

TRANVIAS I



Los tranvías dejaron de circular por el centro porteño en 1967

Los orígenes de un típico servicio urbano

Por Susana Boragno
Para La Nación

Uno de los primeros tranvías de los que se tienen noticias en el mundo fue el construido por John Stephenson en 1811, que circuló por las calles de Nueva York arrastrado por caballos. La idea no era tan nueva porque en Inglaterra ya se habían utilizado vehículos a sangre sobre rieles.

Según una interpretación anónima, hacia 1860 un ingeniero inglés de apellido Outran ideó un sistema de transporte para poder llevar sobre rieles unos carruajes con carbón extraído de una mina. De ahí nace el término "camino de Outran", expresado en inglés *outran-way*, que abreviado más tarde fue *tramway* y castellanizado se llamó como todos lo conocen, *travía*.

Aquí los primeros tranvías a caballo se utilizaron para traslado exclusivo de pasajeros desde la Estación Central (Plaza de Mayo) hasta la vieja Estación Retiro, pero el servicio duró poco. Los primeros intentos de instalar el servicio provocaron resistencia ante el temor a que convirtiera en

un peligro para la población. Se decía que las calles eran angostas, que era peligrosa la alta velocidad a la que iban a correr (10 km por hora) y se perjudicaría la estabilidad de los edificios y el acceso a las iglesias.

Un periódico de la época dijo que las autoridades debían mandar una ambulancia detrás de cada coche tranviario para que fuese recogiendo a los muertos y heridos que quedarían en el trayecto. Tanto se dijo y se publicó que al autorizar a las primeras líneas se las obligó a que delante, a unos 15 metros de cada coche, fuese un jinete anunciando con una corneta la inminente llegada del "mortífero vehículo", obligación ésta que duró poco tiempo por ser innecesaria.

La primera concesión la otorgó el gobernador Emilio Castro el 29 de diciembre de 1868 y recayó en la persona de Federico Lacrozze, conocido empresario que inauguró el servicio el 27 de febrero de 1871. El primer tramo, de 60 cuadras, comprendía Cangallo, Callao, Piedad (Bartolomé Mitre), 25 de Mayo y Victoria (H. Yrigoyen).

Por Buenos Aires, los tranvías circularon hasta diciembre de 1962.

I EN FRANCFORT I

Un superhangar para el A 380

Lufthansa Technik, la división técnica de la aerolínea europea, se alista para recibir al avión más grande del mundo

Por José Crettaz

Enviado especial

FRANKFURT AM MAIN, Alemania.- En el aeropuerto de esta pulcrísima ciudad de la región central alemana está el cuartel general de Lufthansa, una de las más grandes aerolíneas europeas. Y muy cerca de su nueva sede administrativa -casi completamente hecha de cristal-, están los enormes y modernos talleres de Lufthansa Technik, una de las seis unidades de negocios del gigante grupo alemán.

En este aeropuerto, el segundo más transitado de Europa con 50 millones de pasajeros anuales, Lufthansa Technik tiene tres hangares. Allí se revisan y reparan aviones de 74 compañías, ninguna de las cuales procede de América del Sur.

En estos enormes espacios se preparan ahora para recibir a la última joya de la aviación civil: el Airbus A 380, el avión más grande del mundo. La firma acaba de levantar el techo de uno de esos hangares para poder albergar al nuevo aparato, cuya cola tiene una altura máxima de 24,1 metros.

De hecho, el grupo Lufthansa ya le encargó a Airbus 15 unidades del 'A 380' para las operaciones de su aerolínea, pero además también prevé reparar aquí los que compraron algunas de las empresas que contratan los servicios de su



Tempo de descuento para "hospedar" al A 380



En la cola, 24,1 m de altura



Alta complejidad

división técnica, como Emirates, que en algunos años dispondrá de 43 aparatos. La adecuación del techo del hangar tardó sólo 10 horas: en dos etapas se levantaron 3000 toneladas de acero a una altura de 45 metros. La tarea demandó una inversión de 150 millones de euros.

Por invitación de la propia empresa alemana, un buen número de medios internacionales -entre ellos La Nación- pudieron recorrer las modernas instalaciones técnicas y administrativas que Lufthansa tiene en esta ciudad cosmopolita, cuna de Goethe y antigua capital imperial.

FOTOS: GENTILEZA LUFTHANSA

Red de Ventas

Vendo Trucks y Buses Argentina S.A.
Paraná Av. Oberlin
Montevideo Uruguay 1971 - Tel: 51 11 8520-8007
Vendo Trucks y Buses Argentina S.A.
Soyuzal México
Carlsbad California 1926 - Tel: 6021 4800114
Mexico Highway 01934
Caracas
Colombo 4708 27 Piquito Lina - Tel: 5810 90 117
Aguascaltecas
Córdoba - San Carlos
Filia 81228 Pto. Esp. y ruta 28 - Tel: 3088 450-5028
Miercaribe y Guineá
Rabat Portugal
Caracas - San José
Guatemala Milva 241 27 - Tel: 5042 474-1006
Mariposa y Borealis
Aguascaltecas - Fimex
Aguascaltecas y Calle 605 - Tel: 6040 424-3600
Mariposa y Borealis
Málaga - Caracas
Filia Plan 12, km 12,3 - Tel: 50779 2 90-1401 48-0260
Caracas - San José
Houston
Año Nuevo 685 - Tel: 6060 448-0222
Washington D.C.
Chapel - Carolina del Norte
Troyville - Troyville 6305 - Tel: 63207 448-0207
Supercentros S.R.L.
Sala
Av. M. Tardes 1220 - Tel: 60807 428-1103
Villar - Caracas S. R. L.
San Juan de los Rios
Caracas 2558 - Tel: 60411 88-1966



VOLVO

LANZAMOS ORO AL MERCADO

MEJORES VOLVO FH 6 FH TOTAL PERFORMANCE

La nueva línea dorada de camiones Volvo presenta importantes innovaciones: nuevos motores de 13 litros (Euro 3) con potencias que van desde los 400 a los 620 CV; la nueva caja de transmisión electrónica I-Shift; un moderno interior de cabina rediseñado para mejorar la funcionalidad y el confort para el conductor; con asientos aún más confortables; dudosas de espuma de múltiple densidad. Volvo es Total Performance, la perfecta combinación de productividad, eficiencia de conducción, disponibilidad y bajos costos.