

COLECTIBONDI

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

1° de Agosto de 2008 | Año 3 - N° 25

E-MAGAZINE



2º Aniversario

Revista Online - Gratuita



Parada de colectivos

64
La Tradición
sobre Ruedas

Aumentos en
las tarifas
De 12% a 30%

Viajando por
el Mundo
Una recorrida por
todos los países
visitados

Gobierno
de la Ciudad

Pág. 4

Pág. 8

Pág. 16



Indice

Edición N° 25 - Agosto 2008



Nota de Tapa
- 2° Aniversario

- 64 - La Tradición Sobre Ruedas.
- Aumento en las Tarifas.
- Viajando por el Mundo.



Índice - Información
Datos útiles



Un pasaje hasta ahí
Petitorio por el boleto universitario



El 64, la tradición sobre seis ruedas
Noticia Retro del año 1992.



Foto del Mes
Linea 184. Interno 2.



Cuando los porteños eran multados
Por conducir a más de 14 km/h



Aumento en la tarifa de transporte
Del 12% al 30%



2° Aniversario
Revista Colectibondi



Monopolio de Servicios Privados
El Caso de la Corporación



Internacional - Todos Los Países
Recordamos los Países Visitados



Zapping - En el Bondi
Entretenimientos



Terminal
Efemérides, Frases...



Información



STAFF:
Ignacio

Autor de:

- Web Colectibondi
- Fotolog Colectibondi
- Foro Colectibondi
- Blog Colectibondi
- E-Magazine Colectibondi
- Web Linea 39 (No Oficial)
- Fotolog Linea 39
- Web Busescolares
- Fotolog Busescolares



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



CONTACTO:
E-Mail: colectibondi@yahoo.com.ar



INFO:
Diseño en formato A4 para facilitar la impresión.



Registro de Propiedad Intelectual N° 599.752
Prohibida su reproducción sin la autorización de su autor.



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/>



¿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:
Colectibondi@yahoo.com.ar



Vida real: Petitorio por el boleto universitario

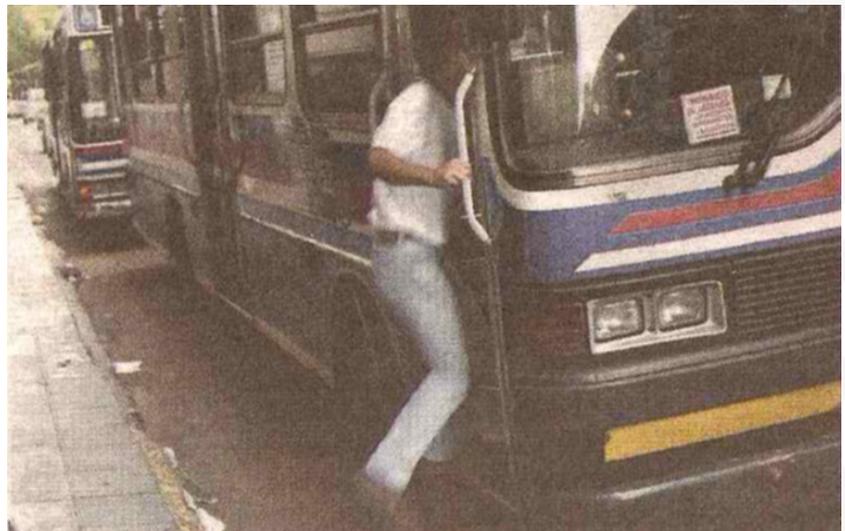
Un pasaje hasta ahí

Los estudiantes reclaman un boleto más barato, las empresas no hacen descuentos obligatorios y en la Legislatura hay un proyecto cajoneado. Para leer más, sacá pase.

Hace más de 30 años que el boleto estudiantil es el caballito de batalla de la militancia juvenil. Pero a pesar de las protestas, que incluso llevaron a la desaparición de muchos estudiantes en los 70, no se encontró una solución definitiva. Ahora, con la inflación sobre el asfalto, no hay billetera que alcance para los estudiantes. Por eso, dos agrupaciones estudiantiles retomaron la pelea, aunque por separado: MILES y Movimiento Sur juntan firmas para pedir un boleto universitario acorde con el bolsillo de los jóvenes.

“Es una necesidad urgente, el boleto urbano o de larga distancia es carísimo para un estudiante que vive con 400 pesos”, dice Gabriel Merino, referente nacional de MILES, quienes reclaman pasajes locales a 35 centavos y de larga distancia con 50% de descuento.

En el Movimiento Sur van más lejos: exigen que el costo sea el 10% del boleto mínimo. Mauro López, responsable de la organización, amplía: “En cada ciudad la situación es diferente, por eso queremos que exista un boleto y se regule a escala nacional”.



Firmas. Enterate en www.somosmiles.com.ar y www.movimientosur.org.ar

Recapitulemos: en todo el país, el descuento en colectivos urbanos se otorga a alumnos de primaria, secundaria y nivel terciario no universitario. Mientras que los facultativos, según la resolución N° 103/72, sólo reciben un 20% de descuento en el transporte de larga distancia... o al menos debería ser así. Hay más información para este boletín: el Sí! habló con varias empresas de ómnibus con oficinas en Retiro y el resultado fue dispar. Muchas de las grandes firmas no hacen el descuento marcado por la ley. “Por ahora”, dicen, aunque llevan un año sin descuentos.

La Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT) es la encargada de controlar el transporte público, pero al cierre de esta nota no dio explicaciones. “Las empresas reciben muchos subsidios pero es difícil controlar el cumplimiento de las pocas obligaciones que tienen”, explica el diputado nacional Leonardo Gorbacz, quien además presentó un proyecto para conseguir el boleto estudiantil aéreo. Con universidades concentradas en las grandes ciudades y pasajes carísimos, a la educación le cantaron una vez más falta envideo.

Noticias Retro

El 64, la tradición sobre seis ruedas

De Belgrano a La Boca

A principio de siglo ya circulaban ómnibus eléctricos por Buenos Aires uniendo Plaza de Mayo y Playa Italia. cuando el colectivo hizo su aparición en el año 1928, ese recorrido lo tomó la Línea 18, que cuatro años mas tarde se transformó en la 64. Desde ese momento la línea pasó por todas las etapas. Primero formó parte del monopolio privado de la Corporación de Transportes en manos inglesas.

Ante el fracaso, el Estado se hizo cargo de la Corporación en el año 1948. Luego, a fines de la década del `50 se implementó el actual sistema de líneas privadas y, en el último tramo de esa privatización, la Línea 64 empezó a funcionar como Empresa de Transportes Vuelta de Rocha, el 25 de Octubre de 1961, con el recorrido que conserva hoy en día.

"Tenemos un parque moderno de 58 unidades, hecho con gran sacrificio", comenta García, presidente de la empresa. "Nuestro sector está haciendo inversiones y comprando unidades nuevas a pesar de que no disponemos de un marco jurídico apropiado, sino sólo de un permiso precario". Dentro de este panorama, la 64, la de los clásicos colectivos azules que unen La Boca con Barrancas de Belgrano, sigue dispuesta a innovar para mejorar el servicio. Actualmente tiene un coche experimental, cedido por Mercedes-Benz, que es propulsado a gas comprimido.

La Línea trabaja desde las cuatro de la mañana hasta la una del día siguiente, con un plantel de casi 140 choferes.

"Hay que analizar por qué se anda mal por la calle", opina García. "Si hay manifestaciones todos los días y el colectivo se queda clavado por el tránsito, los pasajeros se empiezan a poner nerviosos. Esos nervios se los transmiten al chofer y dentro del colectivo se genera un mal ambiente. Así es muy difícil preparar a una persona para que tenga el temple óptimo para salir a circular por la Ciudad de Buenos Aires".

Con el nuevo sistema de pago del boleto el chofer tendrá un trabajo más aliviado. "Sin embargo el servicio no va a ser considerablemente mejor para el usuario", afirma García. "Optamos por este sistema por la mala experiencia que tuvo Córdoba que implementó un sistema de tarjetas inteligentes hace dos años y medio y en estos momentos está funcionando solo un 30% con esa tecnología. Las máquinas que proponemos trabajan directamente con monedas de curso legal y es un equipamiento que permite adaptar rápidamente cualquier lectora. Además, un buen sistema de tarjetas le saldría a la gente 100 millones de dólares mas por año.

"Una inversión de ese tipo es preferible canalizarla en incorporar tecnología a las unidades y así prestar un mejor servicio", puntualizó el presidente de la empresa



Unidades siempre renovadas



184. La Central de Vicente López



Línea: 184

Interno: 2

Carrocería / Modelo: Metalpar Tronador Agrale MT12LE ISBe4

Foto Tomada Por: Colectibondi - 02-09-07

Lugar: Barrio de Belgrano

Este coche pertenece a la línea 184 - La Central de Vicente López, que realiza un recorrido desde Chacarita hasta Villa Adelina.

La mayoría de sus colectivos se encuentran ornamentados, y aún más, los nuevos, que poseen espejos y luces.

Es una de las pocas empresas que aun conserva entre su flota a los "inolvidables" Busscar Urbanuss OH 1318. Los mismos eran fabricados en Joinville, estado de Santa Catarina, en Brasil.

A pesar de poseer una flota pequeña, su frecuencia es muy buena y sus unidades se encuentran siempre limpias. En el último tiempo, la empresa comenzó a renovar sus unidades más antiguas.

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

Del paisaje urbano

Cuando los porteños eran multados por conducir a más de 14 km/h

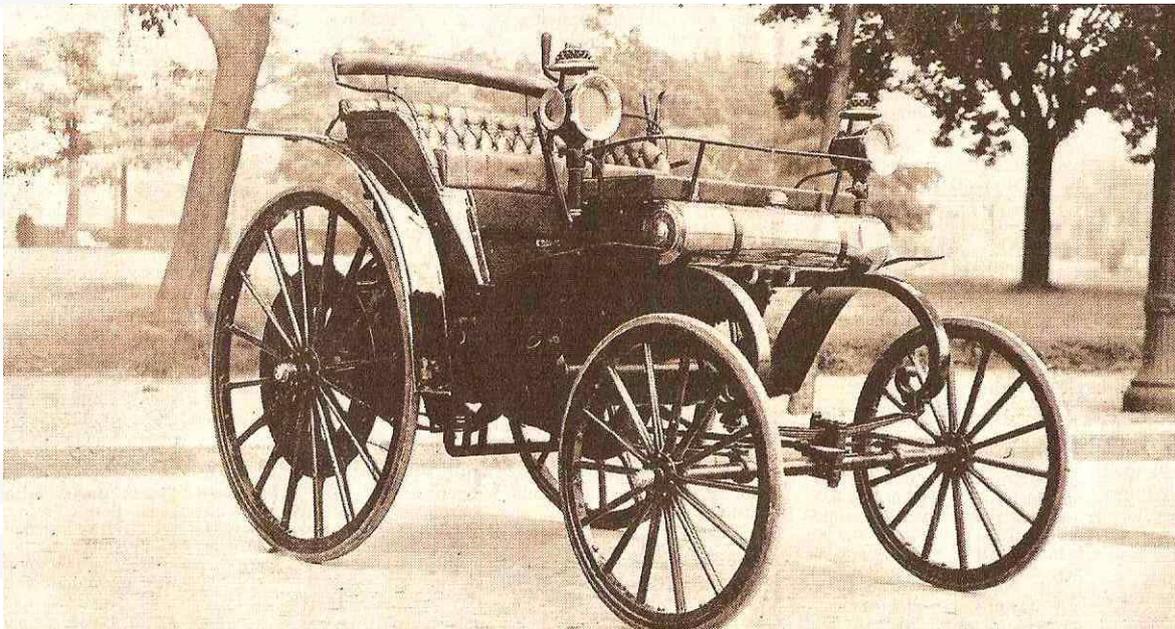
En 1905 se dictó la primera reglamentación para el tránsito de Buenos Aires

El 29 de noviembre de 1905 -hace cien años-, se dictó la primera reglamentación del tránsito porteño. Entre otras disposiciones, la velocidad máxima permitida para los automóviles que circularan por el sector más populoso de la ciudad fue fijada en 14 km/h; así, se adoptaba el límite establecido en Francia dos años antes.

De ese país se habían importado las primeras marcas, hasta que en la década del 20 reinaron los dos modelos de Ford, T y A, cuya primera fábrica local se había instalado en 1913.

En América latina, nuestro país fue pionero en esto de imponer restricciones en el manejo. Se juntaron varios hechos para ello: una seguidilla de accidentes; el más grave ocurrido en Florida y Paraguay, en el que murió atropellado un niño de 6 años; además, el impresionante crecimiento de la urbe, con una población que ya rondaba el millón de habitantes.

También influía el auge importador de automóviles (el parque de unidades llegaba casi al medio centenar, 50 de ellos, taxis, y serían 40.000 sólo algo más de una década después) y la peligrosa suma de éstos más los tranvías eléctricos (ese año de 1905 se suprimieron los tirados por caballo) y las antológicas "bañaderas".



El Daimler, tipo voiturette, fue uno de los primeros vehículos que transitaron hace un siglo por Buenos Aires

Foto: Archivo General de la Nación



--> Viene de Página 6

Ciudad con límites

La celeridad de los autos, además, también iba in crescendo. Cuando de los inicialmente modestos 30 kilómetros horarios se llegó a la "escalofriante" performance de 65 km/h, un diario publicó una nota en la que un alarmado redactor advertía que "esas máquinas asoman por las calles como fantasmas y tan sólo los que están dispuestos a arriesgar sus vidas pueden conducirlos. Los más asustados dicen que son como diablos, envueltos en humo".

En realidad, fueron las vidas ajenas las que influyeron en la decisión de la entonces municipalidad porteña (intendencia de Carlos Roseta). En la recopilación del Digesto Municipal, que en 1907 estuvo a cargo de Eugenio Soria, figura la reglamentación, en la que se destaca el límite de los 14 km/h, "dentro del perímetro comprendido por las avenidas Callao, Entre Ríos, Brasil, Paseo de Julio, Paseo Colón y la avenida Alvear hasta Palermo".

Forman parte de la disposición un par de curiosidades, a tono con esos tiempos: la obligación de que los coches llevaran un "aparato de seguridad", que debía aplicarse en al menos una de las ruedas, "con objeto de evitar patinadas en caso de paradas bruscas".

Durante la noche, en la parte delantera, los bólidos debían contar con un farol blanco, y dos más en la trasera, uno para iluminar la patente. También los tranvías tuvieron una innovación oficial: la prohibición de fumar, que incluía "llevar un cigarro encendido, aunque no se le den pitadas".

Respecto de la patente, vale la pena recordar un singular episodio, protagonizado por Dalmiro Varela Castex, primer presidente del Automóvil Club Argentino, creado en 1904. En materia de autos, Varela Castex fue un emprendedor de nota. Importó en 1887 el primer vehículo "manejable", una especie de triciclo con motor Dion Bouton. Casi a fines de siglo, ya poseía un Daimler, tipo voiturette, capaz de desplazarse a 35 km/h, y luego adquirió un Benz, que casi duplicaba esa velocidad y hacía salir corriendo a más de uno.

Con ésos y otros antecedentes, el fanático de las 4 ruedas gestionó y logró incorporar a su coche la primera patente argentina para autos, que se hizo de hierro enlozado, negra y con el número blanco. Medía 30 x 12 cm. Y, por supuesto, hizo que le colocaran el número 1. Todo iba bien, y resultó común, al ver pasar el Benz, escuchar: "Ahí va el número 1".

Hasta que en 1910 se hizo cargo de la intendencia Joaquín de Anchorena y exigió que su vehículo exhibiera ese número, alegando que le correspondía por su investidura. Varela Castex no se quedó atrás. Su reclamo fue una singular mezcla de derechos adquiridos y cuestiones sentimentales. La disputa llegó a la Justicia, que falló en su contra. La rendición del presidente del ACA fue sólo parcial. Aceptó el cambio de numeración, aunque en un costado de la patente hizo colocar un 1, pequeño, pero visible.

Mientras a fines de 1905 se imponían los prudentes 14 km/h, en febrero de ese año Hipólito Irigoyen lideró la frustrada revolución radical contra Quintana; se fundaron varios clubes de fútbol; nacieron Raúl González Tuñón y Osvaldo Púgiles y murió Miguel Cané; se editó "La guerra gaucha", de Leopoldo Lugones, y se celebraron las primeras dos décadas.



Servicios públicos: analizan la segunda suba del año

Inminente aumento en la tarifa del transporte urbano

Se incrementarían del 12 al 30 por ciento los boletos de trenes, subterráneos y colectivos

El Gobierno analiza un nuevo aumento de tarifas que se sumaría al que se autorizó a las distribuidoras eléctricas del área metropolitana. Esta vez, la presidenta Cristina Kirchner tiene a la firma un proyecto para subir los boletos de trenes, subtes y colectivos urbanos. El encarecimiento del transporte público -que en caso de que finalmente se apruebe sería el segundo del año- estaría entre un 12 y un 30%, según los casos.

La razón de la medida es simple. Sucede que con los sueldos de agosto de los choferes de colectivos y los afiliados a la Unión Ferroviaria -que se pagan a principios de septiembre- se incorpora el segundo tramo de un aumento salarial que se acordó a principios de año, cuando se abrieron las negociaciones paritarias. Entonces se acordó que una primera etapa se haría efectiva con los sueldos de mayo, mientras que el segundo tramo se pagaría en agosto.

Pues agosto llegó y el Gobierno tiene dos opciones: autorizar más subsidios o aumentar las tarifas. Dos fuentes oficiales y cuatro empresarias confirmaron que el esquema de aumentos ya está a la espera de la última decisión política.



El boleto mínimo de pasajeros pasaría a costar un peso, diez centavos más que ahora.



--> Viene de Página 8

“El Gobierno nos explicó que no hay cabida para más subsidios; entonces se empezó a trabajar en un reajuste de los boletos. Pero claro, la decisión siempre es de la Presidenta, ya que puede decidir dar más subsidios y todo se soluciona”, dijo ayer a la tarde un empresario del sector que tiene trato frecuente con la Secretaría de Transporte, que dirige Ricardo Jaime. Una fuente oficial confirmó que el nuevo esquema tarifario ya está en poder de la jefa del Estado: “Ya salió de la Secretaría de Transporte rumbo a la Presidencia”.

El viaje en subte pasaría de los \$ 0,90 actuales a un peso. La tarifa mínima de colectivos urbanos también pasaría de 0,90 a un peso. Sin embargo, fuentes del sector consultadas ayer por LA NACION esperaban que finalmente el precio del boleto mínimo quede en 1,10. “Un peso es insuficiente -dijo un empresario que a su vez es miembro de una de las cámaras del sector-. Nosotros manejamos un valor mínimo de 1,10 pesos. En ese caso, ése también sería el valor del viaje en subterráneo.”

Los dueños de los colectivos dicen que aún no se recompuso la ecuación de ingresos y gastos desde la salida de la convertibilidad. Según sus números, los ingresos totales mejoraron un 157% si se cuentan tarifas y subsidios. Pero luego agregan que los salarios subieron un 192%; los colectivos nuevos, un 300%, y los repuestos, un 200%, entre otros costos.

Ayer uno de los más importantes empresarios de los colectivos hacía cuentas. “Este mes se termina el RCC [Régimen Complementario de Compensación], que es el fondo que maneja la mayor parte de los subsidios. Es decir que si no hay tarifas habrá que disponer de recursos del fisco para poner más dinero en este fondo”, dijo. Daniel Millaci, presidente de la Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros (Ceap), dijo a LA NACION que este aumento salarial implicará un impacto para los transportistas de \$ 42 millones por mes.

Debate por los trenes

Para los trenes, el esquema de aumento no es tan claro. Los afiliados a la Unión Ferroviaria también tienen un nuevo aumento salarial que se pagará el mes próximo y en las empresas se hacían la misma pregunta: “¿Subirán los subsidios o la tarifa?”.

En una de las concesionarias confirmaron que finalmente se dispondrá otro retoque a los boletos y que se sumaría al que ya se aplica desde el 1° de enero. “Uno de los esquemas que están en estudio es subir mucho el boleto mínimo, que es el que consumen los sectores medios. Por ejemplo, quien se toma el tren en Floresta o en Belgrano pagaría 90 centavos frente a los 65 que paga actualmente. Para ellos, la suba sería de alrededor de un 40 por ciento. Mientras que para los que viajan desde más lejos, que son los sectores más bajos, el porcentaje de aumento sería mucho menor”, confió un ejecutivo relacionado con las concesionarias de ferrocarriles.

Actualmente, el boleto mínimo de trenes cuesta \$ 0,65 para las líneas Mitre, Sarmiento, Urquiza y Roca, y \$ 0,60 para los ferrocarriles Belgrano y San Martín.

Dos años junto a los "Bondis"

Colectibondi E-Magazine festeja su 2º Aniversario

El 1º de Agosto, la revista cumplió su segundo aniversario con su revista número 25. A lo largo de todo este tiempo, la revista creció y tuvo modificaciones en su diseño y contenido.

Atrás quedó el viejo diseño, las diez páginas, o las fotos pequeñas. La revista cambió su diseño en Agosto de 2007, junto a su primer aniversario. El mismo le "cambió la cara" dándole un aspecto más cercano al "mundo de los Bondis". También creció en tamaño. de diez páginas pasaron al doble agregándole nuevas secciones como "Zapping", en la que el lector puede completar un "Crucibondi" con palabras relacionadas a noticias publicadas en ese número. La gran novedad es la sección "Internacional - Viajando por el Mundo", en la que se investiga y se publican colectivos, buses, empresas, o algo relacionado a este hobby pero de otros países.

Asimismo, en los números siguientes, realizamos pequeños ajustes que fueron mejorando la "visual" de la revista.



La primera (Agosto 2006) y la ultima revista que se publicó en (Julio 2008).

La tapa tuvo también su evolución, especialmente en su presentación de contenido. Al índice se le agregaron pequeñas imágenes relacionadas a la nota misma y los números de página se encuentran como si fueran los números de una línea de colectivos en una parada.

--> Viene de Página 10

Colectibondi en la Web

La **Web Colectibondi** fue creada un 1º de Enero de 2006. Con el tiempo fue creciendo, con fotos, información y noticias. Más tarde, surgió el **Fotolog**, que además de darnos la posibilidad de subir fotos y conocer otros usuarios "fanáticos" de los Bondis, era una forma de "publicitar" la web en internet. En Agosto de ese mismo año, llegó la **revista**, una forma de comunicar en un solo lugar, toda la información sobre "Los Bondis". El **Foro** y el **Blog** aparecieron cuando la Web crecía a pasos agigantados. El primero cumplía la función de ser un lugar para que los "busólogos" se reúnan a debatir temas afines. El segundo, un canal de noticias sobre el transporte.

Proximamente inauguraremos dos páginas vinculadas:

+ WikiBondi, La Enciclopedia de los Bondis

Una web en la que se publicarán todos los términos específicos de la "Jerga Busóloga" como palabras, siglas, nombres de empresas, historias, etc.

+ Revista Colectibondi

Si!, la revista también tendrá su propio espacio en la red de redes.

Colectibondi también está en Youtube

La posibilidad de subir contenidos multimedia a internet cada vez es más amplia. Es por eso que decidimos crear un canal en "Youtube" para publicar videos sobre colectivos. Gracias a este sistema, hoy en día tenemos la posibilidad de compartir información en formato de video a todos los "Busólogos" y curiosos que ingresan al sitio.

COLECTIBONDI EN LA WEB

WEB

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

FOTOLOG

<http://www.fotolog.com/colectibondi2006>

FORO

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

BLOG

<http://colectibondi.blogspot.com>

REVISTA

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

WIKIBONDI

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

YOUTUBE

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



La 1ª "Revista Busóloga" online y gratuita festeja su 2º Aniversario.

COLECTIBONDI

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

E-MAGAZINE

Toda la información de Bondis en un solo lugar

- * Noticias
- * Historia
- * Fotos
- * Novedades
- * Investigaciones
- * Internacional
- * Entretenimiento
- * Datos Curiosos

y mucho más!!!

Lo invitamos a que suba y disfrute
de nuestra revista sin sacar boleto...



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

--> Viene de Página 11

Los Links Mundiales de Bondis

La Web Colectibondi sigue creciendo. Esta vez nos encontramos actualizando la sección "Links (Enlaces)". La misma contará con direcciones de páginas de internet sobre colectivos de todo el mundo dividida por categorías. Para ello hemos clasificado todas las direcciones en 20 categorías:

OFICIALES: Aquellos organismos oficiales de transporte del país.

EMPRESAS: Todas las empresas urbanas, de corta y larga distancia y Turismo particular.

CARROCERIAS: Empresas dedicadas a fabricar carrocerías para colectivos.

ENTUSIASTAS: "Nuestra" categoría. Páginas creadas por aficionados a los colectivos (Busólogos)

FOTOLOGS: Red "flogger" dedicada a los colectivos.

BLOGS: Sitios de noticias actualizadas sobre colectivos.

FOROS: Lugar de encuentro para opinar sobre temas afines.

YAHOO GROUPS / MSN GROUPS: Grupos creados por "Busólogos" sobre colectivos.

YOUTUBE: Videos publicados sobre Colectivos.

MODELISMO: Maquetas a escala de colectivos

DISEÑADORES: Enlaces a sitios de diseñadores de colectivos.

REVISTAS: Publicaciones sobre transporte.

EN LOS MEDIOS: Programas de TV, Radio o Libros sobre colectivos.

NOTICIAS DE DIARIOS: Todas las noticias que se publican en diarios.

TERMINALES: Links a "Terminales de ómnibus"

VENTA DE PASAJES: Empresas que se dedican a la venta de pasajes online.

INFORMACION: Sitios de ayuda con mapas, recorridos, etc

CLASIFICADOS: Compra, venta, alquiler, etc de Vehículos de transporte de pasajeros.

EXPOSICIONES: Webs sobre exposiciones y fechas de las mismas.

OTRAS: Todos aquellos links que no entran en las clasificaciones anteriores.

Esperamos seguir creciendo en contenido y en calidad para ofrecer a todos los lectores información sobre el pasatiempo que más nos interesa a todos, "Los Bondis".

Saludos a todos!!!

Colectibondi Team

Opinión

Un monopolio privado de los servicios públicos

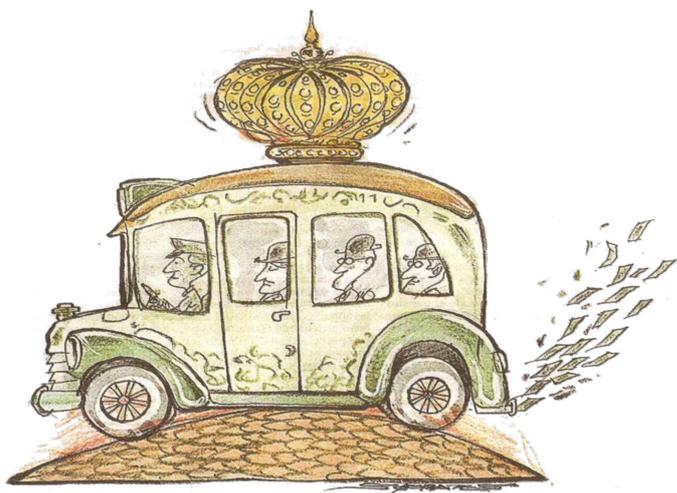
El caso de la Corporación de Transportes de Buenos Aires

Uno de los temas en discusión para el próximo gobierno es el del tratamiento de los servicios públicos en manos de empresas privadas (tarifas, subsidios, etcétera). En ese marco la historia de uno de esos principales servicios, como el de los transportes públicos de la Ciudad de Buenos Aires a mediados de la década de 1930, que llegó a constituir un monopolio privado, es ilustrativa para comprender la problemática actual, tal como surge de un libro reciente del cual extraemos algunos de los conceptos principales al respecto. Si bien el ómnibus fue introducido en Buenos Aires en 1921, el desarrollo del transporte automotor de pasajeros recién se inició en el período 1927-1932. "El Colectivo" apareció en 1928 y el primer "Micro-Bus", en 1932. La expansión del nuevo medio de locomoción transformaría la industria del transporte, pero su nacimiento y su adaptación fueron profundamente problemáticos. Hacia 1928, como anticipando la crisis que se venía, los taximetreos porteños se encontraron con una escasez de pasajeros. En estas condiciones, un pequeño grupo de pioneros se reunió en una esquina alrededor de sus autos para gritar a los cuatro vientos los viajes y las tarifas y en aras del abaratamiento del pasaje, se sacrificó la comodidad. En la parte de atrás del coche, los choferes ubicaron cuatro personas sentadas, en asientos rebatibles agregaron algunos más y un último pasajero se sentaba al lado del conductor. Como contrapartida, cada cliente abonaba solo diez centavos para ir desde Primera Junta hasta Flores y veinte centavos para llegar a la última parada en Lacarra y Rivadavia. Dentro de esos dos trayectos, los pasajeros podía bajar en cualquier punto y recién en ese momento abonaban el pasaje al chofer, sin que mediara boleto. Las primeras líneas de auto-colectivos fueron así creciendo.

Primero se extendió el recorrido desde Primera Junta hasta Plaza de Mayo, complementando el servicio del atestado subterráneo Anglo-Argentina. A esa línea pionera, llamada justamente, La Primera, se le sumó la 8, que cubría el trayecto desde Nazca y Rivadavia hasta Plaza de Mayo.. La competencia entre ambas líneas, no siempre leal, terminó en una fusión de ambas. El emprendimiento estaba integrado por la respetable cantidad de 180 coches, cuyo número fue aumentado con la fabricación de nuevas carrocerías para incluir más personas.

El sistema de Transporte Urbano de Buenos Aires, tanto sobre como bajo nivel, estaba dominado por

la Compañía Anglo-Argentina, que gozaba de un importante poder sobre el mercado. Ante el desafío competitivo la Anglo se encargó de representar los intereses adversos al nuevo medio de transporte de pasajeros, logrando pronto eco en las altas esferas del poder público. El propio vicepresidente Julio Argentino Roca (h.) -firmante del pacto Roca-Runciman, que establecía entre sus cláusulas un tratamiento benévolo a las inversiones británicas- impulsó en el Congreso la aprobación de las leyes de regulación del transporte que, en última instancia, apuntaban a evitar la competencia de los colectivos. La oposición política, en el plano municipal, contaba con el concejal Andrés Justo, quién leyó una memoria de las propias empresas donde se decía que la Cía. General de Tranvías de Buenos Aires había repartido en 1928 utilidades por más del 60% de su valor accionario.



---> Viene de Página 14

Mientras, y en línea con los embates de las compañías tranviarias, las ordenanzas municipales reguladoras del transporte urbano perjudicaban a los colectivos. Los obligaban a estacionar, como mínimo, a dos cuerdas de los focos de concentración de pasajeros; los sometían a inspecciones mucho más rigurosas que las efectuadas en ómnibus y tranvías, y establecían una diferencia apreciable en materia impositiva: mientras los colectivos debían pagar \$150 mensuales al servicio de ómnibus de la Anglo estaba exento.

En defensa de estas regulaciones, el presidente del directorio de esa compañía, Tito L. Arata, arengaba a su personal, amenazado según él en sus puestos de trabajo por la competencia, a manifestarse públicamente a favor de los planes de la empresa.

El inglés J. M. Eddy, presidente del Ferrocarril del Sud, justificaba esas medidas apelando a una dudosa casuística: "Se ha pedido el monopolio de los transportes, debiendo entenderse esto desde un punto de vista más comprensible que el que tienen los que usan del término sin saber lo que quiere decir". Las presiones también se hicieron sentir desde la Cámara de los Comunes del Reino Unido. A manera de extorsión, en el Parlamento británico se planteó la necesidad de restringir los préstamos a la Argentina, señalando que la "Falta de simpatía con respecto al capital extranjero..." allí invertido "...ha desalentado la posibilidad de nuevas inversiones de ahorro británico".

Finalmente, el 30 de Septiembre de 1936 el Congreso aprobó la ley 12.311, que creaba la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTC-BA). El organismo se formó para la coordinación de las empresas de transportes "Colectivos" de pasajeros de la ciudad y sus prolongaciones fuera del distrito federal, mediante la fusión de todas o parte de ellas bajo una misma dirección financiera. Comprendía los tranvías subterráneos y a nivel, los ómnibus y los automóviles colectivos. La corporación se encargaría con exclusividad del transporte "Colectivo" de pasajeros en el perímetro porteño.

Los bienes afectados al servicio del ómnibus y automóviles colectivos de empresas o particulares que no desearan incorporarse podían ser expropiados con arreglo a las leyes vigentes. La entidad reuniría todos los permisos de circulación, los derechos ad referendum y las concesiones de transportes nacionales y municipales anteriores.

De hecho, el nuevo organismo pasaría a monopolizar el transporte urbano de pasajeros en la ciudad y a coordinar su funcionamiento, eliminando toda competencia de los colectivos, que ya no podían fijar sus tarifas y trayectos libremente. Además, la comisión fiscalizadora debía supeditar la incorporación de nuevas líneas de transporte que fueran necesarias desde un punto de vista social -es decir que fuesen solicitadas por un importante grupo de usuarios- a las condiciones impuestas por la corporación en lo que hacía a la rentabilidad del servicio. En última instancia, la aprobación de nuevas líneas terminaba en manos de la corporación como verdadera organizadora de la red, dejándole a la comisión un papel meramente formal.

La creación de este organismo público dió lugar a serios enfrentamientos políticos; gran parte de la opinión pública la consideraba una nueva concesión a los intereses británicos. El problema del transporte porteño había dejado de ser una lucha entre colectiveros y los tranvías, para convertirse en otro eje de confrontación entre quienes sostenían el vínculo preferencial con la corona inglesa y quienes pugnaban por un cambio en la inserción internacional del país.

---> Viene de Página 16



--> Viene de Página 17



En las próximas ediciones seguiremos "viajando por el mundo" en busca de novedades sobre "el mundo del transporte de pasajeros".

Saluda a todos los Lectores
Ignacio

Fuente: Elaboración Propia - Ignacio

Link: Web Colectibondi - <http://www.colectibondi.com.ar/>

Entretencimientos

"Para el Descanso
entre
Vuelta y Vuelta"

Bienvenidos a la sección "Entretencimientos".

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 "Colectibondi" 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

"Super School Bus"



Un micro escolar preparado con una turbina...

FUENTE: <http://wopico.blogspot.com/2008/05/super-school-bus.html>

RESPUESTAS NÚMERO ANTERIOR (N° 24)

CRUCIBONDI

1-Henry Ford. 2-Subsidios. 3-Catamarán. 4-Mercedes-Benz.
5-Alemania. 6-Monedas. 7-Recorridos. 8-Carriles. 9-LP 333
10-Caio. 11-Tigre



Cruci-Bondi

1	_____	C	_____
2	_____	O	_____
3	_____	L	_____
4	_____	E	_____
5	_____	C	_____
6	_____	T	_____
7	_____	I	_____
8	_____	B	_____
9	_____	O	_____
10	_____	N	_____
11	_____	D	_____
12	_____	I	_____

- 1 - Que incluía la reglamentación de tránsito dictada en 1905.
- 2 - Nombre del sitio en el cual se "suben" videos.
- 3 - Marca del Chasis del colectivo publicado en "Foto del Mes".
- 4 - Tipo de boleto por el cual los estudiantes protestan.
- 5 - Última sección Agregada a la revista Colectibondi.
- 6 - Nombre de la empresa fundada el 25 de Octubre de 1961.
- 7 - Tipo de cambio que tuvo la revista en su 1º Aniversario.
- 8 - Persona que se dedica al estudio de los colectivos.
- 9 - Nombre de la empresa de colectivos N° 184.
- 10 - Nombre del "Diccionario Busologo" próximo a publicarse.
- 11 - Cantidad de años que cumplió la revista.
- 12 - Que tipo de aumento hubo en el transporte urbano.



Efemeride

01/08/2006

Se publicó el primer número de la **Revista Colectibondi**. Las primeras revistas contenían solamente 10 páginas y menos secciones. Luego con el tiempo, comenzarían a aparecer la sección "**Viajando por el Mundo**", en la que se publican notas internacionales de transporte y **Zapping**, la sección de entretenimientos.



Webs / Fotologs Recomendados



Website: Círculo de Coleccionistas de Capicúas
<http://www.capicuas.com/>



Fotolog: Bondis Escolares
http://www.fotolog.com/bondis_escolares



Diccionario "Bondiero"

Cortar boletos:

Acción que realizaba el "chofer" cuando entregaba el boleto al pasajero. Hoy en día solo presiona un botón y la máquina se encarga de imprimirlo y dar el vuelto.



¿Sabías Que?

La Revista Colectibondi cambió su diseño solo una vez. El mismo está compuesto por elementos que la acercan más al mundo del transporte urbano de colectivos.



El Número

25

Es el número de ediciones que Colectibondi publicó hasta el día de hoy. (2 Años)



Frase Célebre



El mundo es un libro, y quienes no viajan, leen sólo una página.

(Anónimo)



Fuentes Consultadas

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

* <http://www.colectibondi.com.ar/>
(Efemeride, Sabias que?, El Número)



Hasta el Próximo Número!

Si quieres enviarnos tus comentarios podés hacerlo enviándonos un e-mail a:

colectibondi@yahoo.com.ar

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