

COLECTIBONDI

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

1° de Noviembre de 2008 | Año 3 - N° 28

E-MAGAZINE



Señalética de Buenos Aires





Indice

Edición N° 28 - Noviembre 2008



Nota de Tapa

- Señalética de Buenos Aires

- Libros sobre "Bondis".
- GNC.
- Portugal.



Índice - Información Datos útiles



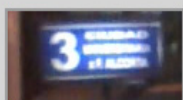
Ecopolis: Por una ciudad mejor Por: Discovery Channel



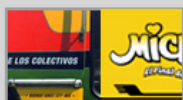
Un Mundo de 20 Asientos El Colectivo en la Televisión



Foto del Mes Linea 37. Interno 53.



Libros sobre "Bondis" Cuatro propuestas sobre textos



Entrevista a Ronald Shakespear Señalética de Buenos Aires



GNC Proponen reconvertir colectivos



Internacional - Portugal Carris, una empresa con trayectoria



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

"ECOPOLIS", Por : Discovery Channel

Por una ciudad mejor

Uno de los capítulos de la serie habla sobre como será el transporte en el futuro.

"Ecópolis: la ciudad del futuro" es una serie vanguardista de seis episodios que giran en torno a una ciudad virtual del mismo nombre: una mega-urbe del año 2050, en la que viven 18 millones de personas bajo un ambiente totalmente contaminado. En el capítulo de hoy, se estudiará la mejor manera de adecuar los medios de transporte al crecimiento acelerado de la población, sin la necesidad de estrangular a la ciudad. A las 23, por Discovery Channel.



Este episodio estudia la mejor manera de adecuar los medios de transporte al crecimiento acelerado de la población, sin la necesidad de estrangular a la ciudad

Cada semana, el programa conduce a los televidentes hasta diferentes partes del globo para estudiar sorprendentes tecnologías que pretenden disminuir las emisiones de carbón de esta ciudad, combatiendo como resultado de ello el cambio climático.

Enfocándose en diferentes temas como la construcción, el transporte, el tratamiento de basuras y la energía, Ecópolis se emitirá todos los miércoles a las 2 hasta el 12 de noviembre.

Colectibondi publicó el capítulo sobre transporte para descargarlo. El link se encuentra junto a la Revista.

El Colectivo en la Televisión

Un Mundo de 20 Asientos

El colectivo porteño también tuvo su espacio en la televisión. Protagonizó la novela "Un Mundo de 20 asientos"

La historia del colectivo también tuvo su espacio en la televisión. Fue en el año 1978 cuando cada Lunes por la tarde en Canal 9, Claudio Levirino rompía corazones, sentado al volante de un interno de la Linea 60 en la novela "Un mundo de 20 asientos". El coprotagonico lo hacia Gabriela Gili, quien para ir conversando con el chofer ocupaba un espacio del colectivo hoy inexistente, "el pozo". Gracias a su autora Delia Gonzalez Márquez, el colectivo forma parte principal de una novela romántica.



Algunas imágenes de la telenovela

Fuente: *Diario Clarín - Suplemento "Día del Colectivo" - 24-Septiembre-2008* - <http://www.clarin.com.ar>
Fotografías - <http://www.masde40.com.ar/tv.htm>
<http://www.gabrielagili.com.ar/un%20mundo%20de%20veinte%20asientos.htm>



37. Emp. 4 de Septiembre



Línea: 37

Interno: 53

Carrocería / Modelo: Tatsa Puma D12 (2ª Generación)

Foto Tomada Por: Colectibondi - 14-09-08

Lugar: Av. Figueroa Alcorta

Este coche pertenece a la línea 37 - Empresa 4 de Septiembre, que realiza un recorrido desde La Estación Lanús hasta Ciudad Universitaria.

No posee colectivos muy ornamentados pero si en buenas condiciones. Su flota está formada por unidades de mediana edad.

En los últimos tiempos, la empresa comenzó a renovar sus unidades más antiguas por modernos TATSA D12 superbajos. Con la llegada de los 0km, incorporó las carteleras electrónicas LED.

Las nuevas unidades cambiaron su corte de pintura (no sus colores) incorporando un "degradé" en la unión de los colores verde y blanco y dejando atrás las líneas rectas que los separaban. A su vez, el color blanco es el predominante en las nuevas unidades.

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



Libros, cuentos...

Libros sobre "Bondis"

Cuatro propuestas sobre textos relacionados a los colectivos

1 - El primero y más conocido es "El Libro de Los Colectivos - Buenos Aires City Bus".

Editorial: La Marca | ISBN: 950-889-114-9

Autores: Julieta Ulanovsky y Valeria Dultizky

Edición: 240 páginas 15x15 cm, ilustradas a todo color.

¿En qué se diferencia el colectivo porteño de otros medios de transporte de cualquiera de las grandes metrópolis del mundo?. De esto trata este libro, de los colectivos y del amor de los chóferes puestos a engalanar sus coches; filetes, volantes nacarados, incrustaciones, espejos labrados, luces de colores, estrellas, cromados, cortinas desfilan a través de las imágenes del libro para brindarnos un recorrido multicolor por este "mundo de veinte asientos". Ese "bondi" al que esperamos cada día con sentimientos encontrados pero que sabemos nos llevará a cada rincón de Buenos Aires.



--> Viene de Página 6

2 - El segundo es una edición chilena llamada "MICROS. El Final del Recorrido."

Editorial: Junta Editorial | 956-310-099-9

Autores: Manuel Córdova, Myrna Cisneros y Pablo Rivas

Edición: Color, 17 x 20 cm., 160 págs.



3 - El tercero es pertenece al título "Léxico del Colectivo"

Editorial: Academia Argentina de Letras | 9505851030

Autor: Francisco Petracca

Se trata de una colección de ocho libros en los que se reseñan ocho diferentes léxicos, relativos a actividades y usos arraigados en el imaginario popular.



4 - El cuarto es un libro llamado "Bestiario"

Editorial: Punto de Lectura | 9871106335

Autores: Julio Cortázar

"Ómnibus" es uno de los relatos que forma parte del corpus del primer libro de cuentos publicado por Cortázar en 1951: Bestiario. La historia del colectivo 58 (hoy desaparecido, antes ómnibus 168, donde en uno de sus coches Cortázar desarrolló el cuento "Ómnibus")



Fuente: *Diario Clarín - Weblogs - Septiembre-2007* - http://weblogs.clarin.com/dsno/archives/2007/09/como_soy_argentino_julieta_ulanovsky.html
Editorial "Junta Editorial" - Chile - Micros - <http://www.juntaeditorial.cl/micros.html>
Diario Clarín - Sociedad - 25-Noviembre-2007 - <http://www.clarin.com/diario/2007/11/25/sociedad/s-05401.htm>
Libro Julio Cortázar - Omnibus - <http://www.literatura.us/cortazar/omnibus.html>
Blog - Libro Cortázar - Omnibus - <http://lamaqdeescribir.blogspot.com/2008/06/viejo-mnibus-168-estacionado-en-retiro.html>

Plan de un especialista en nuevas tecnologías energéticas

GNC: proponen reconvertir los colectivos

Un investigador del Conicet afirma que se ahorrarían subsidios y disminuiría la contaminación

En la actualidad, la Argentina es, por lejos, el país con mayor número de vehículos de GNC: tiene más de un millón de autos reconvertidos en los últimos veinte años. Este parque automotor es alimentado por un eficaz sistema de distribución, con más de mil estaciones de servicio abastecidas por plantas compresoras de una tecnología nacional que es líder en el nivel mundial. Por otra parte, la tecnología desarrollada en el país para sistemas adaptadores de motores nafteros y para cilindros también es competitiva internacionalmente.

Con estas condiciones favorables y el fin de las reservas petrolíferas pendiendo como una espada de Damocles sobre nuestro futuro energético, ¿no sería lógico adaptar estos desarrollos y reconvertir la flota de colectivos?

Para el doctor Luis Juanicó, investigador del Conicet en el Centro Atómico Bariloche y multipremiado especialista en eficiencia energética, la respuesta es clara como el agua: "Hoy por hoy se están gastando mil quinientos millones de dólares por año en subsidios al gasoil. Con el mismo dinero podríamos reconvertir la flota de colectivos y al mismo tiempo ahorrar mucho de un combustible que se va a terminar", razona, con total sencillez.



Experiencias realizadas en varios países muestran que el transporte público podría funcionar con GNC



--> Viene de Página 8

Según el investigador, además del exitoso desarrollo tecnológico local en reconversión de vehículos particulares, el país tiene un mercado sustentable y creciente, amparado en condiciones de competitividad del GNC únicas en el mundo. Las asociaciones comerciales del sector también alcanzaron un notable grado de madurez y son referentes en el mundo. Por eso resulta paradójico que esta experiencia exitosa no tenga un desarrollo comparable en los sistemas de transporte de cargas y pasajeros.

"Mientras en muchos países el GNC se ha implementado casi exclusivamente en camiones y colectivos, pero no en automotores (es el caso de los Estados Unidos y Canadá), o en ambos usos (en la India, Paquistán e Italia), la Argentina detenta el poco probable privilegio de ser el único país de los que tienen un gran desarrollo del GNC en el que éste casi no penetró en el sistema de flotas «dedicadas»", afirma.

Uso racional del combustible

Juanicó estudió extensamente el tema y llegó a la conclusión de que las causas de este desarrollo unilateral no se encuentran en limitaciones tecnológicas ni económicas, sino en una falta de coordinación entre los interesados.

"Hay varios malentendidos -dice-: las firmas que fabrican los cilindros de gas sólo los hacen de acero, pesados, y de pequeña capacidad. Un colectivo necesitaría entre 10 y 11 de esos cilindros, lo que los hace poco funcionales. Además, como las experiencias se hicieron cuando las estaciones tenían menos presión, requerían mucho tiempo de recarga. Antes solían diseñarse sistemas de almacenamiento de una única boca de carga; pero hoy hay compresores de gas que se exportan al mundo y que podrían llenar el tanque de un colectivo en 10 minutos o menos."

"Al comienzo, cuando los colectivos se quedaban sin gas, había que ir a buscarlos con una grúa -prosigue-. Hoy ya hay motores duales que usan un 10% de gasoil y un 90% de gas."

El consumo vehicular de GNC es de nueve millones de metros cúbicos por día en todo el país, mientras que el consumo nacional de gas ronda los 140 millones de metros cúbicos.

"Es decir que se podría destinar una parte de ese volumen al transporte de pasajeros sin generar un impacto importante", asegura el investigador, que está impulsando la creación de un Laboratorio de Uso Eficiente de la Energía y Nuevas Tecnologías Energéticas en el CAB y acaba de elevar un pedido a las autoridades de la Comisión Nacional de Energía Atómica.

A partir de estas premisas, Juanicó está intentando reunir a los responsables de empresas que fabrican tanques de GNC, de asociaciones comerciales y de compañías de transporte de pasajeros para presentarles las soluciones tecnológicas que están a su alcance. "Habría menos contaminación y dejaríamos de subvencionar a los colectivos -afirma Juanicó-. Tenemos una oportunidad única y el gas más barato del mundo. Hoy por hoy, es una vergüenza que con los desarrollos tecnológicos que existen no tengamos colectivos de gas."



El primer auto que se fabricó en serie

Entrevista a Ronald Shakespear

El estudio de Ronald Shakespear ha hecho casi de todo. Desde megaproyectos de señalética para metro, trenes y ciudades, hasta el rediseño del escudo de un club de fútbol de los que parecen gobernar la vida de algunas personas: el Boca Juniors. Ahora, nos explica Shakespear, son sus hijos, Lorenzo y Juan, quienes rigen su estudio, Diseño Shakespear. Pero Ronald sigue infatigable de conferencia en conferencia y país en país. "Jamás he dejado de pensar en el diseño", confiesa cuando se le pregunta si alguna vez ha conseguido desconectar de su profesión.

Desde su empresa aseguran que no se dejan llevar por las tendencias. Tras más de cuatro décadas de Diseño Shakespear, ¿no ha cambiado su forma de ver el diseño? ¿no ha hecho el paso del tiempo evolucionar su manera de trabajar?

Alan Fletcher solía decirme, "si no puedes montar dos caballos al mismo tiempo, no puedes estar en el circo". Yo hago diseño desde hace casi cincuenta años. Y hablo siempre desde el proyecto, el proyecto es mi vida. No tengo una teoría del diseño; he construido, a duras penas, una teoría de la práctica.

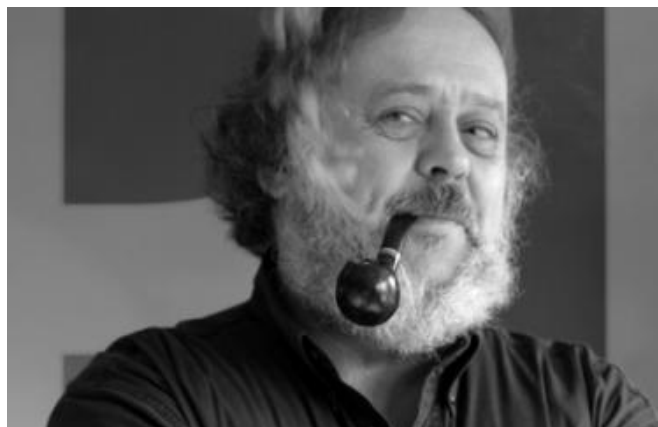
La evolución de nuestro diseño tiene poco que ver con las modas o las tendencias. Tiene que ver fundamentalmente con la educación del oído para escuchar a la gente, descifrar sus códigos y dar respuestas a sus anhelos y necesidades. El mejor diseñador es aquel que tiene una oreja grande.

No siempre se piensa de esa manera...

En mi nuevo libro 'Las Marcas no son. Están siendo' [próxima edición], he intentado despejar mitos y fantasmas acuñados a lo largo del tiempo. Durante décadas se han elaborado discursos variados acerca de la construcción de la Marca y, casi invariablemente, recurren, con honrosas excepciones, a metodologías que van de la estrategia a la táctica, de los manuales a los procedimientos, soslayando, en la mayoría de los casos, a los intangibles.

En este sentido, el de los cambios, ¿qué importancia da a la disponibilidad de nuevas herramientas tecnológicas? ¿Son realmente una ayuda para el diseñador de hoy o han resultado, más que nada, una fuente de problemas?

No estamos seguros de que el Hombre haya llegado a la Luna. La ingeniería de la simulación pudo haberlo resuelto muy bien y el "objetivo de marketing" se ha cumplido. La tecnología de hoy hace trotar dinosaurios por los jardines para el esparcimiento de las audiencias fascinadas mientras desfoliamos el Amazonas y matamos a las ballenas.



Es posible que las herramientas tecnológicas ayuden al planeta, pero antes es necesario activar la voluntad del hombre. Y eso parece aún más difícil.

En diseño, lo digital es realmente deslumbrante, aunque la chatarra gráfica que inunda las ciudades denuncia claramente el analfabetismo visual. La mayoría de los programas de estudio están centrados en la salida laboral olvidando que la luz en Rembrandt, el idioma en García Márquez y el montaje en Orson Welles son infinitamente más importantes que el dominio de la computadora.

--> Viene de Página 10

Pero la tecnología es también valiosa.

La tecnología y la innovación han recorrido siempre caminos difíciles. Me han dicho que mucha gente se negó a mirar por el telescopio de Galileo porque no quería encontrarse con cosas desagradables en el cielo. A fin de cuentas, ¿quién era Galileo? Un hereje materialista, que trató de probar que la tierra era redonda y que, además, ¡horror!, se movía. Todo esto en una sociedad que no tenía ninguna comprensión del método científico y una iglesia poderosa poco propensa a la innovación. Dice Einstein que no es posible hacer una observación a menos que el observador tenga una teoría para aplicar a lo que está mirando. Finalmente, cada uno ve lo que sabe.



Según Norberto Chaves, en este momento se demanda antes espectacularidad que diseño con sentido y el sector anda alocado, sin que se produzca una acumulación de sabiduría. ¿Está de acuerdo con esta opinión?

Nosotros actuamos en varios oficios simultáneos. Es una estrategia de supervivencia, supongo. Finalmente, la primera obligación de un diseñador es permanecer vivo. "Si quieres ver el arco iris, te tienes que aguantar antes la lluvia".

Siempre he pensado que un buen diseño se puede contar por teléfono. Un buen diseño contiene una Idea. La Idea prevalece. Finalmente se trata de dramatizar los emergentes en el nicho de las expectativas. Hablo siempre desde el proyecto y desde el conocimiento empírico. Me han dicho que la sabiduría no es otra cosa que la suma de las experiencias vividas. En el ataque al problema, siempre empieza por el receptor.

Si el diseño no sirve para que la gente viva mejor, entonces no sirve para nada. Definir la audiencia implica descifrar sus códigos. Ellos me ayudan a definir el problema. Finalmente, el diseño es para ellos. Siempre he partido, naturalmente, desde la intuición. El método, la investigación, vienen después, para verificar esa intuición. Mis clientes muchas veces me piden un bote. En realidad necesitan cruzar un río.



--> Viene de Página 11

Diseño Shakespear ha abordado proyectos de envergadura en la señalización de sistemas de metro, trenes, hospitales y otros lugares públicos. ¿En qué ciudad o país ha visto un mejor diseño en señalética, esa información tan vital para la vida cotidiana?

Creo que Amsterdam es una ciudad donde las señales funcionan bien. Pero también he encontrado pueblitos perdidos donde la gente sencilla ha instalado señales hermosas. Nuestro modo de mirar el oficio es, fundamentalmente, pensar en estas intervenciones en las comunicaciones públicas, en el escenario urbano. Estos megaproyectos en el paisaje de las ciudades son habitualmente denominados 'sistemas de señalización'. En los países sajones se los llama 'wayfinding' o, más recientemente, 'wayshowing', que quizás expresa más ajustadamente su naturaleza y función.



Siempre he pensado que una buena arquitectura requiere pocas señales y en lo personal he hecho incapié en dos aspectos fundamentales. La secuencialidad y la previsibilidad de los sistemas de señales. La primera establece la reiteración cíclica de la estimulación y la segunda construye un ritmo cultural previsible para leer la ciudad. Por otro lado, si bien las señales tienen como rol fundamental ordenar el flujo vehicular y peatonal, su contribución mayor es la construcción de la Identidad del lugar. La señal es una promesa. Y ha de ser cumplida.

Abordando la dimensión geográfica del diseño, en foros globales como Icograda, que ya pronto llega de nuevo y en el que ha participado, ¿qué lugar tienen los diseñadores iberoamericanos? ¿Cree que es el que se merecen? Siempre he pensado en Roberto Arlt por aquello de "la prepotencia del trabajo". Latinoamérica está devastada desde la conquista. Y sigue así. Cuando se habla de la globalización en realidad debería hablarse también del "globalizador". Y éste es el mismo de siempre y está insatisfecho.

De todos modos, nos queda la energía y la determinación. Nosotros hemos sido invitados a exponer nuestro trabajo y dar workshops y charlas en el Norte. Nos hemos encontrado con personas magníficas y otras no tanto. Pero ellos saben muy poco acerca de lo que pasa al Sur del río Grande. Tenemos que ir. Maradona dice, "si no te mostrás no te llaman".

Como ex presidente de la Asociación de Diseñadores Gráficos de Argentina, ¿piensa que, actualmente, los diseñadores iberoamericanos están bien organizados y apoyados a nivel institucional para dar a conocer su obra?

Los intentos de organizar a los diseñadores nunca han sido fáciles en ningún lugar del mundo. Se ha dicho que somos gente difícil. En mi país existen sin embargo algunas entidades que funcionan muy bien como el Centro Metropolitano de Diseño (CMD), y muchas organizaciones regionales.

Continúa en Página 13 -->

--> Viene de Página 12

Ha sido profesor de diseño en Argentina y Canadá. ¿Ha apreciado diferencias en el modelo académico de las escuelas de diseño? ¿Por qué modelo se decantaría?

He dado charlas y workshops en universidades y congresos de 26 países. En algunas escuelas del Norte, muchos alumnos llegan en BMW y allí los programas son muy lucidos pero nunca, nunca, he visto una constelación de respuestas vivas como en la Universidad de Buenos Aires. Milton Glaser estuvo en la UBA hace veinte años y les dijo a los alumnos: "aprendan todo lo que puedan de sus maestros ahora. Y cuando terminen y salgan a la calle, olvídense de todo".

La UBA fué sin embargo mágica. Y comparada con las escuela paquetadas del Norte, ha sido desde su nacimiento un vergel productivo inimaginable. Recuerdo esos años de mi cátedra con inmensa ternura y mis viejos alumnos me lo recuerdan siempre.

Querría volver al trabajo desempeñado por Diseño Shakespear. Respecto al rediseño del escudo de Boca Juniors en 1996, ¿qué supone trabajar con un material tan sensible? ¿Es tal vez uno de los casos en que la opinión popular ha debido contar más?

Yo no concibo al diseño sin mi cliente. Es más, el llamado de mi cliente es toda la inspiración que necesito. Vi una pancarta maravillosa en el estadio de Boca que decía: "Si Diego jugara un partido en el cielo, me moriría para ir a verlo". La Marca Diego es pura ternura y, es cierto, algunas Marcas se van al cielo. El proyecto del nuevo ícono de Boca Juniors conlleva la osadía de reemplazar el antiguo CABJ por, simplemente, BOCA, como lo llama la gente.

Por último, me gustaría preguntarle por lo que implica trabajar 'en familia', como ocurre en Diseño Shakespear. Al final, ¿cuesta demasiado dejar de pensar en el diseño en algún momento del día?

Jamás he dejado de pensar en el diseño. Todo es complejo en la generación de diseño. El comunicador en una suerte de sastre que, como tal, deberá conocer profundamente al emisor y responder con otro conocimiento también profundo: el de la audiencia. En el contrato social, el diseño media entre el emisor y la gente. Y esa mediación debe ser de carácter ético y respetuoso con ambas partes. Eso significa tiempo y esfuerzo. Duro trabajo. Pero es fundamental entender que es un trabajo entre todos. El comunicador no es una estrella, es un sastre... Frascara dice "La misión del diseño no es comunicar, es producir respuestas".

En el siglo 53 antes de Cristo, Marco Casio emperador de Roma invadió Parthia -el actual Irak y vecino de Persia- con 40.000 hombres y el objetivo de extender su imperio hasta India. El resultado fue una catástrofe. Y se debió fundamentalmente al diseño del arco de los parthianos, quienes eran maestros en el uso de esta arma de guerra. El arco parthiano fue un arma construída con un resorte laminado, con un alcance y poder que hizo que las legiones quedaran indefensas. Murieron 20.000 romanos y quedaron 10.000 prisioneros. Pero lo importante para nosotros es que los parthianos no vencieron porque tuvieron un mejor General. Vencieron porque tuvieron un mejor diseñador. El diseño no es necesario, es inevitable.

--> Viene de Página 13

A continuación les presentamos algunos diseños del Estudio Shakespear



Refugios de paradas de colectivos



Ronald, Juan y Lorenzo Shakespear
Señal del Taxi. Plan Visual de Buenos Aires 1971-73

Continúa en Página 15 -->

---> Viene de Página 14



Señaléticas para Taxis, Nombres de Calles y Paradas de Colectivos



Recorremos la historia del transporte de Portugal

Colectivos en Lisboa



Portugal

Les presentamos a la empresa Carris, una de las más importantes del país.

CARRIS

La **Companhia de Carris de Ferro de Lisboa** (o Carris) es una empresa de transporte público de pasajeros de la ciudad de Lisboa. Fue fundada en 1872. Está tutelada por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Carris es el operador exclusivo de la ciudad de Lisboa. En diciembre de 2005 poseía 2787 trabajadores: 1598 conductores y 165 vigilantes. La flota está compuesta por 785 autobuses, 58 tranvías, 3 ascensores y 1 elevadores.



La red de autobuses de Carris está compuesta por 95 líneas: 69 urbanas, 17 suburbanas, 1 zonal y 8 líneas de madrugada (que operan desde las 23:45 hasta las 5:30). La red alcanza 665 km, siendo 65 de ellos en carriles bus reservados. La red de tranvías está compuesta por cinco líneas. Posee un longitud total de 48 km siendo 13 km en carriles reservados. Carris también gestiona el elevador de la Gloria, el de la Bica, el de la Lavra y el Elevador de Santa Justa.



Mercedes 616 CDI Super Sprinter, # 222 en la Praça da Figueira



Un autobús de Carris en la Praça Marquês de Pombal (Lisboa).

En 2003 se inició el proceso de reestructuración de la empresa, que terminó con la Red 7, que entró en servicio el 9 de septiembre de 2006. Se introdujeron varias mejoras. Los nuevos autobuses que fueron adquiridos trajeron más calidad al servicio prestado. Se mejoraron los accesos para personas con discapacidad o en silla de ruedas, se introdujo aire acondicionado, videovigilancia y se redujeron las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera. También se instalaron paneles con la hora a la que llegan los autobuses y máquinas de validación de billetes sin contacto.

En enero de 2006 la empresa obtuvo el certificado de calidad. En febrero de 2006 tres líneas de autobús y una de tranvía obtuvieron certificado de calidad.

---> Viene de Página 16

A continuación les presentamos algunos autobuses que se diferencian por sus especificaciones técnicas.



El gas natural alimenta al autobus Volvo B10L, # 1824 en Cais do Sodré



MAN Midibus 2914, Estos vehículos son muy rectangulares en apariencia y están numerados en la serie 2900. Se utilizan en la ruta 100 y en la estrecha ruta del castillo como la 37. Carris tiene 39 autobuses midi MAN10150 HOCL (# 2901-2940), pero en el último tiempo se encuentran reemplazándolos por unidades más modernas.



Los autobuses de piso bajo Mercedes Citaro disponen de aire acondicionado y se utilizan en las rutas como 44 y 22. 39 autobuses de estos O530 Mercedes-Benz Citaro se utilizan actualmente (# 4111-4149).

--> Viene de Página 17

Algunos Autobuses Antiguos:



Un Daimler Fleetline # 811 y en un AEC Regal de 1948

Carris y el Turismo:



Carristur: El Autobús turístico de Carris

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

Fuente: *Web Luso Pages - Lisboa - Transporte* - <http://www.personal.u-net.com/~luso/buses.htm>
Empresa de Transporte Carris (Oficial) - <http://www.carris.pt/>
Wikipedia - Empresa Carris - <http://es.wikipedia.org/wiki/Carris>

Entretenimientos

"Para el Descanso
entre
Vuelta y Vuelta"

Bienvenidos a la sección "Entretenimientos".

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 "Shakespeare" 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

"Esperar el Colectivo en Casa"



Una extraña parada de colectivos en Rusia

FUENTE: <http://howtheyrun.blogspot.com/2008/03/even-in-russia-their-bus-stops-are.html>

RESPUESTAS NÚMERO ANTERIOR (N° 27)

CRUCIBONDI

1-El Detalle. 2-Birome. 3-Francia. 4-Exclusivos. 5-Rocaraza. 6-Museo. 7-UNLP. 8-Ecológico. 9-Microbus. 10-Gruau. 11-Valeo.



Cruci-Bondi

1	_____	S	_____
2	_____	H	_____
3		A	_____
4	_____	K	_____
5		E	_____
6		S	_____
7		P	_____
8		E	_____
9		A	_____
10	_____	R	_____
11	_____	E	_____

- 1 - Nombre del Cuento escrito por Julio Cortázar.
- 2 - Empresa de Transporte de Portugal ".....de Carris".
- 3 - Nombre completo de la novela "Un mundo de 20...".
- 4 - Estudio de diseño que realizó el Plan Visual de Bs As.
- 5 - Título del libro de Francisco Petracca ".....del Colectivo".
- 6 - Título del libro de Julieta Ulanovsky y Valeria Dultzky.
- 7 - Modelo del colectivo publicado en "Foto del Mes".
- 8 - Nombre de la serie que trata sobre Ecología & Transportes.
- 9 - Combustible al que se quieren reconvertir los colectivos.
- 10 - Nombre del Libro de origen chileno sobre colectivos.
- 11 - Nombre de la empresa que aparece en "Foto del Mes".



Efemeride

01/11/1943

En las líneas privadas de colectivos el boleto apareció el **1 de noviembre de 1943**.

La línea 25 tomó la iniciativa, con boleteras de dos pisos y diez bocas.

Se usaban nueve boletos, uno para cada sección



Webs / Fotologs Recomendados



Website: Transporte Carris (Portugal)
<http://www.carris.pt/>



Fotolog: Linea 343
<http://www.fotolog.com/eltrecua>



Diccionario "Bondiero"

"Ledelera"(*):

Derivación de la palabra Cartelera + Led,
ajustada a los tiempos modernos.

(*) Término enviado por Santiago.



¿Sabías Que?

Carris, la empresa portuguesa de Transporte, está compuesta por 95 líneas: 69 urbanas, 17 suburbanas, 1 zonal y 8 líneas de madrugada.



El Número

665

Es el número de kilómetros que alcanza la red de Caris, empresa Portuguesa de Transporte público.



Frase Célebre



La felicidad humana generalmente no se logra con grandes golpes de suerte, que pueden ocurrir pocas veces, sino con pequeñas cosas que ocurren todos los días.
(Benjamin Franklin (1706-1790) - Estadista y científico estadounidense.)



Fuentes Consultadas

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

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



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!!!