

# COLECTIBONDI

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

1° de Agosto de 2006 | Año 1 - N° 1

E-MAGAZINE

Foto: Línea 68 - Int 34 - Itabus OH 1315 L - SB | Autor: Willy



## Los Colectivos, la mayor fuente de ruidos

Revista Online - Gratuita

Festival Histórico  
de la Locomoción



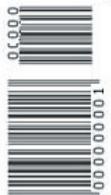
Aquellos Tiempos  
El Auto Colectivo



Investigación:  
<< Carrocerías >>



Leer Más >>





## Staff

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

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



## 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/>



## Web

## Página de

**"Bondis Urbanos"**

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



## 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)**



Jueves 20 de julio de 2006

Publicado en la ed. impresa: Información General

Presentan un estudio oficial

## Los colectivos, la mayor fuente de ruidos

Son altos los índices de contaminación sonora en la ciudad; preparan un mapa

Los colectivos son los mayores responsables de la contaminación acústica que afecta a los porteños. O por lo menos, a aquellos que viven en los 20 kilómetros cuadrados que se midieron para realizar la primera etapa del "mapa de ruido" de la Capital.

El trabajo abarcó parte de Almagro, Balvanera, La Boca, Barracas, Belgrano, Colegiales, Constitución, Monserrat, Palermo, Puerto Madero, Recoleta, Retiro, San Nicolás y San Telmo.

El microcentro, algunas zonas de Barracas y de Monserrat; parte de Constitución y Retiro, y la zona de Santa Fe y Pueyrredón, mostraron altos índices de contaminación sonora con mediciones que van de entre 65 y 80 decibeles (dB). Según los parámetros establecidos por la OMS, por encima de los 70 dB los sonidos ya resultan "molestos", y si superan los 90 se vuelven "dañinos".

Tanto las mediciones, como las encuestas que se realizaron en el área testeada, en la que residen unos 507.000 habitantes y en las que hay más de 200 escuelas y dos hospitales públicos, mostraron que la mayor fuente de ruidos son los colectivos.

"Las mediciones coincidieron con lo que la gente observa. Hay una mayor tolerancia en el trabajo que en el hogar y el 76 por ciento sufre interrupciones en sus actividades diarias. Habría que preguntarse cuánto cuestan a las empresas y al Estado estas interrupciones en el trabajo", sugirió el especialista de la Universidad Politécnica de Madrid Manuel Recuero López, quien hizo hincapié en que lo primero que hay que hacer es concientizar sobre lo dañino que resulta el ruido para la salud.

El mapa de ruido se realizó con un software en el que se ingresan los datos de las zonas por analizar y de las variables que se tendrán en cuenta: por ejemplo, cantidad de autos y colectivos y motos que circulan. La segunda etapa es la validación de los datos, que se realiza haciendo la comparación de lo obtenido electrónicamente con lo medido en 10 puntos del área durante una semana, las 24 horas por día. "Las desviaciones han sido mínimas", dijo Recuero López.

Según las mediciones en la avenida Huergo, el ruido disminuye a menos de 70 dB sólo los sábados, de 22 a 7. Y el lapso de medición en el cual se registró, en promedio un martes, el menor nivel de sonidos fue entre las 3 y las 4, con un promedio de casi 67 dB. Los picos se registraron entre las 7 y las 10, con 76 dB, y entre las 17 y las 19, con 77 dB, horas en las que la gente sale del trabajo.

El software permite la simulación para mejorar la situación: el escenario que plantea la renovación de la flota de colectivos disminuye de 3 a 5 dB en Charcas y Santa Fe, por ejemplo.

"Necesitamos tener un disparador para modificar la realidad. Tenemos esta herramienta, ahora hay que empezar a trabajar", dijo el ministro porteño de Medio Ambiente, Marcelo Vensentini, durante el acto de presentación.

"En los próximos meses se realizará el mapeo de dos nuevas zonas, con las que quedaría completo", dijo Horacio Walter, director General de Política y Evaluación Ambiental porteño. El proyecto, cuyo costo fue de medio millón de pesos, se realizó por un convenio entre el gobierno porteño, la Asociación Civil Oír Mejor y la Universidad Politécnica de Madrid.

Fuente: Diario La Nación - <http://www.lanacion.com.ar/824767>

Domingo 30 de julio de 2006

Evolución de las Carrocerías

## Carrocerías cada vez más distintas

Comparadas a las de hoy en día, fueron cambiando y diferenciándose.

Desde hace tiempo, cuando empecé a interesarme más en el diseño de las diferentes carrocerías, comencé a notar el cambio que hubo en estos últimos 10 años.

Para comenzar y poder comparar, me voy a remontar a los finales de los años '80, cuando los Mercedes Benz 1114 eran populares. Las carroceras eran Ottaviano, La Favorita, El Indio y otras más que no recuerdo. Éstas fabricaban modelos, que tenían muy pocas diferencias entre si, como podía ser el diseño de las ventanas o algún que otro detalle en la trompa. Los Ottaviano siempre se caracterizaron por las luces traseras pequeñas.

Eivar OH 1320  
Linea 12



(Web: LosColectivos)



Eivar OH 1621  
Linea 110

(fotolog.com/Colectivos)

Con el surgimiento de los coches frontales a principio de la década del '90, los famosos OHL 1320 OHL 1316 y otros más, el diseño no cambió mucho entre las diferentes carroceras. Los frentes empezaron a estar formados por cuatro luces cuadradas y dos guiños del mismo tamaño, dos parabrisas y el izquierdo ubicado desde más abajo, generando esa diagonal.

Luego, con la fabricación de los coches Semi-Bajos y Superbajos, Eivar siguió con el frente y parte trasera igual a la de sus modelos anteriores pero con algunos retoques (Se sacó el "spoiler" que había debajo de las luces y se colocaron las luces arriba del paragolpe)

En la actualidad muchas carrocerías desaparecieron como es el caso de Eivar y El Detalle, que con su modelo OA 101 revolucionó en los años '90. Otras resurgieron pero con otro nombre como es el caso de Italbus (Ex Ottaviano Hnos.)

Italbus Tropea 0 500  
Linea 12 Int 32



(Web: Italbus)



Ugarte OH 1315 L - SB  
Linea 39 Int 60

(fotolog.com/bondisarg)

Los diseños de hoy en día, se encuentran en constante cambio y evolución sumándole que las carroceras se fueron diferenciando tanto que un Italbus es muy diferente a un La Favorita. Sus frontales (Ópticas, parrillas, carteles indicadores) tienen la "Firma propia" que los diferencia de otros pero que conservan sus propios estilos.

*"Los diseños han cambiado para mejor y ojalá sigan a estepaso ya que el transporte, en mi opinión, no solo sirve para el fin que todos conocemos que es "transportarnos" sino que también refleja lo que es la ciudad y ¿porqué no el país?. No creo que haya algún colectivo en Europa, que se encuentre fileteado o adornado con espejos u ornamentos en su interior. Es por eso que a pesar de los cambios, el "Bondi" argentino siempre será el más lindo y conservará la esencia de ser el primero y el único"*

**Autor:** Nacho.

**Nota:** La fuente de este artículo es el conocimiento desde mi punto de vista. No quiere decir que esté bien, es una mirada propia de lo que es el transporte en la Argentina.

## "El Huracán"



**Línea:** 168  
**Interno:** 53  
**Carrocería / Modelo:** Ottaviano OH 1621 L  
**Foto Tomada el:** 24-03-06  
**Lugar:** Freire y Virrey Olaguer y Feliu

Con el motivo de tener que elegir entre muchas fotos, la primera que ilustre la sección del primer número de esta Revista, elegí la fotografía del coche apodado "El Huracán", ya que es una unidad muy bien cuidada y adornada por donde se la mire. Otro factor a la hora de la elección fue el ángulo en el cual aparece el coche.

**Espero que les guste!**

**Aclaración:**

La foto no necesariamente tiene que ser del mes de la publicación, sino que tiene q ser " interesante".

Viernes 21 de julio de 2006

Publicado en la ed. impresa: Metrovías

La Asociación Amigos del Tranvía (AAT) organizó el encuentro

## Caballito fue una verdadera fiesta para los fanáticos de los tranvías

La exposición incluyó paseos en tranvías remodelados. Más de 2.000 también personas disfrutaron de una muestra de omnibus, colectivos y autos antiguos

Los amantes del tranvía tuvieron su día de fiesta el domingo pasado en el barrio porteño de Caballito, donde más de 2.000 personas disfrutaron viajando en los históricos Tranway y participaron de una muestra de vehículos urbanos antiguos.

En el marco del trigésimo aniversario de la Asociación Amigos del Tranvía (AAT), en la oportunidad se realizó una nueva edición del "Festival Histórico de la Locomoción", durante el cual los visitantes -entre vecinos, fanáticos de los medios de transporte, muchos turistas y curiosos- disfrutaron de una muestra de vehículos de transporte urbanos restaurados y preservados en perfectas condiciones.

En la exhibición, una de las grandes atracciones fue la "flota-colección" de tranvías y coches de subte, restaurados por la AAT y también los pintorescos colectivos, ómnibus y camiones antiguos, pertenecientes a empresas de transporte y colecciones privadas. El Festival Histórico de Locomoción se realizó en las instalaciones del Taller Polvorín, cedido por Metrovías a la Asociación Amigos del Tranvía, donde los visitantes pudieron disfrutar de la muestra de los vehículos urbanos antiguos en forma confortable, cómoda y, por sobre todo, segura. Y fue una verdadera fiesta la que se vivió el domingo.



Web: [www.tranvia.org.ar](http://www.tranvia.org.ar)

La muestra comenzó a las 15 y se extendió hasta alrededor de las 19.30, En ese lapso, alrededor de 1.450 personas viajaron en los tranvías antiguos remodelados, de acuerdo a los boletos entregados gratuitamente a los pasajeros que subieron a los pintorescos vehículos. El recorrido de los tranvías antiguos se realizó por el trayecto comprendido entre las calles Emilio Mitre, Rivadavia, Hortiguera y Directorio. Los visitantes pudieron pasear en las unidades reacondicionadas con que cuenta la Asociación. Ellas son: dos tranvías Anglo y Lacroze, que datan de 1927; una unidad realizada por fabricaciones militares, de 1958 y un tranway originario de Bruselas, Bélgica, de 1960. Entre las "joyas" que posee la AAT y que pudieron disfrutarse en la muestra, se destacan las unidades 1 y 2 del subterráneo Anglo Argentino. Son dos formaciones que datan de 1913 y que están preservadas con los elementos originales de época.



Linea 45 - Int 19 - Chevrolet (El Trebol) - 1945  
Autor: Solaris



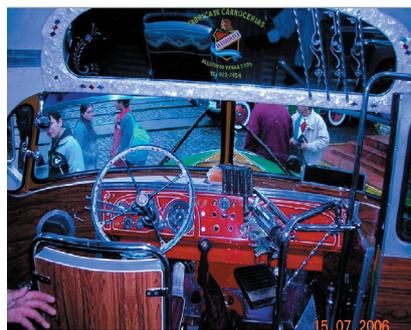
Linea 109 - Int 20 - Chevrolet - 1947  
Autor: Solaris

**VIAJE INAUGURAL**

Una de las novedades de la jornada fue, sin duda, la incorporación de una nueva unidad a la "flota colección" de tranvías y vagones de subte que posee la ATT. El domingo se realizó el viaje inaugural del coche Premetro PM2, llamado "Lagarto" por su color verde, que fue el primer vehículo con el que se puso en marcha el servicio de Premetro en 1987. Los miembros de la asociación lograron con esfuerzo recuperar, remotorizar y restaurar la unidad gracias a la colaboración de Metrovías, la Secretaría de Cultura y de la Comisión de Preservación del Patrimonio de Gobierno de la Ciudad. "El vagón fue totalmente restaurado a nuevo", comentó Ernesto Falzone, secretario de la AAT.



Linea 28 - Int 132 - Mercedes Benz 911 (La Favorita)  
Autor: Solaris



**EXPOSICIÓN**

Vecinos y visitantes disfrutaron además de una exhibición de ómnibus, colectivos y autos antiguos que se sumaron a la fiesta de la AAT. En el encuentro se exhibió una autobomba del año 1934 perteneciente a la Policía Federal. También grandes y chicos disfrutaron la presencia de vehículos antiguos del Club de Automóviles de Lanús y colectivos históricos de las líneas 28 y 45. Además, la muestra contó con dos micros de dos pisos presentados por el Museo del Automóvil.



Leyland Olympic  
Autor: Solaris

**VIAJES EN TRANVÍAS**

La Asociación Amigos del Tranvía fue fundada el 16 de julio de 1976 y cuenta, además, con una importante biblioteca y archivo que se constituye en un centro de documentación sobre transporte urbano más completo del país, atesorando colecciones y ejemplares de gran valor. La AAT realiza todos los fines de semana, y en forma gratuita, viajes en los tranvías históricos. Toda la información sobre la Asociación Amigos del Tranvía puede recabarse en el sitio Web [www.tranvia.org.ar](http://www.tranvia.org.ar)

A fines de la Década del '20

## EL Colectivo: Un Invento Argentino

Lacarra y Rivadavia fue el lugar de la primer salida de un "Auto-Colectivo" en Capital Federal

La población de Buenos Aires en ese entonces comenzaba a tener varios y determinados vías crucis. Uno de ellos era el del transporte, ya que no alcanzaba a cubrir las necesidades de una población y un mercado en expansión, por lo que enormes extensiones de su perímetro se encontraban aisladas y lejos de cualquier posibilidad de trasladarse con cierta rapidez. El Transporte era brindado por tranvías y subtes, ambos de propiedad inglesa, algunos ómnibus y taxis.

Precisamente el servicio de taxis, precursores del "auto-colectivo", si bien era bueno, carecía de pasajeros ya que nadie o casi nadie quería o podía gastar un peso viajando, por ejemplo, desde Flores a Villa del Parque, por lo que transitaban en fila india por las arterias céntricas con la banderita levantada sin remedio (de allí surgió el neologismo "yirar" como expresión de dar vueltas y vueltas sin resultados positivos). A lo sumo, con suerte el taxista lograba recaudar cinco pesos diarios luego de frenar y acelerar y meter la primera y darle a la segunda desde las siete de la mañana hasta las veinticuatro, con un corto descanso para almorzar (en esa época Buenos Aires aún conservaba aires de pueblo y la costumbre del almuerzo se respetaba diariamente).

Y en este contexto, una tarde de septiembre del año 1928, desde el mostrador del Café La Montaña (local ya desaparecido y que se encontraba en la esquina de la Av. Rivadavia y Carrasco), el mozo miraba aburrido al grupo sentado desde hacía ya mucho tiempo en una de las mesas. Seguramente pensó: "Con tipos como éstos no vamos a ningún lado". Hacía rato que estaban allí, con el café ya consumido y desarrollando una sola actividad: el diálogo. No se cansaban de hablar, pero a juzgar por las caras sombrías, la conversación debía ser preocupante y aburrida.



En esa mesa se encontraban los taxistas José García Gálvez, Pedro Echegaray, Rosendo Pazos, Felipe Quintana, Lorenzo Forte, Rogelio Fernández, Manuel Pazos (a quien se le atribuye la invención del auto-colectivo), Aristóbulo Bianchetti, Antonio González, Páez, Rodríguez. Como siempre los temas que estaban en boca de todos eran la difícil situación económica y la falta de trabajo, por lo que como un reflejo de esta situación el viajar en taxis se había tornado inalcanzable para la mayoría de la gente y eso repercutía fuertemente en los bolsillos de estos compañeros de café. Es por eso que surgió el comentario de una experiencia que había dado muy buenos resultados: los fines de semana colegas emprendedores salían con sus taxis con hasta seis personas desde lugares clave como la Plaza de Mayo hasta el Hipódromo de Palermo y diversas canchas de fútbol cobrando cincuenta centavos o un peso (según la distancia) por cada pasajero.

Si el mozo de este viejo café hubiera poseído la más mínima capacidad de intuir el porvenir, su fastidio por este grupo que ocupaba la mesa que daba a la ventana, se habría convertido en atenciones seguramente exageradas, porque los clientes sentados allí, vestidos humildemente, con cara de pocos amigos y los bolsillos flacos, eran los precursores, los creadores, los inventores, según la expresión de algún exagerado, del colectivo porteño, hecho que asombraría al mundo entero, sin duda, probando el ingenio criollo (aunque los hombres en cuestión pertenecieran a distintas nacionalidades) Poco después los hombres se levantaron, aparentemente ya de acuerdo, con un extraño brillo en los ojos y salieron del bar acompañados de la mirada indiferente y aliviada del mozo.

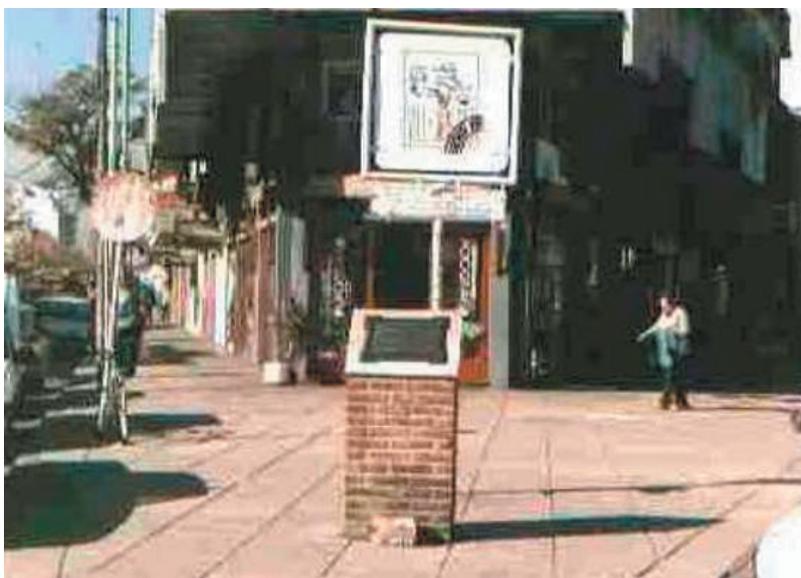
Así pocos días después llegó el ansiado lunes 24 de septiembre de 1928, día en que inició su recorrido la primera línea de "auto-colectivos".

La tarde anterior se habían puesto de acuerdo para comenzar con el servicio unos quince choferes, pero el comienzo de ese lunes era digno de una película de terror y si no hubiese sido por el entusiasmo puesto por estos pioneros seguramente hoy no habría colectivos, ya que esa mañana llovía sin parar desde las primeras horas de la madrugada.

Por la inclemencia del tiempo sólo se presentaron ocho choferes, sin embargo, la intención de construir la patria soñada y de no tener tan flacos los bolsillos impulsaba a estos hombres que a los gritos lograron poco a poco y con apuro conseguir los primeros pasajeros.



El recorrido estaba bien pautado: partiendo desde Primera Junta, efectuarían una parada en Plaza Flores y finalizarían en Lacarra y Rivadavia. Posteriormente realizarían el camino inverso (Rivadavia y Corro - Primera Junta, deteniéndose nuevamente en Plaza Flores).



Monolito en Rivadavia y Lacarra en homenaje al punto de partida del primer recorrido de colectivos en Capital Federal

El primer viaje no fue precisamente exitoso. Ninguno quería salir (la Municipalidad prohibía el uso colectivo de taxis) hasta que un valiente se animó. Al no encontrar ninguna persona dispuesta a officiar de pasajero en este nuevo "invento", el primer auto colectivo viajó desde Primera junta hasta Rivadavia y Lacarra vacío. Pero lejos de desmotivarse al llegar a este punto y luego de unos minutos de espera subió un señor (cuyo nombre no ha quedado lamentablemente en la Historia), curioso y "gasolero" que se transformaría sin saberlo en el primer pasajero de un Auto colectivo y pasadas las 8:25 hs. de la mañana partió el primer servicio. A modo de recuerdo de este momento y como lugar histórico de nuestra ciudad de Buenos Aires, existe en Lacarra y Rivadavia un monolítico que rememora esta situación.



## Efemeride

El 1° de Agosto de 2006

Se publicó la 1° Revista  
Online de Colectivos.

### "Colectibondi E-Magazine"

(Edición Mensual)



## Fotologs Recomendados

### Linea 39

[http://www.fotolog.com/linea\\_39](http://www.fotolog.com/linea_39)

### BondisArg

<http://www.fotolog.com/bondisarg>

### Chiches de la Boca

<http://www.fotolog.com/chichesdelaboca>



## ¿Sabias Qué?

Hoy circulan más de **110 líneas urbanas** que con sus casi **16.000 unidades** brindan transporte a alrededor de **6.500.000 diarios de pasajeros** de Capital Federal y Gran Buenos Aires durante las **24 horas** los **365 días** del año.



## Próxima Edición

### Fecha de Publicación:

El 1° de Septiembre

\* Nuevas Notas

\* Nuevas Fotos

***y mucho más!!!***



## Diccionario "Bondiero"

### Capicúa:

Boleto cuya numeración es la misma tanto si se lee normalmente como si se lee al revés. Ej: 123321



### Fuentes Consultadas:

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

<http://www.wikipedia.org>

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

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

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