

COLECTIBONDI

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

1° de Septiembre de 2006 | Año 1 - N° 2

E-MAGAZINE



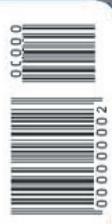
EDICIÓN ESPECIAL: El Auto Colectivo

Revista Online - Gratuita

24 Septiembre 1928
Día del Colectivo

En la Ciudad
Paradas Rotas

El Libro de los
Colectivos



[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>



¿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



Contacto

E-MAIL

colectibondi@yahoo.com.ar



+ Info

Esta publicación se diseñó en:

* Tamaño A4

Para facilitar la impresión



Miércoles 28 de junio de 2006

Publicado en la ed. impresa: La Ciudad

Resultados de un relevamiento en el centro, Caballito y Palermo, entre otros barrios.

Colectivos: Casi todas las paradas están en malas condiciones

Una ONG chequeó 245 paradas y halló sólo dos en perfecto estado. El resto tiene distintos problemas: están sucias, son viejas, les faltan pedazos o directamente no existen. En la Comuna culpan al vandalismo.

Discúlpeme, ¿sabe dónde para el 96?". La pregunta, hecha por una señora que recorrió varias veces la cuadra de México al 3800, necesita de un baqueano de Boedo. Por suerte lo encuentra: el portero de un edificio le señala un cartel despintado casi en la esquina de Castro Barros. Una mancha azul no apta para cortos de vista es casi un recuerdo de la señal del 96.

En Buenos Aires para encontrar las paradas de varias líneas hace falta más que un par de anteojos. Una ONG especializada en problemas de los usuarios del transporte salió a relevarlas y encontró que más del 31% estaban en estado malo o regular. De 245 paradas estudiadas, sólo dos estaban en perfectas condiciones. Y el 68% restante se acerca a un aprobado, pero igual tiene alguna irregularidad: son poco claras, están sucias o son muy viejas.

Las que sacaron felicitado son la del 57 y del 106, y la del 141, 110 y 15. Las dos están en la misma cuadra de Scalabrini Ortiz al 1200, en Palermo. Pasaron el OK en todos los ítems que se midieron: "Se ven claramente, están bien pintadas y el recorrido de cada línea está completo. Tienen todo el aspecto de haber sido instaladas recientemente. Algo que no pasa en todas las esquinas de la ciudad", explicó Claudio Boada, vicepresidente del Centro de Educación al Consumidor (CEC), la ONG que hizo el relevamiento.



¿UNA MORDIDA?. La imagen, ayer, en Defensa al 400. Al cartel de la parada le arrancaron un pedazo y tiene stickers pegados por todas partes. (M. Quinteros)

Revisaron paradas en el Micro y Macrocentro y en los barrios de Almagro, Balvanera, Caballito, Palermo, Barrio Norte, San Cristóbal y Boedo. En todas las zonas encontraron alguna falla. La más común es la falta de visibilidad. "Muchos carteles están tapados por árboles o por stickers de otras líneas", detalló Boada.

"Con las ramas ni las luces se ven. No vamos a pretender que se vea la parada del 24", se resignó Clara Ferriolo, vecina de San Telmo, en Perú al 1400. Allí paran el 28 y el 24. El número de este último casi no se ve por el arbolado. No es la única falla: el cartel está roto.

"Más del 20% de los paradas que tienen alguna irregularidad, están rotas —denunció Boada—. El mal estado de las paradas tiene que ver con la falta de mantenimiento, pero también con la antigüedad". Los postes actuales fueron instalados originalmente hace más de una década en promedio. La licitación para renovar el mobiliario urbano está trabada desde enero (ver Una renovación...). Hasta que salga la nueva concesión, a las paradas las arregla una empresa privada —controlada por la Subsecretaría de Tránsito—, cuyo contrato data de 1970.

Fuentes de la Ciudad le echaron la culpa al vandalismo por el deterioro de las paradas. "En el microcentro cada vez que hay una marcha tenemos algún problema", dijeron. En el relevamiento del CEC hay una larga lista de paradas a las que le falta alguna parte. En Boedo 357, hay un cartel sin el número de línea. En Defensa al 400, es al revés, se ve claramente que pasa el 22 y el 29, pero una especie de "mordida" le arrancó el recorrido al 29.

En otros casos, la parada ni siquiera existe. En avenida La Plata de la mano que va hacia San Juan, casi esquina de Formosa, la indicación de que allí pasan el 15, el 65 y 112 es una calcomanía pegada en un poste de luz. Al menos está indicado. En México al 4200, por ejemplo, la gente espera "por costumbre" el 96 y el 181. Lo mismo pasa en Maipú al 600, con el 17 y el 45 o en Perú al 700, con las líneas 24, 86 y 126. Imposibles de encontrar, para cualquiera que no sea del barrio.

Viernes 7 de Octubre de 2005

Publicado en la ed. impresa: La Ciudad

Un trabajo recorre la historia del transporte nacido en 1928

El diccionario de los colectiveros porteños

Palabras y frases de los choferes que figuran en "El libro de los colectivos"

El colectivo ya tiene su propio libro, que recorre la historia de este clásico transporte porteño surgido en 1928. Testigo de la tradición urbana, el ejemplar repasa con cientos de fotos los accesorios que distinguían e identificaban a los viejos coches. "El libro de los colectivos", de las hermanas Julieta e Inés Ulanovsky y Valeria Dulitzky, muestra su historia en un catálogo de frases, filetes, boletos y objetos incunables, y presenta un curioso "diccionario" de la jerga que usan los choferes del gremio.

Durante un año, a las autoras todos los bondis les vinieron bien. De tanto viaje, Julieta Ulanovsky, diseñadora gráfica, se encariñó con algunas líneas. "La 29, la 64 y la 152, de las que soy habitué, son muy esmeradas. Pero me enternecen las líneas más pobres o austeras", le dijo a Clarín. En cuanto a los colectiveros, comentó: "Nos dejaron ver un mundo privado e íntimo. Fue un tour por su imaginación y su fantasía".



Lo que sigue es un glosario que compendia algunas expresiones de los choferes y giros que cayeron en desuso.

- * **Afeitar:** Retrasarse intencionadamente algunos minutos para levantar algunos de los pasajeros que le corresponderían al servicio posterior, además de los propios (los choferes que trabajaban a porcentaje recibían más dinero cuantos más pasajeros transportaban).
- * **Arrugado:** Estar atrasado con respecto a su horario, casi pegado al coche de atrás.
- * **Chancha:** Modelo de colectivo de aspecto porcino. Las primeras fueron los ómnibus Büssing-N.A.G. de la Compañía Omnibus Libertad, que prestaban servicio de la línea 18, hacia fines de la década del 20.
- * **Chancho:** Inspector.
- * **Chancho arrepentido:** El chofer que pasa a ser inspector por un tiempo, generalmente por una sanción que le impide manejar.
- * **Chancho secreto:** El que no pertenece a la empresa sino al organismo de control de transporte de pasajeros en general. No usa uniforme y observa disimuladamente si el comportamiento del chofer cumple o no con las normas para hacer un informe que puede implicar sanciones.
- * **Chivear:** Cobrar el pasaje en beneficio propio, cuando se usaban las boleterías manuales: cortaban el boleto sin número o se lo pedían a un pasajero que estaba por bajar para dárselo a otro y quedarse con el importe.
- * **Culatear:** Arrimar el colectivo al de adelante en las paradas para obligarlo a que interrumpa el ascenso de pasajeros y siga, dejando más pasajeros al de atrás.
- * **Dejar el paquete:** Seguir de largo o no parar lo suficiente como para cargar a todos los pasajeros, provocando la queja del chofer que viene detrás.
- * **Gato o cable:** La amiga del colectivero que no paga boleto y generalmente se sienta en el primer asiento detrás de él.
- * **Hacer uno y uno:** Cuando dos colectivos se atrasan, uno de los choferes propone al otro alternarse para levantar a los pasajeros, para que el más atrasado recupere los minutos con más facilidad.
- * **Mataperro:** Paragolpes secundario, más chico que el principal.
- * **Pavo:** Último servicio del día, alrededor de medianoche.
- * **Salir a remar:** El que se demora para esperar pasajeros.

Fuente: Diario Clarín - <http://www.clarin.com/diario/2005/10/07/laciudad/h-06401.htm>

"EI 49"



Linea: 34
Interno: 49
Carroceria / Modelo: Eivar OH 1621 L
Foto Tomada Por: Tito
Lugar: -

Este coche pertenece a la línea 34, Juan B. Justo S.A, que posee su totalidad de unidades en un estado excelente. Es uno de los más lindos y cuidados que pude observar. Siempre brillando por donde se lo mire. El interior está muy adornado y posee un andar muy suave. Aclaro por las dudas que es un 1621 L, aunque parezca otro modelo. Si! es raro, también es único.

Espero que les guste!

Aclaración:
La foto no necesariamente tiene que ser del mes de la publicación.

Considerado un invento argentino...

Historia del Colectivo Porteño

Hace 78 años, el 24 de Septiembre de 1928, el primer recorrido establecido unía las calles Lacarra y Rivadavia con Plaza Primera Junta con una escala intermedia en Plaza Flores.

Considerado un invento argentino y desmitificado por historiadores del tema que encontraron experiencias similares en otras partes del mundo, el colectivo fué un fenómeno que se dió en Capital Federal y que con el correr del tiempo impuso un sello propio: la utilización de chasis de camiones para ser adaptados como pequeños ómnibus. Esta característica fué la que lo hizo popular y aunque se tratasen de Micro Omnibus, el término colectivo se extendió a todo el país.

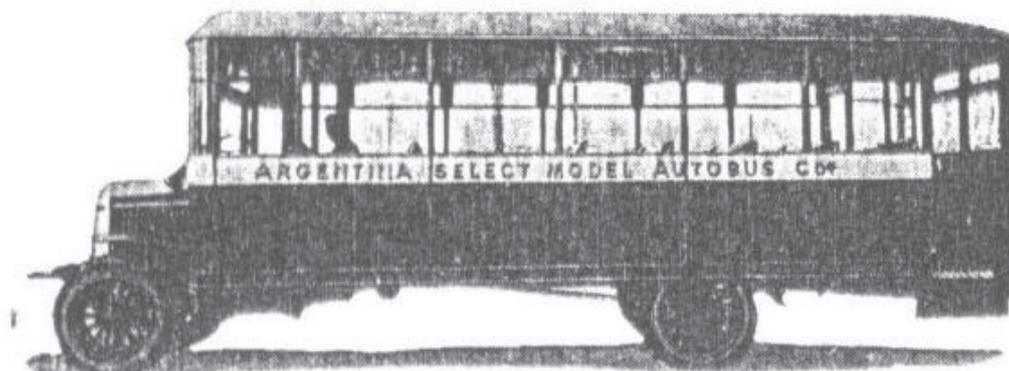
LOS PRIMEROS TRANSPORTES

En 1901 había 16 autos en el país y en 1905 ya circulaban 377 en la ciudad de Buenos Aires. Para octubre de ese año comenzaron a circular unos 50 autos con taxímetro. Poco más tarde comienzan a circular los primeros Omnibus, limitados por la tecnología de los motores a explosión de la época que derivaban en calentamientos, roturas mecánicas y por ende irregularidad en los horarios del servicio.

El desarrollo en la industria automotriz de los años 20 hizo que los vehículos fueran más confiables y efectivos, surgiendo nuevas líneas de ómnibus y promulgándose las primeras ordenanzas municipales respectivas.

La capacidad de estas unidades era de 20/22 asientos pudiendo además transportar pasajeros de pié. Con el desarrollo de una industria carrocera incipiente y la importación de vehículos más grandes la capacidad de pasajeros aumentó notablemente. Tan es así que hasta se trajeron omnibus doble piso procedentes de Inglaterra.

El transporte automotor de pasajeros iba en auge y mientras los omnibus crecían en cantidad de unidades y tamaño, los taxis que rebalsaban las calles porteñas veían caer la cantidad de pasajeros transportados.



NACE EL COLECTIVO

1928 fué un año de crisis mundial, cuando el dinero escaseaba, la gente no tomaba taxis en Buenos Aires, y ante la escasez de clientela un grupo de taxistas fué a ver a Don Diego Abad de Santillán (1897-1983), historiador y luchador entonces director del diario "La Protesta" para buscar una solución al problema. En esos años el trabajo de los taxistas era poco pues le había quitado clientela el ómnibus, tal como el taxímetro se la quitó por entonces a los coches de plaza o "mateos".

A Don Diego se le ocurrió que transformaran los autos en un pequeño ómnibus, llevando varios pasajeros por un itinerario fijado a un precio reducido por pasajero. Así nació el colectivo porteño.

En el barrio de Boedo, los domingos se formaban largas colas de autobuses para llevar gente al hipódromo de Palermo. El pasaje tenía un costo de un peso por persona, mucho menos de lo que cobraban los taxis. En Septiembre de 1928 los taxistas hartos de esta competencia comenzaron a pregonar un servicio similar: "Al hipódromo por cuarenta centavos por persona". De inmediato los ómnibus comenzaron a vaciarse y todo el mundo se pasó a los taxis.

Así nació el Auto Colectivo también llamado Taxi Colectivo, Taxi Bus o Micro Bus, con recorridos fijos con los autos, levantando pasajeros en paradas y a un precio unitario.



El primer recorrido establecido el 24 de Septiembre unía las calles Lacarra y Rivadavia con Plaza Primera Junta con una escala intermedia en Plaza Flores. La tarifa del Colectivo era un poco más alta que la del Omnibus pero mucho más barata que la del Taxi. El servicio se componía de 40 coches que podían llevar hasta 5 pasajeros y la frecuencia era de 4 minutos.

Los colectivos operaban por número de línea el cual era elegido libremente tomando por lo general el de la línea de Tranvía u Omnibus con la que competían.

De acuerdo al artículo publicado al respecto en 1954 por la Revista El Hogar se extraen los siguientes párrafos que amplían el tema:

"Los coches en los lugares de parada establecidos se alineaban por riguroso orden de llegada, obedeciendo las órdenes de un inspector, y el público iba ocupándolos según el turno de colocación, saliendo los coches con intervalos de medio a un minuto"



“La rapidez del colectivo era más aceptada por el público, y eso lógicamente hizo mermar el volumen de los pasajeros en los tranvías. Con todo, las protestas hechas por la compañía de Tranways Anglo Argentina se dejaron oír airadamente, por considerar que la aparición de los colectivos hacía una competencia desleal a la empresa”

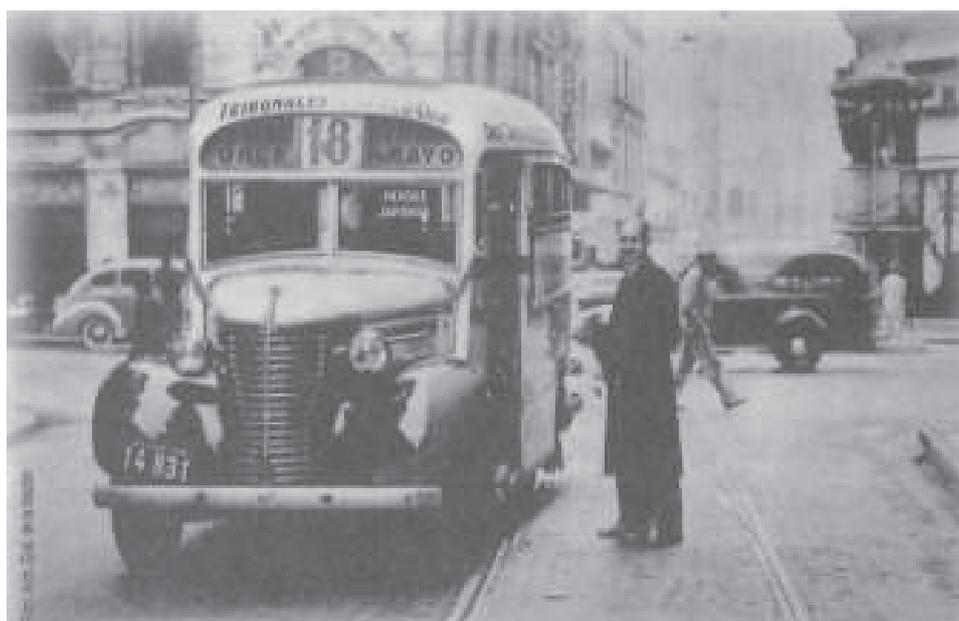


“Al progreso era imposible ponerle vallas, pues además de la celeridad con que se viajaba y el descongestionamiento del tránsito logrado, ligando velozmente los puntos más apartados del centro, ello representaba la ocupación de más de 12000 obreros y la simplificación de casi toda la actividad comercial de la ciudad”



Cuando el espacio para 5/7 pasajeros resultó insuficiente, comenzaron a modificar y ampliar los coches llevándolas a 10. En la década del 30 los ómnibus tenían entre 17 y 36 asientos diferenciándose de los colectivos de 10 asientos. Además estos últimos no estaban autorizados a llevar pasajeros de pie.

Con el correr de los años comenzaron a carrozarse chasis de camiones y los colectivos se fueron haciendo más grandes y de mayor capacidad hasta transformarse en ómnibus.





Efemeride

El 24 de Septiembre de 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.



Fotologs Recomendados

Colectivos

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

Linea 168

http://www.fotolog.com/168__esisa

Linea 21-108

http://www.fotolog.com/rafa_linea21



¿Sabias Qué?

Hace **78 años**, surgió el primer colectivo porteño.

El servicio se componía de **40 coches** que podían llevar hasta **5 pasajeros** y la frecuencia era de **4 minutos**.



Próxima Edición

Fecha de Publicación:

El 1° de Octubre

* Nuevas Notas

* Nuevas Fotos

y mucho más!!!



Diccionario "Bondiero"

Mataperro:

Paragolpes secundario, más chico que el principal.



Fuentes Consultadas:

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

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

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

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

<http://solaris2244.googlepages.com/>