

COLECTIBONDI

Enero 2011 | Año 4 - N° 54

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

E-MAGAZINE



MetroBondi El "BRT" Argentino

Revista Online - Gratuita



Parada
de colectivos

Gobierno
de la Ciudad



SUBE

Pasos del
boleto electrónico

Pág. 3



Dakar & Bondis

Team San Marcos
y la Línea 152

Pág. 8



Ghana

Metro Mass Transit

Pág. 16



Indice

Edición N° 54 - Enero 2011



Nota de Tapa

- MetroBondi - El BRT Argentino

- SUBE.
- Dakar & Bondis.
- Ghana.



Índice - Información Datos útiles



Pasos del boleto electrónico Opinión



Aumentan boletos de colectivos En unidades con aire acondicionado



Foto del Mes Línea 93. Interno 46.



Crean una guía virtual Sobre los barrios sin "Bondis"



Al Dakar con 74 años Jorge Perrone, el piloto de mayor edad



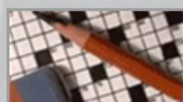
Bus Rápido: Arranca la obra Para bajar tiempos de viaje



Una polémica ley Prohibiría asfaltar calles adoquinadas



Internacional - Ghana Metro Mass Transit



Zapping - En el Bondi Entretenimientos



Terminal Efemérides, Frases...



Información



Sobre Colectibondi



DIRECTOR / DISEÑO / CONTENIDO / PROPIETARIO:
Ignacio



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



CONTACTO:
E-Mail: contacto@revistacolectibondi.com.ar



INFO:
Diseño en formato A4 para facilitar la impresión.



Registro de Propiedad Intelectual N° 870.671
Prohibida su reproducción total o parcial sin la autorización de su autor.



Webs Oficiales de Bondis

LOS COLECTIVOS
<http://www.loselectivos.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:
contacto@revistacolectibondi.com.ar

Opinión

Pasos del boleto electrónico

El Sistema Unico de Boleto Electrónico (SUBE) expresa una modalidad de pago de los viajes en el transporte público que, a grandes rasgos, ha probado su razonabilidad en muchas ciudades del mundo.

A pesar de la improvisación con la que comenzó a implementarse la medida es importante que este sistema se extienda, ya que suplirá el crónico faltante de monedas y le brindará, a la larga, más comodidad y ahorro de tiempo a millones de usuarios.



En febrero de 2009, el Gobierno impulsó el cambio, con la promesa de una inminente generalización. Las demoras han sido pronunciadas, básicamente por la falta de una planificación adecuada, y recién ahora se ha formulado un cronograma de incorporación de líneas de colectivos que le irán dando una mayor vitalidad al SUBE.

Se espera también que de este modo se controle con mayor efectividad una actividad que es destinataria de importantes subsidios, sin que ellos hasta ahora se reflejaran en mejoras del servicio.

Con mucha demora, el SUBE ha comenzado a incorporarse a las líneas de colectivo. Es necesario extender el sistema, que suple la falta de monedas y puede darle comodidad a los usuarios.

Suba de boletos

Aumentan boletos de colectivos con aire acondicionado

Lo harán las líneas 61, 62 y 140, del Grupo Plaza. Los directivos de la empresa justificaron el incremento de las tarifas porque una unidad refrigerada "cuesta 25 mil dólares más" que una común. El boleto mínima pasará a ser de \$1.20, el de \$1.20 pasará a costar \$1.30 y la de \$1.25, valdrá \$ 1.40.

Las líneas de colectivos que circulan por Capital Federal cuyas unidades tienen aire acondicionado aumentarán el valor de sus boletos, según informó el diario La Nación.

El mínimo pasará a costar de \$1.10 a 1.20, el boleto de 1.20 costará a 1.30 y el boleto que antes salía 1.25 ahora valdrá 1.40. Los cambios entrarán en vigencia el viernes 14.

Las líneas que aumentarán los boletos son las que pertenecen al grupo Plaza: 61, 62 y 140.



Una de las unidades de Plaza carrozada por TATSA equipadas con aire acondicionado.

Un vocero de la empresa justificó el aumento por la mayor inversión que conllevan las unidades climatizadas. "Un colectivo refrigerado cuesta US\$ 25.000 más que uno común", indicaron las fuentes del Grupo Plaza. "Además por los costos operativos mensuales se gastan 1000 litros más de gasoil por mes, lo que equivale a \$ 3200 más de gasto", añadieron.

Otras líneas que tienen vehículos refrigerados son la 15, y la 203, que, por ahora, siguen cobrando la tarifa común. La empresa 203, por su parte, cobra un boleto mínimo de 1.50 por los colectivos con aire acondicionado.

Fuente: *Diario Veloz - La Ciudad - 14-Enero-2011*

<http://www.diarioveloz.com/notas/15532-aumentan-boletos-colectivos-aire-acondicionado>



93. Transp. 1° de Septiembre



Linea: 93

Interno: 46

Carrocería / Modelo: Alasa OH 1621 L

Foto Tomada Por: Colectibondi - 15-08-2010

Lugar: Centro Comercial - La Tablada

Este coche pertenece a la Línea 93 - Transportes 1° de Septiembre, que realiza un recorrido desde Munro hasta Avellaneda. Posee una flota de 60 unidades aproximadamente que realizan un recorrido compuesto por dos ramales. (Por Munro o Por Sívori)

Los colores amarillo con líneas negras y rojas que caracterizaba a "La Nueva Era" (Quebrada) fueron cambiados por un color crema. En la actualidad, se comenzaron a ver unidades circulando con el agregado de una franja marrón en la parte inferior (Pollera).

Este coche junto con el Interno 1 son los únicos adornados y cuidados que asisten a eventos y exposiciones.

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



Colectivos Inaccesibles

Crean la guía virtual de los barrios sin “bondis”

Poder Ciudadano lanzó en internet un mapa que demarca los barrios que carecen de transporte público. Moreno y La Matanza, los más afectados. El negocio del “micro trucho”.

Un estudio llevado a cabo por miembros de Poder Ciudadano demostró con datos concretos un problema que afecta a buena parte de los municipios: los colectivos y medios de transporte en general no llegan a todos lados.

Según los principios que se tomaron en cuenta para realizar la “Encuesta Permanente de Hogares” del INDEC, cualquier usuario debería acceder al transporte público a tan sólo 300 metros de su vivienda. Éste sería categorizado como “transporte primario”, aunque luego para completar la llegada a destino deba recurrir a otros medios.



Como resultado del relevamiento de Poder Ciudadano por los municipios de La Matanza, Lomas de Zamora, Quilmes, Florencio Varela, Morón, San Isidro y Moreno, detectaron varios puntos claves que estarían al margen de cualquier recorrido de las empresas de colectivos.

“El informe se hizo teniendo en cuenta la población, y el índice de pobreza de cada lugar. Luego utilizamos las ventajas de Internet, que permite seleccionar partes por calles y avenidas, para demarcar las zonas y ponerlo al servicio del vecino”, dijo a 24CON la Coordinadora del Área de Construcción de Ciudadanía de dicha ONG, María Batch.



--> Viene de Página 6

A través de las herramientas que brinda el sitio Google Maps, enmarcaron geográficamente aquellos sectores desprovistos de cualquier tipo de transporte público, en un servicio que también da detalles de las cuadras de la zona.

Una de las zonas más afectadas que registra la página es la localidad de Virrey del Pino en el partido de La Matanza, precisamente en una franja geográfica densamente poblada en las cercanías de la Ruta 3, comprendida entre las calles Brasilia, Melincué, Juan Gelly y Ciudadela. Y a menos de 10 kilómetros, la situación es similar en sectores de González Catán y de Gregorio de Laferrere.

Más al oeste, el mapa virtual demuestra unos 15 barrios comprometidos del distrito de Moreno, en zonas ocupadas tanto por gran cantidad de countries como de asentamientos.

Hacia el sur del Conurbano, el fenómeno ocurre marcadamente en Villa Fiorito, Lanús, un lugar de difícil acceso para cualquier automóvil ya que la mayoría de las calles no son pavimentadas. También resalta Florencio Varela, sobre todo en el cordón urbano que se emplaza a ambos costados de la Ruta Provincial 53. Y no quedan exentos barrios como Don Bosco o Ezpeleta Oeste, cercanos al territorio quilmeño.

Llamativamente en el norte, por lo menos en San Isidro, la demanda de uso de transportes es mucho menor y las zonas parecerían estar más cubiertas por la oferta, aunque según tuvo en cuenta la investigación, los límites del municipio no son extensos.

Financiamiento y fines

El proyecto fue financiado con 38 mil pesos que cedió la Embajada de Canadá, fondos con los cuales también pudieron cubrir la publicación de 500 guías impresas (que también se puede descargar en forma gratuita desde el sitio Web de la organización), con el fin de asesorar al usuario sobre la problemática.

A lo largo de sus páginas se explica principalmente a quién y cómo recurrir para solicitar un cambio de recorridos de las líneas de colectivos, cómo entablar una denuncia, y hasta detalla el panorama actual de las deficiencias del servicio de transportes en general.

Según Batch, el fenómeno también genera que en los barrios marginales circulen medios alternativos o "truchos", que son utilizados como "último recurso" por los habitantes de la zona. Ya que en ciertos lugares "la gente tiene que caminar tal vez 10 o 15 cuadras para tomarse un colectivo", según reconoció Batch.

La propuesta también invita a los usuarios a que participen. "Google también permite hacer comentarios, y lo ideal que sería bueno que la gente nos informe de los lugares de donde no tienen acceso. La gente se tiene que sentir un ciudadano-usuario", concluyó la autora.

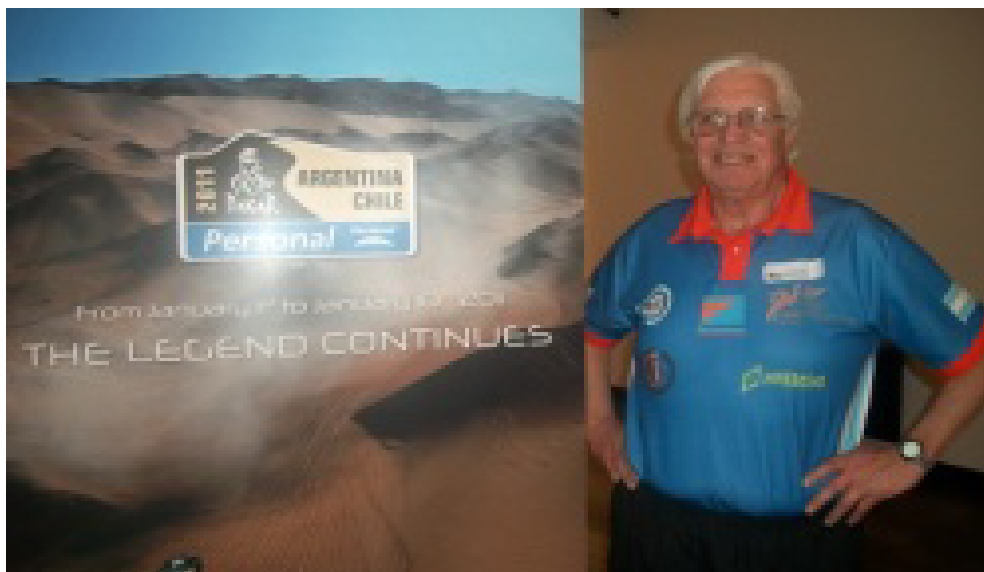
Récord Guinness

Al Dakar con 74 años

Jorge Perrone será el piloto argentino de mayor edad en competir en la legendaria prueba. Si llega a terminar la carrera, podría entrar en el libro Guinness.

"Tengo 73 años, pero cuando empiece el Dakar ya habré cumplido los 74", cuenta Jorge Perrone, un ex piloto y dirigente de varias categorías del automovilismo argentino. Jorge, como muchos otros compatriotas, quedó seducido por toda la magia de esta tremenda aventura. Tanto que a sus 74 años se animó a ser uno de sus protagonistas. Acompañado por Alberto González, conducirá una Toyota Hiloux 3.0 del Team San Marcos 4x4. Ambos ya están en la parte final de su preparación y, por supuesto, cuentan los días para la largada desde el Obelisco.

"Cuando el Dakar pasó por Saladillo este año me pasó algo raro: sentí como que me había transportado y que yo el que venía arriba de los autos. Le dije a mi mujer lo que me había pasado... Pero como parecía que el Dakar se iba de la Argentina era un sueño que había pasado. Cuando nos enteramos que la carrera seguía, ese anhelo tomó una vigencia tremenda y hoy estoy acá, esperando la largada", cuenta Perrone, que en su juventud fue piloto y dirigente de la Fórmula 4, preparó cajas de velocidades para diferentes categorías de monopostos y hasta participó en la fundación el TC2000.



Durante este año Perrone y González se dedicaron a alistar la camioneta, a sumar kilómetros de entrenamiento y a prepararse físicamente. Perrone, que si termina el Dakar podría entrar al libro Guinness como el piloto de mayor edad en conseguirlo, bajó 22 kilos y está permanentemente asesorado por un médico. También están trabajando mucho en la parte mental "porque en un evento de tantos días es tan o más importante que el trabajo físico".

Perrone tampoco oculta sus sentimientos por ser parte del Dakar. "Me imagino que voy a llorar en la largada y en la llegada. Porque todo esto lo vivo como un sueño. Sólo espero que no se pase muy rápido".

Fuente: *Revista Corsa - El Mundo - 26-Noviembre--2010* - <http://www.corsaonline.com.ar/2010/11/26/N-4823-al-dakar-con-74-anos.php>
Por: Diego Durruty
Youtube - Jorge Perrone - Entrevista - <http://www.youtube.com/watch?v=J6TV1ZZxMBU>
Youtube - Jorge Perrone - C5N - <http://www.youtube.com/watch?v=2PqgxU2KdF4>

Curiosidad

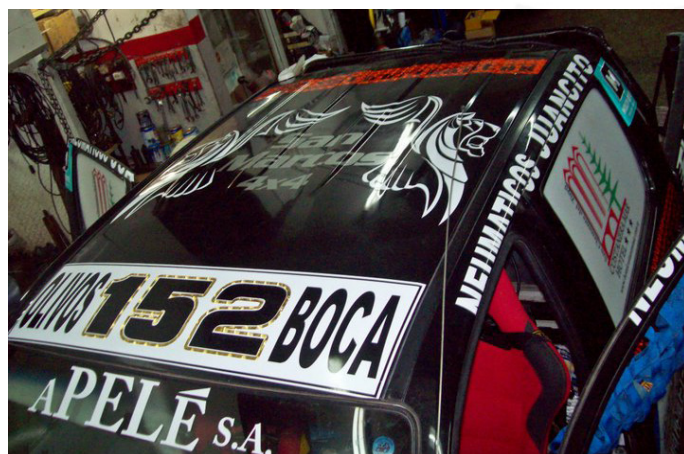
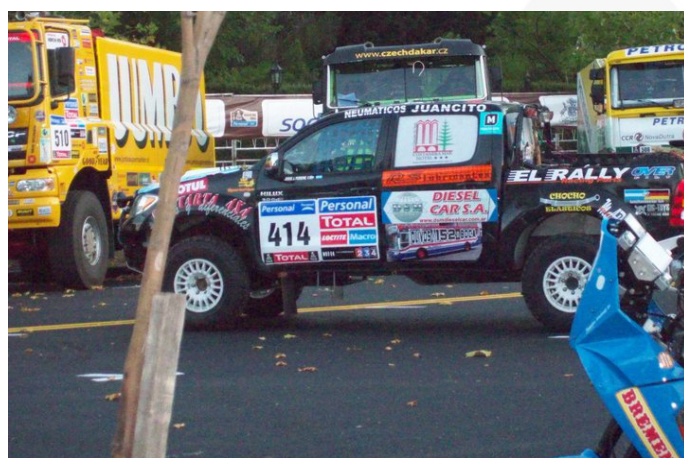
Dakar & Bondis

Los colectivos también estuvieron presentes en este Megaevento Internacional

"A mi edad, estoy a punto de cumplir el mayor sueño de mi vida. Voy a hacer parte del Dakar, seguramente que Dios me va ayudar. Mis deseos nacieron desde cuando trabajaba para Goodyear, porque yo viajaba mucho por la Cordillera de los Andes. Y yo iba con las camionetas de la época pero nunca con un 4X4. Sé que lo que vamos a vivir es totalmente diferente. Mi navegante y yo somos los preparadores del vehículo". (Jorge Perrone)



Perrone y González en La Rural antes de la salida. De lejos se ve el calco con un colectivo de la Línea 152 en la puerta trasera.



UNICA. La Toyota Hilux de Perrone y González con los calcos de la Línea 152.

Agradecemos a Gustavo Herrera (Chofer del Interno 58 de la Línea 152) por el material aportado Muchas gracias!
El taller en el cual se desempeña Jorge es "San Marcos" y se encuentra ubicado en O'Higgins 3660 - Olivos

Fuente: *Revista Colectibondi* - <http://www.revistacolectibondi.com.ar>

Dakar - Oficial - Ficha del Piloto - Jorge Perrone - <http://www.dakar.com/dakar/2011/es/piloto/jorge-jose-perrone.html>

Fotografías - Gustavo Herrera

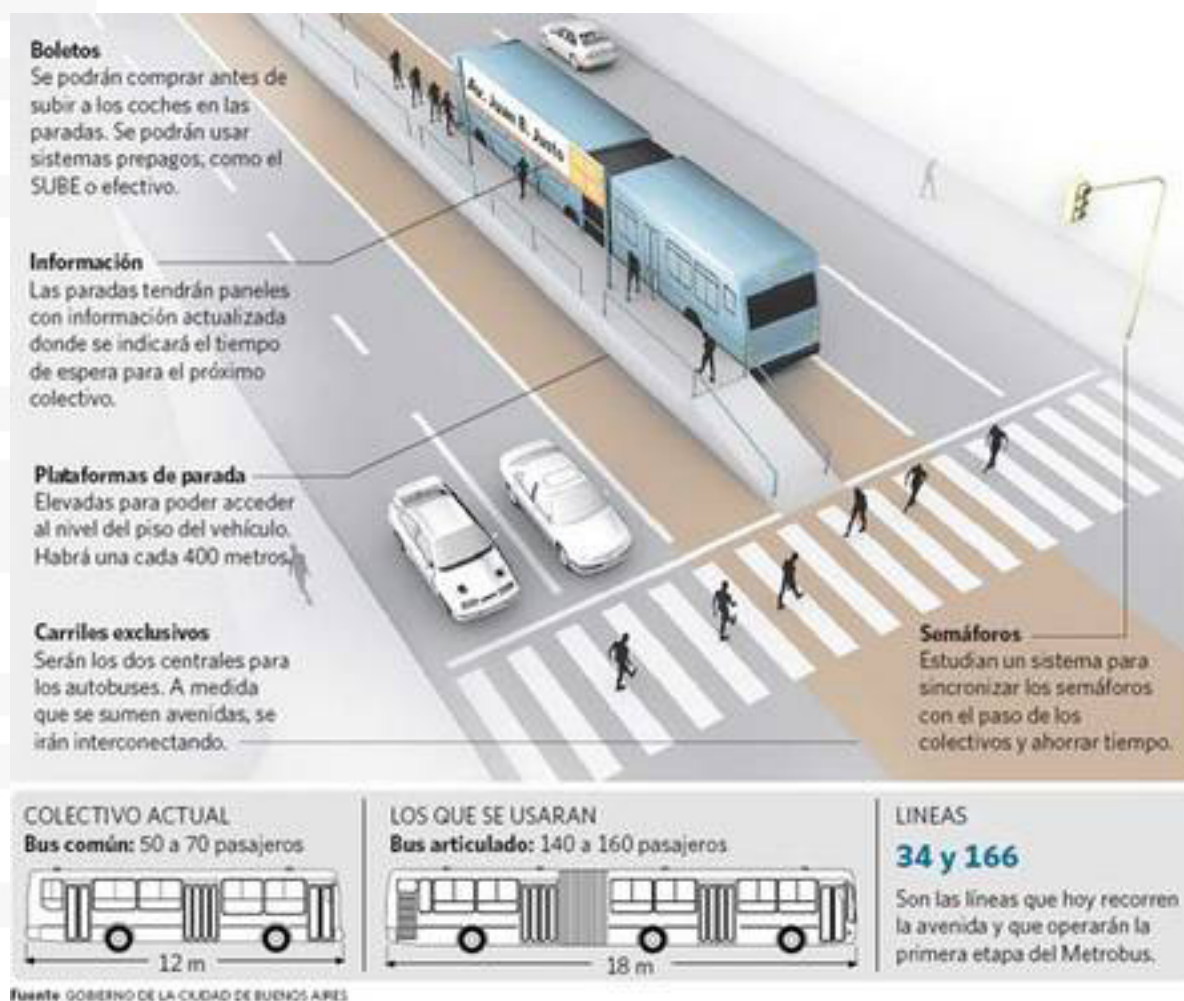
Transporte Público

Bus Rápido: Arranca la obra para bajar tiempos de viaje

Irá por la avenida Juan B. Justo, de Liniers a Palermo. La semana que viene empiezan a hacer las estaciones, en carriles centrales exclusivos. Y prevén tener los colectivos circulando en abril. Llevarán 140 pasajeros, con más frecuencia y menos contaminación.

El Gobierno porteño anunció ayer el arranque de la obra del Metrobus, el colectivo articulado que permitirá recorrer la avenida Juan B. Justo en la mitad de tiempo y por un carril exclusivo. La semana que viene empezarán a construir las primeras estaciones para que el sistema empiece a funcionar en abril de 2011. Inicialmente, el proyecto se había presentado en 2008, ante las dificultades para avanzar con el subte, y se hablaba de tenerlo listo en 2009.

Según adelantó el ministro de Desarrollo Urbano porteño, Daniel Chain, una de las principales ventajas del nuevo bus es que permitirá hacer todo el recorrido en media hora, ahorrando hasta un 50% el tiempo de viaje. Para eso tendrá un doble carril exclusivo central y 21 paradas con refugio para que suban y bajen los pasajeros.





--> Viene de Página 10

A diferencia de los colectivos convencionales, el Metrobus tendrá un fuelle en el medio que permitirá aumentar la capacidad de cada viaje. Aunque en un principio se analizó poner colectivos más largos, de dos fuelles, al final se optó por el que lleva uno solo, que puede trasladar hasta 140 pasajeros con más eficiencia en el uso de combustibles y menor generación de gases contaminantes.

Otra ventaja del Metrobus es que será más ordenado: la idea es que funcione con horarios preestablecidos y mayor frecuencia, que rondará el minuto y medio, según dijo Guillermo Dietrich, subsecretario de Transporte porteño.

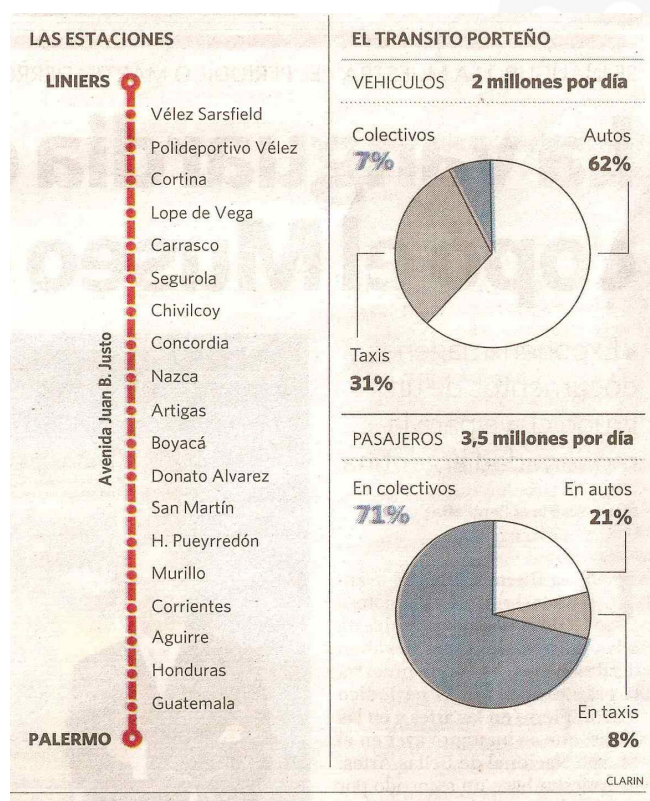
El sistema arrancará en abril con una primera tanda de 20 buses que harán el recorrido de las líneas 166 y 34 dentro de la Ciudad. Al principio, convivirán con 50 colectivos convencionales, pero la idea es que de a poco se vayan reemplazando por no más de 35 metrobuses nuevos, que serán comprados por las empresas de colectivos. Para eso, las empresas deberán hacer una gran inversión: según se detalló ayer, cada metrobus está valuado en US\$ 300.000, contra US\$ 130.000 que cuesta un colectivo tradicional.

El ministro Chain precisó que el Metrobus "funcionará con el desafío de mejorar los problemas de tránsito de la Ciudad y la demanda en Juan B. Justo, que hoy se acerca a 72.000 personas por día".

La semana pasada arrancaron los trabajos de repavimentación en la avenida. El próximo paso será darle forma a las nuevas estaciones, que serán 21 en total y estarán ubicadas cada 400 metros, entre Liniers y Puente Pacífico.

Los primeros trabajos serán en Cortina, Lope de Vega, Carrasco, Seguro y Chivilcoy, y luego avanzarán hacia Palermo. Como allí sólo quedarán dos carriles por mano, habrá problemas para circular y recomiendan usar vías alternativas. Toda la obra demandará una inversión de \$ 48 millones y estará a cargo de la empresa Riva S.A. Las nuevas estaciones estarán un poco más elevadas que la calle, y tendrán 3 metros de ancho y de 23 a 40 metros de largo. Se accederá a ellas desde las esquinas y tendrán una estructura de metal que servirá como refugio y boleterías electrónicas y manuales, que permitirán pagar con tarjeta prepaga (SUBE) o con monedas. Y la tarifa será la misma que hoy se paga en las líneas 34 y 166.

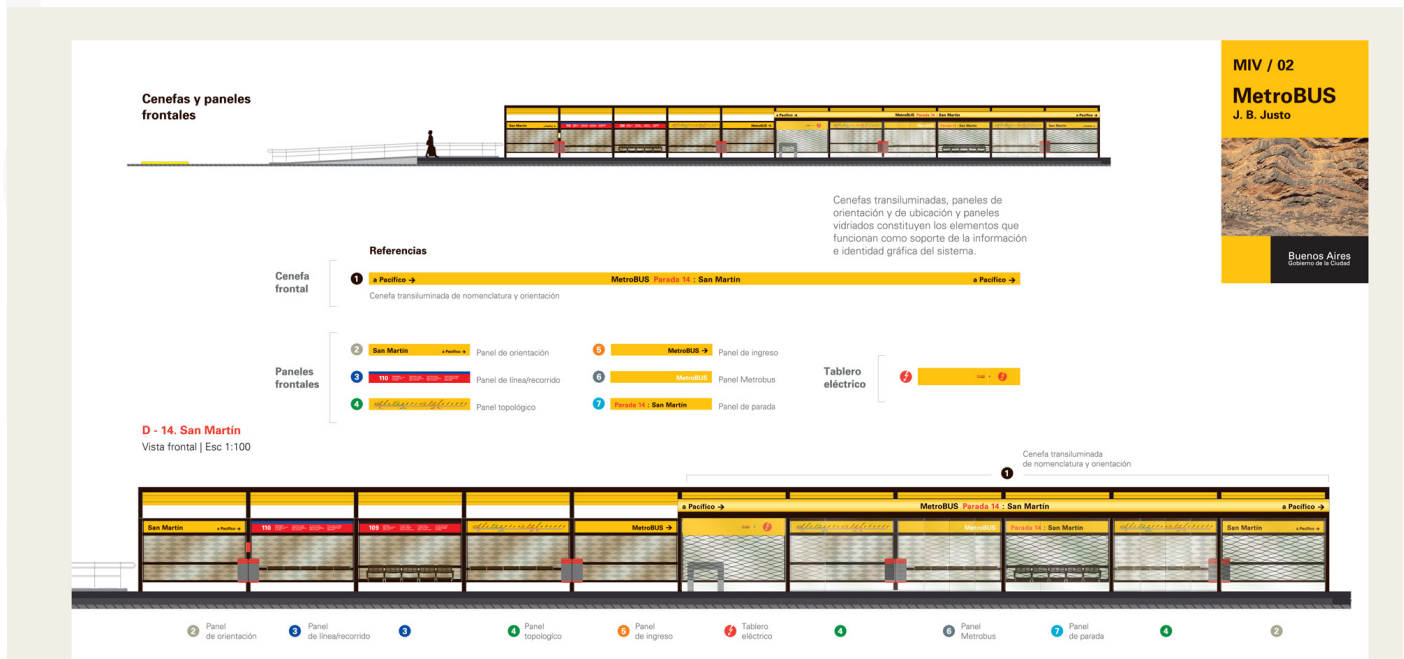
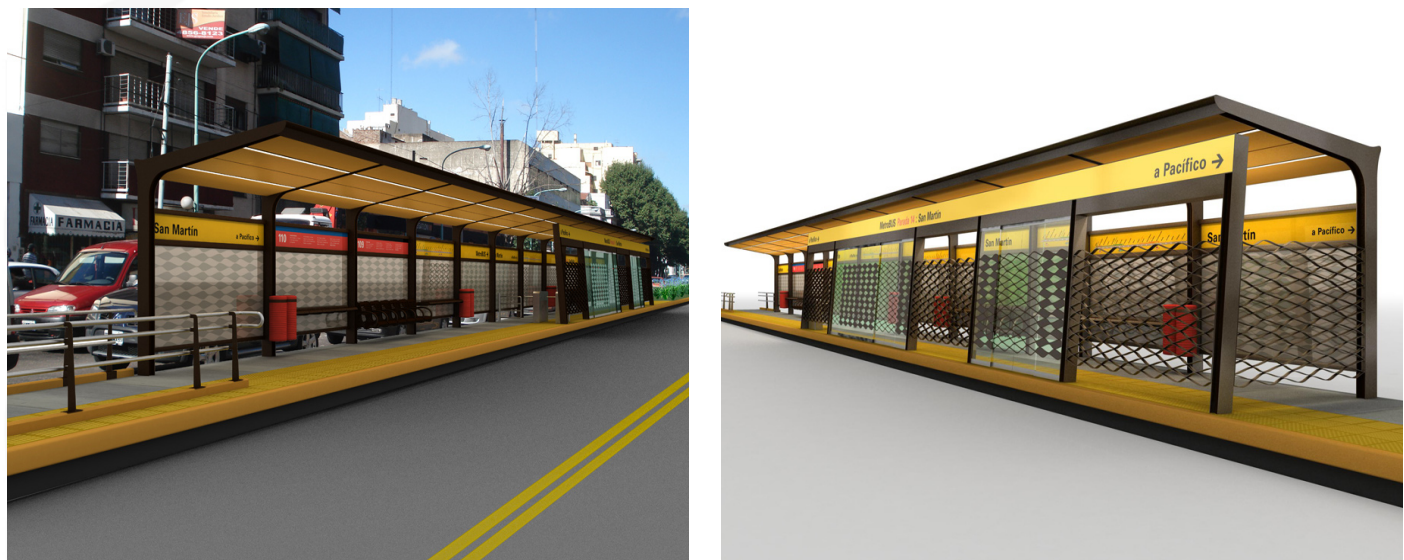
Además, a lo largo de los 12,5 km de la avenida, se podrán hacer combinaciones con otros colectivos, los subtes B y D y los trenes San Martín y Sarmiento. Una vez que esté en marcha, los porteños podrán viajar como ya lo hacen en más de 100 ciudades del mundo y de sudamérica, como San Pablo o Bogotá. "Es un desafío enorme incorporarlo y asimilarlo bien, estamos incorporando un nuevo medio de transporte después de más de 100 años", precisó el jefe de Gabinete del Gobierno porteño, Horacio Rodríguez Larreta.



--> Viene de Página 11

MetroBondi - El BRT Argentino

A continuación les presentamos algunas imágenes “Render” (computarizadas) del Metrobus.



PARADAS. Las mismas ofrecerán información sobre recorridos y horarios.
Según el gobierno Porteño la demanda actual es de 72.000 pasajeros por día en el recorrido

--> Viene de Página 12

Por las vías preferenciales circularán los colectivos de las Líneas 34 y 166 en toda su extensión. También se sumarán otras que circulan en algunos tramos por la Avenida Juan B. Justo.



ARTICULADOS. Una flamante unidad de la Línea 34 que formará parte del proyecto Metrobus.
Foto: Horacio Díaz (Buses Patagónicos)

La Línea 34 adquirió algunas unidades articuladas con carrocería Metalpar Iguazú 0km que ya se encuentran prestando servicio por su recorrido habitual hasta que las obras del Metrobus concluyan.

Fuente: *Revista Colectibondi* - <http://www.revistacolectibondi.com.ar>
Facebook Revista Colectibondi - <http://www.facebook.com/revistacolectibondi>
Twitter - @colectibondi
Plan de Movilidad Sustentable - GCBA - <http://www.plandemovilidad.gob.ar/metrobus.php?seccion=3>

Capital Federal

Una polémica ley prohibiría asfaltar calles adoquinadas

Buscan declararlas patrimonio cultural. Al proyecto lo apoyan ONG proteccionistas, pero el Gobierno porteño se opone. Dice que su reparación es más costosa y que a veces entorpece el escurrimiento. En Capital quedan 4.500 cuadras con empedrado.

Todos están de acuerdo en que las calles y avenidas con adoquines forman parte de la historia y la identidad de la Ciudad. A la hora de hasta dónde se debe preservarlas, sin embargo, no todos piensan igual. La Legislatura porteña estudia ahora un proyecto que propone declararlas patrimonio cultural, de modo de garantizar que el asfalto no les pase por arriba y asegurar, en cambio, que se las restaure. Pero el Gobierno porteño no está de acuerdo con la iniciativa y sostiene que no sólo debe considerarse la perspectiva patrimonial sino también otras cuestiones como mantenimiento y costos que tienen que ver con las calles adoquinadas.

La ley que está en vigencia actualmente en la Ciudad es la 65, sancionada por la Legislatura en 1998. La norma protege solamente el empedrado que exista en las "vías secundarias, adyacentes y/o circundantes a monumentos y lugares históricos".

Ahora, el proyecto presentado por el legislador kirchnerista Francisco Nenna propone llevar esa protección a toda la superficie de Buenos Aires. "Podemos embellecer la Ciudad, pero no quitando aquello que la identifica. Quitar los adoquines y destruir los cordones resulta irrecuperable", se lee en los fundamentos.



La Ciudad busca proteger a todas las calles adoquinadas.
Fotos: Lucía Merle

La idea es respaldada por entidades dedicadas a la protección del patrimonio arquitectónico de la Ciudad. "La realidad es que en todas las ciudades de Europa se preserva el adoquinado. Y, más allá de su valor patrimonial, el empedrado también cumple otras funciones. Por ejemplo, es mucho más permeable que el asfalto. Y tiene mucha mayor durabilidad. Un ejemplo es el adoquinado de la avenida Triunvirato, en Villa Urquiza, que está en excelente estado a pesar de sus décadas de antigüedad", dijo a este diario Santiago Pusso, de la organización Basta de Demoler.

--> Viene de Página 14

Actualmente, según datos del Gobierno de la Ciudad, son unas 4.500 las calles de Buenos Aires que conservan el adoquinado. Representan aproximadamente el 15% del total.

En su primer año de gestión, el gobierno de Mauricio Macri lanzó un agresivo plan de pavimentación que hizo desaparecer muchos adoquines, especialmente casi todos los que estaban en las cunetas.

El ritmo de desaparición de los adoquines, sin embargo, fue disminuyendo con la menor cantidad de obras en curso.

Ventajas y desventajas del adoquín

A FAVOR

1 Es más difícil que se inunde con las lluvias porque favorece el drenaje del agua.



Aún cuando las juntas son de cemento o brea, absorbe mejor que el asfalto.

Bajo los adoquines se coloca una capa de arena de unos 10 ó 15 cm. Cuando llueve el agua tiende a escurrirse hacia las napas que están bajo la arena.

2 Dura más años y necesita menos mantenimiento.

Adoquín	100 años
Pavimento	10 años

3 Es un clásico y preserva la identidad barrial. El 15 % de las cuadras de la Ciudad tiene adoquines.



EN CONTRA

1 Forma una superficie irregular que puede dañar a los autos al producir vibraciones mientras circulan.



Al mojarse, impide que los autos puedan frenar con facilidad.

2 Resulta casi tres veces más caro que el pavimento.

Adoquín	\$ 170
Pavimento	\$ 65

3 No se acostumbra a pintarlos para preservar su valor histórico, lo que no permite demarcar señales viales.



CLARIN

"Nuestro objetivo es preservar los adoquines en todos los lugares de Buenos Aires donde se puedan mantener", dijo el subsecretario de Mantenimiento del Espacio Urbano, Eduardo Villar.

"El patrimonial –agregó– es un valor fundamental que tienen los empedrados, pero no es el único que hay que atender. Por un lado, su reparación es tres veces más cara que el asfalto, porque la colocación de los adoquines debe hacerse manualmente. Por otro lado, hay cuestiones técnicas complejas. Según como estén puestos, los adoquines pueden no favorecer el escurrimiento del agua sino, por el contrario, entorpecerlo". El Gobierno —dice Villar— favorecerá la sanción de una ley que regule la cuestión, pero no de la manera que se propone.

Una empresa con historia

Metro Mass Transit



Ghana

The Omnibus Service Authority (OSA) inició sus operaciones en el año 1927. En 1995 puso sus acciones a la venta. En la actualidad la empresa es administrada por Metro Mass Transit L.T.D.

La República de Ghana es un país de África occidental. Limita al oeste con Costa de Marfil, al norte con Burkina Faso y al este con Togo. Al sur cuenta con un litoral que da al golfo de Guinea. Ghana fue primer país subsahariano del África colonial en independizarse en 1957.

El transporte terrestre es el más utilizado por la población. Se estima que sólo el 15% de los usuarios de la carretera utilizan vehículos particulares. El 85% utiliza el transporte público.

La empresa "Metro Mass Transit" opera los autobuses de pasajeros en los principales corredores de las ciudades.

"MMT" cuenta hoy con una flota compuesta por autobuses de marcas como Yaxing, DAF, Neoplan VDL, Jonckhere VDL, holandeses VDL y Iveco autobuses.



Uno de los autobuses de la empresa fabricados por Neoplan en su planta ubicada en Kumasi (Ghana).

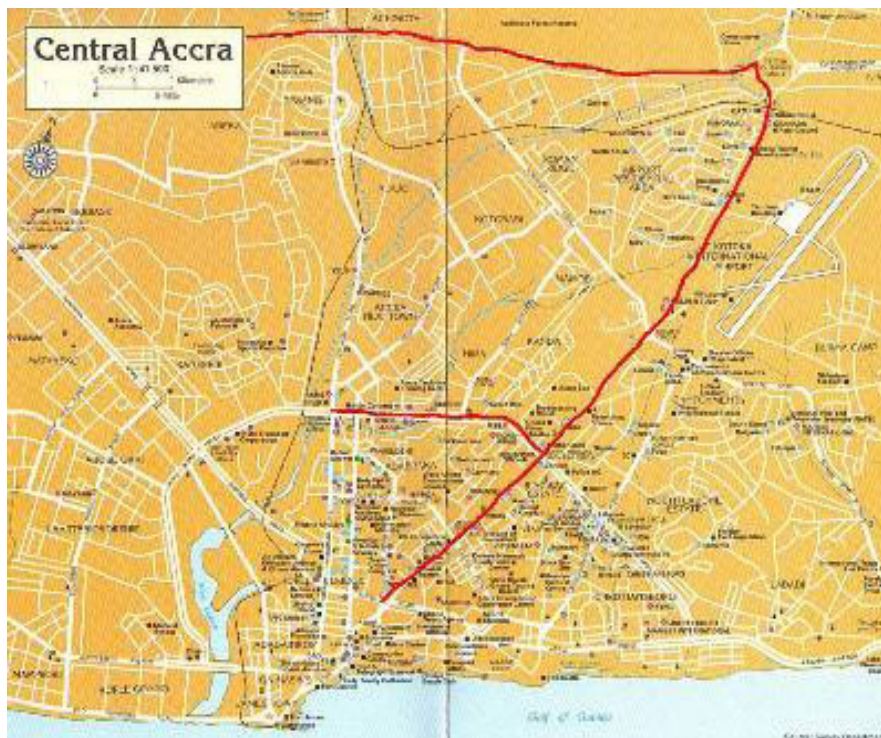
MMT se ha convertido en uno de los principales empleadores en Ghana con 2474 empleados.

Con relación a los pasajeros transportados la suma asciende a casi 40 millones de pasajeros en todo el país entre el período de enero a octubre de 2007. Los recorridos de sus autobuses suman unos 12.000.000 millones de kilómetros.

---> Viene de Página 16

La empresa tiene como objetivo introducir el sistema de **Bus Rapid Transit** en Ghana.

El "Bus Rapid Transit" ha sido diseñado sólo para las carreteras congestionadas en Ghana, que son actualmente los principales corredores de Accra y Kumasi. El proyecto ofrece una conexión rápida entre el sur de la estación de Kimbu y el Círculo Nkrumah con los suburbios del norte de Legon Medina y Adenta. El proyecto piloto que se realizó fue un éxito: 20.000 boletos por día se vendieron. Se estima que la frecuencia de los autobuses debería ser de 15 minutos.



Mapa de Accra - Las líneas rojas son las rutas del Sistema de Tránsito Rápido de Autobuses

El sitio web de la Empresa MMT es muy completo.

Ofrece información detallada sobre

- Su historia
- Sus servicios
- Sus unidades (Información técnica)
- Vacantes para puestos de trabajos.

El Newsletter con novedades de la empresa se puede descargar desde el sitio.
(Se encuentra en idioma Inglés).



La vista de uno de sus Newsletters

--> Viene de Página 17

VDL Bus & Coach entregará 150 autobuses a la empresa de transporte público de Ghana Metro Mass Transit

VDL Bus & Coach vuelve a suministrar 150 autobuses a Metro Mass Transit Ltd, la empresa ghanesa responsable a escala nacional del transporte público en el país. Con esta entrega, el total de suministros desde el año 2003 se eleva a 500 unidades.

La cooperación entre VDL y Metro Mass Transit se inició en 2003, con motivo de la venta de 100 autobuses urbanos. A este pedido le siguió otro igual en 2004. En el mes de diciembre de 2005 se volvió a firmar un contrato con el Ministerio de Transportes de Ghana, que incluía el suministro de 150 chasis TB 2175 con carrocería montada en Ghana bajo la supervisión de VDL Bus & Coach.

Este pedido reciente incluye nuevamente 150 chasis TB 2175, los cuales se carrozarán localmente. Los chasis se enviarán completos desde Holanda a Ghana, incluidos los componentes necesarios para la carrocería. Estos 150 autobuses los explotará también Metro Mass Transit en Ghana, la empresa encargada de los transportes públicos en el país, en la cual el Estado ghanés posee una participación del 45%.



El objetivo es implantar un sistema profesional de transporte público en todo el país africano.

Transporte público profesional

El objetivo que se pretende en Ghana es implantar un sistema profesional de transporte público en todo el país, y la aportación de VDL Bus & Coach no está limitada sólo al suministro de los autobuses, sino que abarca otro aspecto no menos importante, que es la transferencia de conocimientos y la formación. VDL Bus & Coach enviará personal de su propia organización a Ghana para que se encargue de la instrucción y de la asistencia en los aspectos técnicos y de dirección.

El nuevo pedido de 150 autobuses ha sido posible en parte gracias a la subvención ORET concedida por el gobierno de los Países Bajos. Ésta es una subvención para proyectos en países en vías de desarrollo que, en principio, no son comercialmente viables pero que suponen una contribución al desarrollo económico del país receptor. ORET son las siglas en holandés de "operaciones de exportación relevantes para el desarrollo". El departamento de Cooperación al Desarrollo (Ministerio de Asuntos Exteriores) es el que facilita esta subvención.

Esperamos que les haya interesado la investigación. En el próximo número seguiremos "Viajando por el Mundo" en busca de un destino diferente.

Fuente: Revista Colectibondi - <http://www.revistacolectibondi.com.ar>
Metro Mass Media (Official) - <http://www.metromass.com>
Ministerio de Caminos y Carreteras de la República de Ghana - <http://www.mrt.gov.gh/>
Noticia 150 Autobuses - <http://ccooglobalsalcaiutinsa.blogspot.com/2008/07/vdl-bus-coach-entregar-150-autobuses-la.html>

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 este número, consideramos "BRT MetroBus" como la palabra principal del "CruciBondi".

Como el formato anterior, el "Cruci-Bondi" contendrá palabras claves que se encontrarán en el mismo número de la revista, en diferentes artículos y noticias.

Mucha Suerte!!!



Humor Busólogo

"Absolut Bondi"



Paradas con el estilo de la famosa bebida.

FUENTE:

<http://blogs.ianacion.com.ar/marcas-registradas/curiosidades/absolut-bondi/>

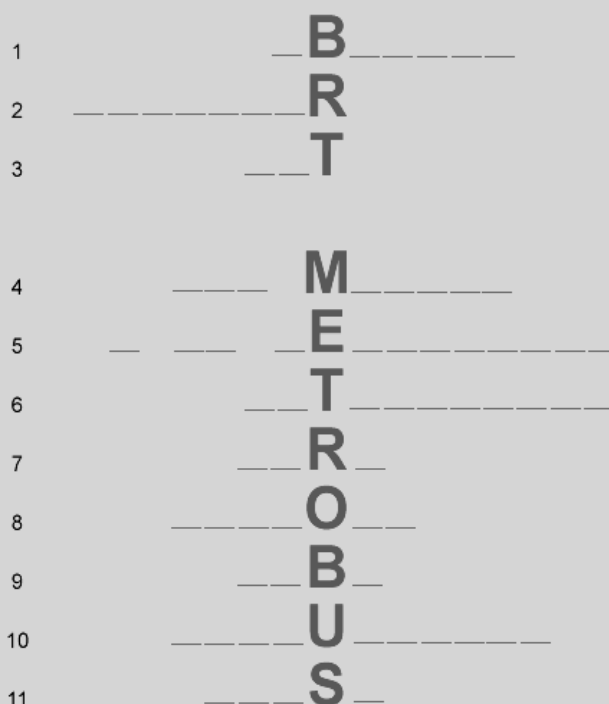
RESPUESTAS NÚMERO ANTERIOR (N° 54)

CRUCIBONDI

1-Adrover. 2-Italbus. 3-Metalpar. 4-Juramento. 5-Marcopolo.
6-Bus. 7-Semáforos. 8-Belgrano. 9-Onda Verde. 10-Dubai.



Cruci-Bondi



- 1 - Marca de Bebida que publicitó en refugios de colectivos.
- 2 - Carrocería del colectivo de la Línea 34 Articulado.
- 3 - Siglas de la empresa de autobuses de Ghana.
- 4 - Nombre del Equipo del Dakar de Jorge Perrone.
- 5 - Nombre de la empresa que administra la Línea 93.
- 6 - Tipos de colectivos que circularán en el Metrobus.
- 7 - Una de las comodidades que ofrece la Línea Plaza.
- 8 - Apellido del corredor más veterano del Dakar 2011.
- 9 - Siglas del Boleto Electrónico.
- 10- Tipo de calles que forman parte del Patrimonio Cultural.
- 11- Carrocería del Colectivo publicado en "Foto del Mes"



Efemeride

01/01/1980

La empresa Río de la Plata incorporó ómnibus de dos pisos fabricados por Neoplan y ensamblados en Cametal, con cuatro ejes y numerados internamente del 1001 en adelante.



Webs / Fotologs Recomendados



Website: Rally Dakar (Oficial)
<http://www.dakar.com/>



Website: MetroBus
<http://www.plandemovilidad.gob.ar>



Diccionario "Bondiero"

MetroBondi:

Palabra utilizada para denominar al BRT Argentino por la Revista Colectibondi.
En el Mundo es conocido como "MetroBus".



¿Sabías Que?

En Capital Federal quedan **4.500 cuabras** con **empedrado**. Representan el 15% del total.
Buscan declararlas **patrimonio cultural**.



El Número

414

Es el número con el que corrió el Dakar el equipo Team San Marcos.



Frase Célebre



La felicidad humana generalmente no se logra con grandes golpes de suerte, que pueden ocurrir pocas veces, sino con pequeñas cosas que ocurren todos los días.

(Benjamin Franklin (1706-1790))



Fuentes Consultadas

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

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



Hasta el Próximo Número!

Para enviar sugerencias y/o comentarios comunícale con nosotros via e-mail a:

contacto@revistacolectibondi.com.ar

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