

COLECTIBONDI

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

1° de Julio de 2008 | Año 2 - N° 24

E-MAGAZINE

100 Años | Modelo T



Revista Online - Gratuita



Parada
de colectivos

Gobierno
de la Ciudad



Catamarán
Colectivo

De Tigre a Capital

Pág. 3



Cambios de
Recorridos

Líneas 59, 61, 64,
111, 143 y 152

Pág. 4



Alemania

Un LO 1112
en Stuttgart

Pág. 16



Indice

Edición N° 24 - Julio 2008



Nota de Tapa

- 100 Años del Ford T

- Catamarán-Colectivo.
- Cambian Recorridos.
- Un 1112 en Stuttgart.



Índice - Información
Datos útiles



Una lancha de Tigre a Capital
El Catamarán-Colectivo



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



Foto del Mes
Línea 114. Interno 1244.



Planean sumar carriles exclusivos
En 10 avenidas



Colectivos y trenes: más caros
Más Subsidios



Los 100 años del FORD T
Su aporte industrial



Sin monedas
El proyecto de tarjetas magnéticas



Internacional - Alemania
Un LO 1112 en Stuttgart



Zapping - En el Bondi
Entretenimientos



Terminal
Efemérides, Frases...



Información



STAFF:
Ignacio

Autor de:

- Web Colectibondi
- Fotolog Colectibondi
- Foro Colectibondi
- Blog Colectibondi
- E-Magazine Colectibondi
- Web Línea 39 (No Oficial)
- Fotolog Línea 39
- Web Busescolares
- Fotolog Busescolares



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



CONTACTO:
E-Mail: colectibondi@yahoo.com.ar



INFO:
Diseño en formato A4 para facilitar la impresión.



Registro de Propiedad Intelectual N° 599.752
Prohibida su reproducción sin la autorización de su autor.



Webs Oficiales de Bondis

LOS COLECTIVOS
<http://www.loscolectivos.com.ar/>

C.N.R.T
<http://www.cnrt.gov.ar/>

C.E.A.P
<http://www.ceap.org.ar/>

SECRETARIA DE TRANSPORTE
<http://www.transporte.gov.ar/>



¿Quieres Participar en la Revista?

Si quieres participar en esta Revista Online con fotos, notas o información relacionada con el mundo del transporte público de pasajeros.

Escribinos a:
Colectibondi@yahoo.com.ar



Para evitar el tránsito

Una lancha, de Tigre a Capital

Una empresa lanzará servicios todas las mañanas para atraer a pasajeros cansados de la combi o el auto.

Llegar a la Capital desde Tigre ya no será un suplicio: basta de embotellamientos, demoras y bocinazos. Ahora, será casi un viaje de placer. La empresa Sturla Viajes lanzará en dos semanas servicios regulares de catamaranes que unirán Tigre con el Puerto de Buenos Aires en una hora y 20 minutos.

El servicio constará de dos salidas desde la Estación Fluvial de Tigre cada mañana (entre las 7.30 y las 8.30), con un costo por pasaje de 15 pesos. Una vez que se llegue al Puerto, un ómnibus llevará a los pasajeros al microcentro. Por la tarde, habrá dos servicios de retorno.



El Catamaran Colectivo hara el recorrido en ambos sentidos.

Las lanchas que se utilizarán cuentan con calefacción, aire acondicionado, baños y podrán transportar a 120 pasajeros por día. La empresa que realiza la propuesta apuesta a captar el público que utiliza los servicios de tren o combi, o incluso a quienes se desplazan en su propio auto. De esa manera, el usuario se ahorraría los gastos de combustible de garage.

En el futuro, la firma planea también fletar un servicio desde San Fernando. Y más adelante, existe la posibilidad de fletar catamaranes desde San Isidro y Olivos. De prosperar, la iniciativa serviría para aliviar el caos vehicular de la Ciudad.



Son las 59, 61, 64, 111, 143 y 152

Cambian recorridos 6 líneas de colectivos

A partir del lunes próximo, seis líneas de colectivos que circulan por la ciudad modificarán sus recorridos y mudarán sus paradas. Lo harán como consecuencia de una medida adoptada por el gobierno porteño, según se consignó en el Boletín Oficial.

Cinco de esas líneas son las que transitan hoy por parte del Casco Histórico. Son las 61, 64, 111, 143 y 152, que modificarán su recorrido para evitar seguir dañando ese sector con el peso de las unidades.

A partir del lunes próximo, según explicó a LA NACION el director General de Transporte porteño, Guillermo Krantzer, un semáforo permitirá el giro a la izquierda en el cruce de las avenidas Paseo Colón y Belgrano.

Ese semáforo permitirá a los colectivos llegar a Puerto Madero por Belgrano y evitar el recorrido que realizan hoy por Moreno y Balcarce para poder retomar Belgrano. De esta forma se evitará que circulen por las calles internas del Casco Histórico.



Con el Giro en Cabildo, el 59 no doblará más en Ciudad de la Paz y F. Lacroze

Otra línea de colectivos que sufrirá modificaciones en su recorrido es la 59, específicamente en el barrio de Belgrano. Sobre la avenida Cabildo, en el sentido hacia el centro, otro semáforo permitirá girar a la izquierda para tomar la avenida Federico Lacroze y evitar así la vuelta que hoy da esa línea para poder tomar esa avenida, en el sentido hacia Luis María Campos.

En Martínez

A su vez, desde la semana próxima, en la provincia de Buenos Aires, a raíz de la construcción de obras del conducto hidráulico aliviador destinado a evitar anegamientos en Martínez y en Villa Adelina, permanecerá cerrado el túnel vehicular de la calle Paraná, bajo las vías de la línea Mitre, en el límite entre Martínez y La Lucila. Se estima que las obras durarán un par de meses.

Fuente: *Diario La Razón* - 27-Junio-2008 - <http://www.lanacion.com.ar/1025067>

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



114. PLAZA



Línea: 114

Interno: 1244

Carrocería / Modelo: Marcopolo CAIO Millenium - Scania

Foto Tomada Por: Colectibondi - Febrero 2006

Lugar: Barrio de Belgrano

Este coche pertenece a la línea 114 - PLAZA, que realiza un recorrido desde Barrancas de Belgrano hasta el Autódromo de la Ciudad. No posee colectivos ornamentados, aunque fue la primer línea en poseer este tipo de vehículos.

Es la única empresa que aún posee este tipo de modelos. Hace tiempo, la Línea 65 tuvo algunos pero fueron rápidamente reemplazados por Itabus.

Plaza, además de administrar la Línea 114, posee las líneas 61-62-104-124-129-133-140-141-143. En los últimos tiempos, los CAIO fueron reemplazados por TATSA D12 (Con librea de Ecotrans) y llevados a prestar servicios en la Línea 143.



Transito y transporte: avanzan dos proyectos en la legislatura porteña

Planean sumar en 10 avenidas carriles para colectivos y taxis

Es para tramos de Avenida de Mayo, Rivadavia, Corrientes, Jujuy, Las Heras y Diagonal Norte. Y para extender los ya existentes en Córdoba, Pueyrredón, Entre Ríos y Callao. Además, quieren llevarlos a todos los barrios de la Ciudad.

El gobierno de Mauricio Macri cree que las avenidas con carriles exclusivos para transporte público pueden contribuir a aliviar el asfixiante tránsito que en la Ciudad de Buenos Aires se padece diariamente. Por eso, está estudiando iniciativas para llevar a todos los barrios de la Ciudad un sistema que hoy funciona sólo en cuatro avenidas céntricas.

Como primer paso de este plan, que se desarrollaría de manera gradual, el macrismo ya presentó en la Legislatura un proyecto de ley para que los carriles exclusivos se establezcan inmediatamente en diez avenidas más. Lo hizo por medio del presidente de la Comisión de Tránsito y Transporte, el diputado Daniel Amoroso, quien aseguró a Clarín que lo conversó personalmente con el jefe de Gobierno.

Las avenidas que tendrían tramos con dos carriles por los que solamente podrían circular colectivos y taxis ocupados, si el proyecto es convertido en ley, son Avenida de Mayo, Rivadavia, Corrientes, Jujuy, Las Heras y Diagonal Norte (en el tramo entre Perón y Suipacha).

Además planea extender los cuatro ya existentes en Pueyrredón, entre Santa Fe y Bartolomé Mitre; Entre Ríos, entre Belgrano y Rivadavia; Callao, entre Rivadavia y Santa Fe y Pueyrredón, entre Santa Fe y Bartolomé Mitre, que en Capital nacieron en 1993, a través de un decreto de lo que entonces era la Municipalidad.

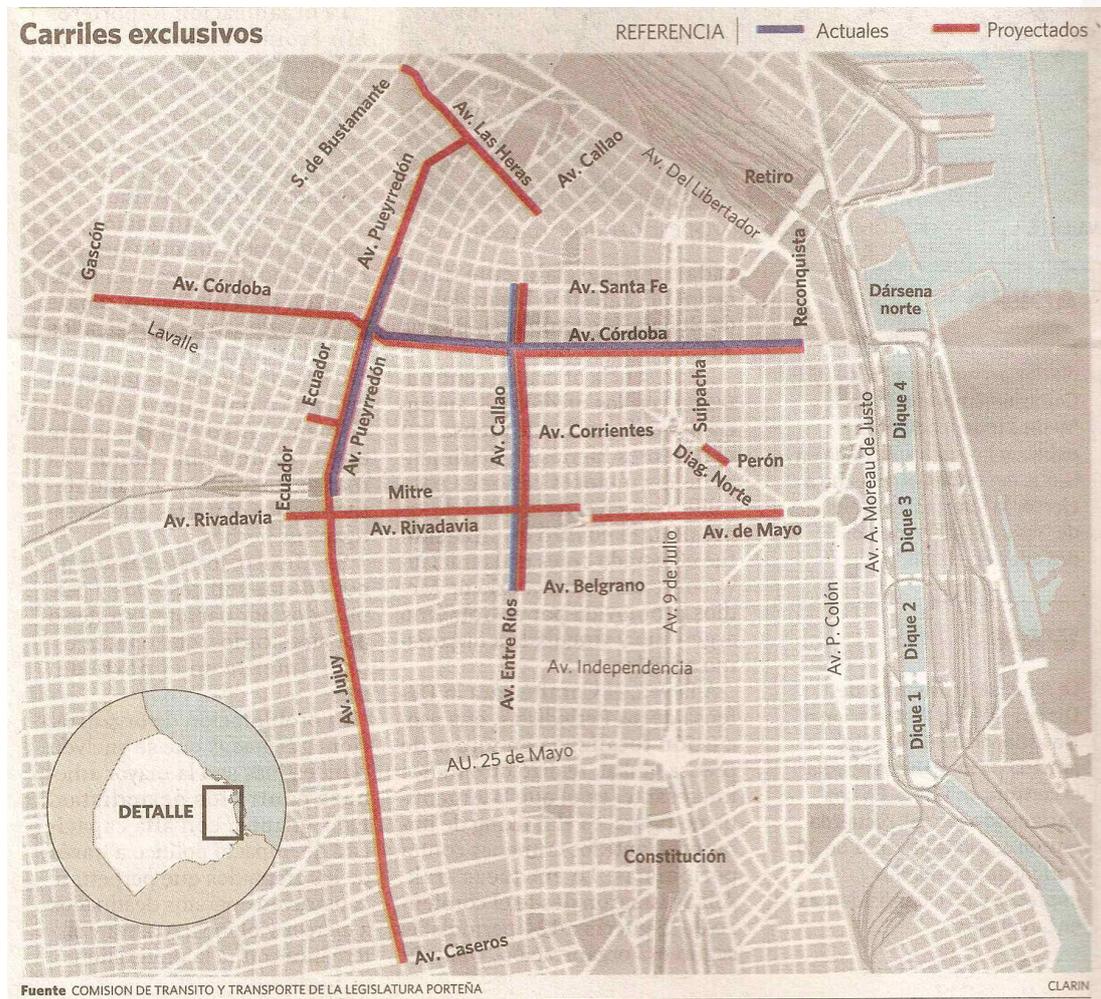
Amoroso viene trabajando en este tema con dos funcionarios del Poder Ejecutivo porteño: los subsecretarios de Transporte, Eduardo Moreno, y de Seguridad Urbana, Matías Molinero, confirmaron a este diario en el Ministerio de Desarrollo Urbano. "La voluntad de este Gobierno es ampliar la red de avenidas con carriles exclusivos para el transporte", explicó un vocero del ministerio.

Amoroso, por su lado, dijo: "Sabemos que no hay una solución mágica para los problemas de tránsito que tiene Buenos Aires. Se trata de hacer una política integral. Ya están las leyes de registro con puntaje y de creación del Cuerpo de Agentes de Tránsito. Ahora la idea es extender los carriles exclusivos para transporte público. En una primera etapa, por otras avenidas del Centro. En una etapa posterior queremos llevarlos a las avenidas de toda la ciudad, porque hay muchos problemas de tránsito en las áreas comerciales de todos los barrios".

Sobre los cuestionamientos que seguramente harán los que manejan autos particulares, quienes quedarían con menos lugar para circular en estas avenidas, el diputado afirmó: "Desgraciadamente, no se puede conformar a todo el mundo. Lo que estamos tratando de hacer es ordenar el tránsito en general. Y los autos también tendrán un beneficio, porque sobre la izquierda ya no tendrán un colectivo que los obligue a andar a paso de hombre".



--> Viene de Página 6



No solamente el macrismo cree que la extensión de los carriles exclusivos para transporte público puede ser una solución. El diputado Sergio Abrevaya (Coalición Cívica) presentó un proyecto para implementarlos en aún más avenidas. Por ejemplo, toda la extensión de Cabildo, Paseo Colón, Leandro Alem y las calles Cerrito, Lima, Bernardo de Irigoyen y Carlos Pellegrini.

“Para aliviar el caos del tránsito, que promete empeorar, es necesario crear condiciones favorables para el uso del transporte público masivo frente al automotor particular, en especial en los accesos al micro y macrocentro”, se lee en los fundamentos del proyecto de Abrevaya.

Para la última etapa de este plan, en el Gobierno de la Ciudad están estudiando una idea que seguramente será mucho más polémica aún que los carriles exclusivos. Se trata de establecer “vías preferenciales”, calles por las que podrían circular solamente colectivos y taxis ocupados. Los autos particulares quedarían obligados a ir por calles laterales, exclusivas para ellos. Así, transporte público y tránsito particular quedarían completamente separados donde se aplique ese sistema, que funciona en algunas ciudades del mundo.

La situación fiscal

Colectivos y trenes: más caros, pero también con más subsidios

En enero, junto al alza de los pasajes, De Vido prometió ahorrar \$ 600 millones

Si hubo ahorro, no se notó.

Pasaron siete meses desde que el ministro de Planificación Federal, Julio De Vido, anunció un aumento de las tarifas de trenes y colectivos. Y seis desde que se pusieron en marcha los nuevos precios.

También pasaron algo más de siete meses desde que De Vido informó que el nuevo cuadro tarifario que pagarían los porteños y bonaerenses implicaría un ahorro de subsidios de alrededor de 600 millones de pesos por año.

Transcurrido el primer semestre, los números de los subsidios muestran que no sólo que no se ahorró, sino que se gastó más.



Para no depender de los subsidios, los colectivos deberían aumentar un 95%



--> Viene de Página 8

A los números entonces. Durante los primeros meses del año, los subsidios a trenes y colectivos subieron un 71 por ciento, de acuerdo con los datos que aporta la Unidad de Control de Fideicomisos de Infraestructura (Ucofin), un órgano dependiente del Ministerio de Economía. No sólo no se ahorraron los 600 millones prometidos, sino que se gastaron 897 millones de pesos más. Sólo en seis meses.

“El monto de subsidios que se ahorrará el Estado estará en el orden de los 600 millones de pesos [por año]”, dijo De Vido el 5 de diciembre del año pasado, justo el día que el secretario de Transporte, Ricardo Jaime, anunció un cambio del cuadro tarifario.

Entre enero y julio del año pasado, los colectivos urbanos recibieron 1038 millones de pesos por intermedio del Sistema Integrado de Transporte Automotor (Sistau), un fondo que se nutre con un porcentaje de cada litro de gasoil que se vende en el país. Además, ese fondo tiene otro ítem, el Sistema Integrado Vial (Sisvial), que apuntala el dinero destinado a mejorar la infraestructura de rutas.

Desde 2006 las prioridades cambiaron y parte de ese dinero recaudado ahora termina, también, en los bolsillos de los dueños de los colectivos. Así, los transportistas sumaron unos 62,6 millones de pesos adicionales durante el año pasado, monto que llegó a 78,3 millones de pesos en los primeros meses de este año.

De esta manera, los transportistas mejoraron su ecuación de ingresos de dos maneras. Por un lado, con una suba de alrededor de un 30% en la tarifa que tuvieron congelada durante siete años y un mes; y por el otro con un aumento de un 71% de los subsidios directos que reciben los dueños de las empresas de colectivos.

“Durante siete años los gremios se acostumbraron a pedir aumentos que eran satisfechos por mayores subsidios, ya que la variable de ajustar la tarifa no se utilizaba. Ahora también presionan y terminan consiguiendo aumentos que finalmente se pagan con más subsidios”, dijo un transportista que pidió no ser nombrado porque de otra forma, dijo, dejaría de percibir los vitales fondos que recibe.

Durante 2008, la canilla de los subsidios se abrió con mucha más fuerza. En febrero de este año fue el récord histórico de subsidios entregados en un mes. Ese mes, de la oficina de Jaime salieron con destino a lubricar el servicio urbano de colectivos 450 millones de pesos. En junio, por caso, los giros llegaron a 225 millones de pesos, mientras que los giros de julio aún no se conocen.

A toda esta carrada de dinero hay que sumarle un monto indeterminado que se aplica a subsidiar el gasoil que usan los colectivos y ómnibus que circulan por el país. Los colectivos pagan el combustible más barato del país. Los urbanos desembolsan 42 centavos de peso por cada litro de ese combustible y los de larga distancia, 62. Como el gasoil subió, el diferencial a cargo del Estado es cada vez mayor. Pero no hay registros oficiales del monto de ese desembolso.

El primer auto que se fabricó en serie

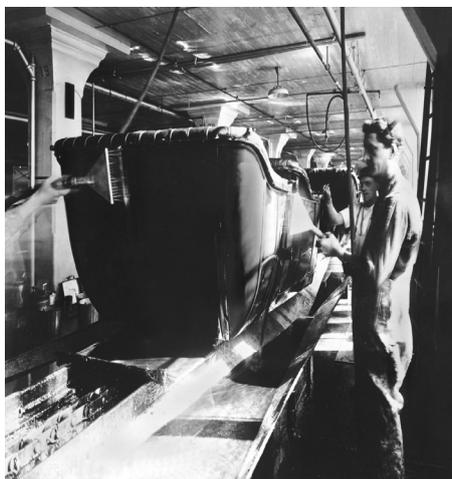
Los 100 años del FORD T y su aporte industrial

Este año Ford Motor Company celebra 100 años de la aparición del modelo T, el auto que puso al mundo sobre ruedas. El auto de Henry Ford que oficialmente llevó al mundo a la era del transporte sin caballos, es también el responsable de innumerables transformaciones que han hecho a la industria automotriz como la conocemos ahora. Por eso la marca ha enumerado una lista de ellas, aquí algunas.

Surgió la línea de ensamblaje y algo más: el modelo T brindó eficiencia y prosperidad de la producción inimaginable a un precio realmente bajo, perfeccionando el proceso de ensamblaje que definió toda una era de la producción automotriz. Logró reducir el precio de los autos, ya que en 1908, el Ford T se vendía a US\$ 825 y para 1925, 260.



Régimen del trabajador de fábrica: Es responsable de establecer un período de trabajo de 8 horas y un salario mínimo. Los US\$ 5 al día llevaron a los mejores trabajadores a las plantas de Ford. Además, la marca ofrecía trabajo a quienes normalmente no podían conseguirlo como inmigrantes, mujeres, minorías y personas con discapacidad.



--> Viene de Página 10

El auto universal: se posicionó como el primer auto global. Para 1921 representaba casi 57% del total de la producción automotriz mundial. Además de que fue producido en muchos países y contaba con distribuidoras en los seis continentes.



Impone el estilo americano: la llegada del Ford T estandarizó la posición del volante en el lado izquierdo.



Continúa en Página 12 -->

--> Viene de Página 11

Construyendo algo más pesado: para 1925, Ford estaba construyendo su primer camión pickup, el Ford Modelo T Runabout, que tenía una estructura de pickup, aunque también ofrecía un modelo de casi una tonelada, el TT pickup, similar a las Series F actuales.



Su funcionamiento: el motor original Tin Lizzie era un 4 cilindros de 2.9 litros flex-fuel que ofrecía flexibilidad, una potencia de 20 CV y una máxima de 40 a 45 millas por hora. Fue el primer motor de un solo bloque con cilindros removibles y es la base de la mayoría de los motores modernos. El Modelo T sentó las bases de los autos modernos que comparten el mismo chasis pero a la vez son diferentes entre sí.

Personalización del auto: a través de los años se han vendido cientos de accesorios para el Ford T. Gracias a esto el auto impulsó la industria de las autopartes que ahora deja ganancias de 38 billones de dólares al año.

Icono de la cultura pop: El Ford T saltó al mundo de la farándula, apareciendo en films y canciones.

El Ford T también fue carrozado como colectivo



Continúa en Página 13 -->

--> Viene de Página 12

Algunas Imágenes del Ford T, Publicidades y su creador...



DECEMBER, 1911. M o T o R A 12

Demand for Ford Cars
Doubles Annually

100,000 Ford Cars
Are in Service Now

Ford

\$700

Fully Equipped with
Automatic Brass Windshield
Speedometer
Three Oil Lamps
Two Gas Lamps
Generator
Horn
Tools

FORD Model T Light Delivery Car

Business everywhere demands such a car as this Ford Model T Light Delivery Car. Business demanded it because it needed a simple, economical and reliable means of handling light loads. It has been proved that the Model T will fill the want because of its five years of splendid service in the pleasure car class, where it demonstrated its strength and general utility in every test.

The Delivery Car is built on the same Ford Model T Chassis that has established such world-wide fame for all-around efficiency and economy. That chassis, which because of its excellence of design and its light weight, does from 20 to 25 miles on one gallon of gasoline.

Business men will recognize in the Model T's simplicity of operation, and in its freedom from tire troubles a particular adaptability to commercial purposes.

Mounted on the Model T chassis is a handsome, roomy body of steel. It carries 750 pounds of Merchandise with ease and at any speed desired.

The John Wanamaker stores in New York and Philadelphia use fifty of these Ford Model T delivery cars. In the service of those great merchandising establishments, the Model T delivery cars have proved of the utmost efficiency and economy. The Bell Telephone Company uses over 100 Ford Model T cars in its service throughout America. Investigation and long tests proved that no other car would do such efficient work so cheaply as the Ford Model T.

No method of light deliveries has ever been tested which proved so satisfactory as the Ford Model T Light Delivery Car system.

Immediate delivery assured.

Branches in All Principal Cities

Ford Motor Company DETROIT MICHIGAN, U.S.A.

The advertisements in Motor are indexed. See Motor's Advertising Index, page XIX.



Fuente: *Diario Clarín - Autos - 10-Julio-2008* - <http://www.clarin.com/suplementos/autos/2008/07/10/c-01711715.htm>

Wikipedia - Ford T - http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Ford_Model_T

Coches Americanos - Ford T - <http://www.coches-americanos.net/2008/03/17/ford-t-2008/>

Blog Dbravos - 100 Aniversario Ford T - <http://dbravos.blogspot.com/2008/05/ford-modelo-t-aniversario-100.html>

Biografías & Vidas - Ford - <http://www.biografiasyvidas.com/monografia/ford/>

Surrey Vintage Vehicle Society - <http://www.svvs.org/lbcomms.shtml>

Web Oficial *Ford* - <http://www.ford.com/>

Habia sido anunciado hace dos meses

Sin monedas, el proyecto de usar tarjetas en el colectivo no avanza

La escasez de metal es cada vez más notoria, para mal de los pasajeros. Dicen que el dispositivo de adaptación es costoso.

Cada vez hay menos monedas en circulación. A mediados de febrero, la Secretaría de Transporte de la Nación insinuó una solución al problema: la implementación de un sistema de tarjetas magnéticas para viajar en colectivos que circulen por Capital y Gran Buenos Aires como una medida para terminar con la odisea de conseguir el metal para sacar boleto. Pero a dos meses de haberse anunciado esa posibilidad, lo cierto es que las monedas no aparecen y el proyecto está paralizado. Ante la consulta de La Razón, desde la Secretaría de Transporte dijeron "no tener novedades sobre el tema". La respuesta fue similar en las cámaras que nuclean el servicio. El titular de la Cámara de Empresas de Autotransporte de Pasajeros, Daniel Millaci, había expresado en aquella oportunidad: "No rechazamos la iniciativa, pero siempre que un banco se haga cargo de los costos, porque para nosotros es una erogación muy grande".

Entre otros beneficios, el sistema permitiría un control más eficiente de la Afip sobre las empresas. El sistema es similar al que se usa en el subte: tarjeta recargable o de cartón (con un solo viaje) y ya se utiliza en ciudades como Salta, Córdoba y Mar del Plata y en algunas de las líneas del conurbano bonaerense.



Cada vez es mas difícil viajar en colectivo por falta de monedas.

---> Viene de Página 14

Un caso que ya aplica el sistema con buenos resultados es el de Micro Omnibus Quilmes (Moqsa): hace cuatro años que sus unidades reciben tanto monedas como tarjetas. "Para el usuario es mejor y nosotros no nos perdemos el cliente", señaló Rodolfo González, presidente de la empresa, que posee unas 370 unidades entre las seis líneas que brindan servicios. De todas maneras, González admite que la adaptación al sistema tiene un costo (según cálculos, puede rondar el millón de pesos), pero que las empresas tendrán que modernizarse aunque sea "por contagio" o "por no perder usuarios".



Para los colectivos de Provincia es más sencillo porque, en la mayoría de los casos, las máquinas están preparadas para operar con tarjeta magnética. El caso es diferente para los colectivos de Capital, cuya adaptación demandará más trabajo y tiempo. La escasez de monedas provocó ciertos "abusos" a la hora de conseguirlas: comerciantes aseguraron pagar un 5% por encima de su valor en el mercado negro. Esto es que por cada \$ 100 que cambian en monedas, reciben \$ 95. Todo un negocio.

Por su parte, el Banco Central elevó la multa de \$ 1.000 a \$ 10 mil para los bancos que no entreguen cambio de \$ 100 (como monto máximo). Además, la entidad puso en circulación en enero y febrero de este año 112 millones de monedas de 5, 10 y 50 centavos y de 1 peso. Sin embargo, en la calle no se ve esa inyección y el usuario de colectivo sigue padeciendo la escasez.

A un año de la inauguración del Museo Mercedes Benz



Alemania

Un 1112 en Alemania

El 19 de mayo de 2006 abrió sus puertas el nuevo museo Mercedes-Benz en Stuttgart, Alemania. Construido en tiempo récord y diseñado como un desafío para la ingeniería moderna, el museo recorre la historia del automóvil desde su nacimiento, hace 120 años, hasta el día de hoy, a través de 16.500 m² con 160 automóviles. Entre las curiosidades se puede encontrar la mítica Flecha de Plata de J. M. Fangio y un colectivo argentino modelo 1969 de la Línea 6 de Moreno.

El nuevo museo relata la historia de la marca Mercedes-Benz y la completa con diversas perspectivas para el futuro. Ese principio se refleja en la concepción del edificio, obra de Ben Van Berkel y Caroline Bos, famosos arquitectos holandeses provenientes del "UN studio".

La impresionante modernidad de la construcción parece venida del futuro, y conserva al mismo tiempo su enlace con la tradición. La estructura interior del edificio está inspirada en la doble hélice espiral del ADN, que encierra el código genético del ser humano.

El edificio tiene una concepción pedagógica de la exposición, esbozada, desarrollada y realizada por el estudio HG Merz. Durante las dos horas, como mínimo, que dura la visita al museo, los visitantes emprenden un viaje en el tiempo que permite recordar la historia del automóvil.



Glorioso destino el de este colectivo. Después de haber hecho durante años el recorrido Moreno-La Perlita de la Línea 6, este Mercedes 1112 de 1969 terminó expuesto en el Museo Mercedes-Benz en Stuttgart, Alemania

---> Viene de Página 16

Un ascensor lleva al plano más alto del museo, donde empiezan dos recorridos que conduce a los visitantes a lo largo de la colección.

Durante las dos horas mínimas que dura la visita al museo, los visitantes emprenden un viaje en el tiempo, permite recordar la historia del automóvil. Un ascensor lleva al plano más alto del museo, donde empiezan dos recorridos que conduce a los visitantes a lo largo de la colección.

Pero lo más curioso es que, al salir del ascensor en el octavo piso para comenzar el paseo de arriba hacia abajo, el visitante se encuentra con **un colectivo rojo de la Línea 6 que en la Década del '70 realizó el tramo Moreno-La Perлита. En su parte trasera, una imagen de Carlos Gardel alimenta aún más el orgullo de ser argentino y la nostalgia.**

El primer recorrido, bajo el título "Mitos", incluye siete salas que relatan en orden cronológico la historia de la marca. En las salas del segundo recorrido, los vehículos están agrupados en cinco "Colecciones" independientes, que representan sin distinción de épocas la variedad de la cartera de productos de la marca.

Ambos caminos confluyen a la curva "Flechas de Plata-Carreras y Récords" donde puede apreciarse el vehículo original con el cual salió campeón mundial Juan Manuel Fangio.



La exposición se completa con la sección denominada "Fascinación Técnica", que invita a ver al trabajo diario de los ingenieros y a dirigir la mirada hacia el futuro: a lo que vendrá dentro de pocos o muchos años. La imagen de la marca Mercedes Benz está plasmada en más de 1500 objetos, entre ellos 160 vehículos.

--> Viene de Página 17

El recorrido Mitos incluye las etapas:

Pioneros, la invención del automóvil (1886-1900), Mercedes, El nacimiento de una marca (1900-1914), Tiempos de cambio, Diesel y compresor (1914-1945), El milagro económico, Forma y diversidad (1945-1960), Precursores, Seguridad y medio ambiente (1960-1982), Revolucionarios, Global e individual (1982 hasta hoy), Flechas de Plata, Carreras y Récords.

Las salas del recorrido "Colecciones" muestran objetos tan diversos como un colectivo porteño de Línea 6 (Moreno-La Perlita), modelo LO 1112 de 1969, el camión de carga pesado LP 333 (el famoso Ciempiés), un camión para bomberos LF3500 con escalera giratoria o el "Papamóvil".



1952 Mercedes Benz O 3500 Touring Coach



1959 Mercedes Benz LP 333

"El museo Mercedes Benz relata una historia cabal y se centra en los objetos expuestos. En otras palabras, los objetos son las estrellas, los protagonistas del museo. La puesta en escena realza este protagonismo", resumen desde la casa de la estrella.

Fuente: **Web Cámara Empresaria de Transporte de Pasajeros**- <http://www.ceap.org.ar>

Revista El AutoColectivo - Año 73 - Número 548 - <http://www.ceap.org.ar>

Nota realizada por el Lic. Marcelo Manuzzi

Fotografías - <http://www.fsquares.com>ShowAlbumFotosThumbs.aspx?AID=8757&PG=3&FPID=>

- <http://flickr.com/photos/91116410@N00/2315260936>

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 "Ford Modelo T" 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

"Un chofer muy particular"



Otto, el conductor del bus Escolar en la Serie "Los Simpsons"

FUENTE: <http://themagsreport.blogspot.com/2007/07/10-best-simpsons-vehicles.html>

RESPUESTAS NÚMERO ANTERIOR (N° 23)

CRUCIBONDI

1-Mujeres. 2-Autokori. 3-Treasures. 4-Tatsa. 5-Paradas.
6-Finlandia. 7-Carriles. 8-VW Kombi. 9-Gasoil

Cruci-Bondi

1	_____	F	_____
2	_____	O	_____
3	_____	R	_____
4	_____	D	_____
5	_____	M	_____
6	_____	O	_____
7	_____	D	_____
8	_____	E	_____
9	_____	L	_____
10	_____	O	_____
11	_____	T	_____

- 1 - Creador del Famoso Ford T.
- 2 - Aporte económico que necesitan los trenes y colectivos.
- 3 - Transporte fluvial que viaja de Capital a Tigre.
- 4 - Marca de vehículos que posee Museo en Stuttgart.
- 5 - País donde se encuentra el Museo Mercedes Benz.
- 6 - Elemento con valor que se utiliza para abonar el colectivo.
- 7 - Cambio que realizaron algunas Líneas e colectivos.
- 8 - Cambio que realizará Macri en la ciudad.
- 9 - Nombre técnico del Famoso Mercedes Ciempiés.
- 10 - Carrocería del colectivo publicado en "Foto del Mes"
- 11 - Destino del Catamarán cuando sale desde Capital.



Efemeride

01/07/1943

De la mano del gobierno surgido del golpe de estado del **4 de junio de 1943**: las nuevas autoridades, menos tolerantes con la Corporación, dictaron un decreto que paralizó la incautación de los colectivos de tenencia. Las Líneas 6, 7, 12, 33, 39 y 45 se conocieron como **Lineas de Tenencia**.



Webs / Fotologs Recomendados



Website: Carrocerías Bimet-Corwin
<http://www.bimet.net/>



Fotolog: Fin Rio de la Plata
<http://www.fotolog.com/finriodelaplata>



Diccionario "Bondiero"

Picar boletos:

Acción que realizaba el "guarda" o "chancho" al agujerear los boletos. Hoy en día, aunque ya casi no se los ve, los marcan con birome.



¿Sabías Que?

El modelo del Chasis del Metalpar Iguazú articulado que posee la Línea 132 es el O500UA (Urbano-Articulado)



El Número

118

Es el número de interno del 1º Metalpar Iguazú Articulado que posee la Línea 132.



Frase Célebre



El secreto de mi éxito está en pagar como si fuera pródigo y en vender como si estuviera en quiebra.

(Henry Ford (1863-1947))



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!!!