

COLECTIBONDI

<http://www.colectibondi.com.ar>

1° de Septiembre de 2007 | Año 2 - N° 14

E-MAGAZINE



El Auto-Colectivo cumple 79 años

Revista Online - Gratuita



Parada
de colectivos

Gobierno
de la Ciudad



**Reducción de
la frecuencia
Nocturna**

En transportes
de pasajeros

Pág. 3



**El Campo en
la Ciudad**

121° Exposición
de Ganadería y
Agricultura

Pág. 12



**El Bus más
largo del
mundo**

Transporta hasta
300 pasajeros

Pág. 16



Indice

Edición N° 14 - Septiembre 2007



Nota de Tapa

- El Auto-colectivo cumple 79 años
- Reducción de la Frecuencia Nocturna.
- El Campo en la Ciudad.
- El Bus más Largo del Mundo



Índice - Información Datos útiles



Menos Colectivos de Noche Se Reduce el Servicio

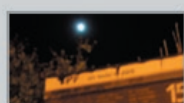


Foto del Mes (Histórica) Linea 45. Interno 45.



Foto del Mes Linea 41. Interno 11.



El auto-Colectivo 79° Aniversario de su creación



Foto de Tapa:

Archivo Empresa Transportes Santa Fe S.A.C.I (Linea 39).

Agradecemos a la Empresa por el material. Muchas Gracias!!!



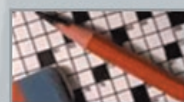
El Boleto Repasamos su Historia



El Campo en la Ciudad 121° Exposición Rural



Internacional - China El Bus Más Largo del Mundo



Zapping - En el Bondi Entretenimientos



Terminal Efemérides, Frases...



Información



STAFF:
Ignacio

Autor de:

- Web Colectibondi
- Fotolog Colectibondi
- Foro Colectibondi
- Blog Colectibondi
- E-Magazine Colectibondi
- Web Linea 39 (No Oficial)
- Fotolog Linea 39
- Web Busescolares
- Fotolog Busescolares



WEB:
Colectibondi: <http://www.colectibondi.com.ar>



CONTACTO:
E-Mail: colectibondi@yahoo.com.ar



INFO:
Diseño en formato A4 para facilitar la impresión.



Webs Oficiales de Bondis

LOS COLECTIVOS

<http://www.loscolectivos.com.ar/>

C.N.R.T

<http://www.cnrt.gov.ar/>

C.E.A.P

<http://www.ceap.org.ar/>

SECRETARIA DE TRANSPORTE

<http://www.transporte.gov.ar/>



¿Quieres Participar en la Revista?

Si quieres participar en esta Revista Online con fotos, notas o información relacionada con el mundo del transporte público de pasajeros.

Escribinos a:
Colectibondi@yahoo.com.ar

Amenaza de las empresas

Saldrían menos colectivos de noche

Dijeron que habrá un servicio reducido entre las 22 y las 5, para bajar los costos. Argumentan que los subsidios no alcanzan.

Desde el lunes, viajar de noche en colectivo por la Ciudad será más difícil ya que las empresas anunciaron que bajarán la frecuencia del servicio.

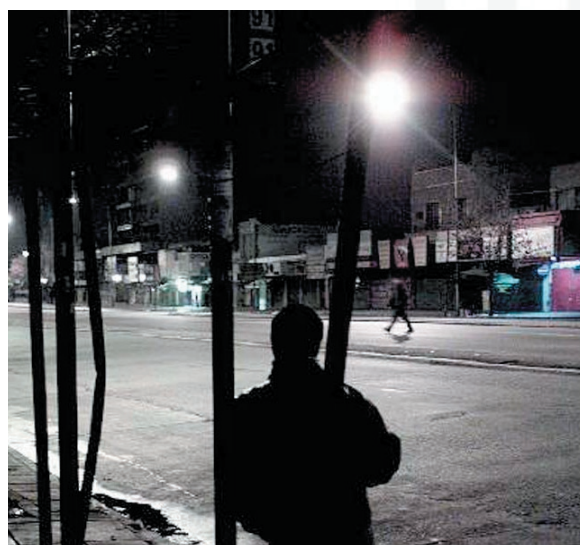
Los propietarios de colectivos de Capital anunciaron la medida, por un plazo que no determinaron, en protesta por lo que consideran "la grave crisis económica que atraviesa el sector" y en demanda de que "el Estado atienda urgentemente sus necesidades".

Los transportistas se quejan de que "los subsidios otorgados por el Estado no resultaron suficientes ni siquiera para pagar los mayores costos derivados de aumentos salariales", aunque consideran que se dispusieron "no para paliar la grave situación sectorial, sino solamente para pagar aumentos salariales, manteniendo congelada la tarifa y asegurando la paz social".

EL HORARIO COMPLICADO

En un comunicado, las cámaras empresarias de transporte público urbano de pasajeros por automotor de la Región Metropolitana de Buenos Aires dijeron que habrá "una racionalización de los servicios entre las 22 y las 5" horas.

Sin señalar qué es lo que reclaman en particular, los transportistas detallaron la serie de "factores" que consideran son causantes de la crisis, como el "congelamiento de la tarifa desde el 3 de diciembre de 2000, es decir desde hace más seis años", el aumento en el costo de los vehículos, repuestos y gastos de mantenimiento y la fuerte descapitalización de las empresas". Desde hace unos años, pusieron carteles en los vehículos para denunciar esta situación.



Viajar en colectivo de noche desde el lunes puede complicarse

También indican que su situación económica se vio afectada por "el aumento en los salarios del personal desde junio de 2002 del 185 por ciento", por lo que "la masa salarial representa actualmente casi el 50 por ciento del costo total de prestación de los servicios".

Firmaron la nota la Asociación Civil de Transporte Automotor (ACTA), la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (CEAP), la Cámara del Transporte de la Provincia de Buenos Aires (CTPBA) y la Cámara Empresaria del Transporte Urbano de Buenos Aires (CETUBA).

Fuente: Diario La Razón - La Ciudad - 05-Mayo/2007

Link: <http://www.larazon.com/notas/2007/05/04/01412291.html>

Links relacionados:

Diario Clarín - La Ciudad - 21-Mayo/2007 - "Colectivos: de noche, muy pocas líneas cumplen con la frecuencia" - Pablo Novillo
<http://www.clarin.com/diario/2004/05/21/laciudad/h-04201.htm>

45 . MicroÓmnibus 45**Línea:** 45**Interno:** 45**Carrocería / Modelo:** Mercedes Benz - ALA - 1969**Foto Tomada Por:** Colectibondi - 07-03-07**Lugar:** Expotransporte 2007 - La Rural

En esta edición especial sobre el "Auto-Colectivo", la "Foto del Mes" tenía que ser histórica o al menos poseer un contenido histórico, es por eso que la elegimos.

Este coche pertenece a la Línea 45, que posee además otra unidad restaurada del año 1942.

Su estado es excelente y los filetes y detalles interiores son únicos.

Una curiosidad: No posee puerta trasera ya que en los '60 recién se estaban implementando.

En mi opinión, subir a un colectivo antiguo restaurado, con todos sus accesorios y adornos es como volver al pasado. Ver la boletera y sus boletos de colores o sus asientos tapizados son detalles que en la actualidad forman parte de la *Historia del Bondi*.



41 . AZUL SA TA



Línea: 41

Interno: 48

Carrocería / Modelo: Metalpar Tronador OH 1315 L - SB

Foto Tomada Por: Colectibondi - 19-08-07

Lugar: Av. Cabildo

Este coche pertenece a la línea 41 - Azul Sata. Su flota estaba compuesta en su totalidad por Metalpar Tronador OH 1315 L - SB y en el último tiempo llegaron 2 coches carrozados por La Favorita OH 1315 L - SB. Todos las unidades poseen un sistema de control de horarios, mensajería en línea, impresora de boletos, lectora de tarjetas inteligentes, entre otras opciones.

En mi opinión, como usuario, la frecuencia y el estado de las unidades es excelente. Como "Busólogo", extraño el viejo corte de pintura de la línea, el azul con líneas amarillas. Se podría haber conservado en las nuevas unidades manteniendo la tradición de la línea.

Es quizás una de las mayores contradicciones en el transporte público de pasajeros: una empresa llamada "Azul", que posee toda su flota de color amarillo.

Aclaración: La foto no necesariamente corresponde al mes de la publicación.

Para homenajear este Aniversario, dedicamos algunas páginas de nuestra revista.

El "Auto-Colectivo" cumple 79 años.

Gracias a un artículo, extractado del libro de *La Nación* - *El Diario Íntimo de un País*, en el capítulo de transporte "*Llegan los tranvías...y se van; nacen los colectivos y se quedan*", redactado por Carlos Achával, les acercamos la información y las fotos sobre la historia del "Auto-Colectivo", el medio de transporte más popular en Argentina.

En un siglo, Buenos Aires y el país vieron surgir, desarrollarse y desaparecer vehículos que constituyeron no sólo una rica galería, sino, sobre todo, una fuente de inspiración para tradiciones entrañablemente ligadas a la vida cotidiana. Así lo documentan numerosos tangos y hasta dichos populares que paulatinamente van seduciendo a los historiadores. Los últimos años del siglo XIX marcaron el ingreso de novedosas formas de tracción que habrían de superar al caballo, propulsor indispensable empleado por la mayor parte de los medios de transporte existente hasta entonces, con la excepción de las mulas -irremplazables en los terrenos escarpados- y los bueyes, el animal que por entonces no admitía rival para mover grandes pesos. Solo el ferrocarril pudo desplazarlo.

El caballo, entonces, sería el único resto colonial que coexistiría en las ciudades que, como la Capital Federal, habrían de dar calurosa bienvenida a los nuevos sistemas. Uno de ellos, el tranvía eléctrico, fue en sus tiempos iniciales reemplazo y a la vez complemento de su antecesor, el de tracción animal.

Este había comenzado a prestar servicios regulares en febrero de 1870, aunque se reconocen dos antecedentes circunscriptos a una función: acercar pasajeros al ferrocarril. El 14 de julio de 1863, el **Ferro-Carril del Norte** libró al servicio una línea que transportaba pasajeros desde la estación 25 de Mayo (donde hoy está el monumeto a Garay, frente a la Casa de Gobierno) hasta la estación Retiro de esa línea. El 3 de febrero de 1866, el **Ferro-Carril del Sud** puso en circulación un tranvía similar, que dejaba a sus ocupantes a un paso del centro: iba desde la estación Constitución hasta el Pasaje del Pecado, una cortada que hoy puede imaginarse al costado sur del edificio del Ministerio de Acción Social, en la avenida 9 de Julio y Moreno. El servicio inaugurado en 1870, en cambio, era para todo el mundo. Para utilizarlo solo se requería el pago del pasaje de ese medio de transporte, propiedad de empresas exclusivamente tranviarias.

Un norteamericano, el ingeniero Charles Bright, introdujo un nuevo sistema originario de Alemania: el tranvía eléctrico. El 22 de Abril de 1897, se hizo la primera prueba en Buenos Aires (hubo un ensayo aislado en La Plata, en 1892). El coche era de tipo "Jardinera" (abierto a los costados y en los extremos) y circuló por la actual avenida Las Heras, entre la hoy Scalabrini Ortiz y Plaza Italia.

Aunque los argentinos de entonces no lo presentían, simultáneamente comenzó el reinado más prolongado de un medio de transporte urbano en el país.



Los Primeros Colectivos. En 1928, los taximetjeros colectiveros comenzaron una aventura que con el tiempo transformó el transporte en las grandes ciudades.

--> Viene de Página 6

Mientras el tranvía eléctrico era adoptado febrilmente por las grandes ciudades (Rosario, Córdoba La Plata, Mar del Plata, Bahía Blanca, Mendoza, Santa Fé, San Miguel de Tucumán Paraná, Concordia, Salta y localidades de la provincia de Buenos Aires), otros sistemas se abrían paso en el resto del mundo.

Unos, tímidamente, demorarían mucho en arribar a nuestras playas; otros, lo harían con pujanza.

En el primer caso, hablamos del "Trolley Bus" (según la grafía primitiva); en el segundo, del ómnibus automotor, cuyo primer ensayo fue en la Avenida de Mayo, -por la cual, curiosamente, jamás circularían tranvías. Estos ómnibus, de coches abiertos, tipo "Jardinera", fueron presentados por primera vez al público el 30 de noviembre de 1903. Tenían un motor de explosión que utilizaba nafta como combustible, pero no movía al ómnibus sino a un generador de corriente que alimentaba el motor eléctrico que impulsaba al vehículo. Es decir, eran nafta-eléctricas, tal como son hoy las locomotoras diésel-eléctricas. Pero no rendían lo esperado, ensuciaban mucho el pavimento y tenían que "hacer la siesta" para recuperar sus bríos. En realidad dos siestas, porque los detenían entre las 13 y las 14:30, y entre las 17:30 y las 19.



Ocho ómnibus Ingleses del Ferrocarril Central Argentino (hoy Mitre) vinculaban distintas estaciones de los diferentes ramales.



Por la guerra faltaban neumáticos. Los colectivos usaron ruedas de hierro para circular por las vías de los tranvías.

Tal vez sea lícito sospechar que tenían sólo una unidad. Lo cierto es que la experiencia fracasó.

Sólo el 20 de agosto de 1922 apareció una línea capaz de prestar servicios regulares.

Pertenecía a Sandalio Salas. En un comienzo, los motores eran todos Ford modelo T. Los coches tenían una puerta de ascenso y descenso por la parte trasera, eran azules y blancos y los pasajeros viajaban en asientos longitudinales, de espaldas a las ventanillas. Estaban atendidos por un conductor y un guarda (este solía ser un chico con uniforme que lo hacía parecer un boy scout). Con toques de silbato le indicaba al chofer cuándo podía arrancar.

La empresa denominada **Auto-Omnibus Metropolitano (AOM)** iba de Constitución a Retiro pasando por Plaza de Mayo. La buena rentabilidad dio paso a otros pedidos de concesiones, y en sólo cinco años la actividad se había convertido en un negocio de tal magnitud que movió a algunas compañías tranviarias a abarcar este nuevo rubro, ya que presentaba una seria competencia.

Sin embargo, el tiempo de las pingües ganancias estaba por llegar a su fin: el **24 de septiembre de 1928** los porteños participaban del debut de algo que no implicaba ninguna novedad en cuanto a los vehículos ni a su sistema de tracción. Ni tampoco en la forma de explotación, aunque ciertas variantes lo harían único, a punto tal que en poco tiempo se lo consideró un invento argentino: **había nacido el colectivo.**

--> Viene de Página 7

¿Hasta qué punto esos taxis con un cartelito que pregonaba una tarifa de 10 y 20 centavos habrían de cambiar la historia del transporte, particularmente en Buenos Aires, en un comienzo, y luego en los suburbios y en las otras grandes ciudades?

Faltaban pocos días para que Hipólito Yrigoyen iniciara su segunda presidencia. y algunos meses para que se produjera el crar en Wall Street. Se avecinaban tiempos duros. Pero, por el momento, todo lo ligado a la industria automotriz vivía el clima de auforia -casi de soberbia- que hacía recordar la música, el champag- ne y las risas de aquella noche en el Titanic.



El 60. con una capacidad de 11 asientos



Los Leyland. Llegaron al país en la década del 50

Por entonces Buenos Aires se asombraba ante el flamante edificio inaugurado por los hermanos Resta, concesionarios de la marca De Soto, que luego sería el Palacio Chrysler (con pista de pruebas en la terraza) y que finalmente se convertiría en lo que es hoy el Museo Renault.

Poco faltaba para que tomaran la ruta del olvido marcas como Marmon, Oakland, Peerless, Duesenberg. No era raro ver, en el parque de los autos de alquiler porteños, modelos muy cotizados, de oneroso mantenimiento, con motores de 8 cilindros y 5000 centímetros cúbicos de cilindrada. Había Packard y Buick por todas partes, y no eran raras las versiones de 7 asientos. Un ejemplar, que perdura en una nítida fotografía, ahora causa el asombro de los coleccionistas de alto vuelo: una limusina marca Hispano Suiza de dondución descubierta.

Pero ese lluvioso **lunes 24 de septiembre de 1928** los taxistas (taximetreros, por entonces) de la plazoleta de Rivadavia y Centenera estaban ante un dilema: ¿Cumplían lo que se habían propuesto en las prolongadas charlas que venían manteniendo o se quedaban como estaban, respetuosos ciudadanos que obedecen las disposiciones municipales y se marchitan aguardando al pasajero, esa especie en extinción?

Muchos propietarios afectarían sus coches a ese servicio colectivo que otros patrones denostaban;

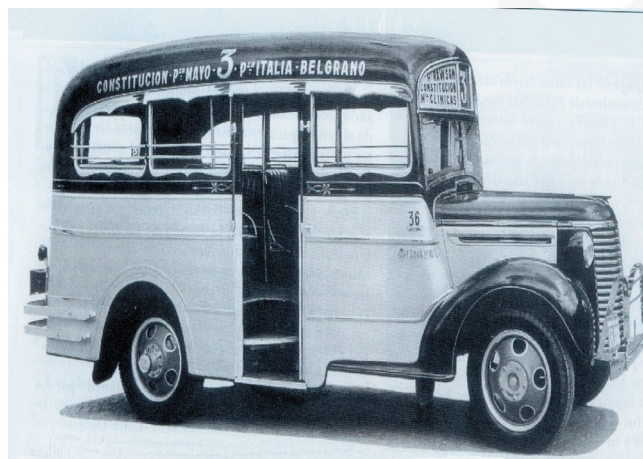
Continúa en Página 9 -->

--> Viene de Página 8

Algunos de éstos demostraban su desprecio llevando en el asiento delantero un pan que agitaban ante el "Taxi-colectivo" que se cruzaba en su camino mientras le gritaban "¡Muerto de hambre!" Esa era la situación que ya empezaba a reflejar en sus tangos el aún desconocido Enrique Santos Discépolo. Y a esa palestra habían salido los audaces que en las horas pico tapaban los relojes y colocaban sus cartelitos sobre el parabrisas. Proliferaban los recorridos encimados. Y, por lógica, las peleas. Pero rápidamente el enemigo común - Léase tranvías- los uniría. Hoy, al comparar el tamaño de los contendientes, se comprende la simpatía que lentamente esos aventureros despertarían en la calle: un tranvía medía casi 11 metros, pesaba aproximadamente 12 toneladas y podía transportar 32, 36 y hasta 40 pasajeros sentados (los parados no tenían límite, porque iban hasta en el techo cuando no había más lugar y las circunstancias obligaban, como, por ejemplo, a la salida de un partido de fútbol); un auto-colectivo, en cambio, tenía la longitud de un cochey, aún con transportines, no cabían en él más que 9 pasajeros sentados (y apretujados). De parados ni hablar.



El Ford T. También dió para ser carrozado como colectivo



Último Modelo. Un Chevrolet de 1939, carrozado por El Trébol, tenía 11 asientos, uno destinado al guarda.

Hacia mediados de la siguiente década, el Taxi-colectivo había desaparecido. Como en un proceso de cariocinesis, habían quedado por un lado, bien diferenciados, los taxis (a los que la Municipalidad, engoladamente, seguía denominando "automóviles de alquiler con taxímetro") y, por otro, esos vehículosa los que todo el mundo llamaba "Colectivos". Y mientras los colectiveros seguían se guerra contra los tranvías, las cuatro empresas que explotaban este sistema empezaban a reaccionar.

La compañía de Tramways Anglo Argentino, la Compañía Lacroze y las más modestas Buenos Aires Town and dock ("Tranvía del Puerto" para los íntimos) y eléctricos del Sud estaban de acuerdo en terminar con esta competencia de los chiquitines, que -aún constreñidos a las medidas estipuladas por una ordenanza municipal de 1932- seguían ganando la simpatía del público, inclinado en favor del más débil.

Con sus escasos 530 centímetros de longitud y un máximo permitido de 10 pasajeros sentados y 2 parados, luchaban con éxito contra los tranvías y también contra los ómnibus, algunas de cuyas empresas (como La Central y la Satia) pertenecían a compañías tranviarias.

Estos ómnibus tenían lo suyo. Su aspecto era similar al de los tranvías, de líneas rectas y con una plataforma trasera. Eran moles imponentes, de 9 metros, con capacidad para 26 pasajeros sentados, aunque había versiones más modestas de sólo 18 y algunas mastodónticas, de 36. Cuando estos vehículos llegaron al país, en la década del 20, deslumbraban con lo que por entonces era el último grito de la industria automotriz aplicada al transporte público.



--> Viene de Página 9

En los catálogos del White de 1929, por ejemplo, se destacaba que los chasis estaban dotados de ruedas neumáticas. Es decir que hacía muy poco que se habían abandonado las ruedas de gomas macizas. Era frecuente que no tuvieran frenos delanteros, y que los traseros no fueran hidráulitos (ni soñar con los de aire, los servofrenos y mucho menos los de potencia). Por eso era cosa de todos los días que en un encontronazo en una esquina, el ómnibus siguiera su derrotero y, un poco desviado por el desesperado volantazo del chofer, terminara estrellado contra una ochava. Junto con la policía y la ambulancia llegaba la cuadrilla municipal para apuntalar el edificio.

Durante tres décadas los ómnibus de plataforma fueron una verdadera institución de Buenos Aires. Formaron parte del paisaje urbano tanto en los años 20 como en los 30 y 40. Se subía por la plataforma trasera, donde el guarda, como en los tranvías, aguardaba para entregar el boleto en la misma plataforma, antes de ingresar en el salón, o dentro de éste, después de que el cliente hubiese tomado asiento. Hasta allí iba el empleado para entregarle el pasaje y cobrarle.

No era su única misión. Su responsabilidad incluía dar toques de campanilla acordados en el reglamento para comunicarle al conductor que podía partir, porque todos los pasajeros habían ascendido ya (tín-tín), o porque alguien quería apearse (tín). Un peligro súbito exigía una orden perentoria para detener la marcha. Así, si alguien había perdido pie, la mano del guarda tiraba tres veces del tiento transmisor, que hacía resonar adelante, sobre la cabeza de su compañero, contra el techo, la contundente campana de bronce niquelado (¡tín, tín, tín!). Para el descenso había una puerta adelante, aunque no siempre del mismo lado. La mayoría de los coches la tenía sobre el izquierdo. Por eso, después del cambio de mano estas unidades la utilizaban sólo cuando circulaban por avenidas, circunstancia en que lo hacían por el carril izquierdo; se detenían junto a los refugios de los tranvías. Si el pasajero quería bajar cuando el vehículo iba por una calle -no avenida- no tenía más remedio que descender por atrás, y el conductor arrimaba al cordón derecho, como ahora. La circulación cambió el 10 de junio de 1945 en casi todo el país. Sólo se mantuvo el tránsito por la izquierda en las Islas Malvinas, en los trenes y en los subterráneos.

EL ARCO IRIS RODANTE

Una característica de los transportes porteños hasta fines de la década del 30 era su policromía. Alrededor de 75 líneas de ómnibus ofrecían un abanico más variado que el arco iris: celeste, blanco, verde, crema, naranja, rojo, bordó, azul, beige, cobalto, violeta, boravino, carmín, mostaza y verde agua, solos o combinados de a dos, con los nombres de las compañías y sus correspondientes monogramas. Que sólo estaban pintados primorosamente en las carrocerías, por afuera, sino que también pregonaban orgullosos sus blasones en las banderolas, con letras esmeriladas en los cristales.

Con excepción de las ya mencionadas de origen tranviario, las denominaciones pintaban la época:

Cía. Omnibus La República SRL, Autobús Mayo, Cía. Buenos Aires de Omnibus, Libertad Autobús, Cía. De Omnibus La Veloz, Cía. Omnibus La Ideal, La Continental, La Internacional, La Mundial, Sud Amércia Autobús, La Nueva Porteña, Autobús Argentina, Compañía Argentina de Tracción Mecánica, autobús del Plata SRL, Metrópol Autobús, Columbia autobús, La Nación, La Patria, Cía. de Omnibus Ibero-Americana, Cía. Omnibus Luso-Argentina, y otras por el estilo.

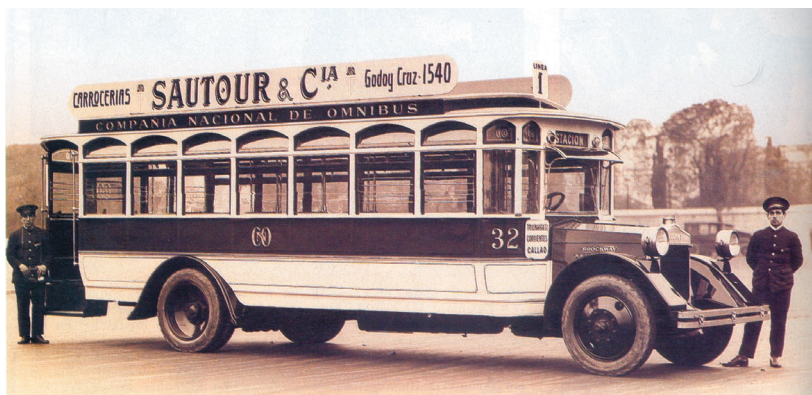
En cuento a los apellidos de sus propietarios, revelaban en muchos casos una primera generación de inmigrantes. Algunos opacaron los nombres de las empresas, y era común la referencia del público o sus propietarios, más allá de las denominaciones oficiales. Así, eran conocidos los ómnibus de *Fitipaldi*, el de

--> Viene de Página 10

Páramo, la compañía de Esteban Daneri o la de Mocerrea.

En el frontis de algunos edificios sobreviven esos apelativos. O sobrevivieron hasta hace poco, como el garage de Daneri, propietario de líneas y famoso carrocerero, tenía en la avenida de los Constituyentes a media cuadra de la General Paz, o la sede de la Sud América, recordaba en el frente de un edificio que ahora tiene varios locales a la calle, en Beazley 3978, a media cuadra de la avenida Sáenz, en Pompeya.

Como los dinosaurios, estos vehículos desaparecerían sin dejar apenas rastros en nuestros días. Hasta sus marcas han tomado, en su mayoría, el rumbo del olvido: Broackway, Hispano suiza, hispano Argentina, Thornicroft, Lancia, White, Mack, Layland, Aclo, Ruggles, International, Dodge Brothers. no todas han dejado de existir, pero ya no forman parte del parque actual, ni siquiera en sus versiones más modernas, que gozan de buena salud en sus tierras de origen.



A poco de nacer el colectivo, aparecieron los ómnibus, cuyas carrocerías se asemejaban a la de los tranvías.

Este correspondía a la Línea 1, que circulaba por Triunvirato, Corrientes y Callao.

El guarda avisaba el ascenso y descenso de los pasajeros.

Más frescos en la memoria están los ómnibus llegados en oleadas posteriores, como los Mack, GM, Leyland, Berliet e Isotta Fraschini comprados después de la Segunda Guerra Mundial. O los Mercedes benz brasileños o alemanes que, sumados a más Leyland y un puñado de Aclo, vinieron para reemplazar a los tranvías, desde 1962. Todos ellos tenían algo en común: el color plateado, con una franja azul.

Paulatinamente fueron reemplazados por colectivos; éstos, a su vez, crecieron en longitud, en altura y ancho hasta no diferenciarse de los ómnibus.

Hoy puede decirse que en la larga batalla entre ambos contendientes, uno venció en lo material haciendo que el rival más pequeño lo imitara hasta mimetizarse, y el otro perdura en los recorridos de la nostalgia y se ha hecho dueño de esa palabra tan familiar: **COLECTIVO**.

CLUBES Y ASOCIACIONES

Gran parte de los datos que permitieron elaborar este informe provienen del historiador Sergio Ruiz Díaz, jefe del Departamento de Investigaciones Históricas del Coleclub - Amigos del Colectivo.

Entre las instituciones dedicadas a estudiar la historia del transporte y a preservar antiguas unidades figuran la Asociación Amigos del Tranvía (Paraná 755, Capital), el Coleclub (201-7111), la Fundación Museo Ferroviario y el Ferroclub, (que opera un tren histórico y lo restaura en los talleres de Villa Lynch (ex F.C. Urquiza) y Remedios de Escalada (ex. F.C. Gral. Roca)

Fuente: Libro La Nación - El Diario Íntimo de un País - 100 Años de Vida Cotidiana.
Libro La Nación - La Argentina en el Siglo XX
Fotos: Las fotos pertenecen al Libro "La Nación - El Diario Intimo de un País"

Links relacionados:

Asociación amigos del Tranvía - <http://www.tranvia.org>

Sus cambios a través de su historia

El Boleto del Bondi

El boleto, a lo largo de su historia, sufrió muchísimos cambios. Dejando de lado el valor (Cifra), su diseño y tamaño fueron modificándose con el paso de los años.

Los primeros colectivos, aparecidos en 1928, no expedían boleto y el viaje se pagaba al descender.

La línea pionera en utilizar boletos fue la 31 (hoy 60), que el 2 de marzo de 1932, a poco de iniciar sus servicios, colocó boleteras de 8 rollos en sus taxis-colectivos. Pero los choferes resistieron la medida y al poco tiempo fueron retiradas.

Recién en 1942 la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA) comenzó a usar boletos en los colectivos. El 3 de enero de ese año, en las líneas 212 y 263, los llamados desde entonces choferes-guardas comenzaron a encargarse de cortar y cobrar boletos.

En las líneas privadas de colectivos el boleto apareció el 1 de noviembre de 1943. La línea 25 (Boca - Devoto) tomó la iniciativa, con boleteras de dos pisos y diez bocas. Paradójicamente, esta línea perdió su concesión por no implantar las expendedoras electrónicas.



Boletos de la línea 25
Libro La Nación: El Diario íntimo de un País

CAPICÚAS

Su definición: "Aquel número que se lee igual de izquierda a derecha y viceversa"

Los boletos capicúas fueron objetos que durante años, la mayoría de las personas guardaba por una cuestión de "colección" o simplemente "amuleto de la suerte".

Coleccionar boletos capicúas es similar a coleccionar estampillas.

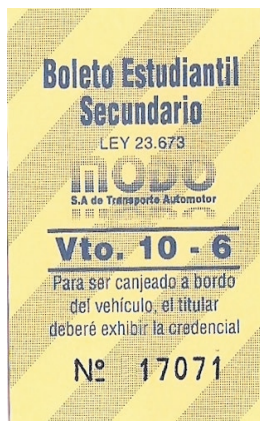
Cuando una colección se termina de completar, existen otros tipos de colecciones.

Algunas colecciones aprobadas por el "Círculo Coleccionistas Capicúas" son: Escaleras (12345), escolares, punta de rollo, Pi (31416), "que lástima" (05851) entre otras.

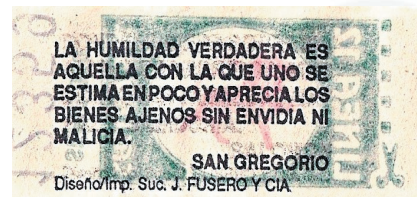
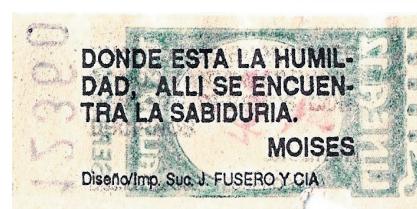
Los denominados "Que lástima" son aquellos que por muy pocos números no fueron capicúas.

--> Viene de Página 12

Con la llegada de las expendedoras automáticas de boletos, los capicúas fueron desapareciendo. Principalmente porque era todos iguales (Papel blanco impreso), que con el tiempo se borrraban) y a esto se le sumó la gran cantidad de numeros que poseían las series (entre 6 y 8 números). IMPOSIBLE!!!



Boleto "Capicúa + Escolar" (Línea 151).
Boleto "Qué Lástima!" (Línea 39).
Colección: Ignacio (Colectibondi)



Boletos Cultos, con frases célebres. (Línea 12).
Colección: Ignacio (Colectibondi)

LAS BOLETERAS

Los sucesivos aumentos de tarifa, sumados a las prolongaciones de recorridos y a la subdivisión de las secciones, provocaron el incremento en la cantidad de rollos usados por las líneas de colectivos del Área Metropolitana.



Boleteras de 5, 9 y 36 bocas. La última, de 3 pisos y 36 bocas de apertura individual, fue la más grande que se usó en nuestro medio. Tuvieron boleteras de tres pisos las empresas Atlántida (línea 57) y Transporte del Oeste (línea 136). Fotografías: CEAP

Las boleteras fueron sustituidas por máquinas expendedoras automáticas en los colectivos aunque aún quedan en uso algunas. Las mismas son utilizadas por personal de la línea (inspector) para expender el boleto en paradas muy concurridas y así aliviar el trabajo del conductor.

Fuente: Libro La Nación - El Diario Íntimo de un País
Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (CEAP) - <http://www.ceap.org.ar/>
BusArg - <http://www.busarg.com.ar>
Elaboración Propia - Ignacio - <http://www.colectibondi.com.ar>
Colección Privada - Ignacio - <http://www.colectibondi.com.ar>

Links relacionados:
Círculo Coleccionistas Capicúas - <http://www.coleccionistas.4t.com>

El rubro de "tractores y maquinarias" impactaron en los visitantes.



El campo en la ciudad

En la 121° Exposición de Ganadería, Agricultura e Industria Internacional, se presentaron novedades en el rubro "Motor".

Una vez más, y como hace ya 121 ediciones, el campo se acercó hasta la ciudad para mostrar lo mejor de sí. En pleno barrio de Palermo, entre el 26 de julio y 7 de agosto, más de 3800 de los mejores ejemplares de las distintas razas y especies, toda la agroindustria, talabarterías, laboratorios e insumos para el campo fueron parte de esta nueva edición de la Exposición Rural que tuvo el día record de visitantes en la historia el último domingo de julio, cuando se acercaron al predio 172.835 personas.

Ustedes, los lectores, se estarán preguntando la relación entre los colectivos y las maquinarias del campo. Parecen dos términos totalmente opuestos pero no lo son.

En esta exposición del campo, estuvieron presentes los stands de "Deutz" y "Pauny Zanello".

Los mismos expusieron maquinarias agrícolas, tractores y motores.

Volviendo a la relación entre colectivos y maquinarias del campo, Deutz, Cummins y Pauny Zanello fueron marcas que también estuvieron presentes en Expotransporte 2007.

Por el lado de **Deutz**, no se había presentado como stand, sino que por medio de la empresa carrocera Tatsa. Esta empresa fabrica sus carrocerías y les coloca motorización Deutz.

Pauny Zanello, por medio de la firma carrocera de larga distancia "Sudamericanas", había presentado el modelo "PaunyBus", con motor Cummins.

Por último, **Cummins**, se había presentado con un stand. Estos motores fueron utilizados por la ex carrocera "El Detalle" en sus modelos OA 105.



Fotografía: Colectibondi - 05-08-07



Fotografía: Colectibondi - 05-08-07

Los tractores lucen un nuevo diseño que los diferencia de aquel concepto de "Tractor de campo" que todos tenemos. Su nueva imagen es moderna y con muchas comodidades en su interior.

--> Viene de Página 14

Pauny Zanello ofrece una amplia gama de productos entre los que se destacan:

Tractores con tracción simple (Línea C: 230 y 250)

Tractores con tracción asistida (Línea A: 230, 250, 280)

Tractores rígidos con tracción total (Línea P-Trac 160 / 180)

Tractores articulados (Línea C: 460, 500, 540, 580, 690, 700).

Los caballos de potencia de sus motores pueden ir desde los 121 HP a los 300 HP, según versiones.

Todos motorizados con motor Cummins.

Además de sus tractores, Pauny presentó otros productos complementarios como tanques regadores de 10.000 litros, tanques de combustibles, pulverizadores de arrastre y casillas dormitorio con muchas comodidades: dormitorio, ducha, instalación de agua, electricidad y gas.

Todos los productos son de fabricación Argentina y la planta está ubicada en Las Varillas, "cuna del tractor", (según la folletería de Pauny).

Por el lado de Deutz, con el slogan "Motorizamos sus ganas de crecer", presentó grupos electrógenos, motores para cosechadoras, tractores y camionetas. Además el servicio de postventa ofrece un amplio stock de repuestos y envío a todo el país en 48 hs. La reparación de motores la estiman en 7 días.



Fotografías: Colectibondi - 05-08-07

En mi opinión, la exposición estuvo muy bien organizada. Los 120.000 metros cuadrados de la Rural casi no alcanzaron para los más de 600 expositores y el millón de personas que la visitaron.

Los stands entregaban buena folletería y los productos expuestos eran de gran nivel.

Los pabellones se encontraron bien distribuidos. Animales, maquinarias, empresas y locales de venta de objetos relacionados al campo, (Adornos, cueros, cuadros, etc). Por último, los negocios de comidas regionales estuvieron bien ubicados y con mucha concurrencia.

Fuente: Folletería Pauny Zanello

Folletería Deutz

Elaboración Propia - Ignacio - <http://www.colectibondi.com.ar>

Pauny: <http://www.pauny.com.ar/>

Todo-Agro: <http://www.todoagro.com.ar/todoagro2/nota.asp?id=6074>

Links relacionados:

La Rural - <http://www.exposicionrural.com.ar>

Tiene capacidad para 300 pasajeros



China

El Bus más largo del mundo

Fue bastante nombrado en la convención 2007 de "Busworld Asia de Shanghai".

Lo que conocemos como China es en realidad la unión entre la República Popular de China (que incluye la China continental, Hong Kong y Macao) y la República de China (Taiwán).

China es el país con mayor población del mundo. Según datos demográficos oficiales del país, posee 1.300.000.000 habitantes. ¿Será por eso que construyeron el Bus más largo del mundo?...

Se trata del bus mas grande hasta el momento creado para el transporte público de China (y del mundo) llamado **Zhejiang Young Man Vehicle Group**. La carrocería del mismo es Neoplan.

Este superbús con doble articulación, construido para cubrir el itinerario entre Beijing y Hangzhou, mide 25 metros de largo (similar a un vagón de metro), tiene cinco puertas, 40 asientos y capacidad para 300 pasajeros. Emplea un motor MAN y alcanza una velocidad máxima cercana a los 80 km/h.

A Continuación les mostramos algunas imágenes del bus:



El frente del bus, con vidrio panorámico y cartelera electronica

--> Viene de Página 16



La parte posterior del bus es totalmente vidriada.



Vista del frente del bus y su puerta de doble hoja vidriada.

El conductor encargado de llevar el autobús desde la fábrica de Zhejiang hasta la feria de Shanghai, en la que fue presentado oficialmente, aseguró a los periodistas chinos que es “sencillo de manejar” y muy flexible en las curvas.



Para dar vuelta alrededor del bus hay que caminar 54 metros.

--> Viene de Página 17

El vehículo, no obstante, requiere la construcción de vías especiales de tránsito rápido y carriles exclusivos de autobuses en autopistas y autovías, con las que ya cuentan ciudades como Pekín o Hangzhou pero todavía no Shanghai.

VISTA DEL INTERIOR



Vista del pasillo a la altura del fueye.



Vista de los asientos, cartelera electrónica y pasillo.

VISTA LATERAL



Los 25 metros del bus vistos desde un lateral.

Fuente & Links : *Elaboración Propia - Ignacio* - <http://www.colectibondi.com.ar>
Web Mzqc - <http://www.mzqc.com/Article/jtxw/200612/1061.html> (Idioma Chino)
Web Zjol - <http://www.zjol.com.cn/05jx/system/2006/12/13/008045746.shtml> (Idioma Chino)
Web Shanghaiist - http://shanghaiist.com/2007/03/16/bus_envy_soon_t.php (Idioma Inglés)
Wikipedia - http://es.wikipedia.org/wiki/Demograf%C3%ADa_de_China

Entretenimientos

"Para el Descanso
entre
Vuelta y Vuelta"

Bienvenidos a la sección "Entretenimientos".

La finalidad de este espacio es brindar a los lectores un lugar para pasar "el tiempo libre" y relacionado al transporte público de pasajeros, hobby que nos entretiene a todos.

En el número anterior, se colocaron palabras generales del transporte pero a partir de esta edición, el "Cruci-Bondi" contendrá palabras claves que se encontrarán en el mismo número de la revista, en diferentes artículos y noticias.

La palabra clave será del artículo principal del número editado.

Mucha Suerte!!!



Humor Busólogo

"Bote-Bus"



Nadie intentará bajarse donde no hay parada...

FUENTE: http://ru.fishki.net/picsw/022007/21/autokazus/006_autokazus_69011.jpg

RESPUESTAS NÚMERO ANTERIOR (N° 13)

CRUCIBONDI

1-Alcar. 2-Bondi. 3-Plaza. 4-Eivar. 5-Cartelera. 6-Tapa Rueda. 7-Italbus. 8-Mocba. 9-Violetero. 10-Chancho. 11-Expendedora. 12-Cummins

TEST BUSÓLOGO

1-B. 2-A. 3-B. 4-C. 5-B



Cruci-Bondi

| | |
|----|-------------|
| 1 | _____A_____ |
| 2 | _____U_____ |
| 3 | _____T_____ |
| 4 | _____O_____ |
| 5 | _____C_____ |
| 6 | _____O_____ |
| 7 | _____L_____ |
| 8 | _____E_____ |
| 9 | _____C_____ |
| 10 | _____T_____ |
| 11 | _____I_____ |
| 12 | _____V_____ |
| 13 | _____O_____ |

- 1 - Modelo de tranvía abierto a los costados y en los extremos.
- 2 - Encargado con uniforme parecido al de un Boy Scout.
- 3 - Nombre del chasis con ruedas neumáticas en 1929.
- 4 - Horario en el que se restringe la frecuencia.
- 5 - País constructor del colectivo más largo del mundo.
- 6 - Siglas de la empresa que iba desde Constitución a Retiro.
- 7 - Modelo de ómnibus llegado al país en la década del '50.
- 8 - Autocar de turismo.
- 9 - Uno de los chasis utilizados en bañaderas.
- 10 - Competidor del colectivo.
- 11 - Primeros taxistas.
- 12 - Nombre "popular" de Tranvías: Buenos Aires Town and Dock.
- 13 - Transporte "primo" del Tramway.



Efemeride

24/09/1928

Se realizó el primer recorrido del Auto-Colectivo. Unía las calles Lacarra y Rivadavia con Plaza Primera Junta con una escala intermedia en Plaza Flores.



Webs / Fotologs Recomendados



Website: Linea 109 - Oficial
<http://www.linea109.com.ar/>



Fotolog: All Cabanias
http://www.fotolog.com/all_cabanias



Diccionario "Bondiero"

LED: (Light-Emitting Diode)

Tecnología de avanzada aplicada en
carteleros y ramaleros de colectivos.



¿Sabías Que?

La facturación promedio en pesos por mes
que produce un colectivo en la ciudad de
Buenos Aires es de **\$16.000**.



El Número

91

Son las **empresas** que operan
las 135 líneas de **colectivos** de
la Capital Federal; dos de ellas
controlan un tercio de las líneas.



Frase Célebre



Sólo es feliz y grande aquel que para llegar a ser algo no necesita mandar ni obedecer.

(Goethe)



Fuentes Consultadas

Las Fuentes Consultadas que no se encuentran en sus
respectivas notas son:

* <http://www.loscolectivos.com.ar>
(Efemeride)

* <http://www.lanacion.com.ar/936133>
(Sabías Que? / El Número)



Hasta el Próximo Número!

Si quieres enviarnos tus comentarios podés hacerlo
enviándonos un e-mail a:

colectibondi@yahoo.com.ar

Nuevas Fotos, Más Información, Curiosidades,
Noticias Nacionales e Internacionales y mucho más!!!