

# COLECTIBONDI

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

1° de Enero de 2007 | Año 1 - N° 6

E-MAGAZINE



## San Telmo contra los colectivos

Revista Online - Gratuita

Dos nuevos  
Fabricantes



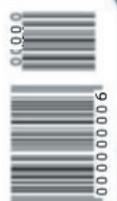
Faltan monedas  
en subtes y trenes



Londres desde a  
los Routemasters



Leer Más >>





## Staff

**NACHO****Autor de:**

Web Colectibondi  
Web Linea 39  
Fotolog Colectibondi  
Fotolog Linea 39  
Foro Colectibondi



## Web

## Página de

**"Bondis Urbanos"**

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



## Contacto

## E-MAIL

[colectibondi@yahoo.com.ar](mailto:colectibondi@yahoo.com.ar)



## + Info

Esta publicación se diseñó en:

\* Tamaño A4

Para facilitar la impresión

¿Quieres Participar en la  
Revista COLECTIBONDI?

Si quieres participar en esta Revista Online con fotos, notas, información o algo que tenga que ver con "Colectivos"...

Escribinos a:

[Colectibondi@yahoo.com.ar](mailto:Colectibondi@yahoo.com.ar)



## Webs Oficiales de Bondis

**LOS COLECTIVOS**

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

**C.N.R.T**

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

**SECRETARIA DE TRANSPORTE**

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

## Indice

Tapa.....	1
Información Útil.....	2
Dos Nuevos Fabricantes.....	3
Foto del Mes: El 64 - 48.....	5
Faltan monedas en subtes y trenes.....	6
San Telmo contra los colectivos.....	8
Nota Internacional: Inglaterra.....	9
Terminal.....	10



Domingo 22 de Octubre de 2006

Publicado en Ed. Impresa Nota de Tapa

## Dos nuevos fabricantes

Tatsa y Matefer aprovechan su capacidad instalada para producir colectivos

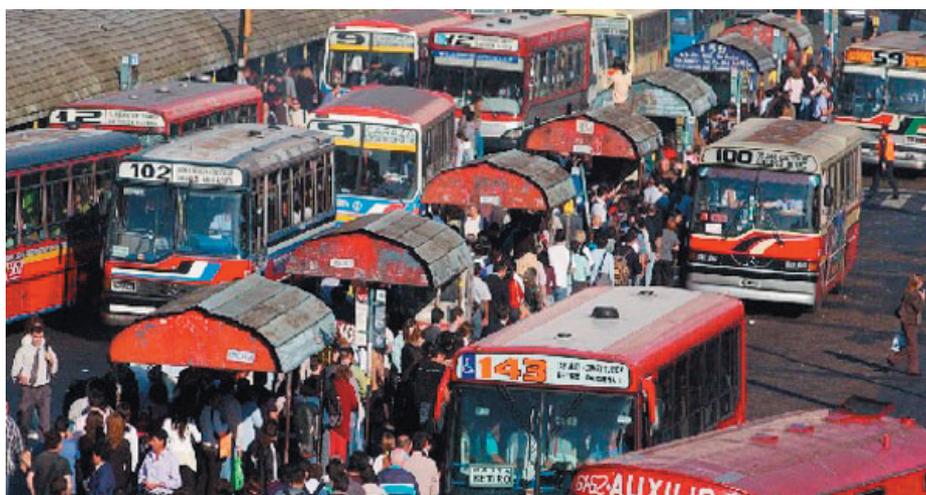
Se dieron varias cosas que permitieron que surgieran en la Argentina otras automotrices. Claro que, mucho más modestas y opacadas por los despliegues en las presentaciones de sus productos que suelen hacer los fabricantes de autos.

Por estos días, cuando el presidente Néstor Kirchner ponga la firma en un decreto que lo reconozco formalmente, habrán surgido dos automotrices nuevas que producirán sus vehículos en el país. Se trata de dos fábricas de colectivos: una que ya fabrica y vende colectivos "Made in Argentina", y la otra que ya produce, pero que aún no vende, a la espera del decreto que la autorice.

La primera es Tecnología Avanzada de Transporte (TATSA), empresa vinculada al grupo Cirigliano, uno de los principales "jugadores" en el sector de los colectivos y concesionario de Trenes Buenos Aires (TBA), que produce 30 unidades al mes en la planta que la firma tiene en la localidad de San Marti, en la ex fábrica militar donde alguna vez se produjeron tanques de guerra.

La otra es Materfer, de Córdoba, uan de las compañías con la que el Grupo Taselli, que también tiene Trenes Metropolitanos, busca sacar provecho de las enormes instalaciones que tiene en la Capital cordobesa produciendo colectivos.

El alumbramiento de estas dos nuevas terminales está asentado en cuestiones similares: ambas empresas son un apéndice de gigantescos talleres ferroviarios cuya capacidad instalad alcanza para arreglar todo el material ferroviario que envía el gobierno y para mucho más. Además, existen otras condiciones que se dieron la mano en esa coyuntura: un parque automotor que sólo en Capital Federal y Gran Buenos Aires tiene 14.000 unidades de las que más de la mitad pide a gritos el recambio, la revaluación del real en Brasil, principal productor de ómnibus de la región, y la subvaluación del peso, que abarata los costos internos.



En la Capital Federal y el GBA hay 14000 colectivos, la mitad en malas condiciones.

Continúa en Página 4 -->

--> Viene de Página 3

### Líderes del Mercado

El mercado de los colectivos está liderado, de lejos, por Mercedes-Benz. Sólo que esa marca no produce colectivos terminados, sino que hace un esqueleto conformado por el chasis y el motor. Luego, esos chasis son carrozados, y para eso sí hay varias empresas que se dedican a vestir ese esqueleto. Entre las líderes están la local "el Detalle" y la chileta "Metalpar", con una planta aquí.

"Nuestro proyecto es llegar a producir dos colectivos por día en la planta de Materfer", dijo a La Nación Ricardo Pettis, gerente general de la empresa mientras explicaba que se hacía en cada uno de los 70.000 metros cubiertos que tiene la planta.

Los colectivos saldrán a la calle con la marca Materfer y las características principales son que tienen piso bajo, caja automática que solo necesita que se oprima un botón para que marche, y que se arrodilla, es decir que se inclina para que descienda un discapacitado.

"Dentro del vehículo fabricamos todo: desde la parte de fibra de vidrio hasta la electrónica", dijo Pettis.

"Allí está la parte de lo que vamos a instalar", agregó, y señaló un envoltorio. Debajo, todavía inanimado, descansaba un robot soldador que será el que irá cosiendo el chasis de los colectivos con precisas soldaduras. "estamos armando el puente para instalarlo", manifestó, y señaló una enorme estructura que varios obreros construían y que serán los dominios del nuevo habitante de la fábrica.

En otro sector, los ingenieros de Materfer desarrollaron un tablero digital que será el vigía del vehículo. "Acá fabricamos todo", repitió Pettis, mientras e el laboratorio soldaban con estaño los componentes del circuito que será el corazón electrónico del colectivo.

Los coches de Tatsa también tienen características similares. "Por ahora, fabricamos uno por día, pero para el año que viene tendremos más producción", dijo Mario Cirigliano, que junto con su hermano Claudio encabezan el grupo transportista.

Sucede que, par abril, la firma anexará una nueva planta de ensamble de carrocerías y alisado de vehículos, con la que espera duplicar la capacidad de producción. Los vehículos de Tatsa ya pueden verse en algunas de las líneas de Plaza o de otras empresas que forman Cometrans, un conglomerado de compañías de colectivos que se asociaron para este emprendimiento. el valor al que se comercializa es de unos 80.000 dólares por unidad.

Medidos en sus palabras, los empresarios no lo dicen abiertamente, pero, en verdad, los proyectos están a caballo de la mayor oferta de financiamiento para que los transportistas puedan renovar sus deterioradas flotas. Lejos de las luminarias que rodean a las automotrices, estas dos terminales apuntan a convertirse en nuevas protagonistas de un mercado que no para de crecer.



Placa colocada en vagones de subterráneos

Por Diego Cabot  
De la Redacción de LA NACION

**Fuente:** Diario La Nación - <http://www.lanacion.com.ar/851496>  
Logo Materfer - [http://static.flickr.com/53/136897305\\_b2d2ddd09b\\_m.jpg](http://static.flickr.com/53/136897305_b2d2ddd09b_m.jpg)

## "El 48"



**Línea:** 64  
**Interno:** 48  
**Carrocería / Modelo:** Italbus OH 1315 L - SB  
**Foto Tomada Por:** Foto Propia - 12-11-06  
**Lugar:** Barrancas de Belgrano

Este coche pertenece a la línea 64, Vuelta de Rocha S.A.T.C.I., que posee su totalidad de unidades en un estado excelente. Este coche reemplazó al último Eivar de la línea, un OH 1521 L - SB. hoy en día, esta empresa posee en su mayoría coches La Favorita OH 1115 L - SB. En mi opinión, esta línea, debe ser una de las que renueva sus unidades con mayor frecuencia. La más antigua no supera los 4 años.

**Espero que les guste!**

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

Jueves 7 de setiembre de 2006

Publicado en la ed. impresa: Información General

En la Capital: dificultades para el vuelto de los pasajeros

## Faltan monedas en trenes y subtes

Las empresas denuncian que el Banco Central no las entrega; campañas para que los usuarios colaboren con el cambio.

La escasez de monedas en la Capital es un problema que inquieta tanto a las grandes empresas como a los ciudadanos que a diario recurren al transporte público para movilizarse, entre otras opciones a la hora de utilizar ese medio de cambio.

Metrovías, la firma que tiene la concesión de los subterráneos porteños, informó que desde enero hasta agosto sufrió una baja acumulada de 70,68 por ciento de cambio en monedas, mientras que Trenes de Buenos Aires (TBA), que tiene las líneas Mitre y Sarmiento, indicó que hoy experimentan una importante escasez de monedas de 5 y de 10 centavos.

Esta carencia significativa la atribuyen a varias razones; las principales, que el Banco Central de la República Argentina (BCRA) no les otorga el cambio requerido y que los pasajeros, especialmente en el subte, están acostumbrados a abonar su pasaje con billetes.

Lo cierto es que desde el lunes próximo tanto los trenes metropolitanos como los subtes potenciarán las campañas para que los usuarios colaboren con el cambio -ya hay carteles en las distintas boleterías-, algo que a menudo se solicita en quioscos y supermercados.

Si bien en la actualidad hay 4129,5 millones de monedas en circulación, según indicó a LA NACION el BCRA, al parecer este bien no está al alcance de todos. "En lo que va del año le solicitamos al BCRA 40.250.000 monedas de 10 centavos, y 17.500.000 de 5 centavos, pero recibimos 21.465.000 y 1.910.000, respectivamente. El pasajero que viaja en subte está acostumbrado a pagar con billetes y nosotros estamos ante una gravísima situación", dijo Lucila Maldonado, vocera de Metrovías.

Y agregó: "Por eso se potenciará una campaña interna para que los pasajeros colaboren con el cambio y los boleteros, los que más sufren esta carencia, les pidan a los pasajeros que abonen con monedas".



En los subtes se exhiben carteles para que los pasajeros colaboren con las monedas

En TBA también indicaron las peripecias que llevan adelante para sortear la carencia. "El problema es que las máquinas automáticas que otorgan el boleto, cuando no tienen cambio para dar, dejan de funcionar. Y esto acota el campo para que el pasajero saque su boleto. Hace tiempo que pedimos que colaboren con cambio, pero no hay monedas. La empresa de caudales que trabaja con nosotros, Brinks, nos dice que el Banco Central no les da monedas", dijo Gustavo Gago, gerente de Relaciones Institucionales de TBA.

--> Viene de Página 6

Más 100 per cápita

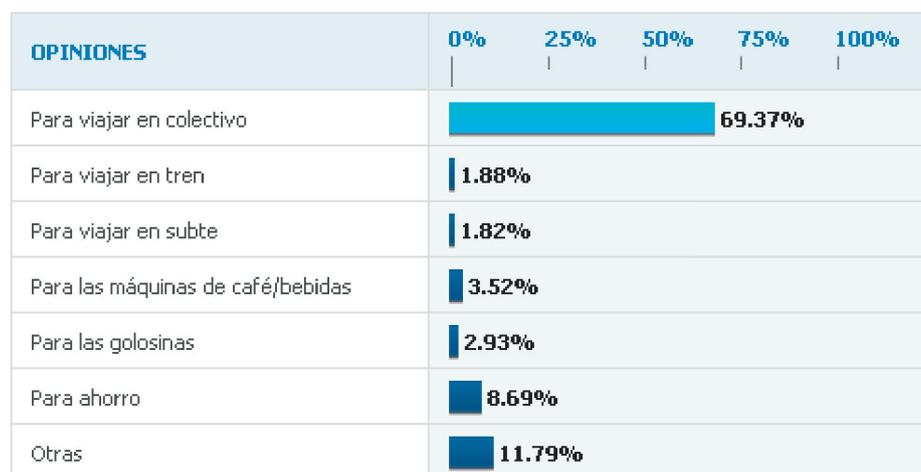
Sin embargo, el BCRA sostiene que actualmente hay más de 100 monedas por habitante, pero si se tiene en cuenta la población activa, la equivalencia trepa a 200 monedas per cápita. En la actualidad hay 450,6 millones de unidades de monedas de un peso, 339,3 millones de 50 centavos y 551,3 millones de 25 centavos. De 10 centavos hay en circulación 1765,1 millones, de 5 centavos hay 617 millones y, de 1 centavo, a pesar de que muchos ciudadanos digan no verlas, hay 406,2 millones. En total circulan 4129,5 millones de monedas; 335 millones más que el año pasado. Es más, el BCRA sostiene que hay 4 millones de monedas de 2 pesos -¿alguien las vio en algún lugar?- y un millón de 5 pesos.

“Hemos inyectando cerca de 400 millones de monedas por año. Nosotros las entregamos regularmente a los bancos y a las empresas. ¿Qué sucede, entonces, con las monedas? En el país no hay una cultura del centavo, asociado con la memoria inflacionaria de la Argentina, y quedan abandonadas en algún cajón o en algún lugar de la casa”, informó una fuente del BCRA a LA NACION.

En la Cámara Empresaria de Transporte Urbano de Buenos Aires dijeron a LA NACION que las empresas de colectivos no sufren este problema. “Gran parte de nuestra recaudación en monedas se las entregamos a los bancos. Se retienen sólo las que se utilizan para brindar el cambio. Pero la gente que toma un colectivo ya sabe que allí exigen monedas; es diferente a lo que ocurre en subtes y trenes”, indicó una de las autoridades.

Información general | 06.09.2006 al 13.09.2006 | 4776 votos

**¿Para qué utiliza las monedas?**



En la actualidad, casi un millón de pasajeros por día utiliza el subterráneo, mientras que otros 368.000 pasajeros lo hacen en la línea Sarmiento y 246.000, en el Mitre. Para ellos, pagar con monedas es un problema. “Viajo en subte porque me facilita pagar con billetes. Si cambian, no sé que voy a hacer”, contó una habitual pasajera de la línea B.

Por la negativa de los comercios a redondear en favor de los clientes, se pierden 4.029.450 pesos por día que no ingresan en el fisco, es decir 1450 millones de pesos al año libres de impuestos.

Por Pablo Tomino  
De la Redacción de LA NACION

Miércoles 29 de noviembre de 2006

Publicado en la ed. impresa: Información General

## San Telmo contra los colectivos

Los vecinos reclaman a las autoridades porteñas una solución para evitar que el tránsito pesado circule por el casco histórico

Vecinos y comerciantes de San Telmo reclamaron hoy una medida de las autoridades porteñas para evitar que circulen los colectivos por el casco histórico de la Ciudad y preservar a las edificaciones de la zona.

Tras un encuentro que tuvo lugar en la Plaza Dorrego, en Humberto I y Defensa, deliberaron los integrantes de la Asamblea de San Telmo, de la Asociación de Anticuarios y Amigos de San Telmo, artesanos de dos ferias de la zona y consejeros vecinales.



La nueva legislación afectará la ruta habitual de los colectivos de las líneas 22, 24, 28, 29, 86, 91 y 126. Estas líneas deberán armar sus nuevos recorridos en acuerdo con la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

Los vecinos anunciaron una campaña de concientización y citaron el caso del padre Francisco Delamer que para evitar que continuara perjudicándose la parroquia San Ignacio hace tres años decidió cortar él mismo la calle Bolívar y munido de un silbato desviar los colectivos para que no pasaran más frente al templo.

“En ninguna parte del mundo circulan tantos colectivos y tan grandes por el casco histórico de la ciudad como los que pasan acá”, dijo a LANACION.com Juan Carlos Maugeri, presidente de la Asociación de Anticuarios y Amigos de San Telmo.

Los autos particulares y los taxis podrán seguir circulando sin problemas porque la restricción recaerá sólo en el tránsito pesado del transporte público. Ya existe otra ley de 1999 que prohíbe el paso de camiones y acoplados por las calles y avenidas porteñas que no integran la Red de Tránsito Pesado.



Los vecinos señalaron que el adoquinado empeora la situación ya que los colectivos lo terminan destruyendo y que varios adoquines sueltos fueron a dar contra transeúntes y hasta llegaron a romper una vidriera de un local de la zona.

A este panorama se suma lo angosto de las veredas del barrio histórico, que se convierte en una preocupación a la hora de la salida de los niños de las escuelas. “No queremos tener que reclamar cuando tengamos pibes muertos”, advirtió Rubén Saboulard, presidente de la Asamblea Popular de San Telmo.

**Fuente:** Diario La Nación - <http://www.lanacion.com.ar/863335>  
Diario Clarín - <http://www.clarin.com/diario/2002/12/12/s-02615.htm>

Viernes 9 de Diciembre de 2005



Inglaterra

Los clásicos transportes serán reemplazados por una flota de modernos colectivos

## Londres: adiós a los viejos buses de dos pisos

Los londinenses se despiden, con tristeza, de los clásicos autobuses rojos de dos pisos, símbolo de la capital británica. A partir de hoy, viernes, ya no volverán a transitar en las calles de esta ciudad, que han recorrido desde 1954.

Los legendarios "Routemasters"—como son conocidos estos buses adorados por los turistas, que se llevan su imagen impresa en camisetas, boinas y postales—, serán reemplazados por una nueva flotilla de buses modernos, también rojos y de dos pisos, pero bastante más altos, y grandes.

La gran ventaja de los Routemasters, que explica su inmensa popularidad, y el vacío casi emocional que dejarán, es que los pasajeros podían subir y bajar por una pequeña puerta trasera, cada vez que el bus se detenía o estaba en medio de embotellamientos.

En cambio, las puertas de la nueva flotilla de buses permanecen cerradas durante el trayecto y los pasajeros pueden subir o bajar sólo en las paradas de ómnibus establecidas.

La despedida será la ocasión de dos días de conmemoraciones, que ya empezaron ayer con una docena de viejos Routemasters recorriendo las calles por última vez. El dinero recaudado de los pasajes será donado a una organización de caridad.



Un clásico de Londres, desde el año 1954.

Hoy, miles de londinenses presenciarán el último recorrido del viejo Routemaster que partirá del centro de Londres a las 12 en punto. Con sólo 77 pasajeros a bordo, pasará por Picadilly Circus y la plaza de Trafalgar, cruzará el puente de Westminster y llegará al garaje de Brixton, en el sur de la capital.

La razón dada por el alcalde de Londres, Ken Livingstone, para retirar los populares buses de las calles de la ciudad es que personas en sillas de rueda no pueden subir, en violación a las reglamentaciones de la Unión Europea.



Classic London Bus



DW 63

**Fuente:** Diario Clarín - Sección: El Mundo - <http://www.clarin.com/diario/2005/12/09/elmundo/i-04003.htm>

Fotos agregadas para ilustrar la nota -

<http://www.pbase.com/tigerdave/image/29643967> (Bus Antiguo)

<http://www.londonbuspage.com/040529.htm> (Bus Nuevo)



## Efemeride

**El 2 de Enero de 1969**

entró en vigor la resolución  
ST 750/68, dictada para  
reorganizar numericamente  
las líneas de concesión nacional.



## Webs / Fotologs Recomendados

**BusArg**

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

**Cyberbondi**

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

**Linea 12 (T.A Callao S.A) Oficial**

<http://www.linea-12.com.ar/>



## ¿Sabias Qué?

En el año 1926, tal vez bajo la presión del Anglo-Argentino, el mayor emporio tranviario del mundo, la Municipalidad sancionó una ordenanza, dando seis meses de plazo para reemplazar las llantas de goma maciza por otras de neumáticos. Aunque parezca que la medida tendía a la preservación del pavimento.

**Afectaba solo a los omnibus.**



## Próxima Edición

**Nuevas Fotos,  
Más Información,  
Historia,  
Curiosidades,  
Noticias Internacionales,  
y mucho más!!!**



## Diccionario "Bondiero"

### Coche Famoso:

Colectivo muy cuidado, con filetes, adornos, espejos tallados y luces.

Cuanto más llame la atención por sus adornos, limpieza y brillo,  
*más famoso será.*



Linea 34 Interno 49  
Eivar OH 1621 L



### Fuentes Consultadas:

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

\* <http://www.busarg.com.ar>  
(Efemeride y Sabias Que?)

\* <http://www.todobondis.8k.com>  
(Foto Diccionario Bondiero: Tito)

\* <http://www.viejo-almacen.com.ar>  
(Foto antigua de Tapa, sin el colectivo)