

Fura-fila

29.09 2019 19:23, Redakce, Nezařazené

Následujícími řádky se podíváme do Brazílie na konec 20. a počátek 21. století. V té době se totiž v São Paulu rodil jeden zajímavý trolejbusový projekt, který již téměř upadl v zapomnění…

Monorail

V roce 1996 se voleb na primátora největšího brazilského města zúčastnil Levy Fidelix, předseda politické strany Partido Renovador Trabalhista Brasileiro, která na domácí půdě hraje spíše marginální roli. Ve volbách sice Fidelix neuspěl, přesto se stal ve městě známou osobou. Pro svou kandidaturu vytáhl jako programové eso projekt zvaný Aerotrem, což byl ve své podstatě nadzemní monorail, který měl dle Fidelixe markantně zlepšit dopravu a zvýšit kvalitu života místních obyvatel. Na tom by nebylo nic zvláštního, jenže Fidelix mluvil o monorailu poměrně často, až začal být některými viděn jako Aerotremem posedlý a stal se terčem vtipů. Fidelix chodil s projektem trpělivě i do dalších veřejných voleb, dokonce si nechal natočit i klip s bizarním textem (s refrénem "*Přijď, přijď, přijď, přijď, že jo, Levy Fidelix je muž Aerotremu*"), přesto to jemu ani jeho straně obvykle nijak moc nepomohlo. Fidelixova myšlenka sice mohla vypadat jako bláhová, nebo pro město nevhodná, nicméně jak se nakonec ukázalo, to, co tento brazilský politik neměl, byla akorát dostatečná politická moc, protože monorail se v tomto století začal v São Paulu stavět… Fidelix si marně stěžoval na to, že mu nápad ukradli představitelé konkurenčních stran, které jej přitom dlouhodobě kvůli jeho Aerotremu zesměšňovaly, nicméně to je tak všechno, co mohl, média mu příliš prostoru na obhajobu nedala a Fidelixovi navíc zůstávala nálepka muže Aerotremem posedlého.

Trolejbus

V době, kdy šermoval Fidelix ve volební kampani Aerotremem, se už přitom tehdejší radnice zabývala podobným projektem, který by ale namísto vlaků využíval trolejbusů. Změna primátorů od 1. ledna 1997 neznamenala utlumení tohoto nápadu, ale naopak jeho posunutí vpřed. Kandidát na primátora Celso Pitta se s trolejbusovým projektem ztotožnil, a jakmile ve funkci hlavy města od uvedeného data vystřídal Paula Malufa, byla cesta k realizaci ambiciózní myšlenky definitivně otevřena. V polovině roku 1997 se na realizaci projektu začalo aktivně pracovat.

Projekt získal jméno *fura-fila*, což lze přeložit jako “proražeč kolon” či “prolamovač kolon” (ve smyslu kolona = řada, fronta, případně zácpa). Jednalo se o unikátní myšlenku, která do té doby nikde na světě nenacházela obdoby. Základem projektu byl silniční koridor typu BRT, po kterém by jezdily namísto autobusů trolejbusy, a tento koridor měl být převážně nadzemní. Nicméně to nebylo vše. Samostatné trolejbusové dráhy měly být z obou strany lemovány naváděcími kolejnicemi, o které se měla otírat pomocná kolečka namontovaná na vozidlech, tak jako je tomu u systému O-Bahn (například v australském Adelaide). Jednalo se o prvek, který měl zajistit komfort a bezpečnost nadzemního provozu rychle jedoucích trolejbusů. Stanice systému měly být řešeny s pomocí klasických nástupišť, jaká jsou známá ze železnice.

Na výstavě ExpoBus v roce 1998 bylo prezentováno prototypové tříčlánkové trolejbusové vozidlo konstruované od roku 1997, které stálo na podvozku Volva, mělo karoserii brazilského výrobce Marcopolo a výzbroj s IGTB tranzistory dodanou brazilskou firmou Powertronics. Vozidla BRT systému jsou v Brazílii nazývána jako VLP (*Veículo Leve sobre Pneus* neboli “lehké vozidlo na pneumatikách”).

Ve stejné době už byla dokončována zkušební dráha o délce 1,5 m v areálu známého závodního autodromu Interlagos, která byla opatřena trolejí s pružným zavěšením a umožňovala vyšší rychlost vozidel. Dráha byla vybudována proto, že stavba koridoru v hustých ulicích nemohla být spuštěna okamžitě. První série testů na autodromu se odehrála zřejmě jen s prototypovým tříčlánkovým vozidlem.

Prototyp byl po první sérii zkoušek přemístěn do města, kde byl zkoušen na dokončené pozemní části zatím ne zcela dokončeného 2,8km úseku Terminal Parque Dom Pedro II – Praça Alberto Lion, jenž měl být základem cca 9km koridoru směřujícího od centra mírným jihovýchodním směrem na konečnou Sacomã. Dle jednoho zdroje měl vůz alternovat mezi centrem a autodromem, což není možné doložit, každopádně od května 1999 měl už zůstávat na autodromu. Velká cena Formule 1 konaná v únoru 2000 ovšem vedla k tomu, že se musela zkušební trať zanedlouho snést. V té době už pokročila stavba nadzemních struktur koridoru, a tak trolejbus dlouho nezahálel. Dne 30. září 2000 byl zahájen zkušební provoz na celém 2,8 km dlouhém úseku, a to jak s prototypem, tak s článkovými vozy ev. č. 68 8000 a 68 8001, které pocházely z 80. let (jestli se tyto vozy objevily i na cca 20 km vzdáleném závodním okruhu, nevíme). Za tímto účelem byly zřejmě oba vozy dočasně opatřeny i pomocnými kolečky.

Co se historie těchto dvou klasických “kloubáků” týče, byly v polovině 80. let vyrobeny s vidinou slibované velké zakázky na několik stovek trolejbusů pro městského provozovatele trolejbusů. Nicméně změny politických preferencí vedly k tomu, že tyto unikátní vozy zůstaly osamoceny. Oba trolejbusy si byly po vyjetí ze svých míst výroby velmi podobné, avšak první z nich měl karoserii výrobce CAIO (model Padron Amélia II), podvozek Volvo (B58) a výzbroj Villaers a druhý karoserii Marcopolo (typ San Remo II), podvozek Scania (S-112 AL) a výzbroj Powertronics. Ve druhé polovině 90. let se pak staly trolejbusy předmětem hloubkové modernizace, která vedla k částečné změně jejich vzhledu (nově byly například zřízeny dveře na druhé straně umožňující úrovňový přechod na vyvýšená nástupiště BRT systému), avšak i přesto si podobnost mezi sebou zachovaly, jelikož oba získaly novou karoserii Marcopolo typu Torino GV, byť vůz 68 8000 získal i novou výzbroj, a to od brazilské firmy GEVISA. Po modernizaci spadly oba vozy pod společného koncesionáře, společnost Eletrobus (předtím patřil každý trolejbus pod jiného koncesionáře, což bylo i příčinou toho, proč původně vůz ev. č. 68 8000 nesl ev. č. 67 8000). Pro ty z čtenářů, kteří tamní reálie neznají, je nutné uvést, že sãopaulská MHD byla v minulosti dělena mezi různé privátní podniky, které se v soutěžích praly o (pří)městské koncese na určité soubory linek MHD. V některých dobách docházelo k municipalizaci služeb, avšak činnost privátních podniků na poli zajišťování dopravních služeb

v sãopaulské MHD nikdy nezmizela.

Úsek zprovozněný na konci září 2000 byl sice připraven pro provoz trolejbusů, ale ne pro bezpečnou přepravu cestujících, protože stanice na něm nebyly vůbec hotové, navíc se, jak již bylo řečeno, jednalo jen o menší část koridoru naplánovaného ke konečné Sacomã. Na první slavnostní jízdu pozval primátor zástupce sdělovacích prostředků, aby se stali prvními cestujícími. Očekávání vkládaná do nového systému byla veliká a dokonce byl tento systém propagován reklamou, ve které se lidé nejprve dohadovali, zda se jedná o ptáka, nebo letadlo.

V říjnu 2000 ještě primátor pozval širokou veřejnost, aby se trolejbusem projela, avšak následně už se toho moc nedělo. Zkoušky se totiž odehrávaly pouze po dobu několika týdnů, až byly v listopadu 2000 ukončeny. Spolu s tím byly zrušeny i další naplánované prohlídky a návštěvy. Dle některých zdrojů měly zkoušky trvat čtyři měsíce, každopádně s příchodem nového vedení města od 1. 1. 2001 bylo všem nadějím na dostavění trolejbusového koridoru konec. Radnice se pod novými lidmi zasadila o likvidaci velké části trolejbusové sítě na území města, a tak není divu, že už roku 2001 zmizely z koridoru všechny troleje, jejichž celková délka měla být v té době zhruba 8 km. Po minulém vedení zůstávalo za náměstím Praça Alberto Lion ve směru na jih jen nedokončené nadzemní těleso a pár dalších staveb a ve směru na sever několik nedokončených objektů. Některé z vytvořených plánů přitom počítaly s tím, že síť *fura-fily* bude dosahovat až 125 km, nakonec ale sestávala jen z necelých tří, které navíc nešlo prohlásit ani za plně dokončené.

Dvoučlánkové vozy byly navráceny na městskou konvenční trolejbusovou síť, zatímco tříčlánkový prototyp putoval k výrobci Marcopolo, na jehož pozemku postupně chátral. Poslední zmínka o něm pochází z roku 2011, když už byl ve značném stádiu rozkladu. Vůz byl přitom ve své době naprostou "bombou": nejenže byl tříčlánkový, ale byl i plně klimatizovaný, vybavený informačními panely, vnějšími i vnitřními kamerami a dalšími moderními prvky.

Nedokončené torzo systému podél třídy Estado zůstávalo několik let opuštěné. V roce 2002 sice likvidátorka trolejbusů, dnes už ex-primátorka Marta Suplicy, nechala práce opětovně rozběhnout s tím, že se po koridoru budou prohánět hybridní autobusy a koridor bude prodloužen až k terminálu São Mateus ležícímu při jihovýchodní hranici města, avšak stavební ruch dlouho nevydržel. Její projekt nesoucí název Paulistão tedy nebyl úspěšný. Roku 2005 se práce opět rozběhly, a to pod novým primátorem Josém Serrou. Jeho projekt nesl také jiný název, a sice Expresso Tiradentes, a předpokládal vedení BRT koridoru až do nejvýchodnějšího obvodu města zvaného Cidade Tiradentes. Plánován byl pouhý provoz dieselových článkových autobusů, které by byly hybridními autobusy pouze doplňovány.

Nicméně ani BRT systém Expresso Tiradentes (není řešen s náváděcími kolejnicemi) se značného rozšíření nedočkal. Jeho síť ve tvaru písmene Y je v podstatě tvořená koridorem Terminal Parque Dom Pedro II – Sacomã (cca 9 km), s krátkou odbočnou větví k terminálu Vila Prudente (cca 3 km). Jaká to ironie osudu, že dále za terminálem Vila Prudente bylo rozhodnuto o tom, že dále ve směru terminál São Mateus až do obvodu Cidade Tiradentes bude budován monorail. Ten už je také v tomto směru od roku 2014 zčásti provozován…

Text: Vít Hinčica

Poděkování: Allen Morrison, Sergio Martire, Jorge Françozo de Moraes, Victor Santos

Url: Fura-fila