jeden ze stavitelů prvního úseku, tj. v centru Asunciónu, s udáním, že zakázku na 2. a 3. úsek proti pravidlům BID vyhrála firma (tj. Mota Engil), která neměla pro výstavbu v Paraguayi žádnou techniku, a práce si nasmlouvala u firmy Ocho A, se kterou neměla mít podepsanou smlouvu, ačkoli tvrdila opak, a tato subdodavatelská firma se pak ze zakázky stáhla. Na základě již jiného dřívějšího udání, tentokrát ze strany nové exekutivy, která za chyby nyní očerňuje tu minulou, už tou dobou probíhalo na půdě BID jiné vyšetřování téže zakázky přiklepnuté portugalské firmě, ze kterého mělo vyplývat, že zakázka opravdu byla zadána za podivných okolností. Obě vyšetřování ještě probíhají.

Mezitím se už ale začalo diskutovat o smysluplnosti metrobusového koridoru v centru města, který by mohl hyzdit svou podobou jeho historický ráz a vést k nenávratné změně v místním koloritu. Dále se začalo zjišťovat, zda by se metrobus neměl přehodnotit s tím, že by byl rozšířen o původně navrhovaný úsek č. 4 z okraje města San Lorenzo do jeho centra. Nové vedení výše zmíněného ministerstva pak ještě začalo zvažovat, zda by nebylo vhodné na BRT koridoru zavést elektrickou dopravu. S ohledem na současnou popularitu elektrobusů jsou ale šance pro trolejbus spíše nepříznivé, ačkoli by v dlouhodobém horizontu vyšel město levněji. Nápad zkusit nasadit elektrobusy, avšak jen na zkoušku, aby se zjistilo, zda vývoj umožní jejich celodenní nasazení, už ostatně padl… Překážkou pro zavedení trolejbusů je jistě to, že za ně nikdo dostatečně nelobuje, jejich výrobou se v Latinské Americe zabývá minimum subjektů a o stavbu tratí se také nikdo v tamních zemích “nepere”. S určitým lobováním by se možná ještě trolejbusy podařilo prosadit, takto se ale dostává pozornosti těm, kteří se v zemi nějak snaží, což jsou dnes většinou Číňané, kteří už prodali do země například hybridní autobus.

Ve třech vedle sebe sousedících městech se každopádně od října 2018 nachází na zhruba 4 km paralyzovaná stavba (úsek č. 3), která den co den pije krev ostatním účastníkům provozu i těm, kteří bydlí v její blízkosti. Ostatně už na jaře 2018, kdy bylo dokončeno teprve 15 % z trasy přiklepnuté portugalské firmě, se místní obchodníci bouřili, neboť stavba vázla a oni ztráceli klientelu, další občané pak ztratili pohodlný přístup ke svým domům či jim byly zabrány pozemky. Jak to bude dál, se neví. Někteří řidiči osobních automobilů si po dokončených betonových pásech zkracují cestu, zatímco nedokončená nástupiště chátrají, nebo v lepším případě slouží místním prodejcům. Zatím tedy bude úspěchem, pokud se vůbec stavba dokončí. Při pohledu na plánek níže se chce říci, zda nebylo rozumnější zachránit a zmodernizovat tramvaje, které do Fernanda de la Mory z Asunciónu vyjely naposledy roku 1984.

Věnování: Tento text je věnován Američanu Allenu Morrisonovi, který dne 6. ledna 2019 ve věku 84 let zemřel. Pan Morrison byl největším odborníkem na historii elektrické dopravy v Latinské Americe, o které od roku 1998 publikoval na svém webu tramz.com stovky článků, které vycházely především z jeho důkladných rešerší podnikaných přímo v jednotlivých místech Latinské Ameriky, kromě toho je autorem i několika knih. S panem Morrisonem coby velkým zastáncem tramvajové a trolejbusové dopravy spolupracovala v posledních zhruba čtyřech letech jeho života i naše redakce, jeho odchod je pro nás velkou ztrátou. Pan Morrison ještě za svého života souhlasil s uveřejňováním svých textů na stránkách našeho časopisu, díky čemuž můžeme naše články i v budoucnu obohacovat o zajímavé informace, mapky i fotografie. Za to mu patří obrovské díky. Nekrolog (v AJ) pana

Morrisona je k nalezení zde. Čest památce tohoto dopravního velikána!

Text: Vít Hinčica, Allen Morisson

Neoznačené foto: Vít Hinčica

Url: Pya'e Porã aneb fiasko metrobusového projektu v Asunciónu