

COLECTIBONDI

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

1° de Mayo de 2007 | Año 1 - N° 10

E-MAGAZINE



Hay 1.200 colectivos nuevos

Revista Online - Gratuita

Omnibus
del Futuro



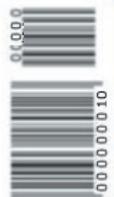
Interés por unidades
de Cometrans



Último Viaje de
"El Copacabanita"



Leer Más >>





Staff

NACHO**Autor de:**

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



Web

Página de

"Bondis Urbanos"

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



Contacto

E-MAIL

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 temas vinculados al mundo de los "Colectivos".

Escribinos a:

Colectibondi@yahoo.com.ar



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/>

Indice

Tapa.....	1
Información Útil.....	2
Omnibus del Futuro.....	3
Los colectivos de más de 10 años.....	4
Foto del Mes: El 34 - 10.....	5
Interés por unidades de Cometrans.....	6
Nuevas monedas de 25 y 50 centavos....	7
Hay 1200 colectivos nuevos.....	8
Nota Internacional: Bolivia.....	9
Terminal.....	10

**Foto de Tapa:**

Autor: Willy

Fecha: 24-03-07

Colectivos: (De Izq a Der):

Linea 64 (La Favorita OH 1115 L - SB)

Linea 10 (El Detalle OA 101 2° Generación)

Linea 15 (Ugarte OH 1315 L-SB)

Martes 21 de Mayo de 1996

Publicado en Lo Nuevo - Tecnoscope

Omnibus del Futuro

Diseño, materiales y tecnología son las palabras clave que resumen los nuevos modelos de colectivos urbanos y de corta distancia que están probando las empresas automotrices y que planean poner en el mercado en un par de años.

Por el lado del diseño la idea es romper el criterio de "caja sobre ruedas" e incorporar bordes redondeados y suaves. El objetivo no es solo estetico, también apuntaba a dejar el piso del micro casi a la altura de la vereda y evitarle al pasajero subir 2 o 3 escalones abruptos.

Las redondeces llegan hasta los vidrios a la altura de los respaldos de los asientos. De esa manera se maximiza el espacio dedicado a los hombros de los pasajeros.

Otro aspecto fue liberar más lugar en el pasillo central para transportar una mayor cantidad de pasajeros parados.



Por el lado de los materiales, la elección recayó en el aluminio y en el plástico. Estos dos elementos garantizan que el vehículo tenga menos peso propio y consuma menos combustible. En el caso de la foto, un modelo de la empresa Scania, toma en consideración aspectos ecológicos ya que los materiales utilizados son menos contaminantes que su equivalente de chapas de acero. Además es más fácil reciclar el aluminio cuando el ómnibus concluye con su vida útil y pasa a desguace.

Finalmente está la protección contra la contaminación sonora. Se evidencia en un nuevo sistema de salida de gases que -a través de una serie de silenciadores- disminuye la cantidad de decibeles que emite el caño de escape.

Fuente: Clarín - <http://www.clarin.com.ar/>

Aclaración: Esta nota formaba parte de "la Tecnología" en el año 1996.

Después de 11 años, este tipo de colectivos se encuentran prestando servicios.

Martes 9 de Enero de 2007

Publicado en Ed. La Ciudad

Los colectivos de más de 10 años, con permiso para seguir circulando

Es para las unidades del 96. Las empresas dicen que no tienen plata para renovarlas.

En el año fiscal 2007 las líneas de jurisdicción federal podrán desgravar como crédito para el pago de ingresos brutos y patentes el mayor costo que afronten en la compra de rodados piso bajo para discapacitados.

La Secretaría de Transporte de la Nación autorizó una vez más la circulación de colectivos que superen los 10 años de antigüedad. Mediante la resolución 995, publicada la semana pasada en el Boletín Oficial, el secretario Ricardo Jaime permitió que sigan prestando servicio durante todo este año las unidades de 1996, a pesar de que la Ley de Tránsito 24.449 fija la "prohibición de utilizar unidades con más de 10 años de antigüedad para el transporte de pasajeros".

En la resolución se aclara que los colectivos deberán renovar cada 4 meses su certificado de revisión técnica obligatoria. Con los micros destinados a los servicios interurbanos e internacionales la excepción concedida fue más amplia, ya que se autorizó la utilización de vehículos de los años 94, 95 y 96.

Este tipo de resoluciones que corren el límite de antigüedad fijado por la ley se vienen tomando todos los años, desde la crisis de 2001, ya que los empresarios del sector sostienen que todavía están sufriendo los efectos del derrumbe económico, lo que les impide renovar sus colectivos. Los colectivos tienen las tarifas congeladas, pero reciben subsidios oficiales para funcionar.

Entre las justificaciones de la resolución, se indicó que los empresarios "han fundamentado tal petición alegando que el material rodante que debería ser renovado conforme la normativa vigente, se encuentra aún en condiciones para continuar prestando servicios, máxime si se tiene en cuenta las mejoras introducidas en la infraestructura vial, lo cual ha permitido una disminución en el desgaste de las unidades".

Según datos de las empresas, por la Ciudad circulan unos 8.400 coches, de 135 líneas. Cifras difundidas en 2006 por la Secretaría de Transporte indican que la antigüedad promedio de la flota es de 8,3 años. Este número viene creciendo en los últimos años debido a los permisos para que sigan funcionando unidades viejas, que además generan más humo y ruido, y en muchos casos no están preparadas para discapacitados.



OMNIBUS. Deberán pasar cada 4 meses la revisión técnica obligatoria..

"Bon Jovi Bus"



Línea: 34
Interno: 10
Carrocería / Modelo: Eivar OH 1320
Foto Tomada Por: Todobondis - 03-03-07
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 coches más lindos de la línea y ¿porqué no también decir de la Capital?. Este coche está prestando servicios desde 1995. Llegó a la línea 0 Km y hoy en día, aunque con 12 años más, parece estar salido de fábrica. Luces, cromados, espejos, tasas, ornamentos y flietes adornan este colectivo que sin lugar a dudas, es único.

Espero que les guste!

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

Miércoles 17 de Enero de 2007

Publicado en la ed. impresa: Negocios

El Estado de Río de Janeiro Compraría Trenes y micros de doble piso

Interés Brasileño por unidades de Cometrans

El Secretario de Transporte de Río de Janeiro, Julio Lopes, junto a una comitiva de funcionarios del gobierno carioca visitó las instalaciones de la terminal automotriz Tecnología Avanzada en Transporte.

Durante su recorrida por las instalaciones de TAT S.A., donde se fabrica el chasis y la carrocería de los ómnibus de piso bajo modelos Puma D10.5 y D12, Lopes manifestó su interés en mejorar el transporte público de pasajeros de Río de Janeiro con la incorporación de nuevas unidades, como las que se utilizan en Buenos Aires, a través de acuerdos que impulsen las inversiones argentinas en materia de transporte en Brasil.

En el encuentro, que se llevó a cabo entre las autoridades brasileñas y empresarios locales del transporte, se planteó la posibilidad de construir trenes de doble piso en los talleres de la fábrica EMFER S.A., similares a los que actualmente prestan servicio en la línea Sarmiento, para operar en el sistema ferroviario de Río de Janeiro. EMFER S.A. es la principal empresa Argentina que provee de productos y servicios de calidad al mercado de la industria metalmecánica, orientados principalmente al transporte ferroviario.

EMFER S.A. y TAT S.A. son dos empresas industriales que pertenecen al grupo COMETRANS S.A.

(Consortio Metropolitano de Transporte S.A.) que es el principal accionista de Trenes de Buenos Aires (TBA) y tiene participación en la concesión de los servicios del Metro de Río de Janeiro.

Actualmente, COMETRANS S.A. transporta cada año alrededor de 210 millones de pasajeros por transporte automotor, 190 millones de personas por tren, 136 millones en el Metro de Brasil y emplea más de 9000 personas.



El Gobernador carioca recorrió la planta de EMFER

Lunes 5 de Febrero de 2007

Publicado en la ed. impresa: Actualidad

Circularán desde Septiembre próximo

Nuevas monedas de 25 y 50 centavos

El Banco Central quiere que la más grande sea la de un peso. En estos días saldrán las de \$ 0,05. Abaratan costos.

Aunque su valor nominal es siempre el mismo, cada vez son más cotizadas entre las millones de personas que todos los días necesitan viajar en colectivo. En este contexto crítico, el Banco Central prepara cambios: desde aumentar la cantidad en circulación hasta cambiar su fisonomía.

Una fuente del BCRA le confirmó a La Razón que en estos días se entregarán a los bancos 276 millones de monedas de 5 centavos (ver Las de 5...), que se sumarán a los 625 millones que ya circulan. Esta emisión busca complementarse con las 512 millones de monedas de 10 centavos que ya fueron lanzadas en diciembre y que se agregaron a las 1.805 millones de monedas de ese valor que circulan por todo el territorio nacional.

Las nuevas piezas de 5 y 10 centavos son similares a las anteriores. Las únicas variaciones están en el canto, que es liso en lugar de ranurado, y su composición. Es que tras el aumento en el valor del cobre, acuñar una moneda de 5 centavos es mucho más caro que su valor en sí mismo.

Pero los cambios más drásticos están previstos para setiembre, cuando se lanzarán nuevas monedas de 50 centavos, más pequeñas y con un doble anillo —como las de un peso— pero con los colores invertidos: plateada con el borde dorado, lo que la hará más segura y más difícil de falsificar. Y las de 25 centavos serán más pequeñas.



PROBLEMAS PARA VIAJAR EN COLECTIVO

La reciente emisión de monedas de 10 centavos generó un verdadero trastorno para quienes viajan en colectivo. Es que desde la Cámara de Empresas de Automotores de Pasajeros (CEAP) no lograron adaptar a tiempo las máquinas lectoras de monedas. Esto produjo que muchas personas que viajaban con el cambio justo tuvieran que bajarse del colectivo ya que la máquina boletera no les reconocía la moneda.

Sin embargo, desde el CEAP, Marcelo Manuzzi, titular de relaciones institucionales, informó a La Razón que "El problema está solucionado"

Fuente: Diario La Razón - <http://www.larazon.com/notas/2007/02/05/01358074.html>

Jueves 18 de Enero de 2007

Publicado en Sección Argentina

Nación Leasing financió en el 2006 la mitad de ese lote.

Hay 1.200 colectivos nuevos en las líneas metropolitanas

Los vehículos son más caros porque deben incorporarse únicamente unidades de piso bajo. En las 148 empresas de la región debería reemplazarse en 2 años 50% de los actuales 9.200 coches en circulación.

Tras un período de cuatro años transcurrido a partir del 2001 en que apenas se incorporaron dieciocho unidades en las 148 líneas de colectivos de jurisdicción federal que circulan por la Capital Federal y el Gran Buenos Aires en el 2002 y ochenta en el 2003, el año último las empresas concretaron la compra de 1.200 unidades cero kilómetro, la mitad de las cuales tuvieron financiación a través del sistema "Nación Leasing".

Con tarifas en el boleto del colectivo que no tienen variaciones desde diciembre de 2000, en que las autoridades del gobierno de la Alianza dieron vía libre al último aumento, la renovación del parque de vehículos, los costos operativos y el nivel promedio de los salarios de los choferes pasaron a ser las variables cruciales para la supervivencia de las empresas de la región metropolitana. Diferente es la suerte que afrontan las compañías del interior porque además de no verse obligadas a incorporar unidades de piso bajo en sus servicios, tal como exige la legislación nacional para las líneas del distrito federal y las suburbanas del Grupo I, el valor promedio del boleto es de \$1,20 en casi todas las grandes ciudades y de hasta \$1,40 en los casos de San Luis y Bahía Blanca.



El Promedio de antigüedad de los colectivos es de 14 años y no debería superar una década.

Sin todas las exigencias técnicas que deben observarse en la incorporación de unidades cero kilómetro de área metropolitana, como el motor trasero, la caja de cambios automática y el uso de limitadores de velocidad y suspensión neumática en los chasis, los costos de mantenimiento de los rodados de las empresas del interior son hasta 40% inferiores.

En lo que atañe al nivel de los salarios en las empresas sostienen que el personal percibe actualmene un básico de \$2.174 que está en línea con el nivel de ingresos de noviembre de 2001, cuando las empresas afrontaban el pago de remuneraciones equivalentes a unos 700 dólares equiparables a los de la vigente convertibilidad monetaria.

Domingo 7 de Enero de 2007

Adiós al viejo colectivo



Bolivia

Bolivia: El último viaje

Los "chaucheros" y "góndolas" en la década del 40 recorrían las calles de Oruro prestando un impecable servicio.

Es muy temprano, el invierno está por terminar, el único chofer de colectivo que existe en la ciudad, decidió cambiar su viejo "cacharro" por un flamante micro importado de los Estados Unidos...

Su rutina, la última con el viejito colectivo que fue la herramienta de trabajo para que sus hijos estudien, empezó como de costumbre. Abrió la puerta, se sentó frente al volante, puso la caja en neutro, bombeo gasolina dos veces y encendió el motor, tardó un poquito en arrancar, pero al final el motorcito rugió como un león...

Con un trapo limpió el parabrisas para ver mejor y no perder un solo pasajero, luego abrió el garaje, sacó el vehículo. Con la diestra dibujó la cruz sobre su rostro y pecho, le pidió algo a Dios. El viejo chofer respiró muy hondo, puso la caja de cambios en primera e inició el último viaje en su colectivo.



El Copacabanita, primer colectivo de la línea Rojos

Por su mente rondaron todos los recuerdos, la gente subía y bajaba, pero no como antes. Ahora prefieren los micros, taxis y minis, pero ellos fueron los primeros y quienes marcaron la huella que hoy transitan... Las horas pasan y el tiempo se acorta, cae la noche y es tiempo de volver al garaje.

Cuando se baja el último pasajero llega el silencio, todo ha terminado, era hora de guardar el colectivo. Se apaga el motor, se cuenta la ganancia de ese día y el chofer se despide de su colectivo golpeando el capot y le da gracias por haberlo acompañado por muchos años...



Efemeride

El 11 de Mayo de 1952

En la Línea 59, una de las primeras medidas tomadas fue renovar su flota de viejos microómnibus por los modernos Bedford OB.



Webs / Fotologs Recomendados

Línea 100 (TARSA)

http://ubbiar.fotolog.com/tarsa_linea_100/

Mendoza Buses

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

TodoBondis

www.fotolog.com/todobondis



¿Sabias Qué?

La Favorita, tiene un antecedente en el periodo **1950 a 1974**, en el que se produjeron alrededor de **900 carrocerías**, convirtiéndola en una de las más prestigiosas del mercado.



Próxima Edición

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



Diccionario "Bondiero"

Bondi:

Su significado original fue "tranvía".

Llegó a Buenos Aires desde el portugués hablado en Brasil.



Línea 118 - Interno 3
Eivar OH 1521 L - SB



Fuentes Consultadas:

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

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

* <http://www.carroceriafavorita.com.ar/>
(Sabias Que?)

* <http://www.anacdeltango.org.ar/>
(Diccionario Bondiero)