

COLECTIBONDI

1° de Mayo de 2008 | Año 2 - N° 22

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

E-MAGAZINE



Nuevos Combustibles

Revista Online - Gratuita



Parada
de colectivos

Gobierno
de la Ciudad



**Para
Memoriosos**

Recordando
la Historia
del Transporte

Pág. 3



**Scania Busca
al Mejor
Conductor**

Concurso anual

Pág. 4



Buses en Kiev

Hace 82 años
circuló el Primer
Bus en Ucrania

Pág. 16

Indice | Edición N° 22 - Mayo 2008

1 Nota de Tapa
- Nuevos Combustibles

- Scania Busca al Mejor Conductor.
- Noticias Retro.
- Buses en Kiev.



2 Índice - Información
Datos útiles



3 Para Memoriosos
Recordando la Historia del Transporte



4 Concurso Scania de Conducción
Mejor Conductor de Camiones 2008



5 Foto del Mes
Linea 21-108. Interno 2216.



6 Buses a Hidrógeno
Ya circulan por Madrid



8 ¿Reverdece el Planeta?
Combustibles Ecológicos



10 A prueba en diez ciudades europeas
El autobus Mercedes-Benz Citaro



14 Los Micros Doble Piso
Tendrán 4 ruedas delanteras



16 Internacional - Ucrania
82 Años de Transporte



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.



Webbs 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

Recordando la Historia del Transporte...

Para Memoriosos

El servicio de transporte de pasajeros, en el actual territorio argentino, data de principios del siglo XVIII, y lo prestaban carretones que solían tener capacidad para seis personas.

El primer sistema de postas, inaugurado en 1771, cumplía recorridos que, desde Buenos Aires, llegaban a Tucumán, Catamarca y La Rioja. A partir de 1852, una empresa fundada por Timoteo Cristóbal Gordillo (1814-1894) llevó pasajeros, bultos y correspondencia a Rosario, Córdoba, Mendoza...gordillo trazó caminos y estableció postas que serían luego importantes emplazamientos urbanos, y fue el primer importador de carruajes y repuestos, procedentes de Estados Unidos y Gran Bretaña. Por su contribución al progreso, desde 1939 una calle de la Capital Federal lleva su nombre.

En 1857, empresarios argentinos pusieron en marcha el primer ferrocarril del país, que unía el centro porteño con suburbios del Oeste, y tres años después comenzaron a rodar los tranvías, cada uno tirado por dos caballos. En 1904, las calles porteñas eran ya transitadas por 129 automóviles, algunos cuyos dueños fueron precursores del sistema de taxis y remises.



Desde entonces, el transporte público experimentó rápida evolución, cuenta Alberto Parapugna en su bien documentado libro "Historia de los coches de alquiler en Buenos Aires" (Corregidor; 1980), en el que recuerda que, en 1905, la velocidad máxima permitida a los autos, en el área céntrica, era de 14 kilómetros por hora. Años después, "por ingenio de un grupo de taxistas", la ciudad vió aparecer un nuevo medio de comunicación vial, de inmediato llamado colectivo, que en su origen cubría el trayecto entre Primera Junta y el barrio de Floresta. En alguno de estos años tuvo nacimiento el colectivo: ¿1908, 1918, 1928? En Buenos Aires, el primer tranvía eléctrico fue puesto en circulación el 22 de abril de 1897, con un breve recorrido de setecientos metros. ¿Desde qué Plaza inició ese itinerario?

El Libro de Parapugna dice que los colectivos porteños comenzaron a circular el lunes 24 de septiembre de 1928. El primer travía eléctrico partió de Plaza Italia. Su trayecto concluía en la intersección de las avenidas Las Heras y Canning (hoy, Scalabrini Ortiz)



“Mejor Conductor de Camiones 2008”



Concurso Scania de habilidad conductiva

El certamen busca al mejor camionero del país. El ganador de la tercera ronda fue Gustavo Vega.

En las pruebas realizadas en el autódromo de la ciudad de Comodoro Rivadavia, las habilidades conductivas y la serenidad con la que manejó transformaron a Gustavo Vega en el ganador de la tercera ronda del certamen Mejor Conductor de Camiones de Argentina.

Totalizando 7224 puntos, Gustavo Vega será el tercer finalista, que junto con el ganador de la 4ª ronda que se realizará en Neuquén representarán a la Patagonia en la gran final nacional que se realizará el 13 de junio próximo, en Buenos Aires.

Vega, de 30 años, es conductor de la empresa Clear SRL y su tarea habitual es llevar agua a los equipos petroleros al mando de un Scania con chasis y acoplado.

Estos equipos petroleros se encuentran distribuidos en amplias áreas de perforación y explotación, muchas de ellas alejada de las rutas importantes, por lo que su recorrido incluye mayormente complicados caminos de ripio y muy pocos tramos de asfalto.

El segundo lugar fue obtenido por Eddie Richard Stohe, de la empresa Horacio Berges, y el tercero, por Roberto Valbuena, de la empresa Clear SRL, profesionales que en sus recorridos totalizaron 6814 y 6680 puntos, respectivamente.

Apoyo

El certamen Mejor Conductor de Camiones de Argentina 2008 cuenta con el patrocinio de las marcas YPF Extra Vida, Bridgestone, Standard Bank, Hermann, Maxion, la Fundación para el Transporte (FPT) y el programa de TV y revista Planeta Camión.

El concurso fue lanzado por Scania en Europa en 2003 y se realiza allí cada dos años, para mejorar la habilidad y eficiencia en la conducción de camiones pesados, realzar el rol de los conductores y generar mayor conciencia en materia de seguridad vial.

En 2007 y 2008 se transformó en la competición más grande del mundo en su tipo, con 40.000 conductores inscriptos en casi 40 países.





21-108. Emp. Tte. Gral Roca



Línea: 21 / 108

Interno: 2216

Carrocería / Modelo: Mercedes-Benz - Ugarte OH 1315 L - SB

Foto Tomada Por: Colectibondi - 31-05-08

Lugar: Barrio de Palermo

Este coche pertenece a la línea 21-108 - Transportes Teniente General Roca, actualmente administrada por el Grupo Dota.

Este modelo fue uno de los últimos adquiridos por la empresa antes de caer en manos del Grupo Dota. Los colores son los originales de la empresa. Desde hace ya 1 año, Dota se encuentra realizando una transformación a la librea dejando todas sus unidades de color azul (abajo) y blanco (arriba), y colocando el número de línea en el lateral en color rojo, esquema que la caracteriza.

Un detalle no tan alegre para los "busólogos" es que ya no se encuentran unidades "armadas" como se las veían con la anterior administración.

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



El Hidrógeno viene marchando

Los buses a Hidrógeno ya circulan por las calles de Madrid

La carrera hacia la "Era del Hidrógeno" ya está en marcha. Está claro que el hidrógeno es el recurso energético elegido a nivel mundial para reemplazar en un futuro cercano a los combustibles fósiles.

Ya está en pleno funcionamiento en Madrid la primera estación de servicio de hidrógeno de España. A la vez, están circulando por la capital española cuatro autobuses alimentados con hidrógeno.

Esta iniciativa se instrumenta en el marco de los proyectos europeos "CUTE" (Clean Urban Transport for Europe) y "Citycell", cuyo objetivo es demostrar la viabilidad y las ventajas del hidrógeno como combustible para el transporte público urbano. Estos proyectos se desarrollan en doce ciudades europeas.

En España el proyecto de hidrógeno está instrumentado por el "Grupo esH2", formado por "Air Liquide España", "Gas Natural SDG" y "Repsol YPF", junto con la "Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT).

Producción de hidrógeno en la misma estación

La estación de Madrid es la primera de estas características que opera en la Unión Europea y la tercera en el ámbito mundial en la que el hidrógeno se produce en la propia estación mediante transformación de gas natural. La inversión total del proyecto asciende a 2 millones de euros. La estación, que ocupa una superficie de 1.100 m², está situada en las cocheras de Fuencarral de la EMT. Se compone de una planta de producción de hidrógeno, de un sistema de almacenamiento y de un surtidor de llenado rápido, incorporando los sistemas de seguridad y control necesarios.

Cada una de las empresas que conforman el Grupo esh2 aporta su experiencia. Gas Natural SDG y Repsol YPF producen hidrógeno en la propia estación de servicio mediante una microplanta de reformado de vapor a partir de gas natural. Air Liquide ha desarrollado con tecnología propia el surtidor de llenado rápido, capaz de abastecer cada autobús en 15 minutos y ha instalado unos semirremolques para el almacenamiento de hidrógeno en la estación.

La puesta en marcha de este proyecto constituye un paso más hacia un transporte más limpio por sus ventajas medioambientales. Los autobuses eléctricos con pilas de combustible alimentadas con hidrógeno contribuyen a la reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera, ya que el subproducto que se genera es vapor de agua. Además, la contaminación acústica también se reduce sensiblemente.

Planta de producción de hidrógeno

Materia Prima: **gas natural**
Consumo de gas natural: **22 Nm³/h**
Consumo de agua: **100 l/h**
H₂ producido: **50 Nm³/h**

Distribución del contenedor

- Compartimiento de proceso
 - Precompresión de gas natural 16 bar
 - Reformado con vapor de agua
 - Purificación de H₂ (PSA)
 - Compresión de H₂ a 200 bar
- Compartimiento de control e instalación eléctrica



--> Viene de Página 6

Les presentamos algunas fotografías del autobús propulsado por hidrógeno.



Autobús urbano Citaro, que desde mayo de 2003 circula por 10 ciudades de Europa, como parte de un programa de ensayo de vehículos con pilas de combustible, que patrocina la Comisión Europea.

Foto: Gentileza Daimler Chrysler

El rol de los Estados en el desarrollo de los biocombustibles

El rol del sector público en el sector de los biocombustibles parece tener sentido en diferentes ámbitos: la eliminación de barreras normativas para la inversión en biocombustibles, la sensibilización de los ciudadanos sobre el uso adecuado de los mismos, y el análisis de los costos externos que esta producción podría imponer sobre la sociedad en su conjunto.

Es recomendable, por lo tanto, desarrollar análisis económicos que introduzcan diversas variables y alternativas para evaluar la rentabilidad financiera, económica y social de la producción de biocombustibles.

En este sentido, el desarrollo sostenible de los biocombustibles (tanto bioetanol como biodiesel) en América Latina y el Caribe, deberá presuponer un importante y articulado esfuerzo analítico y multisectorial por parte de los gobiernos de la región. Este esfuerzo deberá apuntar a sentar bases sólidas para el diseño de planes nacionales y promoción de dichas fuentes.

Cambios en el Planeta

¿Reverdece el Planeta?

Estados Unidos consume aproximadamente 25% del petróleo mundial, con un uso per cápita promedio de 25 barriles por año. En América Latina se consumen de 4 a 5 barriles per cápita. Estados Unidos parece que también se encamina en esta misma dinámica, con una doble preocupación, que es su alta dependencia del petróleo importado.

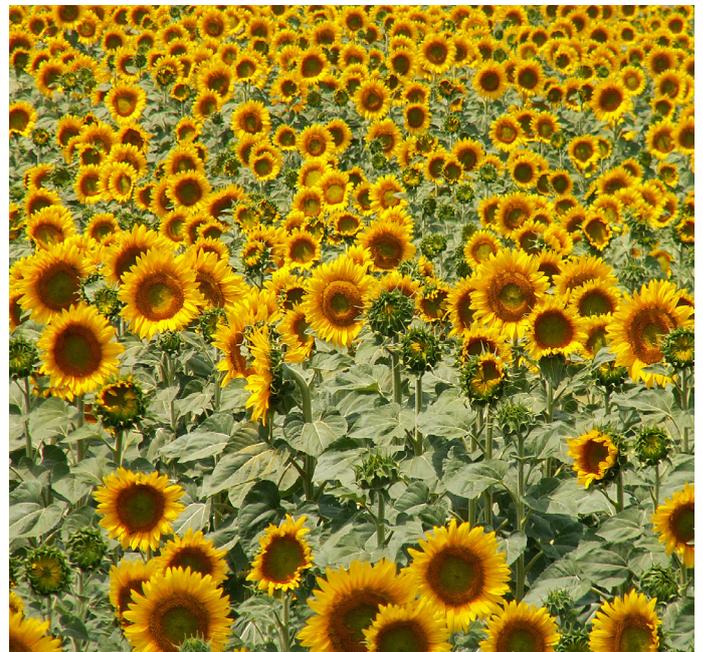
Fuerte debate en Estados Unidos

Si en algo estuvieron de acuerdo los demócratas estadounidenses con la reciente propuesta presidencial, fue en poner en marcha políticas públicas para reducir el consumo de gasolina en 20% en un lapso de 10 años. Una reducción neta de 4,15 millones de barriles por día de los aproximadamente 83 millones de barriles diarios que se consumen diariamente en el mundo.

Esto se realizará principalmente incrementando la producción de etanol a 133 billones de litros al año y elevando la eficiencia de consumo en los vehículos mediante innovación tecnológica. Sin embargo, hay que observar que la propuesta está más enfocada a dejar de depender del petróleo importado y no a enfatizar en materia ambiental.

En este momento existe un extenso debate en el Congreso de Estados Unidos sobre medidas más estrictas tendientes a reducir los gases de efecto invernadero y por ende la dependencia del petróleo. A nivel estatal, se han tomado medidas concretas y la reflexión ha llegado también a algunas de las grandes empresas energéticas que están dando un golpe de timón, situación que consideramos más que necesaria.

El congreso está trabajando en medidas para cortar los incentivos tributarios a la producción petrolera y las concesiones para guiar esos recursos hacia la investigación, el desarrollo e implementación de nuevos esquemas de energías renovables. Más aún, existe una diversidad de propuestas de leyes concretas sobre cómo limitar las emisiones mediante diversos mecanismos como el "cap and trade".



Este tipo de políticas es solo un ejemplo de pasos concretos que se vienen gestando a nivel mundial para girar la actividad energética y tender a utilizar más combustibles renovables.

Latinoamérica y el Caribe no pueden quedar al margen de estas iniciativas, pese a que el consumo per cápita energético, así como el grado de industrialización, no los sitúan como una región significativamente contribuidora de las emisiones de gases invernadero.

--> Viene de Página 8

Planes de largo aliento en energías renovables

La región debe poner en marcha la mayor cantidad de proyectos hidroeléctricos, una energía renovable (74% de potencial), y de gas natural (combustible fósil limpio, abundante y eficiente) que deben constituirse, mediante la integración energética en pilares fundamentales, para garantizar el abastecimiento de largo plazo.

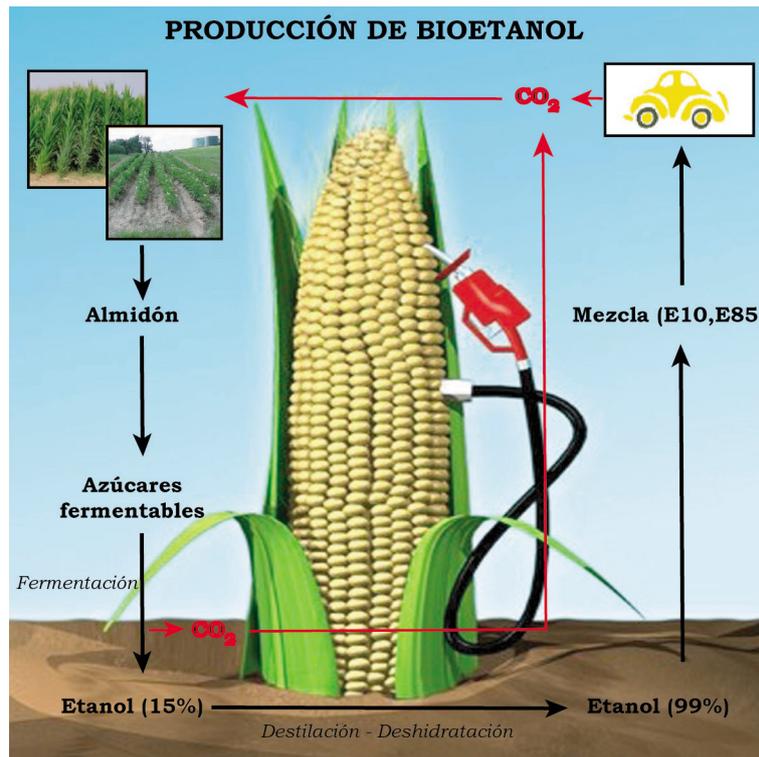


Ilustración que muestra la producción de Bioetanol

Un mapeo de los países de la región indica también un gran potencial para la producción de Biocombustibles; para ello es imprescindible establecer planes nacionales de largo aliento, como lo ha hecho Brasil en varias décadas de trabajo incesante para posicionarse como líder mundial en la producción, transporte, distribución y uso de este tipo de energéticos. Los Biocombustibles además benefician a las áreas rurales, generan empleo y sustituyen importaciones.

Los proyectos en energías, como la eólica, solar, geotermia deben también acompañar este proceso de diversificación en las matrices energéticas en los países de la región. Si a los esfuerzos anteriores le sumamos el poder implementar planes nacionales de largo plazo de un uso racional de la energía, como el que ha empezado México hace varios años, por ejemplo, la región habrá dado pasos fundamentales, no solo en la utilización de combustibles más limpios y renovables, sino en tener una matriz energética más diversa y a menor costo, suguiendo la tecnología y mediante la integración energética.



El autobus Mercedes-Benz Citaro

A prueba en diez ciudades europeas

Los cuatro autobuses de Mercedes-Benz de transporte de pasajeros que circulan por Madrid propulsados por hidrógeno fueron fabricados por DaimlerChrysler.

Desde el 2003 se encuentran circulando en diez grandes ciudades europeas 30 autobuses con estas características. La comisión Europea patrocina este programa de ensayo de vehículos con pilas de combustible, el más ambicioso que existe en la actualidad a escala internacional, aportando 21 millones de euros.

Los principales objetivos son comprobar cómo se desenvuelven los vehículos en la práctica cotidiana, poner a prueba la infraestructura necesaria y averiguar el grado de aceptación que alcanzará esta nueva tecnología entre la opinión pública. El test se desarrolla en las ciudades de Amsterdam, Barcelona, Hamburgo, Londres, Luxemburgo, Madrid, Oporto, Rejkjavic, Estocolmo y Sttugart. El bus Mercedes-Benz Citaro, de doce metros de longitud, tiene una autonomía de 200 kilómetros y una capacidad de transporte hasta 70 pasajeros. Tanto la unidad de pilas de combustible, con una potencia de salida de más de 200 kW, como las bombas de hidrógeno comprimido a 350 bares, van instaladas en el techo del Citaro. La velocidad máxima que pueden desarrollar estos buses es de 80 km/h. El motor eléctrico y el cambio automático van ubicados en la parte posterior del vehículo. Los tres accesos sin escalones, la plataforma baja que se extiende a lo largo de todo el bus, hasta su parte trasera, y el funcionamiento silencioso aseguran un traslado cómodo y agradable para los pasajeros.

Con estos nuevos buses urbanos, la tecnología de pilas de combustible abandona definitivamente la fase de investigación y da un gran paso adelante hacia la consecución de un funcionamiento tentable y un servicio posventa adecuado.

Varios prototipos en experimentación

La compañía Daimler-Chrysler viene trabajando en el tema del hidrógeno desde hace años. Sus investigaciones se han concretado en la presentación y experimentación de vehículos propulsados con células de combustible.

Necar 1 (Año 1994): Llevaba un equipo de 800kg de peso.

Necar 2 (1996): Para seis ocupantes, autonomía: 250 km, Velocidad: 110 km/h.

Nebus (1997): Autobús. Autonomía: 250 Km, Fue utilizado en Oslo, Hamburgo, Perth, Melbourne, Mexico DF y Sacramento.

Necar 3 (1997): Genera hidrógeno a bordo, usando metanol. Para 2 pasajeros.

Necar 4 (1999): Utiliza hidrógeno Líquido. Autonomía: 450 km, Velocidad: 145 Km/h. Para 5 personas más equipaje.

Necar 5 (2000): Para general hidrógeno emplea metanol. Recorrió en 2002 alrededor de 5.300 Km, desde San Francisco hasta Washington.

Jeep Commander 2 (2000): Lleva un depósito con metanol y demuestra que la pila de combustible se adapta también a vehículos de mayor porte.

Sprinter Hermes (2001): Utilizaba hidrógeno gaseoso. Autonomía: 150 Km. Se empleó para tareas de mensajería.

Natrium (2001): Este modelo se basó en la Caravan de Chrysler. Usa burohidruro de sodio, que presenta un alto contenido de hidrógeno. Autonomía: 500 Km.

Autobús Urbano Citaro (2002): Diez compañías europeas de transporte de pasajeros han adquirido cada una tres de estos autobuses. Autonomía: 200 Km. Transporta 70 pasajeros.

Clase A Mercedes-Benz F-Cell (2002): El equipo de propulsión completo se encuentra en el piso del vehículo.

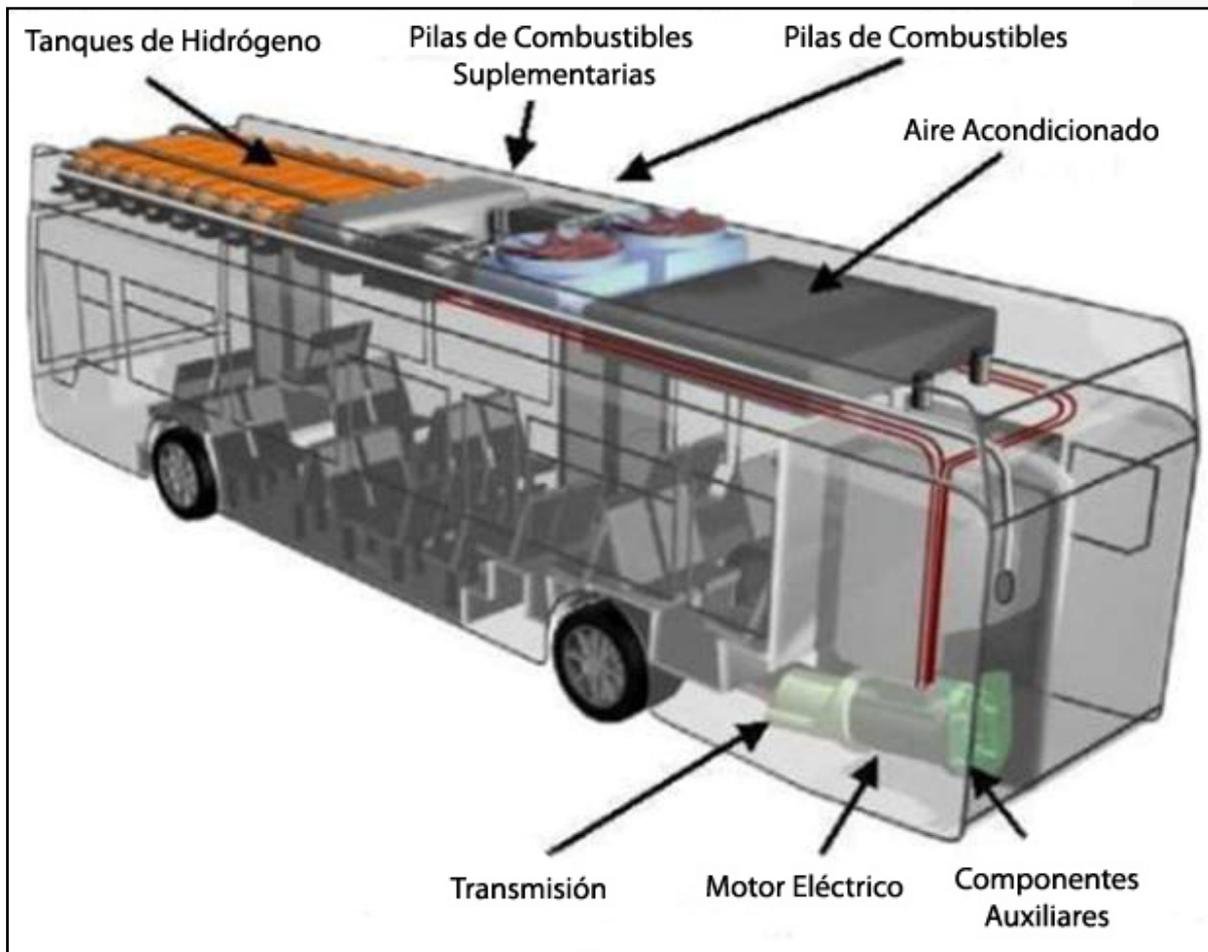
Primer **Autobús Citaro** en circulación (2003)

--> Viene de Página 10

Algunas imágenes del autobús:



En el siguiente gráfico podremos observar en los lugares donde se ubican los componentes:



--> Viene de Página 11

Descripción de los proyectos:

**Clean Urban Transport for Europe**

Se trata de un proyecto de la Unión Europea para testear tres "Citaro" en 9 ciudades de Europa.



SUSTAINABLE
TRANSPORT
ENERGY

Sustainable Transport Energy Project

Se trata de un proyecto para testear tres Mercedes Benz Citaro en Perth, Australia.

ECTOS

Ecological City Transport System

Se trata de un proyecto para testear tres Mercedes-Benz Citaro en Reykjavik, Islandia.

Algunas imágenes de la página de internet oficial de Mercedes Benz:



Continúa en Página 13 -->

--> Viene de Página 12

Ciudades por las que circulan Buses Citaro propulsados por hidrógeno



Amsterdam



Barcelona



Hamburg



London



Luxembourg



Madrid



Perth



Porto



Reykjavik



Stockholm



Stuttgart

Fuente: *Research Institute for Sustainable Energy* - <http://www.rise.org.au> (Infografía)

Fuel Cell Bus Club - <http://www.fuel-cell-bus-club.com>

Mercedes Benz (Buses / Citaro Fuel Cell) - http://www.mercedes-benz.de/content/germany/mpc/mpc_germany_website/de/home_mpc/buses/home/products/new_buses/fuel_cell_citaro/gallery.html

La nueva disposición de transporte se suma a las anunciadas a principios de mes

Para que sean más estables, los micros doble piso tendrán 4 ruedas delanteras

Desde 2009, las unidades nuevas deberán contar con chasis con doble eje.

La resolución 160/2008, dispuesta por la Secretaría de Transporte de la Nación, fue comunicada ayer en el Boletín Oficial y entrará en vigencia exactamente dentro de un año. A partir de ese momento, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) no habilitará las unidades que no se ajusten a esta nueva normativa, incluso en el caso en que hubieran sido fabricadas con anterioridad a la fecha de la resolución 160.

El chasis con doble eje delantero deberá poseer esa configuración de fábrica, y las terminales automotrices tendrán que desarrollarlo de modo de garantizar que, en caso de una detención del motor o falla en el sistema hidráulico, la dirección se mantenga operable por un lapso de tiempo suficiente para detener la marcha del vehículo. Este nuevo chasis implicará que los micros contarán con cuatro ruedas delanteras.

Los cambios que se vienen

Limitador de velocidad

Será para vehículos de 300 caballos de fuerza o más, y **no superarán los 100 km/h.**



Alarma contra incendio

Las unidades de larga distancia deberán contar con **una señal sonora y visual** que alerte si hay fuego en el motor.



Indicador de marcha atrás

Las unidades incorporarán una **alarma sonora e intermitente**, que se activa al accionar la marcha atrás.



Doble eje delantero

Desde el año próximo deberán tenerlo todas las unidades nuevas para mayor estabilidad.



Sistema antibloqueo de frenos

Todo coche que pese 21.000 kg o más, deberá contar con el sistema ABS de frenado.

---> Viene de Página 14

Consultado por Clarín, Gustavo Brambati, subgerente de Seguridad Vial del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI), sostuvo que "ésta es una medida que ayuda a conseguir una mayor seguridad, porque el doble eje concentra más peso debajo del centro de gravedad, lo que implica un beneficio para la estabilidad de los micros de doble piso". Según el especialista, "se genera una mejor distribución de las cargas al piso, sobre todo en lo que tiene que ver con curvas y maniobras de esquivar: al tener un doble eje delantero, reparte mejor las cargas dinámicas que se generan cuando el ómnibus toma una curva o debe hacer una maniobra de esquivar".

Fuentes de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte estimaron que la incorporación del chasis de doble eje supondrá un incremento de entre 3 y 4% del valor del chasis tradicional.

Esta nueva disposición se enlaza con otro anuncio reciente de la Secretaría de Transporte. El 6 marzo, el organismo dispuso que los micros de doble piso y piso y medio -que representan más del 70% de los que circulan por las rutas argentinas- tendrán que circular con un limitador de velocidad que les impedirá correr a más de 100 kilómetros por hora. También deberán incorporar un sistema de frenos antibloqueo (antilock brake system, ABS, por su sigla en inglés) y pasar un test de estabilidad.

Esas medidas -a la que ahora se suma el chasis de doble eje delantero- se tomaron a partir de las recomendaciones de un estudio realizado por la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) en el que se evaluó las condiciones de seguridad de estos vehículos de una altura superior a los 3,80 metros.

El estudio mostró que los micros doble piso son más peligrosos: el índice de mortalidad es de 0,30 muertos cada 100 millones de pasajeros/ kilómetros contra 0,16 de los ómnibus convencionales.

El doble eje también fue sugerido por la UTN. De todos modos, Brambati no cree que ésta sea la única medida necesaria: "Debería implementarse también el Control Dinámico de la Estabilidad, que es un sistema que controla de manera automática la estabilidad del micro".



PASAN 'RASPANDO'. Un omnibus doble piso, pasando un puente en Lope De Vega Y General Paz. (Sergio Goya)

Prórroga

La Secretaría de Transporte autorizó a circular hasta el 31 de diciembre a los micros interurbanos e internacionales modelos 95, 96 y 97, siempre que aprueben la revisión técnica obligatoria.

Fuente: *Diario Clarín - Sociedad - 20-Marzo-2008* - <http://www.clarin.com/diario/2008/03/20/sociedad/s-03209.htm>

Links Relacionados:

CESVI (El Centro de Experimentación y Seguridad Vial) - <http://www.cesvi.com.ar/>

Diario Clarín - Sociedad - 15-Junio-2006 - <http://www.clarin.com/diario/2006/06/15/sociedad/s-04001.htm> (Foto)

Hace 82 años circuló el Primer Bus en Kiev

Autobuses en Kiev



Ucrania

En esta edición de la revista, nos dedicaremos a recorrer la historia del transporte de colectivos en Ucrania, más precisamente en la capital, Kiev.

Los primeros intentos de omnibus en Kiev – predecesores de los autobuses - se realizaron a fines del siglo XVIII. Mientras que en la segunda mitad del siglo XIX, Kiev fue una de las mejores ciudades en el Imperio Ruso, no tuvo buen servicio de transporte público.

En 1879, un empresario llamado Levin adquirió 7 omnibus, diseñados para transportar hasta 8 pasajeros cada uno, para comenzar su operación en Kiev.



A pesar que este transporte tenía un costo más accesible, pronto dejó de existir ya que los ómnibus se encontraban en pésimas condiciones técnicas y su poca frecuencia generaba que cada ómnibus transportara el doble de pasajeros que su capacidad.

Al final de la primera década del siglo XX la ciudad Duma elaboró un proyecto en Kiev para crear ocho líneas de autobuses y así mejorar el transporte. Pero para hacer realidad este proyecto hacían falta empresarios dispuestos a invertir dinero en una dudosa y costosa empresa.

El tráfico de autobuses en Kiev comenzó entre 1911 y 1913, pero después de algún tiempo de operación de líneas de autobús, este modo de transporte no ganó la confianza suficiente.

El 10 de diciembre de 1925, después del establecimiento del poder soviético en Ucrania, se inauguró en la capital el primer servicio regular de autobuses de la ruta "Pl. Internacionala III - st. Pjatakova L." (la actual Plaza de Europa - San Saksaganskogo). En la ruta se encontraban marcas de buses como Fiat y Daimler-Benz.



En 1929, la flota de autobuses de Kiev se convirtió en la primer red soviética complementada por camiones.

En 1932, comenzaron a llegar a Kiev las primeras máquinas primitivas ZiS-8, y en 1938 – las muy elegantes ZiS-16. Antes de la Gran Guerra Patria se colocaron en funcionamiento 100 autobuses, pero no mejoraron mucho el transporte a causa de las frecuentes averías.

En la década del `30, el principal modo de transporte era el tranvía!

En 1934, cerca de la estación de metro "Lybedskaya", se recibieron 20 nuevos autobuses con un cuerpo de madera "GAZ-0330" (con 16 asientos).

A pesar de la escasez de piezas de repuestos y autobuses, continuaron trabajando. La guerra paralizó casi por completo el tráfico en Kiev.

En 1945, comenzó la restauración del transporte por autobús y ya en junio de 1946, en la capital, se organizó el parque de autobuses en la calle № 1 Vasilkovskoy, que existe en la actualidad.

---> Viene de Página 16

En 1946, los coches empezaron a llegar de fábrica. El "Stalin-ZiS-154" fue el primer modelo construido sobre un chasis especialmente diseñado y no sobre uno de camión.

En 1959, en el margen izquierdo del río Dniéper se inauguró la segunda flota de autobuses (la dirección era st. Druzhba Narodov, 40).

En 1965, había 367 autobuses, incluidos los autobuses "Laz".



Desde mediados de la década de los `70, los autobuses de marca Ikarus comenzaron a ganar las calles de Kiev. Con la llegada del modelo Ikarus-556 y el articulado Ikarus-180 era casi un espectáculo verlo circular ya que poseía 2 "salones" con el fueye en el centro.

El auge del transporte publico de pasajeros en autobús en Kiev se ve acentuado a mediados de la década de los `80, cuando se abren nuevas rutas y el parque automotor se encuentra en una constante renovación.



La desintegración de la Unión no puede dejar de tener un impacto en el transporte por autobús en Kiev. En 1997, llegaron los modelos "Gazelle" y la famosa naranja "Pskovavto".

En el período 2000-2001, se cerraron rutas "no rentables" (Nº 24, 51), y luego comenzó un estancamiento de los autobuses en Kiev.

Como un gran evento en 2001, después de una oferta, llegaron a la ciudad los "Volvo B10m" y "Scania-112".

--> Viene de Página 17

A principios de 2003, KGGA anunció una licitación para la compra de 145 autobuses, y las primeras máquinas llegaron a finales de 2003. Durante 2003-2004, recibió 80 autobuses MAZ-103, 30 - articulados MAZ-105, 20 de Laz-525270 y 10 articulados Laz-A291.



En Kiev hay más de 70 modelos de máquinas Laz-A183, lo que puede demostrar ser el mejor modelo para Europa en su clase.

Actualmente se encuentran en Kiev ocho parques de autobuses con más de 1000 autobuses en las rutas. Teniendo en cuenta las cifras y comparando con el desarrollo de la ciudad y el aumento de la demanda, se requiere mucho más que mil...

Solo el 6% del presupuesto de la ciudad se destina al transporte público en Kiev, comparado al 40% que se destina en Praga, Rep. Checa.



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

Fuente: *Web KievBus* - <http://www.kievbus.info/>
Traducción Libre - <http://www.colectibondi.com.ar>

Entretencimientos

"Para el Descanso
entre
Vuelta y Vuelta"

Bienvenidos a la sección "Entretencimientos".

La finalidad de este espacio es brindar a los lectores un lugar para pasar "el tiempo libre" y relacionado al transporte público de pasajeros, hobby que nos entretiene a todos.

En este número, consideramos "Simuladores" como la palabra principal del "CruciBondi".

Como el formato anterior, el "Cruci-Bondi" contendrá palabras claves que se encontrarán en el mismo número de la revista, en diferentes artículos y noticias.

Mucha Suerte!!!

 Humor Busólogo

"Una Cómoda Parada"



Esperar el colectivo bien sentado

FUENTE: <http://www.the-bus-stops-here.com/>

 Cruci-Bondi

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

- País elegido en la sección "Viajando por el Mundo".
- Empresa al que pertenece el Colectivo de "Foto del Mes".
- Mes en el que comenzaron a circular los Colectivos Porteños.
- Tipo de unidades que deberán contar con chasis con doble eje.
- Marca de buses que aparecieron en Ucrania en los '70.
- Marca de los buses que llegaron a la ciudad de Kiev en 1932.
- Modelo de bus que circula propulsado por Hidrógeno.
- Recurso que en el futuro reemplazará a combustibles fósiles.
- Tipo de chasis con e que deberán contar los micros doble piso.
- Nombre del proyecto del Bus propulsado por Hidrógeno.
- Nombre de la carrocería del colectivo de la "Foto del Mes".
- Marca de Camiones que realiza concursos para conductores.

RESPUESTAS NÚMERO ANTERIOR (N° 21)

CRUCIBONDI

1-Henderson. 2-Bondicom. 3-Bus Simulator. 4-Buby.
5-Blade Runner. 6-Atlántida. 7-Bus Driver. 8-Ojos Del Cielo.
9-Travego. 10-Ecuador. 11-Tatsa.



Efemeride

11/05/1952

La **Línea 59**, luego de pasar a manos de la **Administración General de Transportes de Buenos Aires**, (sucesora estatal de la Corporación), renovó toda su flota por modernos **Bedford OB**. Cambió su librea por la del ente estatal, enteramente plateada con franja azul y su nuevo número, el **259**, adoptado con el fin de resaltar la renovación de su parque móvil.



Webs / Fotologs Recomendados



Website: Allison Transmision
<http://www.allisontransmission.com/>



Fotolog: Linea 159 y Más
http://www.fotolog.com/linea159y_mas



Diccionario "Bondiero"

Cordonear:

Arrimar demasiado el colectivo para estacionar o cargar pasajeros, hasta que la rueda pegue contra el cordón de la vereda.



¿Sabías Que?

La Línea 59 tuvo el honor de ser la primera línea que sacó a la calle un ómnibus de piso bajo con rampa para usuarios con movilidad reducida, aunque sólo a manera de ensayo.



El Número

40

Era la cantidad de centímetros que separaba al ómnibus piso bajo (Experimental) de la Línea 59 de la calle.



Frase Célebre



Quien dice ser amigo de todos, no es amigo de ninguno. No hay que confundir amistad con simple conocimiento

(Charles Bell)



Fuentes Consultadas

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

* <http://www.busarg.com.ar/>
(Efemeride, Sabías Que?, El Número)



Hasta el Próximo Número!

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

colectibondi@yahoo.com.ar

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