

COLECTIBONDI

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

1° de Febrero de 2009 | Año 3 - N° 31

E-MAGAZINE



Boleto Electrónico

Revista Online - Gratuita



Parada de colectivos

Gobierno de la Ciudad



Pymes argentinas

Se posicionan en el negocio del boleto electrónico

Pág. 6



Bandoneón

El inmigrante que dió voz al Tango

Pág. 10



Brasil

Curitiba, un ícono del transporte público

Pág. 14

Indice | Edición N° 31 - Febrero 2009

1 Nota de Tapa
- Boleto Electrónico

- PYMES Argentinas.
- Bandoneón.
- Brasil.



2 Índice - Información
Datos útiles



3 Pymes argentinas se posicionan
En el negocio del boleto electrónico



4 Tarjetas en los colectivos
Deciden acelerar el paso



5 Foto del Mes
Linea 128. Interno 117.



6 La suba del transporte con quejas
Por la falta de monedas



8 Viajar en el GBA es más caro
Aún en el mismo colectivo



10 El Inmigrante que dió voz al Tango
El Bandoneón



12 Eco-Bondis
Los primeros colectivos ecológicos



16 Internacional - Brasil
Curitiba, ícono del transporte público



19 Zapping - En el Bondi
Entretenimientos



20 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



Todavía no se sabe si habrá licitación

Pymes argentinas buscan posicionarse en el negocio del nuevo boleto electrónico

La cámara que agrupa a las empresas (Cadiel) consideró ayer que la decisión de implementar un sistema único de boleto electrónico para todo el transporte público constituirá, además de un beneficio para los usuarios, una oportunidad para desarrollar a las pymes del sector.

En ese sentido, destacaron que la industria argentina está "en condiciones de proveer los sistemas y equipos necesarios" para garantizar una prestación acorde a los estándares internacionales de calidad requeridos y ofreció su colaboración para integrar a los fabricantes locales en esta iniciativa.

"La adopción de este sistema no sólo mejorará la calidad de vida de los usuarios, especialmente de aquellos que pertenecen a los sectores más vulnerables de la población, sino que debe ser tomada como una oportunidad para mantener los niveles de producción y empleo de la industria electrónica local", destacó el gerente de la entidad Claudio Krämer.

Desde Cadiel pusieron de relieve que todas las medidas en las que se afecten fondos públicos destinadas a que la crisis internacional tenga los menores colaterales posibles, deben estar enmarcadas en la "responsabilidad de cuidar el empleo y las fuentes de trabajo de los argentinos".

Proyecto

El último martes el Gobierno nacional oficializó el nuevo sistema de boleto electrónico recargable que se podrá utilizar en colectivos, trenes, subtes y el Premetro que, además de facilitar los viajes, busca solucionar los graves problemas que sufre la gente por la falta de monedas.

Aunque la idea es que los nuevos aparatos puedan utilizarse dentro de 90 días, aún no se sabe qué empresas podrán participar del negocio y si su participación será por licitación o adjudicación directa.

El nuevo sistema afecta una amplia zona donde viven 12 millones de personas, tres millones en la Ciudad y los otros 9 millones en 42 municipios que van desde La Plata hasta Lobos, Exaltación de la Cruz, o sea mucho más que el área metropolitana. En otros países, los sistemas electrónicos de pago para el transporte funcionan desde hace más de 20 años.



En un mes llamaran a licitación para implementar el sistema

Deciden acelerar el paso para poner tarjetas en los colectivos

Quieren cambiar las máquinas boleteras y repartir plásticos gratis a los usuarios

Tras la entrada en vigencia de las nuevas tarifas que obliga a los usuarios a moverse con más monedas, el Gobierno decidió acelerar los pasos para la implementación de un "sistema único de pago" en los colectivos, subtes y trenes que operan en la región metropolitana.

El nuevo esquema -que podría ponerse en práctica hacia mediados de año- se basará en una tarjeta inteligente que servirá para viajar en todos los medios de transporte público y podrá ser recargada en más de 1.000 bocas de expendio que se prevén habilitar en la Capital y el Conurbano.

Si se cumplen los plazos en juego, en 30 días la secretaría de Transporte llamará a una licitación pública para seleccionar al consorcio de empresas que deberá proveer los tres elementos esenciales del nuevo sistema: las tarjetas, las máquinas lectoras y el equipamiento informático para procesar todas las transacciones.

Una cuestión clave que los funcionarios de Transporte tienen que resolver es quién se encargará de efectuar el clearing y la acreditación diaria de fondos a las empresas de transporte. Una alternativa es que esa función quede en manos del Banco Nación (BNA) con la asistencia técnica del Banco Central (BCRA). La otra salida posible sería incorporar esa operatoria a la licitación que se está preparando para ver si hay bancos privados interesados en el negocio.

El debut del nuevo sistema no eliminará el uso de las monedas. Ambos medios de pago funcionarán en forma conjunta y si un usuario se queda sin carga en la tarjeta, podrá completar el valor del viaje con monedas.

Según los datos obtenidos por Clarín, los puntos salientes del sistema que quiere implementar el Gobierno son los siguientes:

El proyecto, en principio, no se financiará con aumentos de tarifas. La inversión para la puesta en marcha de la tarjeta y los costos administrativos del sistema serán afrontados con recursos presupuestarios de la Nación. La distribución de las tarjetas será sin cargo y, en una primera instancia, se entregarían 4 millones de plásticos a los usuarios que utilizan habitualmente los medios de transporte público.

Se instalarán unas 17.000 máquinas lectoras-cobradoras en los colectivos y estaciones de subtes y trenes. Los usuarios podrán recargar las tarjetas en las sucursales bancarias, los cajeros automáticos y en las boleteras de los subtes y de las líneas ferroviarias.

Además de facilitar el desplazamiento de los usuarios, el nuevo sistema le aportará al Gobierno un herramienta de fiscalización que hoy no tiene. Cada máquina lectora llevará incorporado un chip que transmitirá al centro de control toda la información referida al desplazamiento del vehículo y la cantidad exacta de los pasajeros transportados en cada viaje.

En cifras

4.000

El costo en dólares de cada máquina lectora, según las empresas de transporte. Emitir de cada tarjeta valdría US\$ 1,5.

4.000.000

Las tarjetas que se distribuirían sin cargo a los usuarios habituales de los medios de transporte público.



128. El Puente S.A.T



Línea: 128

Interno: 117

Carrocería / Modelo: Italbus Venecia OH 1315 L SB

Foto Tomada Por: Colectibondi - 23-02-09

Lugar: Plaza Italia

Este coche pertenece a la línea 128 - El Puente SAT, que realiza un recorrido desde Plaza Italia hasta Valentín Alsina.

Casi ningún colectivo se encuentra armado, pero si en buenas condiciones como es el caso del Italbus de la fotografía.

En los últimos tiempos, la empresa comenzó a renovar sus unidades más antiguas por modernos Italbus superbajos con chasis Mercedes Benz OH 1315 L y Agrale en su versión MT 12 LE Isbe 4.

Su cartelera sigue siendo rotativa ya que pueden variar el número de línea según se utilice.



Las nuevas tarifas: Un problema que afectó a millones de pasajeros durante todo el año pasado

La suba del transporte generó más quejas por la falta de monedas

En las estaciones de tren hubo colas tres veces más largas de lo habitual para conseguir cambio. Para el Banco Central, la situación fue similar a la de otros días. Desde hoy, algunas sucursales del Banco Nación tendrán ventanillas especiales.

El aumento del transporte, que empezó a regir ayer con subas de hasta el 33%, agudizó la desesperación por conseguir monedas, un bien que escasea. En Constitución, que junto con Retiro y Once es uno de los puntos donde el Banco Central cambia hasta \$ 20 por monedas, hubo colas tres veces más largas de lo normal. Y la mayoría de los usuarios se quejó más por las dificultades para conseguir el cambio en metálico que por el aumento en sí mismo.

“Vengo desde Mataderos en el 97 y pagué \$ 1,25 -contó la estudiante Grisel Agote (24)-. El aumento es excesivo, pero lo que más me molesta es la falta de monedas. Deberían hacer algo para que aparezcan y no se armen colas para pedir las”. “Tendrían que poner las mismas tarjetas magnéticas que tiene el subte”, reclamó Claudia Gutiérrez (44).



COLA. Constitución ayer en la fila para conseguir monedas.

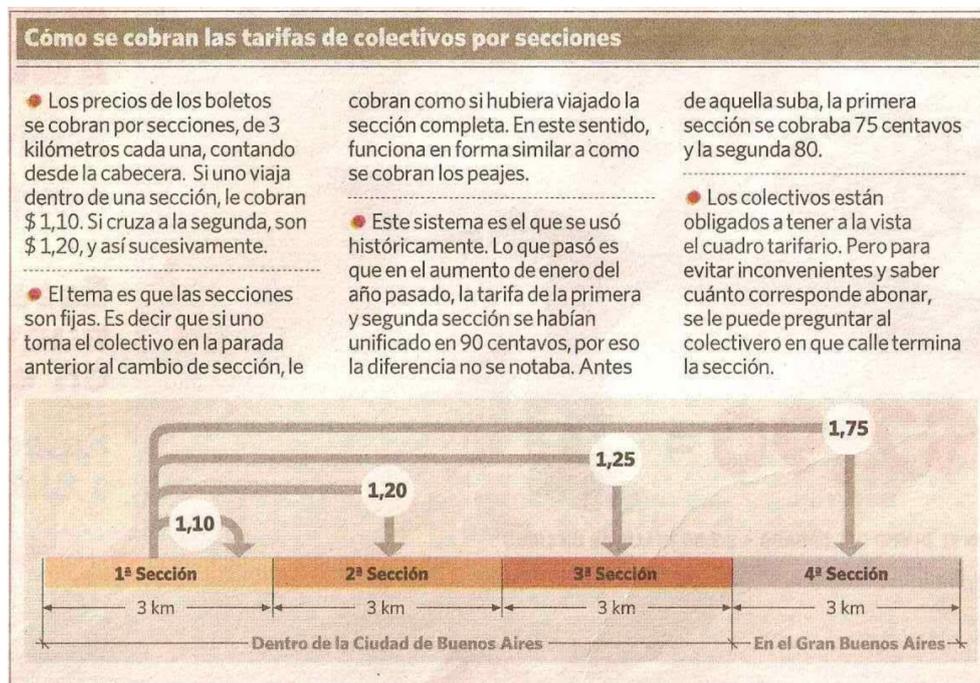
En la estación Constitución, donde el Banco Central entrega monedas desde las 6, ayer había dos filas de una cuadra cada una para pedir las. Y mucha gente no alcanzó a hacerlo porque las ventanillas cierran a las 12. Teresa Jerónimo (40) hizo una hora de cola para conseguir \$ 20 en monedas para su kiosco de Pompeya. Y gastó parte del cambio para poder volver en colectivo. “Está mal que aumenten el transporte si no mejoran los ingresos”, protestó.



--> Viene de Página 6

Fuentes del Banco Central explicaron que ayer se le dio cambio a unas 18.000 personas, una cifra equivalente al promedio habitual. "Sólo en Constitución hubo mayor movimiento, pero en Retiro y Once, donde se atiende de 10 a 17, fue como siempre", afirmaron. También explicaron que hay 5.188,2 millones de unidades de monedas en circulación, 523 millones de las cuales se emitieron en 2008. Y que en ese año se emitieron 321 millones de unidades de \$ 0,10, muy necesarias para el transporte, 147 millones más que en 2007. Sin embargo, ayer también fue difícil conseguir monedas en los bancos. Desde hoy, el Banco Nación cambiará hasta \$ 20 en las sucursales de Palermo, Plaza Miserere, Liniers, Congreso, Tribunales, Flores, Morón, Moreno, Avellaneda y La Plata.

En Constitución, la línea 28 puso a un empleado para darle cambio a sus pasajeros. "Como los boletos que vendemos en forma manual aún no están impresos con los nuevos valores, tenemos que darle monedas a la gente nosotros para que pueda viajar", explicó.



Mientras, las máquinas expendedoras de boletos pudieron darles cambio a los pasajeros. "Relevamos todas las empresas y ninguna nos informó problemas. Sacamos a la calle más monedas de \$ 0,5 y 0,10", contó Daniel Millaci, titular de la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros.

En el subte la tarifa saltó de \$ 0,90 a \$ 1,10 y la falta de monedas se sintió "igual que siempre", según la vocera de Metrovías, Lucila Maldonado. "Para el pasajero es más fácil aportar una moneda de \$ 0,10. El problema es si tenemos que dar vueltos de \$ 0,90. Alentamos el uso de la tarjeta Monedero y todos los pasajeros que la carguen o adquieran pagarán \$ 0,90 hasta el 11 de febrero".

"El aumento es justo en tanto mejoren los servicios -razonó Marta Lazzaro (68)-. Pero viajar en subte en la hora pico es insostenible". Maximiliano García (30), usuario del tren, observó: "Nunca vi que mejoren los servicios del Roca con los aumentos".



Un boleto puede costar \$ 1,50 para un recorrido dentro de provincia y \$ 1,25 si entra a la ciudad

En el mismo colectivo, viajar en el GBA es más caro que en Capital

Cuesta hasta un 60% más en algunas líneas que usan la tarifa de Provincia y circulan también por la Ciudad. Es porque se superponen jurisdicciones y no hay coordinación. La diferencia de precios se incrementó con el aumento de este año.

En apenas unos metros, el costo de un simple boleto de colectivo puede aumentar o bajar entre un 25% y un 60%. No importa el largo del trayecto, los que viajan unos pocos kilómetros en un colectivo pueden llegar a pagar más que los que recorren más distancia en el mismo vehículo. ¿Qué marca la diferencia? Bajarse antes o después de cruzar el Riachuelo o la General Paz: el beneficiado siempre es el que inicia o termina su viaje en la Ciudad de Buenos Aires.

Suena ilógico, pero es real. "Subí con una amiga al 168 en Corrientes y Libertador, en Olivos. Ella pidió un boleto hasta Maipú y Melo, en Vicente López. Yo, hasta Cabildo y Juramento, en Capital. ¡A mi amiga, que se bajaba antes, el chofer le cobró \$ 1,50 y a mí que hice más kilómetros \$ 1,25!", se extraña la pasajera Einat Rozenwasser.

Cualquiera podría pensar que se trata de una equivocación o una avivada del chofer. Pero no. Si un pasajero sube, por ejemplo, al colectivo 32 donde inicia su recorrido en avenida Olimpo y Camino de Cintura, en el partido de Lomas de Zamora, y pide un boleto hasta avenida Sáenz y Amancio Alcorta, en Capital, debe pagar \$ 1,25. En cambio, si hubiera pedido un boleto para bajarse antes, en la última parada antes de cruzar el Riachuelo y aún en jurisdicción provincial, la tarifa hubiera sido de \$ 1,75.

En la CNRT explican que el motivo de esta paradoja es que en el transporte metropolitano conviven tres tarifas diferentes, fijadas por distintas jurisdicciones: la nacional, la provincial y las distintas municipalidades del conurbano.

El problema aparece cuando los colectivos traspasan el límite capitalino. Allí empiezan a regir las tarifas dispuestas por la provincia de Buenos Aires, que son entre un 25% y un 60% más altas que las nacionales (ver Dos tarifas...). Entonces, cuando un pasajero saca un boleto para un tramo dentro de la provincia, debe pagar más que aquel que viaja en el mismo colectivo desde el conurbano a la Ciudad.

"Esta aberración existe desde hace años y la llaman coordinación tarifaria -opina Pedro Bussetti, de Defensa de Usuarios y Consumidores (DEUCO)-. No es razonable ni tiene lógica. La diferencia de precio es muy alta por la misma distancia y se convierte en un castigo para la gente del conurbano".

Bussetti recuerda que la coordinación surgió por las diferencias que habían en las condiciones para circular en el Gran Buenos Aires. "Pero hoy ningún colectivo entra a barrios sin pavimentar -subraya-. Tendrían que coordinar tarifas tomando como parámetro la longitud del recorrido. Mientras tanto, las empresas que unen Capital con Provincia debieran atenerse a la tarifa nacional".



--> Viene de Página 8

El titular de la Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros, Daniel Millaci, explica: "Las diferencias se van a ir corrigiendo a medida que las tarifas de ambas jurisdicciones se vayan acercando. Hace 20 años que se reclama la coordinación tarifaria, pero siempre piden que la Provincia baje sus tarifas, cuando eso es imposible porque el servicio en su territorio tiene menos demanda. Tal vez haya que ceder un poco en ambas". "Mucha gente saca su boleto hasta Capital y después se baja antes, dentro de los límites de Provincia -se queja Millaci-. Eso es imposible de controlar y se genera una competencia desleal entre las líneas bonaerenses y las nacionales".

En 2008, cuando las tarifas aumentaron tras más de seis años, algunas líneas aplicaron la tarifa de Provincia también para los que traspasaban el límite de Capital (ver Multas...), pero la CNRT las obligó a dar marcha atrás. Para sumar confusión, hay que recordar que todas las líneas, ya sean nacionales o provinciales, salen de distintos puntos. Por lo tanto, establecen sus secciones también en diferentes puntos. Y aunque se realice un viaje de unas pocas cuadras, con sólo cruzar el límite de una sección hay que pagar la tarifa siguiente. Mientras, los pasajeros protestan. "En la misma línea, choferes diferentes me cobran distintas tarifas por el mismo recorrido -observa la pasajera Marcela Fuentes-. Y también por la misma cantidad de cuadras, hay líneas que cobran \$ 1,10 y otras \$ 1,20. Y es imposible saber quién es el que cobra de más".

Boletos, confusión y quejas

Las secciones y sus precios Las nuevas tarifas comenzaron a regir el 13 de enero y una semana más tarde, en la provincia. A la confusión que genera las diferentes tarifas que conviven en los micros interurbanos, se suma el cambio de precio al traspasar una sección. Cada línea fija sus propios puntos. Según la CNRT en las 136 líneas nacionales con todos sus ramales hay 660 cuadros tarifarios. Además, están los colectivos que empiezan y terminan en su propia jurisdicción y que determinan sus propias tarifas.

Multas por un boleto fantasma

El 1 de enero de 2008, empezó a regir el primer aumento para las líneas de colectivo nacionales en 6 años. Las tarifas para la primera y segunda sección, que hasta ese momento costaban \$ 0,75 y \$ 0,80, respectivamente, pasaron a valer \$ 0,90. Mientras, el boleto para la tercera sección pasó a \$ 1. La provincia también realizó un aumento y fijó el precio del viaje en \$ 0,90 para la primera sección y de \$ 1,20 para la segunda.

El problema fue que algunas líneas de colectivo que unían Provincia con Capital empezaron a cobrarle \$ 1,20 a todos los pasajeros que subían en el conurbano, aunque cruzaran el Riachuelo o la General Paz. Se lo bautizó el "boleto fantasma", porque no figuraba en la resolución nacional que dispuso el aumento. La CNRT salió a controlar y multó a 28 líneas, además de intimar a las empresas a cumplir con el cuadro tarifario. Finalmente, las cámaras del transporte dieron marcha atrás.

El ejercicio de subir al colectivo (Por Guillermo Kellmer)

Cuando se aplicó la tarifa diferencia en horas pico en las autopistas porteñas y luego en las de los accesos se dijo que la medida apuntaba a alentar el uso del transporte público en desmedro del auto particular. Para aquellos funcionarios que idean planes y hace tiempo no se toman un colectivo va un breve cuadro de situación. En las horas pico los micros se llenan rápido y no siempre se detienen en todas las paradas. Cada uno cobra lo que quiere y además faltan monedas.

Cultura | Clásicos |

EL BANDONEON "A-A"

El inmigrante que dio voz al tango

Mientras la industria del 2 x 4 se expande, él sigue siendo un clásico. Casi todos los Doble A que hoy se utilizan son de principios del 1900. Los nuevos, dicen, no tienen la misma voz

POR ANA GUELLER FOTOS GRACIELA CALABRESE

Historia

El más argentino es alemán

Nació con la idea de ser un instrumento con las facultades sonoras de un órgano para ejecutar música litúrgica en oficios religiosos, procesiones callejeras y funerales

"No creo que haya sido la obra de una sola persona"
Julio Pane, bandoneonista

1 El instrumento de origen fue la concertina inglesa, mucho más pequeña que el bandoneón y de forma hexagonal

2 En 1830, Carl Friedrich Uhlig, que soñaba con un órgano portátil, modificó la concertina inglesa y creó la alemana, con cinco teclas para cada mano y forma rectangular

3 Más tarde, Heinrich Band comenzó a fabricarlos en una cooperativa llamada Band Union, de donde proviene el término bandoneón

4 En 1870, y de la mano de inmigrantes alemanes, llegan los primeros bandoneones "A-A", de la fábrica germana de Alfred Arnold



Parte por parte

Tapa

Es de madera de pino lustrada a muñeca para mejorar su sonoridad. Algunos instrumentos están decorados con incrustaciones de nácar



Disposición de las teclas

No tiene una lógica aparente. Algunos dicen que responde a los sonidos de la música litúrgica, pero lo cierto es que hay que aprender de memoria la ubicación de 71 teclas, que cambian de sonido según el bandoneón se esté abriendo o cerrando, con lo que sólo para empezar hay que memorizar 142 posiciones



Abriendo aspira



Cerrando expulsa

El teclado que maneja la mano izquierda es conocido como bajo. Consta de 33 teclas y abarca los sonidos graves

Ejemplo de ubicación de la nota La

Abriendo



Cerrando



"La mano izquierda es sonido de madera"
Pascual Mamone, bandoneonista

Caja armónica

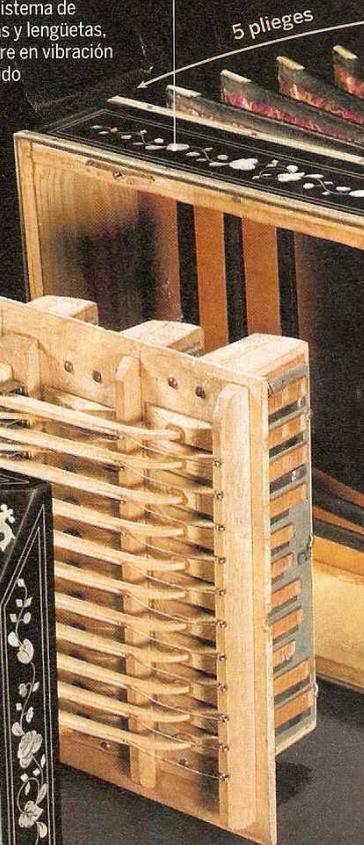
El color del sonido está signado por la madera de esta caja (pino).

"No hay dos bandoneones que suenen igual!"
Carlos Ferrío, restaurador

Mecánica

Es el corazón del bandoneón. Mediante un sistema de teclas, válvulas y lengüetas, logra que el aire en vibración produzca sonido

5 pliegues



Fuelle

Es el pulmón del instrumento. Aspira y expulsa el aire. Es de papel, cartón y cuero. Su capacidad de albergar gran cantidad de aire le da al bandoneón una versatilidad inigualable, ya que puede extender en el tiempo el sonido de una misma nota

"Hacés una nota y sigue sonando; eso te da una maravilla para la armonía" Pascual Mamone

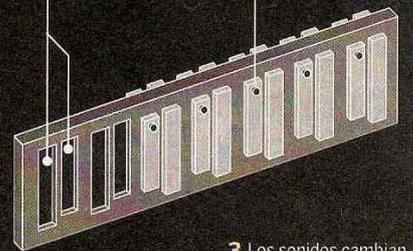
Cómo produce el sonido

El secreto de sus voces

"El aire mismo en vibración es lo que produce el sonido" Carlos Ferrio

1 En su interior el bandoneón tiene unas planchas de cinc, llamadas peines, con perforaciones rectangulares

2 Las perforaciones alojan unas lengüetas metálicas llamadas voces, sujetadas de un solo lado por un remache



3 Los sonidos cambian de graves a agudos dependiendo del tamaño y peso de la lengüeta

4 Cuando el aire pasa, hace vibrar las lengüetas 442 veces por segundo, produciendo el sonido

5 Un conjunto de peines con lengüetas forma la mecánica de graves y agudos



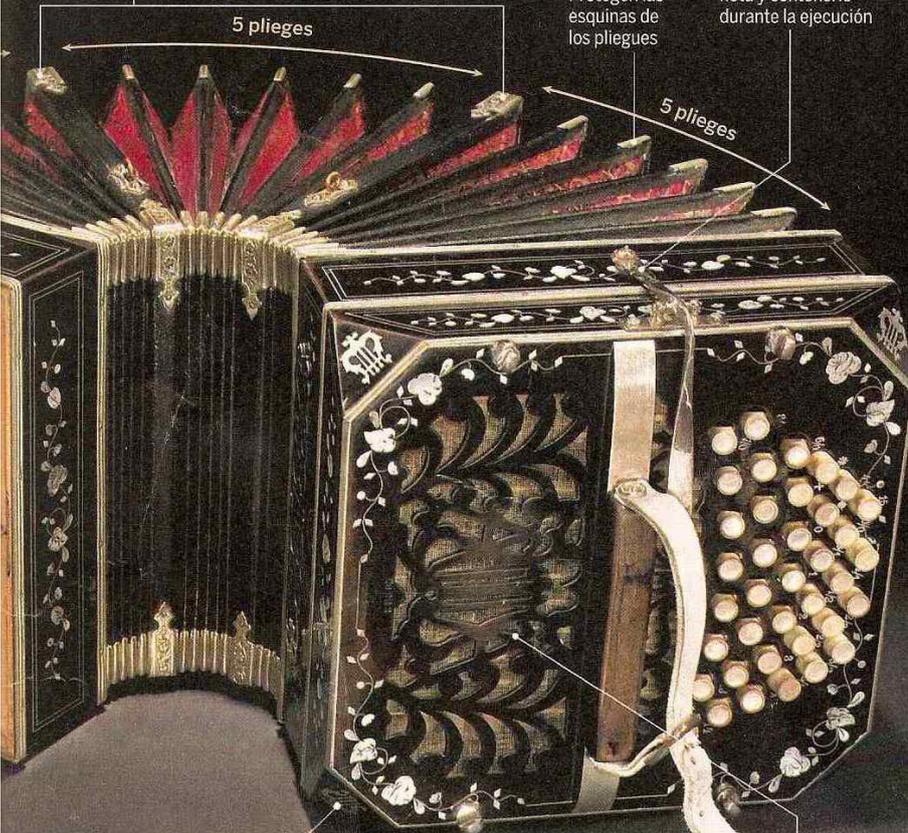
6 Al presionar una tecla se habilita el paso del aire por una determinada lengüeta. Cuando ésta vibra, se produce la nota

"Este es el corazón del bandoneón. El fuelle, las cajas, las teclas, todo se puede reemplazar, menos la mecánica original. Por eso, cada vez que restauró una es como si le pusiera un corazón nuevo"
Carlos Ferrio, restaurador

Marcos centrales
Son de pino y dan estabilidad al fuelle

Esquineros
Son de alpaca. Protegen las esquinas de los pliegues

Válvula
Permite expulsar el aire sin emitir ninguna nota y contenerlo durante la ejecución



5 pliegues

5 pliegues

BANDONEON "A-A". Pertenece a Carlos Ferrio. Todas sus piezas son originales y nunca tuvo que ser restaurado

Calado
Permite la salida del sonido del interior del instrumento

El teclado que maneja la mano derecha es conocido como canto. Consta de 38 teclas y abarca los sonidos agudos

"Es un instrumento que hace trabajar al cerebro, porque tiene cuatro técnicas totalmente distintas"
Astor Piazzolla

Ejemplo de ubicación de la nota La

Abriendo

Cerrando



"Este instrumento: me voy a tomar la licencia de decir que el que lo hizo estaba loco (...). Pero ese loco fue también un genio"
Pascual Mamone

"La mano izquierda es sonido de bronce"
Pascual Mamone

Eco-Bondis

Los primeros colectivos ecológicos serán para las líneas 61 y 62

El gobierno porteño promete probar los primeros buses ecológicos a fines de año y terminar su gestión con 500 unidades en la calle. Cada uno cuesta más de medio millón que el convencional, pero gasta menos combustible.

Uno de los grandes problemas de la ciudad de Buenos Aires es la contaminación. El nivel de ruidos y los gases contaminantes provocan en la gran mayoría de la población unas enormes ganas de irse a vivir al campo. Pero ahora, la flamante Agencia de Protección Ambiental porteña, junto con la empresa TAT SA y la Universidad de La Plata, prevén lanzar en breve un colectivo ecológico.

Es un prototipo híbrido que funciona con un motor diesel y otro eléctrico, que reducirá la emisión de gases y los niveles de ruido. El costo de ese prototipo, que luego esperan bajar con la producción en serie, será de 800 mil pesos y estará en la calle, si todo sale como esperan, en diciembre venidero.

“La idea surgió tras un viaje a Estados Unidos. Estuvimos en la Environmental Protection Agency y en el Departamento de Transporte de Nueva York. Ellos tienen 800 buses ecológicos circulando y están construyendo mil más. Allí nos dimos cuenta de que podíamos hacer algo parecido”, comentó Graciela Gerola, directora de la Agencia porteña, creada por la gestión de Mauricio Macri en febrero de este año.

La funcionaria, entusiasmada con el proyecto, puso una meta ambiciosa: “Si al final de nuestra gestión de cinco años el número de unidades en la calle se aproxima a 500, podremos considerarlo un éxito absoluto”.

Una de las patas de la iniciativa es TAT SA, encargada de proveer los colectivos. La firma pertenece al consorcio zx, cuya mayoría accionaria es del Grupo Plaza, la empresa controlada por el Grupo Cirigliano, que también tiene a su cargo la ferroviaria TBA. Sus más de 2.000 colectivos rojos hacen los recorridos de las líneas 61, 62, 140, 141, 142, 143, 124, 133, 114, 104 y 106.

Según su presidente, José Manuel García, invertirán “unos 500 mil dólares en el desarrollo del prototipo”. Gerola también anticipó que los primeros que salgan a la calle “se destinarán a las líneas 61 y 62, que hacen el recorrido circular entre Retiro, Constitución y Once. Necesitamos probarlo en el tránsito más intenso, con muchas paradas y arranques, por eso elegimos ese recorrido bien en el centro”.

Para este proyecto, la Universidad de La Plata está a cargo del desarrollo tecnológico. “Estamos trabajando en el ahorro de combustible y de ruido. Todos los componentes serán de origen nacional, ensamblados acá en La Plata o bien en la empresa de colectivos”, anticipó el ingeniero Alberto Blanco, jefe del grupo que trabaja sobre el prototipo.





--> Viene de Página 12

Sobre los costos, el ingeniero Alberto Sacco, otro de los responsables del proyecto por la ULP y creador de los buses de piso bajo, reconoció las diferencias, pero cree que se saldrán por otro lado: "Un colectivo convencional sale unos \$ 300 mil, medio millón menos, pero se compensará con el ahorro de combustible. En Nueva York comprobaron que estos vehículos gastan entre un 30 % y un 40 % menos", aseguró. Una de las dudas que surgen es por qué se eligió directamente a TAT SA, sin pasar primero por el filtro de una licitación. "Fue la empresa recomendada por la Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Pasajeros. Es la única totalmente argentina, que desarrolla tanto el motor como la carrocería de sus unidades.

Queremos que el desarrollo sea ciento por ciento nacional; por eso recurrimos también a la ULP en lugar de adquirir tecnología importada ya realizada. Además, el uso de mano de obra local permitirá, una vez desarrollado el prototipo, abaratar costos para la producción en serie", remarcó Gerola.

Estos colectivos ecológicos funcionarán con dos motores, uno diesel, que será un poco más chico que los que hoy tienen los buses convencionales, y otro eléctrico, alimentado por una batería que estará en el techo. Es sabido que el principal momento de contaminación se da en las paradas y arranques continuos de los colectivos, por la aceleración brusca y la permanente utilización del sistema de frenos. En el ecológico, durante cada parada debido a un semáforo en rojo o la seña de un pasajero, el motor diesel se apagará automáticamente, quedando el colectivo alimentado sólo por energía eléctrica, que se realimentará gracias a la batería, recargada a su vez por el impulsor diesel. Por eso las pruebas serán en el microcentro, donde las paradas son una constante. La Agencia espera disminuir en un 75 % la producción de humo, en un 43 % el gasto de combustible y en alrededor de un 40 % la emisión de gases de efecto invernadero.

Gerola descartó que los nuevos buses ecológicos salgan con carrocería articulada, como ocurre con el prototipo que está circulando de la línea 132. "Son vehículos comunes; la única diferencia con los que se ven en la calle será la batería en el techo. Pero insisto en el tema del ruido y la polución; es increíble verlos circular tan silenciosos, se nota a simple vista", dijo sobre su experiencia neoyorkina.

Un tema a tener en cuenta una vez que sea probada la eficacia de estos buses ecológicos será el de la financiación con la que contarán las empresas que se quieran adherir al proyecto. "El Banco Ciudad tiene una nueva línea de créditos destinada a la adquisición de vehículos de transporte público de pasajeros, tanto los articulados como estos híbridos", adelantó la directora de la Agencia porteña, quien no cree que la capacitación de los choferes sea un obstáculo: "Una vez desarrollado el prototipo sabremos qué cuidados requiere, pero en principio no será un problema porque son muy parecidos a los actuales".

Basta repasar algunos números del transporte en el área metropolitana para adherir inmediatamente a cualquier proyecto que pueda disminuir la emisión de gases y ruidos. Según el Banco Mundial, son 13 millones de personas las que se movilizan por día, insumiendo 18 millones de viajes, repartidos entre trenes (1,5 millones), subtes (1 millón), taxis (2 millones) y colectivos (7,5 millones), a los que hay que sumar los 5 millones que usan autos particulares. "Necesitamos mejorar el aire que respiramos, vivir en un ambiente mejor en todo sentido; a eso apunta este trabajo.

Ojalá que las pruebas del prototipo arrojen los resultados que esperamos. Será un gran paso adelante en el aspecto ecológico", se ilusionó Gerola. Seguramente, suscriben millones de porteños y bonaerenses.

El tránsito tiene solución / Un modelo para los urbanistas



Brasil

Curitiba, un ícono del transporte público

Es una de las metrópolis brasileñas con más autos por cantidad de habitante, pero nadie llega tarde a ningún lado gracias a una red integrada de colectivos articulados que circula por carriles exclusivos con una alta frecuencia; las claves del éxito

CURITIBA.- Helado en mano, Luciana Teodora espera en la parada de la estación Rui Barbosa. En 15 minutos tiene que estar en la facultad, pero no parece preocupada. Llega el colectivo, echa un vistazo: no hay asientos disponibles. Lo deja pasar y espera el próximo. ¿Que si no me preocupa llegar tarde? Acá nunca se llega tarde a ningún lado, dice. Tres minutos después, llega el siguiente colectivo. Ahora sí, sube y ocupa uno de los asientos. En 10 minutos estará en su clase.

La escena se desarrolla en Curitiba, la ciudad que vio nacer en los años 70 uno de los más efectivos sistemas de transporte público: la Red Integrada de Transporte, originalmente diseñada por el arquitecto y urbanista Jaime Lerner. ¿Cómo es posible que una de las ciudades brasileñas con más autos por cantidad de habitantes no conviva con los problemas de tránsito que tienen la mayoría de las grandes ciudades? ¿Sólo hay que desarrollar tres conceptos: prioridad, integración y calidad del transporte público?, explica Luiz Filla, gerente de operaciones de Transporte Colectivo de Curitiba.

En esta ciudad, capital del estado de Paraná, al sur de Brasil, residen casi 1.800.000 personas y por día circulan 3.300.000, por quienes ingresan desde las afueras. En la zona metropolitana hay 1.600.000 automóviles. Sin embargo, a la hora de movilizarse por el centro, más del 70% de la población elige el único transporte público con que cuenta esta urbe. Se trata de una red integrada de colectivos, con una flota total de 2600 coches, en donde la prioridad la tienen los biarticulados (líneas expresas). Estos ómnibus, con capacidad para 270 personas cada uno, circulan por 72 km de canaletas exclusivas diseñadas para permitir una frecuencia adecuada a la demanda de los ciudadanos.



---> Viene de Página 16

SUPERFICIE		HABITANTES	
432,17 km² tiene la ciudad sin contar el conurbano	Curitiba	Ciudad	1.788.559
		Conurbano	3.595.662
		Circulan por la ciudad	3.300.000
	Bs. As.	Ciudad	2.776.138
		Circulan por la ciudad	6.280.000

AUTOS	TRANSPORTE PUBLICO	
 1.154.000 circulan por día en la ciudad, aproximadamente	 2600 Taxis	 Colectivos Red Integrada de Transporte
Es una red que integra colectivos urbanos, suburbanos, de interconexión y alimentadores que recorren 1100 km y transportan unos 2.200.000 pasajeros a diario.		



Los colectivos expresos transportan 270 pasajeros cada uno y tienen una frecuencia de 3 minutos

---> Viene de Página 15

Es un sistema trinario, que tiene una vía central, en el medio de la cual se encuentran las canaletas exclusivas, con dos vías lentas a los costados, para otros vehículos. Hacia cada lado de esta vía, hay dos avenidas paralelas de tránsito rápido, una de entrada y otra de salida de la ciudad, por donde circula el resto, mayormente autos particulares.

¿Es ridículo venir al centro en el auto: sale más caro y se tarda mucho más?, dice Adrian Fonzinho, mientras espera el colectivo de regreso a casa.

Para permitir el desplazamiento de los más de dos millones de pasajeros que el sistema transporta a diario, las seis líneas rápidas de biarticulados operan en forma coordinada con colectivos comunes, como los de Buenos Aires.

Estos tienen diferentes funciones: los alimentadores conectan las 22 terminales de integración con los barrios de la zona; los ómnibus verdes, los barrios con las terminales, sin pasar por el centro; los convencionales, los barrios con el centro, sin integración, y los troncales, las terminales con el centro, utilizando vías compartidas.

Una sola línea con tarifa diferenciada realiza los viajes cortos por el centro, para aquellas personas que no deseen caminar. Para el resto de los colectivos se paga un boleto único de 1,90 reales, costo por el cual se puede viajar por toda la ciudad haciendo las distintas combinaciones. Los estudiantes sólo pagan la mitad de la tarifa, los discapacitados abonan un porcentaje y la gente mayor viaja gratis.



El embarque a nivel es fundamental para no entorpecer la frecuencia. Las estaciones tubo protegen a los pasajeros del frío, la lluvia y el calor

---> Viene de Página 16

A continuación les presentamos el funcionamiento en detalle del Sistema de Transporte.

Cómo funciona la red integrada

EL SISTEMA

Está coordinado por los municipios y operado por empresas privadas.

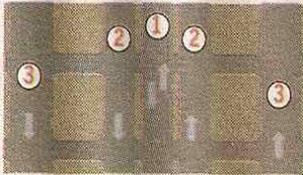
EL OBJETIVO

Cubrir todo el área metropolitana. Que el servicio funcione a toda hora y que la tarifa sea única para favorecer a los pasajeros de las áreas más alejadas.



Un corredor trinario para la zona céntrica

Está formado por tres franjas de circulación vehicular



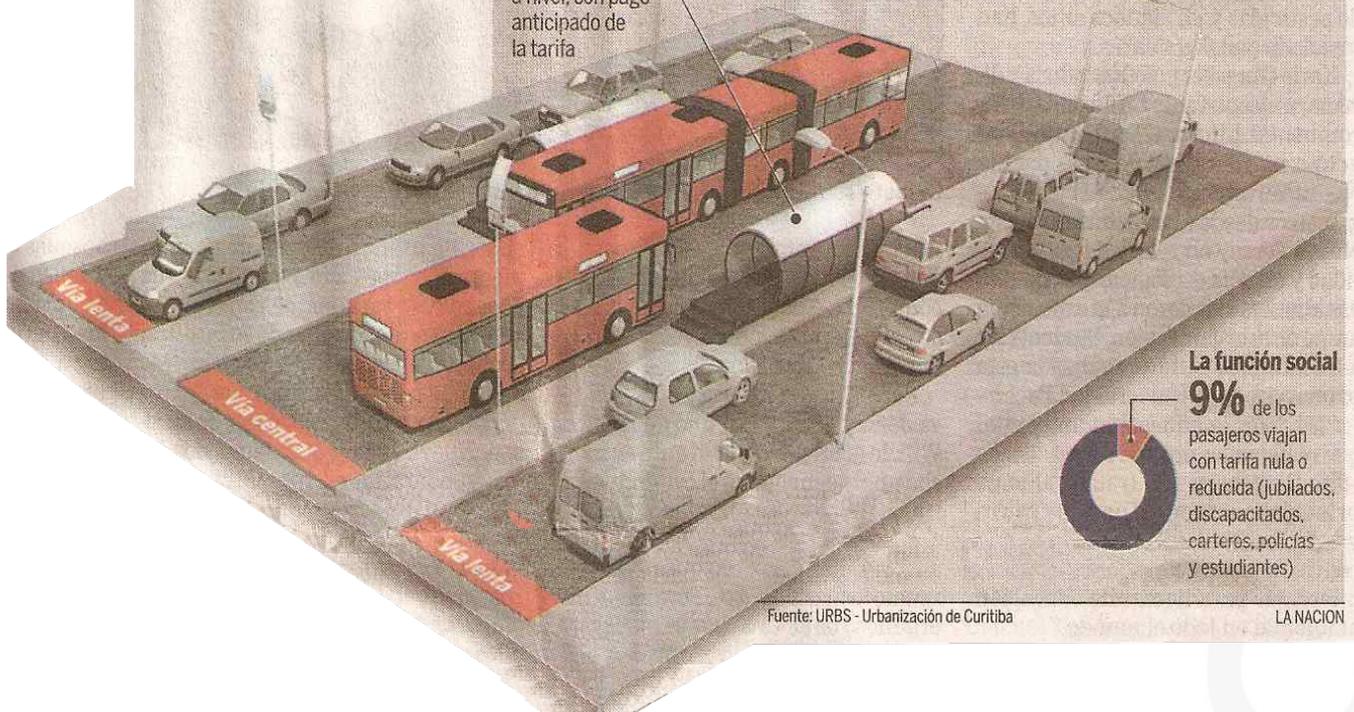
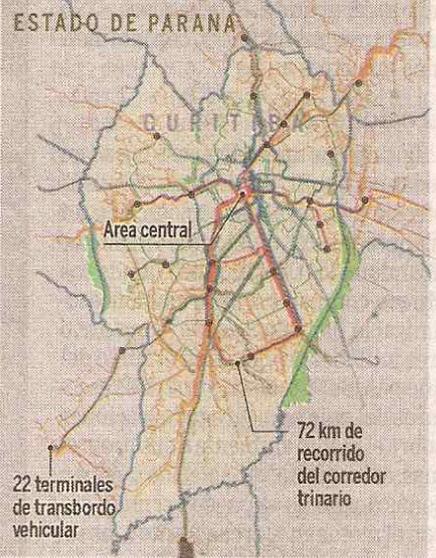
- ① **Vía central:** calzada exclusiva para los ómnibus expresos
- ② **Vías lentas:** calzadas aledañas para el tránsito local
- ③ **Vías rápidas:** calzadas situadas a una cuadra de la vía central, para tránsito pasante

Detalle de la vía central

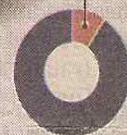
Red de transporte de Curitiba

- Expresos del corredor trinario
- Líneas que conectan barrios y terminales
- Líneas que conectan los barrios entre sí
- Líneas internas de cada barrio

Embarque y desembarque a nivel, con pago anticipado de la tarifa



La función social
9% de los pasajeros viajan con tarifa nula o reducida (jubilados, discapacitados, carteros, policías y estudiantes)



Fuente: URBS - Urbanización de Curitiba

LA NACION

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 "Electronico" 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

"StarWars @ Bus Stop"



Una parada con publicidad de la película

FUENTE: <http://dgdico.com.ar/2008/10/ambientaciones-paradas-de-colectivos.html>

RESPUESTAS NÚMERO ANTERIOR (Nº 30)

CRUCIBONDI

1-Aston Martin. 2-Olores. 3-Constitucion. 4-T1N. 5-Juan Manuel Fangio. 6-Mercedes. 7-Aida. 8-Saldo. 9-Tarjetas. 10-Caño de escape. 11-Singapur.



Cruci-Bondi

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

- 1 - Empresas que buscan posicionarse en el boleto electrónico.
- 2 - Modelos de colectivos no contaminantes.
- 3 - Pieza metálica que se emplea como material de cambio.
- 4 - Divisiones que se asignan al recorrido.
- 5 - Nueva forma de abono del boleto del colectivo.
- 6 - Empresa con mayoría de acciones de Cometrans.
- 7 - El inmigrante que dió voz al tango.
- 8 - Empresa a la que pertenece el colectivo de "Foto del Mes"
- 9 - País visitado en la sección "Viajando por el Mundo"
- 10 - Tipo de servicio iniciado en 1989 por la Línea 152.
- 11 - Comprobante de pago del viaje.

Las respuestas las encontrarás en la próxima edición de la revista.

El contenido de esta sección es exclusivamente de entretenimiento. La temática es totalmente referida a "Colectivos".



Efemeride

17/02/1989

Comenzó a circular el servicio diferencial en la Línea 152, Empresa Tandilense, con 16 unidades de las 20 prometidas, numeradas a partir del 301. Las cuatro restantes llegaron de manera escalonada, hasta que en septiembre de 1991 se incorporó la 320, con la cual se cumplió el objetivo prefijado.



Webs / Fotologs Recomendados



Website: Atlántida (57)
<http://www.atlantida57.com/>



Fotolog: Linea 21 - Rafa
http://www.fotolog.com/rafa_linea21



Diccionario "Bondiero"

"Whiskera":

Bandeja que se coloca apoyada en el torpedo del colectivo y contiene botellitas de alcohol y vasitos pequeños. Generalmente viene acompañada 's tallados.



¿Sabías Que?

Cada máquina lectora vale 4.000 dólares, según las empresas de transporte.
Emitir de cada tarjeta valdría US\$ 1,5.



El Número

1.75

Es el costo de la 4° sección con el aumento de la tarifa del boleto.
(En Gran Buenos Aires)



Frase Célebre



Cuarenta es la vejez de la juventud; cincuenta es la juventud de la vejez
(Proverbio Francés)



Fuentes Consultadas

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

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



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!!!