

COLECTIBONDI

Julio 2010 | Año 3 - N° 48

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

E-MAGAZINE



Liechtenstein Bus

Revista Online - Gratuita



Parada
de colectivos

Gobierno
de la Ciudad



El Bondi

La sofisticación
del negocio

Pág. 6



El Filete resiste

Los artistas aún
decoran algunas
unidades.

Pág. 8



Feria del Libro

Para leer en
el colectivo

Pág. 14



Indice

Edición N° 48 - Julio 2010



Nota de Tapa

- Liechtenstein Bus

- El Bondi.
- El Filete resiste.
- Feria del Libro.



Índice - Información

Datos útiles



Marcopolo avanza sobre Metalpar Negocios



Viajar en bondi, con gente fashion Telones & Pantallas



Foto del Mes

Línea 45. Interno 51.



La sofisticación del negocio del bondi

El lado oculto del consumo



El tradicional arte del filete resiste

Los artistas aún decoran unidades



"El porteño conoce el colectivo por la gama de colores"

Entrevista



36° Feria del Libro de Buenos Aires

Para leer en el Colectivo



Internacional - Liechtenstein

Transporte Moderno



Zapping - En el Bondi

Entretenimientos



Terminal

Efemérides, Frases...



Información



Sobre Colectibondi



DIRECTOR / DISEÑO / CONTENIDO:
Ignacio



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



CONTACTO:
E-Mail: contacto@revistacolectibondi.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.loselectivos.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

Negocios

La brasileña Marcopolo avanza sobre la filial local de la carrocera Metalpar

Acaba de aumentar su participación y antes de fin de año tendrá el 50%

Hace dos años, la fabricante brasileña de carrocerías Marcopolo decidió pisar fuerte en el mercado argentino con la compra de una participación de su colega Metalpar.

Pasado un año lleno de incertidumbre, el gigante brasileño decidió redoblar la apuesta en el país. El 31 de diciembre, mientras todo el mundo se preparaba para alzar sus copas, la compañía se hizo de otro 7% de la subsidiaria del grupo chileno Metalpar, con lo que pasó a controlar el 40 por ciento. Los brasileños desembolsaron u\$s5 millones para alcanzar esa tenencia.

Sin embargo, la empresa del país vecino busca seguir ganando posiciones en la carrocera que hoy tiene el 60% del mercado local. "De acá a fin de año, Marcopolo tiene la opción para comprar otro 10% y quedarse con la mitad de la compañía", le explica a Buenos Aires Económico Gonzalo Varela Álvarez, gerente general de Metalpar Argentina.

Con la incorporación de Marcopolo a la empresa, hace dos años, Metalpar buscó seguir incrementando su capacidad de producción en su planta de Loma Hermosa: pasó de las 1.500 a las 2.800 unidades anuales.

Actualmente, el ritmo de fabricación cayó a razón de 7 carrocerías diarias aunque la planta de la empresa tiene capacidad para producir 12 unidades por día y la expectativa es recuperar esos niveles en el mediano plazo. "Hoy, el 100% de nuestra producción va dirigida al mercado interno, pero tenemos intenciones de comenzar a exportar pronto a Centroamérica. Con la incorporación de dos modelos de carrocerías que realizamos hace muy poco esperamos tener un crecimiento del 10% este año", agregó el ejecutivo.

La expectativa de las firmas del sector es que las empresas de ómnibus metropolitanos y que cubren destinos nacionales continúen con la renovación de su flota. Eso les abriría un panorama interesante para los próximos años. Claro que saben que para que ello ocurra los transportistas deben poder tener mayor acceso al crédito.

Desembarco

El grupo chileno Metalpar llegó a la Argentina en 1997 con una inversión de unos u\$s33 millones para levantar su planta en el partido de Tres de Febrero.

Fundada en 1949, Marcopolo tiene fábricas propias en Brasil, Portugal, México, Colombia y Sudáfrica, además de transferir tecnología para China. A la vez, posee un complejo productivo en la ciudad de Río Cuarto (Córdoba) que está inactivo.

Marcopolo inauguró su fábrica en Río Cuarto a principios de 1998. Invertió u\$s10 millones para producir 1.200 unidades anuales, de las cuales iba a exportar el 30 por ciento. Pero la crisis que se acentuó al año siguiente, con la devaluación del real, alteró esos planes, a punto tal que, entre el 2000 y el 2001, no escapó a un denominador común en la industria automotriz de entonces: la suspensión de personal. En el 2002 decidió desactivar definitivamente su operación. Además de ser una de las mayores fabricantes de carrocerías de buses del mundo, también incursiona en los segmentos LCV (vehículos comerciales livianos), piezas y componentes, y en productos plásticos.

Marcopolo prevé fabricar mundialmente 20.000 carrocerías y factura alrededor de u\$s1.800 millones.

Telones & Pantallas

Viajar en bondi, pero con gente fashion

Durante su visita a la Argentina, Philippe Starck paseó por Palermo ¡en un colectivo 60!

Fue con Alan Faena, Gustavo Cerati, Eugenio Zanetti, Ximena Caminos, Andy Fogwill y Rosalyn Heller (Vice-presidenta de Columbia Pictures).

Ojo, que el 60 inspiró detalles de la decoración del Faena Hotel & Universe.



Los artistas paseando en una de las unidades de la Línea 60

Philippe Patrick Starck (París, 18 de enero de 1949 -) es un diseñador industrial francés reconocido mundialmente por la funcionalidad de sus diseños y la estética de los mismos.

Estudió en la escuela de Nissim di Camondo en París.

En 1968 funda su primera empresa, que produce objetos hinchables.

En 2004 Diseña el famoso "Faena Hotel + Universe" ubicado en Buenos Aires, Argentina



La Línea 60 (MONSA) es reconocida mundialmente por ser un clásico en el transporte Argentino

Fuente: *Diario Clarín - Espectáculos* - 15-Abril-2010 - <http://edant.clarin.com/diario/2010/04/15/espectaculos/c-02180928.htm>
Philippe Starck (Oficial) - <http://www.starck.com/>
Wikipedia - Philippe Starck - http://es.wikipedia.org/wiki/Philippe_Starck
Fotografía - Colectivo 60 - <http://www.revistacolectibondi.com.ar>



45. Micro Omnibus 45 S.A



Linea: 45

Interno: 51

Carrocería / Modelo: Itabus Venecia OH 1315 L - SB

Foto Tomada Por: Colectibondi - 25-04-10

Lugar: Estación de Tren (Mitre) - Tigre

Este coche pertenece a la Línea 45 - Micro Omnibus 45 S.A, que realiza un recorrido desde Remedios de Escalada hasta Ciudad Universitaria.

Posee casi 70 unidades en circulación y varios ramales de servicio común y semirápidos. En la actualidad, la empresa comenzó la renovación de unidades con modelos pequeños tales como los Mercedes Benz OH 1315 carrozados por Itabus. También agregó algunas unidades con aire acondicionado y cartelera con ramalera electrónica de LED como es el caso del coche 51.

No se caracteriza por ser una empresa de "Famosos" pero conserva dos unidades totalmente restauradas: Un Chevrolet 45 (de 11 asientos) y un Mercedes Benz ALA de la década del 60

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



El lado oculto del consumo

La sofisticación del negocio del *bondi*

Los colectivos ya no pertenecen a los choferes sino a grandes grupos que ahora les ponen aire acondicionado

A la espera de la autorización para un nuevo aumento en las tarifas, las empresas de colectivos buscan formas alternativas de incrementar sus ingresos. Con este objetivo, el grupo Plaza eligió a la línea 140 para comenzar a implementar una renovación de su flota con la incorporación del servicio de aire acondicionado en sus unidades.

Hasta el momento, 35 de los 50 colectivos de la 140 ya ofrecen el servicio de aire acondicionado. En la firma sostienen que el objetivo es quitarle pasajeros a la competencia -en especial a la 132- en el codiciado trayecto de la avenida Córdoba entre el Bajo y Pueyrredón, trabajando con la misma tarifa, a pesar de que cada uno de sus coches cuesta 120.000 dólares, es decir, 20% más que las unidades tradicionales.

“La idea es que a fin de mes toda la flota de la 140 tenga aire acondicionado y después que se extienda el servicio al resto de las líneas, con el objetivo de captar más pasajeros”, explican en Plaza.

Sin embargo, en el mercado también deslizan que a futuro la incorporación de nuevos servicios, como por ejemplo el aire acondicionado, es una alternativa que tienen las líneas de colectivos para cobrar un boleto un poco más caro, bajo el concepto de servicio diferencial.



Una unidad articulada de la Línea 132. Foto: Diario La Nación

Entre el subsidio y la tarifa

Al igual que la generación y distribución de energía, el rubro del transporte colectivo en Buenos Aires es un negocio altamente regulado, en el que los aportes estatales juegan un papel fundamental para definir la suerte de cualquier empresa. El sector mueve más de \$ 2000 millones anuales por la venta de boletos, a lo que hay que sumar una cifra algo inferior en concepto de subsidios del Gobierno al transporte. Los subsidios varían según la línea entre 11.000 y 18.000 pesos por colectivo. “Para ser rentable, un colectivo tiene que recaudar no menos de 30.000 pesos mensuales, ya sea través del boleto o vía subsidios”, reconocen en el sector.

Empresarios al volante

Hasta la década del 90, la mayoría de las líneas eran operadas por las llamadas sociedades de componentes, en las que los choferes de los colectivos eran los propios dueños de las unidades. Hoy este modelo parece estar en franca retirada y el negocio está dominado por dos grandes grupos que controlan más de un tercio de las 135 líneas que tienen por lo menos una de las dos cabeceras en la Capital Federal.

--> Viene de Página 6

La marca de la abeja

El más grande es Dota, que controla 25 líneas en forma directa (la mayoría de las cuales se pueden identificar por contar con el dibujo de una abeja gigante en el costado de sus unidades) y otras cinco en las que participa asociado con Nuevos Rumbos (línea 132, entre otras) y tiene más de 6500 empleados. Su última adquisición fue la línea 8, que en realidad es la continuadora del recorrido entre La Boca y Ezeiza que hacía la 86. Dota surgió a partir de la operación de la línea 28, con la razón social Doscientos Ocho Transporte Automotor, y sus acciones se reparten entre un grupo de socios, entre los que se encuentran José Faija, Luis González y Roberto Domínguez.



La unidad 108 de la Línea 28 (DOTA) en la Exposición de La Tablada . 13-09-2009

La marea roja

Su principal rival en este negocio es Plaza, que con sus colectivos rojos controla en forma directa una decena de líneas -incluyendo la 140- y a su vez participa como socio en otras empresas del rubro como Ecotrans y Transporte 1° de Septiembre (línea 93). La empresa pertenece a los hermanos Claudio y Mario Cirigliano, que también son accionistas de la firma TBA, que opera las ex líneas de ferrocarriles Sarmiento y Mitre. Detrás de los dos gigantes aparecen compañías más chicas, que también ya dejaron atrás el modelo de sociedad de componentes, como La Nueva Metrópol (dueña de las líneas 65, 194, 195 y 228) o Micro Omnibus General San Martín (que controla la 19, 67 y 707).



La unidad 1238 de la Línea 114 (PLAZA) en "La Noche de los Museos. 14-11-2009



Cintas, letras y números que hacen a nuestra identidad

El tradicional arte del filete resiste, viajando en colectivo

Instalados en pequeños talleres, los artistas aún decoran algunas unidades.

Los últimos filetadores de colectivos atravesaron todos los matices del reconocimiento público. En un trayecto zigzagueante, saltaron de sus dos décadas de gloria (entre los años 60 y 80) a padecer el rótulo de "arte menor". El fileteado quedaba relegado a obras de caballete, confinado a pequeños talleres privados y salas de arte escasos de promoción.

Sin embargo, sus pioneros -seguidos por perseverantes discípulos- resistieron la caída pincel y paleta en mano. Improvisaron sus ateliers en la casa familiar o en rincones de los talleres de carrocerías, en los márgenes de la ciudad de Buenos Aires y en el conurbano.



FUERA DE LINEA. Inconfundible, este colectivo trasladaba frutas y verduras desde el mercado central.

Archivo Diario Clarín

Fueron ellos los responsables de que al menos discretos trazos -cintas, letras y números góticos- sobrevivieran en carrocerías cada vez más grandes y menos decoradas. "De todas maneras, los motivos más exuberantes quedaron estampados sobre los primeros carros y camiones verduleros, ya que los dueños de los colectivos rechazaban las flores, principal marca de aquellos vehículos de carga", se apura a aclarar Alberto Pereira. Desde su paseo "El mágico mundo del filete", abierto al público en Abasto (cerca de La Plata), este artista tiene una palabra de peso: hace medio siglo empezó a combinar líneas, retratos y frases picarescas y hoy es el gran referente de los aprendices. Su talento quedó plasmado últimamente sobre el intenso verde y amarillo de la línea 148 y en la 603 de Ranelagh.



--> Viene de Página 8

La fama de Pereira también sobrevuela las unidades estacionadas en el enorme galpón de la 159, más conocida en Berazategui y alrededores como "La blanquita". Aquí Jorge Garófalo expresa su admiración por el maestro mayor. Garófalo acaba de quedarse sin un taparruedas que había adornado con una pareja bailando sobre una bandera argentina. Pero se muestra de muy buen humor. Es que unos turistas japoneses no se conformaron con las consabidas fotos. Le insistieron tanto que accedió a entregarles su trabajo a cambio de 200 dólares.

"Mi sello son los dragones, como el que pinté en mi interno 336. Pero no fileteo ningún motivo igual a otro", explica. Mientras tanto, Garófalo se prepara para poner mano sobre un Mercedes Benz modelo 1960 que será exhibido por la compañía Microómnibus Quilmes.

Por lo bajo, los fileteadores vislumbran un futuro mejor, aunque hoy se ven limitados por los costos y por los amplios espacios dedicados a publicidades ploteadas.

En la terminal de la línea 60, en Ingeniero Maschwitz, Carlos Fortunatti pone todas las fichas a un impecable Chevrolet 47, que se perfila como el colectivo insignia de la empresa Norte. Fortunatti corre con ventaja. Varios socios y choferes de la firma son descendientes de colectiveros y conservan un afecto especial por esta tradición. Por eso, compiten entre ellos por sacar a la calle al coche más atractivo. Sus trabajos pueden estar enmarcados por frases que apelan al buen humor. "Lo mejor que hizo la vieja, este pibe que maneja" y "Mucho lujo, mucho brillo y al volante un potrillo" resisten desde lejanos tiempos.

En una fábrica de carrocerías de Mataderos, Antonio "Cacho" Lettieri es optimista. Es el letrista y fileteador de la 109, distinguida seguido como la línea que mejor preserva esta tradición. Sin soberbia, explica las razones que encaramaron a Transportes 9 de Julio a ese sitio: "Los trazos no llegan a la saturación. No hay que exagerar para que no se transforme en un carnaval. Y el fileteado es complementado por detalles del cortinado, el tapizado, el tablero y el espejo tallado".

Los artistas del colectivo están vigentes. Esperan como mosqueteros, seguros de que, tarde o temprano, la sociedad recuperará la memoria.

Al pincel y al volante

Daniel Linare, 37 años, alumno de Pereira, disfruta de la doble función de chofer y fileteador de colectivos, sentado en el interno 346 de la línea 22.

Linare se propuso primero engalanar su coche -que conduce diariamente entre Retiro y Quilmes- con una cinta en forma de ala en la trompa, filetes y letras góticas a los costados, una escarapela rematada con flores en la culata y trazos delicados en el interior. Lo suficiente como para ser piropeado por pasajeros y colegas.

Después se agendó un pedido tras otro para filetear más colectivos. "Soy hijo de colectivero y me emociono ante cada comentario de gente nostálgica y con sensibilidad artística", dice.



A boca de jarro

“El porteño conoce el colectivo por la gama de colores”

Nicolás Rubió y Esther Barujel

“Era imposible no verlos. En aquel entonces vivíamos en el barrio de Flores y cada día, al amanecer, en la bruma de la mañana, veíamos en la estación una cantidad de carros lecheros decorados, que iban a esperar el tren lechero. Supusimos que todo el mundo sabía sobre ese arte de decorar carros y que debía ser un tema muy trillado, ya que carros y camiones andaban por todas partes. Sin embargo, no era así”, recuerda el pintor Nicolás Rubió, que junto con su mujer, la escultora Esther Barujel, son los autores de Los maestros fileteadores de Buenos Aires, un rescate minucioso para revalorar el filete porteño.

“Nadie le daba importancia. Más bien creían que nos referíamos a las frases que llevaban pintadas. Como Feliz Adán que no tuvo suegra; Relincha y se queja, pero en la calle nunca me deja, o bien Si querés uno igualito, trabajá desde chiquito”, apunta Barujel.

La investigación empezó en 1966 y culminó el 14 de septiembre de 1970 con la inauguración de una muestra en la galería Wildenstein. En 1994, el Fondo Nacional de las Artes publicó la primera edición de Los maestros fileteadores de Buenos Aires y días atrás presentó la segunda edición. Es el único caso de reedición de un libro editado por el Fondo.

—¿Por qué el desinterés?

Esther Barujel: —Para la gente común era algo cotidiano, como los paraísos o los gorriones, parte de la ciudad, no se preguntaban si era bueno o malo. En otros ambientes era distinto, insinuaban que el filete era de mal gusto, un invento copiado de los napolitanos y cosas por el estilo. Recuerde que el tango fue resistido por inmoral y el Martín Fierro por ser un melodrama fuera de la realidad.

Nicolás Rubió: —Durante mucho tiempo Molina Campos fue considerado un simple pintor de almanaques. Llegó al Museo Nacional de Bellas Artes medio siglo después de su muerte. Es curioso que todo lo que huele a arte popular sea de muy lenta digestión para cierta gente, que a veces tiene poder en el medio cultural.

—¿Cómo nace el filete?

N. R.: —Nació en una carrocería de la avenida Paseo Colón, a fines del siglo XIX. Allí trabajaban dos chicos, Vicente Brunetti y Cecilio Pascarella, de 10 y 13 años respectivamente. Estaban aprendiendo el oficio, entonces barrían el piso, cebaban mate o iban a hacer mandados. Un día el maestro pintor se enfermó y el dueño del taller les preguntó si se animaban a pintar un carro.

Se animaron, y a partir de entonces completaban lo que quedaba sin hacer. En esa época los carros se pintaban totalmente de lo que se llamaba gris municipal, sin adornos, pero un domingo en que los chicos trabajaban solos en la carrocería, encontraron un gran tarro de esmalte colorado. Vicente y Cecilio se miraron y comenzaron a pintar de rojo los rebajos de la madera.

Cuando a la mañana siguiente el dueño vio el trabajo se puso furioso, pero la ira duró poco. Al rato llegó el propietario del carro, que se entusiasmó con la ocurrencia, entonces los chicos se hicieron famosos, y al poco tiempo todos los clientes del taller reclamaban los grafismos.

--> Viene de Página 10

El trabajo se dividió: el pintor que daba el color de base era uno y se lo llamaba pintor de lizo. Y el que decoraba fue llamado fileteador porque su arte se realizaba con pinceles de filetear.

E. B.: –Fileteador y no filetero. Filetero es el jockey que conduce el caballo con filete (una barra muy fina, casi un listón) y no con el freno clásico.

–¿Qué pueden contar de la técnica?

N. R.: –Se toma un papel transparente donde se dibujan o se calcan los dibujos. Luego, con una aguja, se perfora el papel siguiendo los contornos. Y se espolvorea el papel con tiza o polvo de carbón dentro de una media de mujer. El polvo atraviesa los orificios y marca el dibujo sobre la tabla de madera. Este sistema, posiblemente heredado de letristas franceses, se llama espúlvero.



El es pintor; ella, escultora. Y mueren por el filete porteño

Foto: Emmanuel Fernández

--> Viene de Página 11

–Está prohibido pintar filetes en los colectivos. ¿Por qué?

E. B.: –Es una ordenanza de 1975, la 1606175, de la Secretaría de Transportes de la Nación, que prohíbe el “pintado de insignias, adornos y otros elementos decorativos, tanto en el interior como en el exterior de la carrocería; salvo el distintivo de la empresa”. El fundamento es inconsistente. Dice: “Pronto no sabremos adónde va el colectivo”.

N. R.: –Y no es cierto, porque el fileteado siempre incluía recorrido, número de línea, interno del coche y nombre de la compañía. Por otra parte, el porteño conoce el colectivo por la gama de colores, nadie confunde un 60 con un 68. Y en la provincia siguen circulando colectivos fileteados. Además, la ley no tiene consenso, no autoriza a nadie a hacerle una multa a un cooperativo por conducir un coche fileteado.



La Línea 109 (Transporte Nueve de Julio) conserva la tradición del filete en todas sus unidades

Foto: Revista Colectibondi

Continúa en Página 13 -->

--> Viene de Página 12

–¿Maestros que recuerden?

E. B.: –Son tantos... Carlos Carboni, León Untroib, Ricardo Gómez, Luis Zorz, Alfredo Genovese, Alberto Pereira, Martiniano Arce, los hermanos Erdocia, Enrique Brunetti, Andrés Vigliotti, Jorge Muscia, José Espinosa...



DOS FILETEADORES. Martiniano Arce y Alfredo Genovese

N. R.: –Carlos Carboni era de Villa Urquiza, y los domingos por la mañana, en la vereda de su taller de la calle Ballivian, retocaba colectivos chocados o que habían sufrido rayones. No cobraba por eso, pero se permitía retar a los choferes: “Haceme el favor, mirá bien lo que hacés cuando manejas”.

E. B.: –El día de la muestra llegó tarde. Estaba muy enfermo y con Nicolás, uno de cada brazo, lo ayudamos a caminar. Un periodista le acercó un micrófono y le preguntó: “¿Y, maestro, qué le parece todo esto?” Carlos Carboni respondió: “Me asombra que la gente se asombre con lo que hasta ayer no la asombraba”.

Para leer en el Colectivo

36° Feria Internacional del Libro de Buenos Aires

Desde el 22 de abril al 10 de mayo se presentó la Feria del Libro bajo el lema “festejar con libros 200 años de historia”. Es uno de los eventos culturales más importantes de Latinoamérica.

Como ya les hemos presentado anteriormente libros sobre colectivos (Revista Colectibondi N° 28 - Noviembre 2008 y N° 35 - Junio 2009), no íbamos a dejar pasar la oportunidad de mostrarles las novedades que se presentaron en la 36° Feria del Libro.



“Festejar con libros 100 años de Historias” fue el lema de la 36° Feria del Libro

La Feria Internacional del Libro de Buenos Aires es la más grande de su tipo en el mundo de habla hispana. Es considerada como uno de los eventos culturales y editoriales más importantes de Latinoamérica; actuando como un lugar de encuentro entre autores, editores, libreros, distribuidores, educadores, bibliotecarios, científicos y más de 1.200.000 lectores de todo el mundo.

Comenzando por el **Stand de Panamá**, entre sus libros nos encontramos con uno de los típicos buses de ese país a escala.



Estos buses son conocidos como Las “Chivas” o “Buses Escaleras”

--> Viene de Página 14

Continuando nuestra recorrida, la siguiente parada fue el Stand de la **Editorial SIGMAR**. La misma presentó una serie de Libritos con formas relacionados a los diferentes transportes. El Colectivo...PRESENTE!



Con una historia simple y muy ilustrada, se convirtió en un libro muy interesante



Otro de los libros relacionados fue "¡Todos a Bordo!" de la editorial Océano.

La Cámara Uruguaya del Libro, si bien no presentó ningún libro relacionado al transporte público, en la tapa de "Montevideo, la Malbienquerida" se podían observar algunos colectivos circulando por esa ciudad.

Para concluir, debemos decir que la Feria del Libro del Bicentenario estuvo muy buena, pudiendose encontrar diversas novedades.

Fuente: **Web Oficial - Feria del Libro** - <http://www.el-libro.org.ar/internacional/general/>
Cámara Uruguaya del Libro - <http://www.camaradellibro.com.uy/>
Editorial Sigmar - <http://www.sigmar.com.ar/>
Editorial Océano - <http://www.oceano.com.ar/>
Editorial Planeta - <http://www.editorialplaneta.com.ar/>
Revista Colectibondi - <http://www.revistacolectibondi.com.ar>
Fotografías - Revista Colectibondi - <http://www.revistacolectibondi.com.ar>

Transporte moderno



Liechtenstein

Liechtenstein Bus

En Liechtenstein el autobús es un subsidiario del sistema suizo Postautobús, pero controlado independientemente. Se une a la red suiza de autobús en Buchs SG y en Sargans así como en la ciudad austriaca de Feldkirch.

Liechtenstein Bus es una compañía de autobuses con sede en Vaduz, Liechtenstein.

La compañía opera un total de 48 autobuses. Los mismos son propulsados por gasolina y diesel en una red de 13 rutas a lo largo de Liechtenstein. Muchos de los servicios operados por Liechtenstein Bus son realizados en cercanías de las fronteras de Suiza y Austria.



Una de las unidades MAN Lion's City GL Liechtenstein Bus n°12 transitando en cercanías a la frontera de Suiza. De fondo, Los Alpes

El sitio de internet de la empresa es muy completo. Es posible encontrar los recorridos, mapas y noticias de último momento. En el mismo se publica la Revista Online "LBA-Aktuell" con todas las novedades sobre recorridos, nuevas unidades, servicios, entre otros temas de interes general.

El servicio de transporte de la empresa posee un sistema GPS que permite la "predicción de arribo de las unidades" desde cualquier celular con acceso a internet para saber en que momento pasará el próximo servicio. Un sistema similar a "Bondicom" en la Argentina.

Continúa en Página 17 -->

---> Viene de Página 16

A continuación les presentamos una galería con algunos de los tantos modelos de autobuses



MAN Lion's City GL Liechtenstein Bus n°14



Los nuevos doble piso MAN Lion's A 39 DD



MAN Lion's City M Liechtenstein Bus n°58



MAN Lion's City GL Liechtenstein Bus n°13



Algunas paradas y lugares de trasbordo que posee la empresa

Continúa en Página 18 --->

--> Viene de Página 17

Liechtenstein Bus prueba un autobús híbrido

La Autoridad de autobuses Liechtenstein (LBA) y su socio Postbus Liechtenstein probaron durante dos semanas un innovador autobús híbrido articulado en servicio regular.

Desde 2001, las empresas de transporte por autobús en Liechtenstein se preocupan por el medio ambiente. Es notable el progreso técnico en el desarrollo de los motores híbridos. Las normas de emisiones de gases actuales cada día son más estrictas y llevan a que la fabricación de los productos (motores) sean más complejos. Los motores diesel actuales (Euro V) contaminan mucho menos que los propulsados por gas. La tecnología híbrida diseñada con un motor diesel y dos motores eléctricos mejoran aún más los resultados de los motores Diesel convencionales. La compañía de autobuses puso a prueba el modelo Solaris, el primer autobús europeo con tecnología híbrida fabricado en serie.



Solaris es un fabricante polaco de autobuses.

¿Cómo funciona la propulsión híbrida?

Allison, la empresa de transmisiones de autobuses, puso a prueba este sistema.

El Sistema Híbrido de Allison combina un motor de combustión con un motor eléctrico.

Gracias al control avanzado de los motores diesel se ejecuta en el rango de velocidad óptima. Durante el viaje el excedente de energía se almacena en las baterías. Esta tecnología permite la recuperación de energía durante el frenado del vehículo (recuperación). En el proceso de aceleración posterior de la línea de autobús, la energía almacenada se utiliza de nuevo inmediatamente. El resultado es un menor consumo de combustible y una reducción significativa de las emisiones de escape y el ruido.

Esperamos que les haya interesado la investigación. En el próximo número seguiremos "Viajando por el Mundo" en busca de un destino diferente.

Fuente: Liechtenstein Bus - <http://www.lba.li>

Wikipedia - Liechtenstein Bus - http://en.wikipedia.org/wiki/Liechtenstein_Bus

Vaterland - Bus Híbrido - <http://www.vaterland.li/index.cfm?id=6258&source=lv&ressort=liechtenstein>

Fotografías - Flickr - Pleye - <http://www.flickr.com/photos/pieye/>

Traducción Libre - <http://www.revistacolectibondi.com.ar>

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 "Fileteado" 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

"Pasajeros Puntuales"



Una Publicidad de relojes para no llegar tarde a destino.

FUENTE:

<http://www.funnymos.com/funny-pictures/guerrillaads/watch.jpg>

RESPUESTAS NÚMERO ANTERIOR (N° 47)

CRUCIBONDI

1-Calabash. 2-Putco. 3-Hyundai. 4-Africa. 5-Elefante. 6-BRT. 7-FIFA. 8-Soccer City. 9-Pretoria. 10-Brasil 2014. 11-609. 12-10. 13-9000.



Cruci-Bondi

1		F	_____
2	_____	I	_____
3	_____	L	_____
4	_____	E	_____
5	_____	T	_____
6	_____	E	_____
7	_____	A	_____
8	_____	D	_____
9	_____	O	_____

- 1 - Nombre de la técnica con la que se pintan carros y colectivos.
- 2 - Nombre del Diseñador que viajó en un colectivo de la Línea 60.
- 3 - Carrocería que llegó a la Argentina en 1997.
- 4 - Editorial que presentó el Libro "¡Todos a Bordo!".
- 5 - Nombre del país elegido en la sección "Viajando por el Mundo".
- 6 - ¿De qué forma el argentino reconoce al bondi?
- 7 - Editorial que presentó el Libro "El Omnibus".
- 8 - Importante Feria que se realizó en La Rural en el mes de Abril.
- 9 - Carrocería Brasileña que aumentó su negocio en Argentina.



Efemeride

08/07/1992

En la **Ley Nacional de Tránsito**, promulgada en 1991, se estableció que los choferes de transporte urbano de pasajeros deberían **dejar de cortar y cobrar boletos**. En 1992, el decreto 1149 del Poder Ejecutivo, fijó la modalidad de **pago con importe exacto** con moneda de curso legal.



Webs / Fotologs Recomendados



Website: Alfredo Genovese
<http://www.fileteado.com.ar/>



Website: Martiniano Arce
<http://www.martinianoarce.com/>



Diccionario "Bondiero"

Banquinero:

Luces que se colocan en los laterales de los colectivos, camioneso vehículos largos.

Las mismas se utilizan para Posición y guiño.



¿Sabías Que?

El grupo chileno **Metalpar** llegó a la **Argentina** en **1997** con una inversión de unos **u\$s33 millones** para levantar su planta en el partido de **Tres de Febrero**.



El Número

48

Autobuses es la cantidad de unidades que opera Liechtenstein Bus en su país en una red de 13 rutas (recorridos).



Frase Célebre



En el mundo común de los hechos, los malos no son castigados y los buenos recompensados. El éxito se lo llevan los fuertes y el fracaso los débiles.. (Oscar Wilde (1854-1900) Dramaturgo irlandés.)



Fuentes Consultadas

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

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



Hasta el Próximo Número!

Para enviar sugerencias y/o comentarios comunicate con nosotros via e-mail a:

contacto@revistacolectibondi.com.ar

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