

COLECTIBONDI

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

1° de Septiembre de 2008 | Año 3 - N° 26

E-MAGAZINE



El Auto-Colectivo cumple 80 Años

Revista Online - Gratuita



Parada
de colectivos

Gobierno
de la Ciudad



**Campaña
del INADI**

En los Colectivos

Pág. 3



**Una Aventura
de 80 años**

Bondis en el
Café de los Angelitos

Pág. 4



Hong Kong

KMB festeja
sus 75 años

Pág. 16



Indice

Edición N° 26 - Septiembre 2008



Nota de Tapa

- El Auto-Colectivo cumple 80 Años

- Campaña del INADI en Colectivos
- Una Aventura de 80 años.
- KMB festeja sus 75 años.



Índice - Información
Datos útiles



Contra la discriminación verbal
El INADI lanzó una campaña



Cambian recorridos 6 líneas de colectivos
Son las 59, 61, 64, 111, 143 y 152



Foto del Mes
Linea 118. Interno 50.



Una Aventura de 80 años
Bondis en el Café de los Angelitos



¿Adiós al colectivo?
Noticias Retro



Hace 80 años nació el colectivo
El invento criollo



Internacional - Hong Kong
KMB festeja sus 75 años



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 Línea 39 (No Oficial)
 - Fotolog Línea 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



Prueba piloto en barrios

Nueva señalización para las paradas de colectivos

Estarán demarcadas en el pavimento.

El gobierno porteño prepara, mediante una prueba piloto que se extenderá por seis meses, una nueva forma de señalar las paradas de colectivos en barrios de la Capital. Según informó a LA NACION el secretario de Tránsito y Transporte de la ciudad, Guillermo Krantzer, es una señalización que se realizará sobre la calle en forma de rectángulo de 20 metros de largo en los lugares de detención de colectivos; en su interior figurará el número correspondiente a la línea. El rectángulo, en blanco, y el número, en amarillo.

“Es una prueba que se comenzará a instrumentar en los próximos 30 días. Se realizará principalmente en los barrios donde hay muchas denuncias de robos de los carteles de las paradas”, explicó el funcionario. Descartó que la medida se extendiera a las avenidas, donde los refugios marcan claramente los lugares de detención.

“Además, los conductores de las líneas de autotransporte público de pasajeros observan que hoy falta esa señalización, por lo que la reemplazan con indicadores no oficiales adosados tanto a columnas de alumbrado público como en las distintas especies arbóreas que se encuentran distribuidas en los barrios capitalinos. Tal situación, además de resultar totalmente antiestética, perjudica notablemente la salud de los árboles, hecho éste que trasciende la calidad de vida de los vecinos”, explica Krantzer en la argumentación la resolución publicada en el Boletín Oficial.

El rectángulo que demarca las paradas será de 20 metros de largo como mínimo (de 30 m como máximo) y de 3,5 m de ancho, según la iniciativa oficial. En el interior del rectángulo se pintará el número de línea de colectivo que estará autorizada para operar en el lugar (máximo dos líneas por dársena).

“Tal delimitación resultará útil a los organismos de control, ya que resultara perfectamente detectable cualquier invasión por parte de estacionamiento indebidos de los lugares autorizados para las tareas de ascenso y descenso de pasajeros”, agrega la resolución, que aclara que la iniciativa tendrá un tiempo de prueba de seis meses.



¿Adios a las queridas paradas?

El INADI lanzo una campaña en los colectivos

Contra la discriminación verbal

Desde hoy, unas 100 unidades circularán por la Ciudad con frases fuertes como "Y qué querés, son bolitas", "¡Gordo, al arco!" o "Es un negro villero". La idea es condenar esas conductas.

Una campaña contra la discriminación de las palabras como "negro villero", "bolita", "andá a lavar los platos" fue lanzada hace uno días en el centro porteño por el Instituto Nacional contra la Discriminación (INADI) y se extenderá por dos meses con inscripciones en los colectivos que apelan a tomar conciencia sobre esta problemática.

Unas 100 unidades de transporte público que circulan por la ciudad de Buenos Aires y el conurbano bonaerense de las líneas 19, 22, 55, 86, 93, 96, 100, 115, 134, 184, 407 y 706 tendrán impresos en sus laterales frases en contra de la discriminación.

La campaña fue lanzada hoy en Diagonal Norte entre Cerrito y Libertad, por María José Lubertino, titular del INADI, bajo la consigna "Las palabras discriminan, no discrimines".



En los colectivos ápareceran las frases

"Y qué querés, son bolitas...,"

"Gordo, al arco!,"

"Es un negro villero,"

"Dale, mogólica!,"

"No llores, maricón!,"

"Andá a lavar los platos!,"

Finalizadas por la leyenda "No discrimines".

La campaña se complementará con afiches en la vía pública y spots radiales y televisivos.

El objetivo es tomar conciencia acerca de frases y palabras que están incorporadas en mucha gente como naturales y que encierran un profundo sentimiento de desvalorización y humillación del 'otro', y se montan sobre una falsa creencia de superioridad por parte de quien las dice.

La campaña se propone poner de relieve la utilización sistemática de frases discriminatorias "como un intento de reducir su utilización al hacerlas más visibles", aseguró el INADI.

En este sentido, destacó que "la iniciativa busca llamar la atención sobre la construcción discriminatoria del lenguaje y tratar de desandar ese recorrido cultural, contribuyendo a la construcción colectiva de un lenguaje libertario que celebre las diversidades".



118. Barrancas de Belgrano



Línea: 118

Interno: 50

Carrocería / Modelo: Metalpar Fenix OH 1621 L

Foto Tomada Por: Colectibondi - 08-09-07

Lugar: Barrio de Belgrano

Este coche pertenece a la línea 118 - Barrancas de Belgrano, que realiza un recorrido desde Barrancas de Belgrano hasta Parque Patricios.

Su flota está compuesta por colectivos de mediana edad, aunque muy bien conservados.

Las Banderas fileteadas son muy comunes de ver en las unidades, así como también los números de interno decorados.

En el último tiempo, la empresa comenzó a renovar su flota por unidades 0Km a las cuales las sigue adornando y fileteando, algo que para muchas empresas, desgraciadamente, quedó en el olvido.

Muestra sobre Colectivos en el mítico Café de los Angelitos

Una Aventura de 80 años

Con motivo de conmemorarse el próximo 24 de Septiembre el 80º Aniversario de la creación del Colectivo Porteño, el Museo del Colectivo está llevando a cabo desde el 10 de Septiembre una muestra en el Café de los Angelitos. Estará abierta al público hasta el 12 de Octubre próximo.

Han pasado 80 años desde que lluvioso lunes 24 de Septiembre de 1928, cuando un grupo de taxistas, acorralado por una de las periódicas malarias, se lanzaba a la aventura de burlar las ordenanzas para disputarles pasajeros a las poderosas empresas de ómnibus y tranvías. No sabían entonces que esa aventura los obligaría a adoptar las más imaginativas soluciones frente al encarnizamiento con que fueron perseguidos por desafiar a los gigantes.

Hicieron su guerra en medio de una guerra mundial, y la ganaron porque tuvieron de su lado a la gente de la calle. Como quien baila un tango, gambetearon las leyes inventadas para frenarlos. Y cuando la Corporación cayó, levantaron sus despojos y la hicieron andar. Así recuperaron las líneas que gobiernos, jueces y policías les habían quitado con malas artes. Los pioneros cedieron su lugar a una nueva generación, que poco a poco fue cambiando las cosas para hacerlas a su medida. Las sociedades de componentes, impulsadas por las ideas anarquistas de los años 20, dieron paso a las sociedades anónimas, así como la foto de Gardel dejó paso a la boca de Mick Jagger.

El colectivo ha cambiado mucho. Su incesante metamorfosis o convirtió en ómnibus. Camino del olvido van sus símbolos típicos: los coloridos boletos, el espejo con la marca de la carrocería, el filete, la ornamentación, las cintas... El Museo del Colectivo quiere evitar que se pierdan. Esta exposición es una fiesta de la nostalgia, y también un paso más en la lucha para lo que aún no se logró: un espacio para la preservación y la memoria.



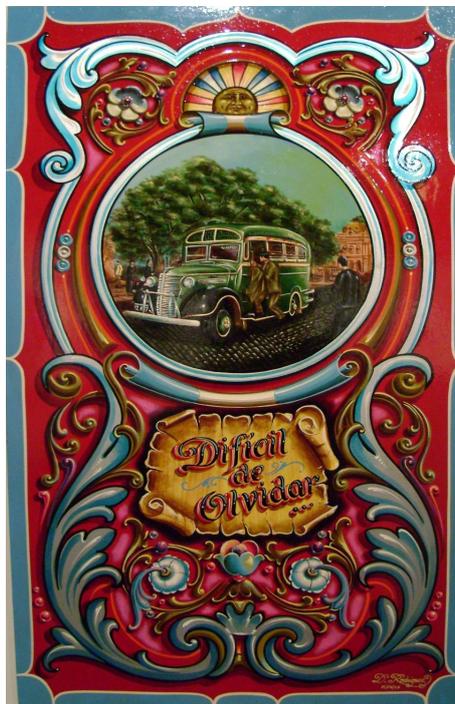
Folleto de la Exposición

Las personas encargadas de la organización son: Mus. Eduardo López (Curador Museo de los Angelitos), Mus. Fabiana Grassano (Producción General), Carlos Achával (Investigación).

Además, aportaron fotografías y objetos: Carlos Achával, Anibal Trasmonte, Ricardo Roselli. Las maquetas fueron realizadas por: Jorge De Martino, Jorge Di Giacomo, Jorge Facca, Jorge Arcuri y Walter Rodriguez. Las láminas estuvieron a cargo de Anibal Trasmonte y el fileteado por Daniel Rodriguez.

--> Viene de Página 6

A continuación les presentamos algunas fotografías de la muestra.



Les recordamos que la exposición cuenta con fotografías antiguas, maquetas a escala y objetos relacionados al transporte. Estará abierta al público desde el 10 de Septiembre hasta el 12 de Octubre próximo. La entrada es libre y gratuita en el subsuelo del Café.

Fuente: *Folleto de la Exposición - Una Aventura de 80 Años* - <http://www.cafedelosangelitos.com/>

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

Video de la Muestra - Youtube - Colectibondi



Noticia Retro

¿Adiós al colectivo?

Acaso fue mejor que pasara inadvertido, hace unos meses, el septuagésimo aniversario de la invención del colectivo, porque vino a coincidir con su retirada definitiva de las calles y las avenidas de Buenos Aires, donde había nacido.

El colectivo tradicional, de techo curvado y motor saliente, empezó a ralear en la década del 80; hoy, salvo unas pocas excepciones, ha desertado de la ciudad. Mientras tanto, los sucesores de aquel modelo, que databa de fines de la década del 60 y descendía, con variaciones, del arquetipo fijado en la del 30, crecieron en tamaño hasta convertirse en ómnibus. La transmutación alcanzó su remate a lo largo de 1998, con la llegada en masa de los vehículos de tres puertas, y Buenos Aires se quedó sin colectivos.

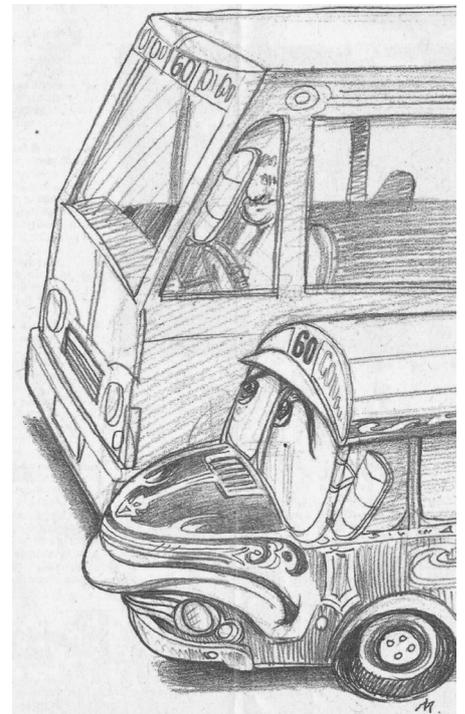
La historia de Buenos Aires

Ahora, más allá de las diferencias de longitud, capacidad y diseño interno, la ciudad ha recuperado el ómnibus, que abandonó sus dominios entre el 60 y el 70, y ha perdido el colectivo, que entonces sustituyó al ómnibus. Sin embargo, Buenos Aires se niega a decirle adiós al colectivo: seguimos llamando así, y seguiremos, a los nuevos ómnibus.

No es fácil despedir al colectivo: su historia simboliza y compendia la historia de Buenos Aires (y aun, en cierta medida, la del país entero, donde este medio de transporte se arraigó firmemente), como lo hizo el tranvía en su época. Pero el tranvía, oriundo del último tercio del siglo XIX, es hoy apenas un recuerdo; en cambio, el colectivo ha de pasar al siglo XXI bajo su nueva forma, cuyo verdadero nombre omitimos a sabiendas y también a nostalgias.

Desenlace inopinado, porque el tranvía fue desde el principio el enemigo número uno del colectivo, al cual no pudo, finalmente, desplazar de nuestras ciudades, vencido por su irremisible decadencia y por la fidelidad popular que obtuvo y acrecentó su desdeñado competidor. La invención del colectivo tiene fecha precisa: el lunes 24 de septiembre de 1928, según lo refiere un historiador tan autorizado como Alberto Parapugna. Ese día, una docena de taxistas (entre ellos, Pedro Baroli, Rogelio Fernández, Antonio Gutiérrez, Manuel Pazos, Felipe Quintana y Desiderio Rodríguez) sistematizaron el servicio que se brindaba de manera ocasional para llevar gente al hipódromo y a los estadios de fútbol, con un precio fijo por cabeza.

Se trataba, ahora, de establecer un servicio permanente, de recorrido y tarifa determinados. Esa primera línea circuló desde Rivadavia y Lacarra hasta Primera Junta, con escala en la plaza General Pueyrredón (Flores), unos ocho kilómetros de ida y de vuelta. Los taxis colectivos sólo partían cuando estaba llena su capacidad (de cinco a siete pasajeros); el recorrido completo costaba 20 centavos, y el intermedio, 10, una quinta parte de lo que hubiera marcado el reloj.





--> Viene de Página 8

El automóvil de alquiler había aparecido en Buenos Aires en 1904; en 1928, unas 8000 unidades rodaban por la ciudad, habitada entonces por 2.135.000 personas. La falta de trabajo de los taxistas y las deficiencias del transporte se unieron para dar origen al colectivo. La respuesta del público fue inmediata y positiva: el 29 de septiembre, a tan sólo cinco días del nacimiento, eran nueve las líneas; pero sumaban setenta en 1931, con 1500/ 2000 unidades y 4000 choferes.

Con diseño propio

La década del 30 verá afanzarse al colectivo, que adquiere formas propias, diseñadas y construidas aquí: entre 1934 y 1939, su participación en el tráfico de pasajeros aumenta el 12,6 por ciento (de 16,1 a 28,7), mientras desciende el 8,3 por ciento la del tranvía (de 34,5 a 26,2) y se mantienen sin variar las del ómnibus (30 por ciento) y el subte (8 por ciento). Estos números deben leerse a la luz de la antigüedad de cada servicio: el tranvía, 1870 (electrificado en 1897-1907); el subte, 1913, y el ómnibus, 1922.

De las cuatro empresas tranviarias, la Anglo Argentina (la más poderosa, dueña de 658 de los 845 kilómetros de rieles de Buenos Aires), había iniciado la guerra al colectivo apenas habilitadas las primeras líneas, en 1928. Tardará seis años en lograr la victoria: la inefable ley 12.311 (del 30 de septiembre de 1936) le acuerda con cierto disimulo el gobierno de todos los servicios urbanos, por intermedio de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (Ctoba).

El monopolio liberal

El excelente estudio de Martha Susana Páramo (Un fracaso hecho historia , Mendoza, 1991) es de lectura obligatoria para conocer a fondo el desastre en el que sumió la Ctoba a los transportes de Buenos Aires, a partir de su instalación, el 16 de febrero de 1939, y el daño irreparable que hizo a los usuarios.

Pero allí sabemos que la máxima resistencia al monopolio gestado por el gobierno liberal para aniquilar la iniciativa privada argentina fue opuesta por los colectiveros, que formaban con los propietarios de ómnibus un sector que conducía entonces 755 millones de pasajeros por año, contra apenas 485 millones de los tranvías y subterráneos. La Corporación debía durar cincuenta y seis años: no duró sino nueve y medio. La ley 13501, del 30 de septiembre de 1948, disuelve la entidad y el gobierno licita sus bienes físicos, que tendrán un adquirente único: el Estado, por supuesto. La antigua Ctoba deviene en Transportes de Buenos Aires (TBA) el 1º de enero de 1952.

El nuevo monopolio no alcanzará a remediar la deplorable situación heredada. Entonces, en 1960, son privatizados los colectivos, y en 1961, los ómnibus. TBA es liquidada entre 1962 y 1963, lapso durante el cual se esfuman los tranvías (la última línea, número 38, cesa el 19 de febrero de 1963). Pronto lo harán los trolebuses, incorporados en 1948, y más tarde los ómnibus. Los subtes han de seguir en poder del Estado hasta el 2 de enero de 1994.

El colectivo terminó por reemplazar a los medios desaparecidos, empezando por el tranvía. Ya era algo más que un vehículo de transporte: era un mito, como el tango y el mate, un mito grande encerrado en la pequeñez de su espacio, ahora extendido largamente, salvo en los minibuses recién llegados. ¿Cómo, pues, decirle adiós y llamarlo por su verdadero nombre?

Fuente: *Diario La Nación - Nota de tapa - 23-Enero-1999* - <http://www.lanacion.com.ar/125525>

Por Ramiro de Casasbellas - De la Redacción de LA NACION)

El autor fue director de la revista Primera Plana y subdirector del diario La Opinión .

El invento criollo que lucha por recuperar pasados esplendores

Hace 80 años nacía el colectivo

En desigual competencia frente a los servicios de chárter, el subterráneo y los trenes, el transporte automotor perdió el 30% de clientes en los últimos 5 años.

Supo derrocar al tranvía, enfrentar al subterráneo y dar batalla a los trenes. Continúa siendo el rey de la calle, pero su corona tambalea. A 80 años de su aparición, el colectivo no puede hoy celebrar con bombos y platillos.

Jaqueado por la competencia de los ferrocarriles y subterráneos privatizados, el aumento del parque automotor y otros servicios que trabajan en condiciones irregulares (chárter), el colectivo perdió más de un 30 por ciento de pasajeros en los últimos cinco años.

Es cierto que transportan alrededor de siete millones de personas por día en Capital y el área metropolitana, según informó la Cámara de Empresarios del Autotransporte de Pasajeros (CEAP), pero también lo es que conoció épocas de gloria con más de nueve millones y medio. Servicios que ganaron en eficacia y rapidez desplazan a los sucesores de aquellos "autos-colectivos" que un 24 de septiembre de 1928 ganaron la calle por primera vez.

Los rioplatenses no estaban dispuestos a sacrificar los "burros" en la tarde del domingo, pero tampoco a pagar demasiado para llegar al hipódromo.

Así las cosas, los "coches-taxis" recorrían las calles de la ciudad de Buenos Aires formando exasperantes filas con la banderita de libre en alto.



Un Auto-Colectivo de la Línea 32 (Actual Línea 39)

Fotografía: Archivo Transportes Santa Fe

Culto al filete

Las carrocerías de los coches fueron verdaderas exposiciones de un arte popular profundamente arraigado en la cultura porteña: el fileteado.

Los cultores del filete y sus beldades dejaron sus marcas en innumerables coches que deambulaban por la ciudad de Buenos Aires exhibiendo sus coloridas obras de arte.

Esta expresión en los autos-colectivos surgió a fines de la década de los '40 y nació como una forma de terminación de la decoración de los interiores de los coches.

Se extendió hasta fines de los años '70, cuando se fue abandonando de a poco hasta desaparecer.

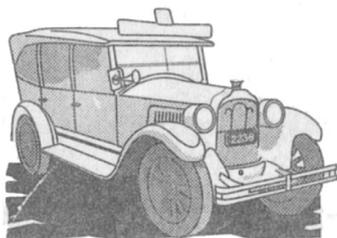
Si bien en la actualidad casi no pueden verse colectivos fileteados, todavía quedan seguidores de este tipo de manifestaciones que exponen sus trabajos en diversas salas.



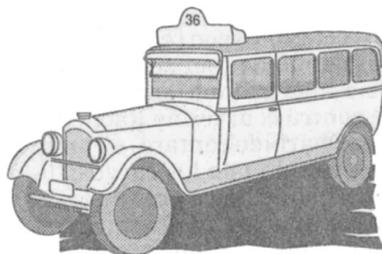
--> Viene de Página 10

Ocho décadas en Movimiento

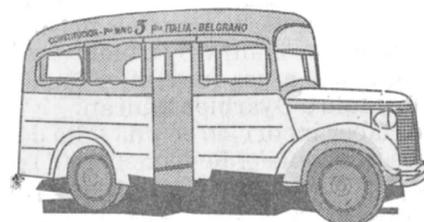
La Evolución del Colectivo:



El **24 de Septiembre de 1928** aparecen los primeros colectivos, que no eran más que una variación del taxi, pero con recorrido fijo. Llevaban hasta 5 pasajeros y con una frecuencia de 4 minutos.



El **1932**, la municipalidad reglamenta el servicio de colectivos. Se establecen medidas máximas: 5,30m de largo, 2m de ancho y 2,50m de alto. Capacidad máxima: 10 asientos.



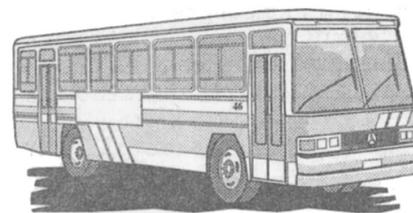
El **Chevrolet 1939**, representativo de la época. Líneas más modernas, y letrero frontal incorporado a la carrocería. Aún no aparecen las ruedas traseras duales.



El **1945**, la Comisión de Control autoriza a una decena de líneas provinciales el ingreso en la Capital. Los colectivos siguen ganando en tamaño.

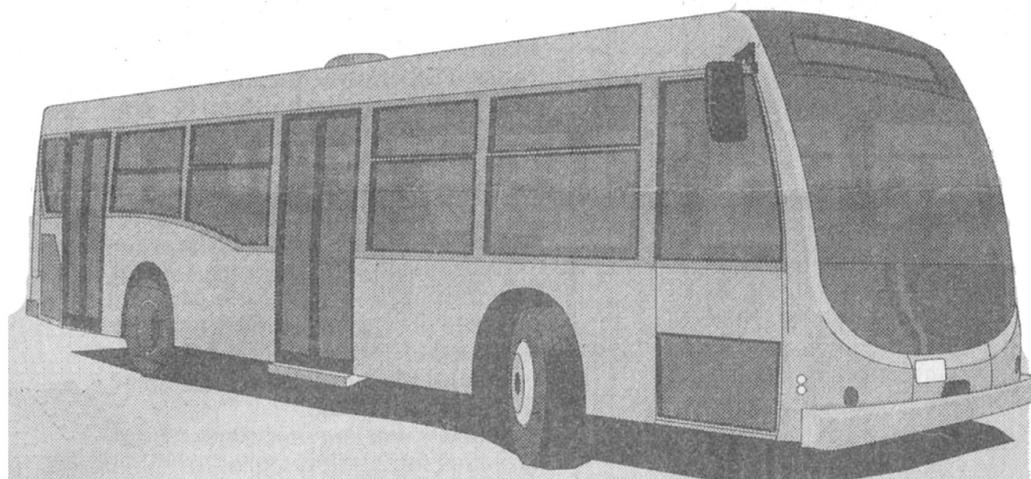


El **1965**, comienzan a circular los Mercedes-Benz modelos LO 911 y LO 1112, que se convierten en los clásicos de la siguiente década. En 1966 aparecen los primeros colectivos con puerta trasera.



El **1985**, se incorporan los primeros colectivos con motor trasero. Las dimensiones son cada vez más grandes y aumentan su capacidad.

En la actualidad, las reglamentaciones vigentes apuntan a vehículos pensados para todos. Pisos más bajos, para favorecer el ascenso y descenso de los pasajeros, espacios en el interior y rampas para sillas de ruedas, estas últimas en algunos modelos.



Fuente: Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros (CEAP)

--> Viene de Página 11

Los pioneros

Los autos acechaban en el cordón de la vereda, mientras los choferes ahogaban sus penas en el bar. Fue allí donde, del café, la grapa y la viveza criolla surgió el colectivo, un invento argentino que viajó por el mundo y revolucionó el transporte de pasajeros.

Manuel Rosendo Pazos fue quien pasó a la historia como el creador del "auto-colectivo". Pero los entendidos aseguran que José García Gálvez, Pedro Echegaray, Felipe Quintana, Lorenzo Forte y Rogelio Fernández aportaron también su grano de ingenio. La Reina del Plata tenía en aquella época unos 7000 autos de alquiler, una flota sobredimensionada para los 170.000 habitantes de la gran ciudad.

Así fue como los "autos-colectivos" asomaron tímidamente para trasladar gente hasta el hipódromo, por el módico precio de un peso de aquel entonces. Muchos dicen que ése fue sólo el antecedente y que los primeros viajes partieron desde avenida Rivadavia y Lacarra hasta Primera Junta, con parada en Plaza Flores. Este servicio costaba entre 10 y 20 centavos, de acuerdo con el trayecto, y el pasajero pagaba al chofer al descender del vehículo.

Tanto fue el éxito de este invento que en poco tiempo ya había 600 coches de las más variadas carrocerías. Y, ni cortos ni perezosos, Pazos y otros siete taxistas no tardaron en fundar la línea 1. Transportaban hasta seis personas: tres en el asiento trasero, dos en los transportines desplegables y el restante, al lado del conductor.

En la década del cincuenta debieron sortear la competencia del trolley, que transformó la fisonomía de la ciudad obligando a los colectiveros a diversificar los recorridos.

Recuperar terreno

Ese "auto-colectivo" que logró internarse en barrios que hasta ese entonces no tenían medios de transporte, enfrenta hoy un gran desafío: tentar a los pasajeros que optaron por otros servicios.

"Estamos trabajando para ganar velocidad comercial a través de calles o carriles exclusivos -explicó el presidente de la Federación Argentina de Autotransporte de Pasajeros (Fatap), Juan Carlos Arias- De esta forma podremos competir mejor con los trenes y subterráneos."

Los colectivos fueron desde su aparición señalados, a veces con razón, otras sin ella, como los grandes responsables de incidentes en las calles y protagonistas de accidentes en los que la prepotencia de estas moles se impusieron a la indefensión de los automóviles.

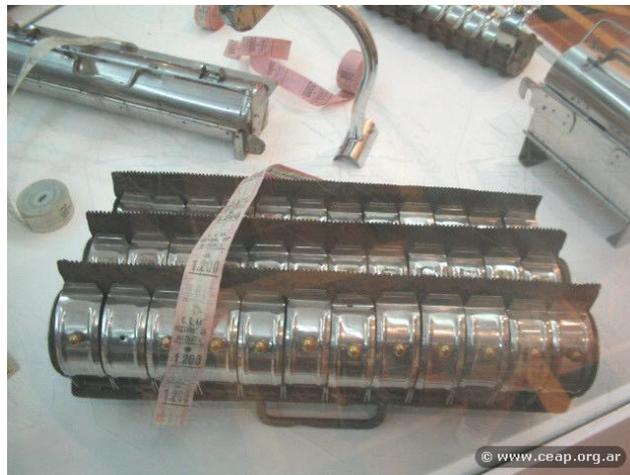
Pero el presidente de la CEAP, Héctor Tilve, aseguró que el nivel de accidentes bajó el 13 por ciento en los últimos cuatro años. "Del 24 por ciento de los accidentes donde hubo muertes en 1994 participó algún colectivo, mientras que el año último esa cifra cayó al 11 por ciento". Mucho ayudó, dijo, las dos escuelas nacionales de conductores tendientes a mejorar las condiciones de manejo durante cursos obligatorios, cuya duración ronda los 90 días.

A la merma en la cantidad de pasajeros debe sumarse el recambio de todo su parque automotor. En un plazo no mayor a cuatro años, las flotas deberán estar integradas en su totalidad por coches de piso bajo para facilitar el ingreso de discapacitados.

"Cuestan unos 140 mil pesos cada uno, cerca de un 50 por ciento más que los otros", coincidieron Tilve y Arias. Cómplices, las arterias de la gran ciudad callan anécdotas desde hace 70 años. Las alrededor de 500 líneas de Capital y el Gran Buenos Aires que hoy celebran su aniversario intentan, mientras, recuperar el terreno perdido.

--> Viene de Página 12

Algunas Imágenes de objetos que pasaron a ser historia en el transporte de colectivos...



Boleteras, Monederos, pomos de palanca de cambios y puertas manuales

Fuente: *Diario La Nación - Información General - 24-Setiembre-1998* - <http://www.lanacion.com.ar/111675>
 CEAP (Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros) - <http://www.ceap.org.ar>
 Fotografía Línea 32 (Actual Línea 39) - Archivo Transportes Santa Fe - <http://www.linea-39.com.ar>

Kowloon Motor Bus Company



Colonia

Hong Kong

KMB festeja sus 75 años

En una recorrida por Hong Kong, les presentamos una empresa que además de poseer una excelente imagen institucional, cumple 75 años.

KMB se estableció en 1933 después de obtener una franquicia para operar los servicios de autobús en Kowloon y los Nuevos Territorios. La búsqueda de la excelencia ha sido el objeto social desde el inicio de la compañía. KMB ofrece este objetivo mediante un servicio de autobús seguro, fiable, cómodo, de amistad y relación calidad-precio.



Moverse con los Tiempos

El 13 de abril de 1933, los señores Tang Shiu-kin, William Louey Sui Tak, Lui Leung, Tam Woon Tong y Lam Fan Ming crearon el Kowloon Motor Bus Company (1933) Limited (KMB), que se concedió el derecho a explotar los servicios de autobús de franquicia en Kowloon y los Nuevos Territorios. Hubo 106 pequeños autobuses de un solo piso en las embrionarias flotas de autobuses de KMB, ofreciendo dos clases de servicios, primera clase (asientos acolchados) y de segunda clase (asientos de madera)

En el momento de la ocupación japonesa en diciembre de 1941, KMB tenía 140 autobuses que operaban en 17 rutas. Con sus autobuses requisados por la fuerza de ocupación, las operaciones de KMB llegaron a un virtual estancamiento.



La evolución del Logo

En febrero de 1946, a fin de reanudar el servicio a la comunidad tan pronto como sea posible, KMB convirtió algunos camiones militares de segunda mano para transportar pasajeros. Al mismo tiempo, la clase de asiento (de primera y segunda clase) se suprimió.

---> Viene de Página 14

Después de la guerra, la población de Hong Kong se dispara. Para manejar la creciente demanda de sus servicios, KMB complementa su flota con 20 autobuses Daimler Una de Inglaterra, convirtiéndose en la primera empresa de autobuses en introducir "Doble Deckers" (Doble Piso) a Hong Kong.

En 1961, KMB cotiza en Hong Kong en la bolsa de valores (acciones código 62) que permiten seguir la expansión empresarial. Con la finalización del túnel Cruz-Puerto en 1972, la red KMB se amplía en Hong Kong Island. En el mismo año, se instalaron máquinas expendedoras automáticas, en sustitución de los "guardas". El único capitán a cargo del autobús era el conductor.



Con el establecimiento de la Mass Transit Railway (MTR) y la Kowloon-Canton Railway (KCR) en la década de 1980, KMB experimentó un rápido crecimiento en los negocios, reorganizando su estructura de rutas y colocando líneas de autobuses para conectar con los servicios ferroviarios. En 1982, KMB presentó su primer 'Sistema de Rutas' (14X y 15X), diseñado para operar punto a punto. En 1988, se presentaron los primeros autobuses de dos pisos con aire acondicionado. KMB, llevaría los servicios de autobús en una nueva era.

A comienzos de la década de 1990, KMB se orientó hacia las áreas de protección del medio ambiente, tecnología avanzada y un servicio de calidad. En 1992, KMB se convirtió en la primera empresa de autobuses públicos en Hong Kong que cuidó el medio ambiente, colocando motores Euro I a sus autobuses. Estos cumplían con las normas de emisión establecidas por los países europeos. En 1996, KMB presenta el motor Euro II a su flota de autobuses. KMB fue muy activa en la exploración y la aplicación de tecnologías avanzadas a sus servicios de autobús, incluidos los sistemas electrónicos "Bus Stop", sistema en los autobuses, paneles de pantalla electrónica y sistemas de vigilancia de circuito cerrado de televisión en terminales de autobuses. En 1999, KMB se convirtió en la primera empresa de autobuses públicos en Hong Kong que implementó Sistemas de Calidad ISO en toda su organización.

---> Viene de Página 15

En 1996, Long Win Bus Company Limited (LWB) concedió una franquicia por el gobierno para operar los servicios de autobús al aeropuerto internacional de Hong Kong Tung Chung y Ciudad Nueva, Comenzaron sus operaciones el año siguiente. En 1997, KMB reestructuró sus actividades y estableció el Kowloon Motor Bus Holdings Limited ("el Grupo"), integrado por franquicias.



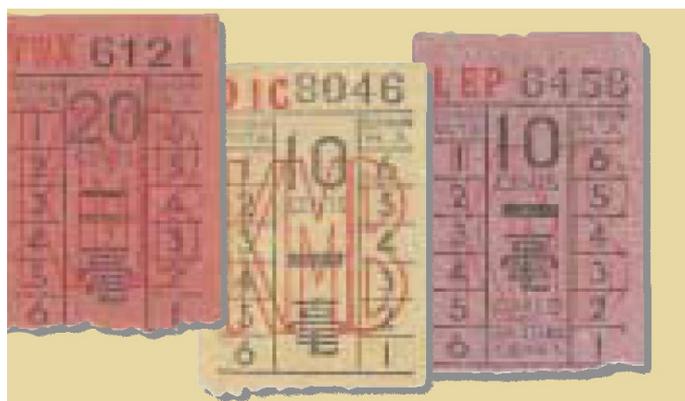
Entrando al siglo 21, KMB ha continuado para poner en marcha diversas medidas innovadoras para mejorar la calidad de sus servicios. En 2000, KMB de Hong Kong introdujo la primera "multi-medios de comunicación a bordo" ("MMOB") que ofrecen los autobuses de "infoocio" para los pasajeros. A finales de ese mismo año, KMB ha equipado todos sus autobuses con lectores de tarjetas Octopus.

La Flota de Autobuses

Cuando KMB fue fundada, su flota de autobuses consistía de 106 unidades de un solo piso. Hoy KMB es el mayor operador de autobuses en Hong Kong con 4047 autobuses, de los cuales 94% tienen aire acondicionado. Con más de 12000 funcionarios, KMB opera una red de 402 rutas de autobuses que transportan más de 2,76 millones de pasajeros cada día.

Después de haber desempeñado un papel activo en el desarrollo de Hong Kong a través de los años, KMB se ha convertido en una de las más grandes gestiones privadas del mundo. La empresa de autobuses obtuvo un reconocimiento internacional por ser líder en el transporte público de autobuses.

KMB introdujo la palabra "super-bajo", en sus autobuses, es decir, son de fácil acceso, desde 1998. Estos autobuses mejoran la accesibilidad a todos los pasajeros, especialmente a personas discapacitadas y ancianos. Durante el año 2007, añadió 54 super-bajo con aire acondicionado de dos pisos, compuesta por 53 buses Euro III y uno de los autobuses Scania Euro IV Caetano prototipo a la flota. KMB es la primera empresa de autobuses que ha puesto a Euro IV Doble Deckers en servicio en Hong Kong.





---> Viene de Página 16

Una Extensa Red

KMB ha sido un socio de Hong Kong el crecimiento y expansión. A medida que la población ha crecido más y nuevas ciudades se han desarrollado, la empresa de autobuses ha aumentado en número y en cantidad de rutas. KMB, la red de autobuses, cubre la península de Kowloon y los Nuevos Territorios, que se extiende a través de los túneles del puerto de Hong Kong Island. Con los intercambios en el túnel de Tai Lam y el Shing Mun túneles, KMB lleva pasajeros a lugares de todo Hong Kong. Ningún otro sistema de transporte público de Hong Kong administra una red de escala similar. El Grupo también estableció Long Win Bus Co Ltd para proporcionar los servicios de autobús al aeropuerto internacional de Hong Kong y los países vecinos Tung Chung.



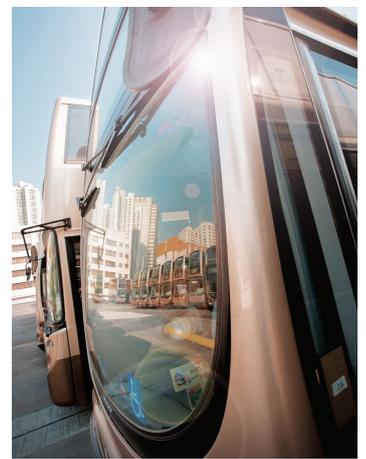
Publicidades



Una publicidad ingeniosa de KMB

--> Viene de Página 17

A continuación les presentamos algunas imágenes de la empresa.



La empresa KMB, en su web, posee muchísima información sobre Buses y temas relacionados. Lamentablemente, no podemos publicar todo debido a la restricción de espacio, es por eso que los invitamos a recorrerla a ustedes mismos ya que es un sitio que vale la pena visitar. El mismo se encuentra en idioma chino, aunque con herramientas como "Google" es posible traducirlo a inglés y a español.

Esperamos que les haya gustado la investigación y en el próximo número seguiremos "Viajando por el Mundo" en busca de nuestro hobby, los colectivos...

Fuente: *Web Oficial Kowloon Motor Bus (KMB)* - <http://www.kmb.hk/>
Banderas Hong Kong - http://en.wikipedia.org/wiki/Flag_of_Hong_Kong
Traducción Libre - <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 "Auto Colectivo" 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

"Una Parada de Moda"



La empresa de decoración IKEA promociona sus productos.

FUENTE: http://blog.insnet.de/wp-content/uploads/2006/may/ikea_custom_bench1.jpg

RESPUESTAS NÚMERO ANTERIOR (N° 25)

CRUCIBONDI

1-Velocidad. 2-Youtube. 3-Agrale. 4-Universitario. 5-Internacional. 6-Vuelta de Rocha. 7-Diseño. 8-Busólogo. 9-Vicente López. 10-WikiBondi. 11-Dos. 12-Tarifa.

 Cruci-Bondi

1	_____	A	_____
2	_____	U	_____
3	_____	T	_____
4	_____	O	_____
5	_____	C	_____
6	_____	O	_____
7	_____	L	_____
8	_____	E	_____
9	_____	C	_____
10	_____	T	_____
11	_____	I	_____
12	_____	V	_____
13	_____	O	_____

- 1 - Famoso Café en el que se expone una muestra de "Bondis".
- 2 - Nombre de la empresa que KMB operaba en el aeropuerto.
- 3 - Dibujos que se pintaban en los colectivos.
- 4 - Nombre de los lectores de tarjetas que utiliza KMB.
- 5 - Nombre con el cual se denominan los colectivos "doble piso".
- 6 - País publicado en la sección "Internacional".
- 7 - Tipo de cambio que se realizará en las paradas de colectivos.
- 8 - Nombre de la Línea 118: "Barrancas de.....".
- 9 - Siglas de la Cámara Empresaria de Transporte Automotor.
- 10 - Carrocería del colectivo publicado en "Foto del Mes".
- 11 - ONG que lanzó una campaña contra la discriminación.
- 12 - Tipo de motores utilizados por KMB en Double Deckers.
- 13 - Sistema de "Multi-Medios" que introdujo KMB.



Efemeride

24/09/1928

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. El primer viaje no fue precisamente exitoso. Ninguno quería salir (la Municipalidad prohibía el uso colectivo de taxis). Ninguna persona se ofrecía como pasajero en este nuevo "invento", el primer auto colectivo viajó vacío de punta a punta.



Webs / Fotologs Recomendados



Website: Transportes Santa Fe
<http://www.linea-39.com.ar/>



Fotolog: FamaBus
<http://www.fotolog.com/famabus>



Diccionario "Bondiero"

Boletera:

Caja de metal en el que se ordenaban los boletos de rollo. Hubo boleteras de 1, 2 y 3 pisos. Esta última fue implementada por la Línea 57 (Atlántida).



¿Sabías Que?

Manuel Rosendo Pazos fue quien pasó a la historia como el **creador** del **Auto-Colectivo**.



El Número

1315

Es el modelo de chasis más fabricado en el último tiempo.



Frase Célebre



El tiempo no es sino el espacio entre nuestros recuerdos.

(Anónimo)



Fuentes Consultadas

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

* <http://www.loscolectivos.com.ar/>
(Efemeride y Sabías Que?)



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!!!