

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA

CON ALCANCE NACIONAL

155



**LA CALIDAD DEL DIÉSEL NECESITA
SER MEJORADA**

**LA ANT NO LOGRA FORTALECERSE
COMO INSTITUCIÓN**

PLAN DE RUTAS Y FRECUENCIAS

**JOVEN INDÍGENA CONSTRUYE
PRIMER VEHÍCULO SOLAR**

Teojama Comercial



Desde 1963

LA FINAL A TU CASA CON EL

GOLAZO TEOJAMA



1800 TEOJAMA (1800-8365262)

www.teojama.com    

• QUITO • GUAYAQUIL • CUENCA • AMBATO • MANTA • SANTO DOMINGO • LAGO AGRIO • QUEVEDO • PORTOVIEJO • MACHALA



¡No te quedes sin participar!

Vive una final soñada

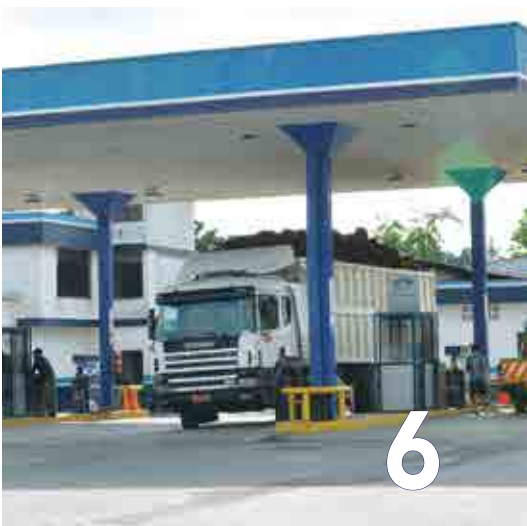
Ingresa a www.teojama.com y conoce los requisitos



**SOPORTE
TOTAL**

*Aplica para tu compra en vehículos, repuestos multimarca o servicios en nuestros talleres multimarca.

CONTENIDO



5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL
El efecto del diésel en los
vehículos comerciales

12 NOTICIAS NACIONALES

16 LO NUESTRO
Parque Nacional Sumaco
Napo-Galeras

18 TECNOLOGÍA VERDE
Primer vehículo solar en el país

19 NOVEDADES

22 ZONA DE DERRUMBE

24 PUENTE ANGOSTO
Mecanismo de pesas y medidas

26 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA

28 CEDA EL PASO
Asaltos a bordo de motos

32 CONDUCTORES

34 SEGUIMIENTOS

36 SALUD
Alimentación saludable.

37 PARA TI

38 SOBRE LA MARCHA

43 LA CHICA DE LA PORTADA

44 PIONERO
José Emiliano Guamán

46 CARROCEROS

48 NUESTROS 30 AÑOS

50 HUMOR
Prueba de inglés



Los dirigentes “deben serlo y no solo parecerlo”

Todo dirigente gremial cuyo principal objetivo es la representación legítima de sus bases, debe tener habilidades que le permitan influir positivamente para alcanzar metas significativas para sus representados. Este liderazgo debe estar estrechamente vinculado con la participación y compromiso de las bases, caso contrario, sólo se representará a sí mismo.

Sin embargo, representar a un colectivo no es fácil porque las prioridades pueden ser distintas entre los agremiados. Por eso, uno de los grandes desafíos de todo líder, es construir con bases sólidas el rumbo y la relación de su organización con los gobiernos. El dirigente debe ser un actor relevante en los cambios que generen mejor calidad de vida para sus dirigidos y poder incidir en futuras mejoras.

En el transporte mucho se habla que los dirigentes no representan a sus asociados; que los beneficios recaen únicamente en los altos mandos y que las bases reciben poco o nada. Se afirma que los términos de los acuerdos con los gobiernos o autoridades provinciales o locales no son transparentes, que existen pactos por debajo de la mesa y, en definitiva, que también han caído en los tentáculos de la corrupción. Este mal proceder se reflejaría en la desatención en que están los miembros de base del gremio, e inclusive, los choferes.

Esto puede ser verdad en algunos casos, pero nunca se debe generalizar. Antes, hay que considerar que muchas de las demandas de las bases no pueden ser resueltas directamente por el dirigente, sino que son responsabilidad de los gobiernos nacional o locales. La seguridad es una de sus principales demandas y cualquier esfuerzo que haga un dirigente será inútil si las autoridades no tiene la voluntad política y la capacidad de solucionar el problema.

Es conocido que los transportistas están afectados por la delincuencia en su día a día: asaltos, robos e incluso asesinatos. También se enfrentan a otro peligro: deben pagar una “vacuna” a los mafiosos para poder trabajar. Es un hecho que afecta a todas las modalidades de transportación, sin importar el nivel en que la persona se encuentre dentro del sistema. Es decir, desde altos dirigentes hasta los conductores son víctimas de extorsión.

Siendo éste un problema que se está volviendo endémico en Ecuador, es urgente que el Gobierno genere respuestas rápidas, certeras y eficientes. Además, siendo que el transporte no es el único afectado, urge que empresas, organizaciones, sindicatos, movimientos sociales, universidades, etc. se unan para contribuir y no solo exigir estrategias y financiamiento para solucionar este gravísimo problema.



NR. 155 OCTUBRE - NOVIEMBRE 2022

Revista Informativa de circulación nacional y sin costo para la transportación terrestre del Ecuador

RESPONSABLE

MARITZA GUEVARA

GRUPO COLABORADOR

DR. SEGUNDO CUNDULLE
DR. JUAN CARLOS PAREDES
ARQ. RODRIGO TORRES
ING. RAÚL PAILLACHO

ENTREVISTAS Y REPORTAJES

FRANCISCO CELI	ELVIS MERINO
BOANERGES COLOMA	MARÍA MOGOLLÓN
RICARDO CORNEJO	ANA MARÍA MONCAYO
JANETH CRUZ	CARLOS NAVARRETE
VÍCTOR ESPINOZA	MARLON RUALES
JAIME MARÍN	LUIS RUIZ
YOLANDA QUINCHE	LENIN YUMI

MODELO PORTADA

VICTORIA SANTANA / BAHÍA DE CARAQUEZ

COORDINACIÓN GENERAL

LCDA. MARÍA MOGOLLÓN

DISEÑO

MARISTHER GUEVARA

IMPRESIÓN

IMAGEN DIGITAL

COORDINACIÓN

STO. DOMINGO
BOANERGES COLOMA

DISTRIBUCIÓN GENERAL

GEOVANNI VALENCIA
MARJORIE ZAMBRANO

PUBLICIDADES Y SUSCRIPCIONES

Telfs: 02-2056898 • 2056899

0999818639 • 0999816629



Email: maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

DISTRIBUIDORES LOCALES

QUITO Luis Pérez Geovanni Valencia	SANTA ELENA Econ. Carlos Guerrero
ESMERALDAS Ing. Giomar Gruezo	LAGO AGRIO Unión de Sucumbios
GUAYAQUIL Wimper Moreno Milton Vega	MANTA Leonardo Pilligua
HUAQUILLAS Juan Espinel	PORTOVIEJO Leonardo Pilligua
MACHALA FETRANSPSUR Ramiro Román	SHUSHUFINDI Janeth Rivadeneira Tania Solano
	DISTRIBUCIÓN NACIONAL POR COURIER

DIRECCIÓN

Av. Gonzalo Pizarro y Machala.
Tumbaco - Quito

Distribución gratuita a aproximadamente 1400 compañías y cooperativas del transporte de pasajeros y de carga nivel nacional y aproximadamente 1000 empresas relacionadas con servicios, repuestos e importaciones para el transporte.

© Derechos Reservados
El contenido de esta revista puede ser reproducido parcialmente citando la fuente.

Efecto del diésel en los vehículos comerciales (camiones y buses)

EL DIÉSEL ES UN HIDROCARBURO LÍQUIDO COMPUESTO POR PARAFINAS, UTILIZADO COMO COMBUSTIBLE PARA MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA DE ENCENDIDO POR COMPRESIÓN Y QUE VIENEN EQUIPADOS EN LOS VEHÍCULOS COMERCIALES.

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

Consultamos al Ing. Mecánico Ángel Portilla, profesor de la EPN, Facultad de Ing. Mecánica, quien ha trabajado en motores de combustión interna. Posee una maestría en sistemas automotrices. Dirigió el Centro de Control de Emisiones de la Politécnica Nacional y es Jefe de Laboratorio de Sistemas Automotrices de la Facultad de Ingeniería de la EPN.

¿Qué influencia tiene el Cetano en la combustión del motor?

El índice de cetano es la propiedad del diésel que refleja la capacidad del combustible de auto encenderse debido a la alta temperatura que tiene el aire en la cámara de combustión. Los fabricantes de motores y las tecnologías más recientes requieren de un combustible diésel con un índice de cetano de alrededor de 55. Desde ese punto de vista, nuestro diésel cumple con la especificación y está dentro de la norma.

¿Qué vuelve crítica a la emisión de los motores?

Es el contenido de azufre. Al desarrollarse tecnologías para control de emisiones, se exigen niveles de contaminación ambiental con base en normas americanas, europeas, japonesas, etc. En Ecuador aceptamos las EURO para los motores y sus tecnologías, que van desde la EURO 1 hasta EURO 5 ó 6.

Pero, seguimos con una norma INEN desde el año 2002 que especifica cumplir emisiones Euro 2 que corresponde a tecnologías de motores de los años 1998 a 2000. Con esta normativa pueden ingresar al país vehículos con motores que no cuentan con sistemas de control de emisiones.

¿Es complicado traer tecnologías de motores más limpios?

Si, porque el contenido de azufre requerido para las nuevas normativas como la Euro 5 ó 6 es de 10 partes por millón (ppm) de azufre. Euro 4 (50 ppm), Euro 3 (250 ppm), Euro 2 (500 ppm).

Cuando inició la revisión vehicular de Quito (2002) se pidió un diésel de 500 ppm. Actualmente, debido al ingreso de vehículos con mejor tecnología de control de emisiones



La calidad del diésel juega un factor importante.

en Guayaquil y Cuenca exigen un diésel con 10 ppm de azufre; o al menos, así debe entregar Petrocomercial a estas dos ciudades.

En Quito seguimos con 500 ppm. Hay casos en que se distribuye diésel con un contenido menor entre 240 a 250 ppm de azufre, aunque ha habido ocasiones que se ha encontrado menor cantidad. Puedo dar fe de eso porque se hizo un estudio para una tesis al caracterizar el diésel de dos gasolineras de Quito, encontramos (agosto 2022) que el contenido de azufre era menor a 100 ppm.

LAS TECNOLOGÍAS NUEVAS DE MOTORES TIENEN:

PRIMERO. Un sofisticado sistema de inyección de combustible common rail (riel común) cuya característica es generar altas presiones de inyección de combustible en la cámara. Pero, el azufre en el diésel, ante la presencia mínima de agua podría formar ácido sulfúrico que causa corrosión que afecta a los inyectores del motor que, ante un pequeño "picado" de milésimas, en lugar producir una "neblina muy fina de diésel" producen unas pequeñas gotas de diésel que no favorecen a la combustión y bajan su rendimiento y potencia, causando emisiones de material particulado y hollín en el tubo de escape.

SEGUNDO. Para disminuir las emisiones contaminantes como (CO, NOx, PM, HCs), dependiendo de la tecnología Euro se implementan sistemas poscombustión como: Recir-

culación de Gases (EGR); Convertidores de Oxidación Diésel (DOC); Convertidores Selectivos de Reducción (SCR), Filtros de partículas (DPF), etc.; así como también sistemas auxiliares para inyección de Urea al combustible como por ejemplo el Add Blue (aditivo azul).

Dependiendo de la norma Euro, en cada vehículo se instala una verdadera planta de tratamiento químico de pre y poscombustión, y el contenido de azufre influye en el rendimiento de los procesos de formación de contaminantes, reducción y oxidación.

Los equipos de poscombustión EGR, DOC, SCR, DPF (uno más, uno menos) integran a un vehículo con tecnología moderna que cumple la norma Euro 5 o superior.

El precio de los equipos

Para motores de gasolina, dependiendo de su cilindrada, el convertidor catalítico cuesta entre USD 800 a 1000. Un sistema de tratamiento poscombustión para un motor a diésel, según lo descrito, podría costar de USD 8 a 10 mil.

En el país con el actual diésel los camiones o buses deberían venir por lo menos con una válvula EGR o un DOC (Convertidor de Oxidación Diésel). El costo de un (DOC) estaría entre 1000 y 2000 dólares y es fácil instalarlo en lugar del silenciador. Así tendríamos vehículos con menor emisión de CO, HCs y de material particulado.

El agua y el azufre en el diésel

Para el sistema de filtrado de combustible algunos vehículos vienen de fábrica o hay que instalar un filtro decantador de agua (trampa de agua). El problema es que el combustible

puede estar contaminado con agua por la humedad especialmente en la Amazonía o la Costa. La presencia de agua afecta el proceso de inyección del combustible.

El azufre baja y deteriora el rendimiento del sistema que elimina las emisiones contaminantes que van al aire. Si hay exceso de azufre bajará la eficiencia del DOC. Si con la norma actual de permitir 500 ppm de azufre en el diésel, colocamos un DOC a un bus o a un camión, el dispositivo tendrá menor vida útil.

El azufre es más fácil de reaccionar con el oxígeno que con hidrocarburos no combustionados y el monóxido de carbono; y por ello las reacciones químicas que se dan dentro de los dispositivos para controlar y bajar los contaminantes son menos eficientes. Un vehículo al cual se le instale solo un DOC tendrá menos emisiones contaminantes, que uno que no lo tenga.

Ningún importador traerá al país vehículos con motores modernos con tecnologías Euro 5 o 6, equipados con sistemas de pre y poscombustión, mientras el diésel no disminuya el contenido de azufre a 10 ppm. Ya que, en el caso de los DPF, se saturarían rápidamente taponando el sistema de escape y los otros dispositivos tendrían un menor rendimiento y vida útil.

¿Se afecta el motor si llega a taponarse el sistema de poscombustión?

Si, el DPF se satura por la alta presencia de material particulado y no es suficiente el sistema de regeneración. Es como si el tubo de escape estuviera tapado, lo que provocaría que el motor se apague porque los gases no se evacúan. El motor no se dañará, pero es un gran problema porque el vehículo se detendrá.

SI BAJAMOS EL AZUFRE, bajamos el material particulado (opacidad) y si le ponemos un DOC la contaminación bajará significativamente (CO, HCs y PM).

Las emisiones se controlan por tres caminos:

1. Diésel con menor contenido de azufre.
2. Un sistema de inyección de alta presión.
3. Un sistema de tratamiento poscombustión.

Resumiendo

Euro 5 no solo significa poner un diésel de 10 ppm de azufre; también debe tener sistemas de tratamiento poscombustión instalados a continuación del motor de tecnología moderna. Sin esos sistemas, cambiar de diésel no hace que los niveles de emisiones de los motores cumplan con los requerimientos de la Euro 5.

En Ecuador se dice que el diésel está en un promedio de 300 ppm. y si pondríamos un sistema de tratamiento de emisiones mínimo como el DOC, bajaría la opacidad, CO y también hidrocarburos.

La pregunta es:

¿Cuándo el INEN cambiará la norma existente, Euro 2, por una más moderna para que las partes por millón de azufre permitidas sean de por lo menos 100?



Hay varias consideraciones que se deben tomar en cuenta al cambiar la categorización del diésel.

Diésel ecuatoriano tiene demasiado azufre

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

El Ing. Carlos Páez* señala: “El diésel no es bueno, los fabricantes de automóviles lo señalan en la publicación Worldwide Fuel Charter (Carta Mundial de Combustible), sexta edición publicada en 2019, que fue elaborada conjuntamente con las asociaciones de empresas fabricantes de vehículos europeos, de Estados Unidos, Japón, Asia, Brasil, Corea, México.

En lo relativo al diésel divide a los vehículos por su condición técnica en cinco categorías:

1. Para aquellos sin ningún control de emisiones del escape desde antes de 1998.
2. Para los fabricados alrededor del año 2000.
3. Para los del año 2005.
4. Para los del 2010 y
5. Para vehículos con mejores prestaciones tecnológicas.

Establecen el combustible requerido para cumplir con los estándares de emisión y determinan la calidad del combustible identificando varias características del diésel.

Desde el punto de vista ambiental, la característica que interesa es el contenido de azufre ya que este compuesto genera gases que contaminan el aire provocando la formación de partículas microscópicas o micrométricas, que constituyen la principal preocupación para la salud pública asociada a efec-

tos dañinos por el deterioro del aire. La Organización Mundial de la Salud establece que mueren más de 4,2 millones de personas al año por la contaminación del aire exterior.

Los vehículos con tecnologías de hace más de 25 años necesitan un contenido de azufre de 2000 partes por millón (ppm), son vehículos obsoletos que prácticamente no circulan en ningún lado. Para los de 1998 en adelante se establece un contenido máximo de 300 ppm y los de última generación exigen un diésel de bajo contenido de azufre de 10 ppm.

La norma ecuatoriana

El límite máximo permitido de azufre en el diésel es de 450 ppm, que apenas llega a categoría 2. El diésel de nuestro país ni siquiera es para vehículos EURO III. Petroecuador produce el diésel que consumimos, el Ministerio de Recursos Naturales no Renovables establece las políticas públicas en materia energética del combustible y su calidad y el Instituto Ecuatoriano de Normalización emite las normas técnicas. Petroecuador no ha podido fabricar un diésel mejor. Al respecto, con otros profesionales preocupados hemos insistido, por varios años, buscar solución al problema y ajustarse a la norma EURO 5, que requiere diésel de 10 ppm.



El diésel en Ecuador es de mala calidad.

El petróleo es el que contiene azufre

El petróleo crudo está en el subsuelo; el que tiene impurezas es el crudo agrio y el que no las tienen es el crudo dulce. En Ecuador se extrae crudo agrio que contiene azufre. Cuando se refina al crudo para producir combustibles, no se extrae el azufre porque se requiere un proceso tecnológico específico en la refinería. Petroecuador no ha podido consolidarse para esta refinación pese a las inversiones que se han hecho para repotenciar las refinerías y por eso seguimos sometidos a un diésel de mala calidad y las emisiones continúan afectando a la salud.

**Ingeniero ambiental; profesor del Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la EPN. Fue Exdirector de la Red Metropolitana de Monitoreo Atmosférico de Quito; Exsecretario de Movilidad del Municipio; Exconcejal metropolitano, experto en temas ambientales.*

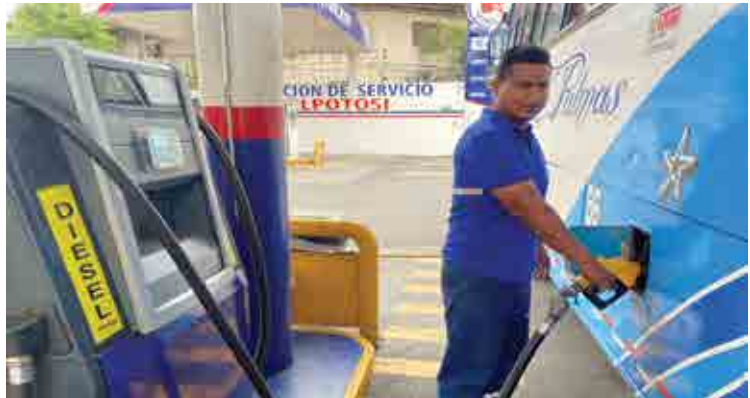
La calidad del diésel requiere ser mejorada

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

En nuestro país se presenta frecuentemente el daño de bombas de combustible asociado con presencia de impurezas y agua; incluso, en ciertas ocasiones, a falta de lubricidad del diésel.

El problema más evidente es la presencia de humo, sinónimo de una combustión incompleta. Una de las razones potenciales es defectos en la alimentación, que son provocados por que se ensucian y taponan los inyectores y perjudican la adecuada atomización todos estos factores causan una combustión deficiente. En adición, otra característica importante a tomar en cuenta es el Cetano.



El diésel consumido contiene mucho azufre.

El índice de cetano está asociado con la facilidad con la que el diésel se prende. Como referencia, índices de cetano bajos están alrededor de 41, intermedios alrededor de 45 y altos alrededor de 51. De acuerdo a la normativa, nuestro diésel debe tener un índice de cetano de 45. Mientras más alto sea el cetano, el diésel se quemará más fácilmente luego de ser inyectado.

Es evidente que conducir en altura, concretamente en la Sierra como en Quito (2800 msnm), trae problemas de combustión incompleta con presencia de humo, lo cual induce a concluir que un

Cetano más alto y por ende mayor rapidez en el encendido, ayudaría a mejorar la combustión.

Dadas las características que tiene el diésel que se comercializa en el país, una alternativa justificable es usar aditivos para intentar reducir el impacto de las impurezas como agua, asfaltenos y alta cantidad de azufre, causan serios inconvenientes como ensuciamientos y taponamientos en la línea de alimentación, carbonizaciones en válvulas y pistones, daños en la bomba de combustible, altas emisiones y mucho humo.

Para comprender la problemática, es necesario primero conocer que la cantidad de azufre permitida en nuestro diésel es 500 ppm, mientras a nivel internacional ya se usa diésel con 10 ppm.

Para varios transportistas de Esmeraldas, la respuesta es unánime: la mala calidad de los combustibles que se expenden a nivel nacional ha generado gastos extra. Tarde o temprano sufre la bomba de inyección, se taponan los inyectores, la unidad humea mucho y toca gastar en aditivos para mejorar el diésel y así poder cuidar la vida útil del motor.

Calidad es la diferencia: diésel en Perú, Ecuador y Colombia

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

En Aguas Verdes, José Sánchez transportista piurano, espera llenar de carga su camión. Cree que el trabajo en Perú no es rentable para un transportista independiente. Cuando se le pregunta sobre la calidad del diésel, dice que el “octanaje” es bueno.

En el CEBAF de Ecuador, Freddy Ibarra, de Los Ríos ha trabajado 6 años por las carreteras peruanas; cree que el diésel peruano es más “limpio” y el ecuatoriano “sucio” y que el “octanaje” es muy poco.

En Huaquillas, dos conductores: Armando y Viviana de una empresa peruana, sobre el diésel peruano concluyen que el motor rinde más; por el contrario, el de Ecuador sería diluido y con “menos octanaje”.

Quien sí tiene claro sobre la calidad del combustible es Luis Cabrera de Tulcán. Su ruta va de Perú a Colombia, conoce la realidad del transporte de los tres países andinos y no habla de octanaje.

Octano o cetano

Con la evidencia de los entrevistados, se nota que algunos transportistas no diferencian entre índice de octano e índice de cetano. Cuando hablamos de gasolina el índice es octano (octanaje). En el gasoil o diésel popularmente llamado en Perú como “petróleo”, tenemos que basarnos en el índice de cetano, no octanaje.

El índice de calidad del cetano tiene normas de calidad como ASTM D4737 y ASTM D976. El porcentaje de cetano para un motor a diésel debe estar en entre 41 a 51% hasta 55%. En Perú se utiliza al 50%, en Colombia 47%, y en Ecuador se estima en 45%. Solo Ecuador tiene congelado su precio en 1,75 dólares el galón. Colombia cotiza un galón al alza en más de 9.600 pesos; Perú vende el galón en un promedio de 18 nuevos soles.

Menos Cetano, más contaminación

Luis Cabrera trabaja para la empresa de transporte TCI. Al momento de la entrevista, llevaba viajando 36 horas desde que salió de Chincha al sur de Lima, rumbo a Quito donde en 10 horas más habría de entregar su carga de aglomerados. Cruzó la frontera muy de mañana y antes de internarse al país, decidió realizar una revisión a su T800 Kenworth.

Nuestro entrevistado dice que ha recorrido las carreteras de Colombia, Ecuador y Perú. Cuenta que para ir a Perú llena el tanque con 290 galones y

completa en los “grifos de Perú” con 150 galones que alcanzan para dar la vuelta.

Señala que mientras menos es el porcentaje de cetano, el diésel contamina más y los motores se ven afectados; por ejemplo, tienen menos potencia. Ratifica que el diésel peruano puede ser más caro, pero es más potente por sus aditivos y tiene buen rendimiento porque es de calidad. Compara el diésel de Ecuador con el de Colombia, cree que son parecidos. Al de Perú le encuentra otra característica: “el de acá es clarito, el peruano es más oscuro”.

Wilson Aguirre, otro transportista ecuatoriano que recorre las vías de la costa peruana, coincide con Cabrera con respeto a la calidad del diésel. También califica al sistema vial y ve a las carreteras de Perú como regulares, las de Colombia pésimas y las del país buenas. Concluye que los peajes de Perú y Colombia son muy caros, sumado a los altos costos de los combustibles, resulta muy caro el trabajo en esos países.



José Sánchez en su vehículo El Peruano.

El diésel, en el transporte, mueve la economía del país

LOJA

POR ELVIS MERINO

El diésel que utilizan los vehículos tanto de transporte pesado como de pasajeros, es de vital importancia para movilizar el parque automotor y lograr que la economía del país tenga una relativa estabilidad.

Los conductores son testigos que, diariamente, se despachan miles de galones en las estaciones de combustible para que vehículos pesados se desplacen movilizandolos mercadería y productos de primera necesidad. Igualmente, el transporte de pasajeros no puede detenerse en un país que necesita del concurso de todos para generar riqueza y mejorar la calidad de vida de la población.



El transporte pesado y el de pasajeros utilizan el diésel.

Diésel e insumos caros

Los transportistas sienten que su economía se ha visto afectada por las constantes elevaciones de repuestos, aceites, llantas y más insumos que utiliza un vehículo, sin que a la par se haya revisado satisfactoriamente las tarifas.

El diésel en el Ecuador tiene uno de los precios más bajos en comparación con otros países de la Región. Su costo actual es de USD 1,75 frente a los USD 4 y 6 por galón, en algunos países de Sudamérica.

Más carros a diésel

Conductores vinculados con el transporte pesado indican que, en los últimos años, la incursión al mercado de carros con motor a diésel ha ganado terreno debido a dos factores: por el precio del combustible que todavía es bajo y porque, a su criterio, los fabricantes usan tecnologías modernas en los motores para lograr menos emisiones contaminantes al medio ambiente.

Calidad y normas internacionales

Como referencia se hace notar que, desde los años noventa, en Europa se empezó a establecer estándares de calidad mínima del diésel que van desde Euro 1 (1992) hasta el Euro 6 (2014-2020). De acuerdo a esta escala, y a decir de expertos, el diésel en el Ecuador apenas calificaría como Euro 2 debido a las altas concentraciones de azufre. Se concluye que, en el largo plazo, esto puede albergar mayores gastos de mantenimiento de las bombas de combustible y más contaminación al medio ambiente.

Hay que tomar en cuenta que la calidad del diésel es determinante para el correcto funcionamiento del motor. En Ecuador, la baja calidad representa incremento de costos de mantenimiento.

Manuel Romero es propietario de un trailer Kenworth, se moviliza especialmente por la Costa. Dice que en un viaje el

diésel puede llegar a representar hasta un 25 % del flete y, naturalmente, es un impacto en su flujo de ingresos. Sobre la calidad dice “debo aceptar lo que hay”, aunque su expectativa es que fuera superior. “Lo ideal sería contar con combustibles con normas Euro 5, porque el actual, en Ecuador creo está bajo las normas Euro 2. Desde hace años, a través de los dirigentes de la transportación, se ha solicitado a los gobiernos mejorar la calidad de los combustibles, pero los reclamos han caído en saco roto”, concluye.

¿Conoces los orígenes del motor a diésel?

Rudolf Christian Karl Diésel (1858-1913) inventor e ingeniero mecánico alemán, había desarrollado un motor que era siete veces más eficiente que la máquina de vapor y nunca se habría imaginado lo importante que sería para el mundo del automovilismo.

1893: Diseña primer prototipo de motor diésel.

1894: Solicita con éxito patente para su diseño.

1913: Rudolf Diésel desaparece misteriosamente a bordo de un barco a vapor hacia Londres. Su cuerpo se encuentra más tarde en el Mar del Norte.

1936: Mercedes-Benz lanza el primer carro de pasajeros a diésel del mundo: el 260D.

1950-1980: Automóviles europeos son desarrollados gradualmente utilizando unidades de aspiración natural que son obstinadas y confiables, pero lentas.

1980: Fabricantes europeos desarrollan primeras unidades a diésel turboalimentadas.

1990: Se desarrolla la tecnología diésel common-rail de inyección directa, que utiliza componentes electrónicos para controlar la entrega de combustible y se anuncia un salto cualitativo en la manejabilidad y la economía.

2000: El diésel goza de popularidad sin precedentes en muchos países.

BRASIL

TOUR 2023

Sorteo Enero 2023



PRECIO
\$ 79.900

Capacidad de carga:
12 Tons *

*Ciertas condiciones aplican.

¡GANAS PORQUE GANAS!

ATEGO 1725

te lleva a Río de Janeiro y Sao Paulo

Compra tu Atego hasta el 31 de Diciembre 2022 y participa !



Recibimos tu vehículo liviano como parte de pago.



¡Contáctanos!  0986875895





Se implementa verificación y calibración de equipos para RTV

POR YOLANDA QUINCHE

Empresa Leal Importaciones Cía. Ltda. aportará con laboratorios técnicos de calibración a los equipos de Revisión Técnica Vehicular Ambato (RTVA). Será el primer laboratorio que ayude a implementar servicios de verificación de trazabilidad metrológica para brindar servicios técnicos para la medición y calibración de equipos de mecatrónica, instrumentos de frenado, mesas de suspensión, medidores de luz, medidores del nivel de sonido y medidores de emisión de luz.

La calibración del equipo de las RTV es importante porque el desgaste de los

componentes, los cambios de temperatura e incluso la tensión mecánica que soportan pueden reducir progresivamente su función.

Sus aplicaciones principales son: mantener y verificar el normal funcionamiento de los equipos, cumplir con los requisitos especificados en las normas de calidad y garantizar la confiabilidad y trazabilidad de las mediciones.

Estos procedimientos son críticos para el correcto funcionamiento del dispositivo CRTV y, por lo tanto se espera que garanticen que los resultados de su análisis sean válidos y completos.



Calibración, ajuste y verificación de equipos.

●● ESMERALDAS

Vía Esmeraldas-Quinindé en pésimo estado

POR JORGE RICARDO CORNEJO

La carretera E20 Esmeraldas-Quinindé (89 km) en el centro de la provincia verde, presenta hundimientos y cortes de la carpeta asfáltica, que se han convertido en un riesgo para los conductores y transportistas.

Fueron identificados más de 23 puntos críticos y alrededor de 60 fallas y baches en un informe que se entregó al exministro de Transporte y Obras Públicas, Marcelo Cabrera, para la intervención inmediata de esta vía que une a Esmeraldas con Manabí, Santo Domingo de los Tsáchilas y el noroccidente de Pichincha.

Dirigentes de la transportación de Esmeraldas y Quinindé, pidieron una audiencia con el actual ministro Darío Herrera para exponer sus inquietudes y pedir agilidad en el mantenimiento de esta carretera, ante la proximidad de la nueva estación invernal.

En este año se tenía previsto realizar estudios para la ampliación a cuatro carriles de esta carretera que tiene un flujo vehicular las 24 horas, principalmente camiones extrapesados que transportan aceite de palma africana, combustibles o maderas. Dentro del proyecto se incluye el cobro de peaje.



Vía en estado crítico.

●● REVENTADOR

“Mingueros del socavón” persisten en construir segunda variante

POR CARLOS NAVARRETE

Para los habitantes de El Reventador y pueblos aledaños afectados por el cierre de la vía E-45 que une Quito con Lago Agrio y poblaciones de Napo y Sucumbíos, la construcción de una segunda variante es prioridad, puesto que la primera concluida a mediados de mayo, después de cinco meses de arduo trabajo se les fue abajo por la erosión del río Coca.

Wilmer Corrales dirigente de los mingueros, señala que la segunda variante que hoy construyen es más segura porque va hacia arriba de la montaña y solo faltan pocos metros para concluirla. La apertura de tal variante ha sido con herramientas caseras y con equipos que alquilan, por lo que deben pagar diariamente maquinaria, combustible y operadores.

Ante la necesidad de tener una vía en mejores condiciones, hasta que el Gobierno construya la ofrecida variante de 10 km, instancias como la Cámara de Transporte Pesado de Sucumbíos, se han unido a esta cruzada de conseguir recursos; su presidente Yolanda Villarreal, mencionó que la vía alterna por Coca-Loreto-Narupa, no da más por la cantidad de “cráteres en la ruta” que estropean y dañan los vehículos.



Vía Coca-Loreto-Narupa.

●● GUAYAQUIL

Uso del celular al volante incendia estadísticas

POR LUIS RUIZ BRAVO

La causa de los siniestros de tránsito en Guayas por usar el celular mientras se conduce, es alarmante. ¿Qué conductor no se ha visto tentado a usar su teléfono mientras está haciendo esta tarea que requiere concentración? Las estadísticas demuestran que, en algún momento, todos hemos cometido este error que puede resultar catastrófico.

En el primer semestre del 2022, datos de la ATM reflejaron que casi 200 siniestros de tránsito se produjeron cada mes. De éstos, el uso del móvil está entre los más comunes, quienes lo usan corren un riesgo cuatro veces mayor de sufrir un percance.



Un conductor distraído por el celular es un peligro latente.

“El exceso de velocidad, los cambios bruscos de carril y el alcoholismo son las causas principales de los siniestros, pero el uso del celular también participa de forma directa”, manifestó Luis Lalama de la ATM.

Tener el teléfono en la mano es una contravención de sexta clase. La Ley de Tránsito en su artículo 391 dice “el conductor que cometa esta infracción será sancionado con una multa equivalente al 10% del SBU” (USD 42,50).

Ayuda coreana para alicaída Metrovía

POR LUIS RUIZ BRAVO

La idea es un ecosistema más puro y sano en Guayaquil que minimice gastos y sea rentable. Para esto, el Cabildo estudia la posibilidad de incorporar una flotilla de buses eléctricos coreanos a la Metrovía para repotenciarla, ya que el sistema continúa en debate económica.

Datos proporcionados por la Metrovía, el pasado septiembre, reflejan que las troncales aducen pérdidas desde la pandemia por la baja de pasajeros. Por esto, el consejo guayaquileño aprobó el tercer paquete de ayuda de 3,5 millones para evitar el alza de los pasajes.

Una delegación del Cabildo liderada por el vicealcalde Josué Sánchez, viajó a Corea del Sur para visitar Woojin, una de las principales industrias de carros eléctricos en Asia.

El proyecto apuntala a convertir a Guayaquil en una “smart city” (ciudad inteligente) como lo es Seúl, pionera en el mundo en este tipo de urbe. La comitiva observó el funcionamiento de esas unidades y también se reunió con autoridades de la Universidad de Seúl.



Delegación guayaquileña liderada por Sánchez (c) en su reciente visita a Seúl.

●● GUAYAQUIL

Para nuevo director de CTE los radares están bien

POR LUIS RUIZ BRAVO

La CTE, desde el pasado agosto, tiene un nuevo director ejecutivo, Arq. Ernesto Pólit (en reemplazo de Carlos Balarezo). Pólit tiene una dilatada experiencia en temas de movilidad y colaboró hace algunos años en el Cabildo como consultor y valuador, además de dedicarse en su profesión como constructor. Fue presidente de la Federación Ecuatoriana de Béisbol por algunos períodos.

Entre sus primeras actividades estuvo verificar el funcionamiento correcto de los radares de la vía a la Costa que

conecta Guayas y Santa Elena. Pólit descartó anomalías y fue tajante al determinar que funcionan perfectamente, pese a las innumerables denuncias de conductores con “citaciones fantasmas”.

“El contratista hizo la valoración de los radares; yo mismo comprobé y determiné que los equipos cumplen sus funciones. Igual, seguiremos estudiando los casos”, dijo. Los afectados denunciaron irregularidades en la Defensoría del Pueblo.

●● HUAQUILLAS

La frontera sur es muy atractiva para el transporte

POR FRANCISCO CELI

Más de treinta empresas de transporte de pasajeros de todo el país, han abierto ya sus sedes en Huaquillas; muchas con oficina propia y otras con locales compartidos.

El conductor Geovanny Arias, con 18 años de experiencia y 6 viajando a la frontera sur, comenta que las razones que tuvo la Cooperativa Interprovincial Costa Azul (C.I.C.A), para abrir ruta desde Santa Elena a Huaquillas, tienen que ver con lo atractivo

del turismo comercial y las oportunidades de negocios. "La reapertura de la frontera y el comercio reactivado entre los dos países, genera un buen atractivo para los habitantes peninsulares.", comenta.

Por otra parte, no cree que económicamente sea relevante por la alta competencia en la zona, "pero tenemos trabajo. Con el precio del diésel congelado se tiene mejores certezas para el futuro", afirma. Su mayor preocupación es recuperarse de las pérdidas, pagar deudas y mejorar servicios a los usuarios.



Bus de Coop. Costa Azul en Huaquillas.

Transportistas reclaman terminal terrestre en Huaquillas

POR FRANCISCO CELI

Ninguna ciudad orense recibe tantas unidades de transporte de pasajeros como la fronteriza Huaquillas. Luego de finalizada la pandemia, el flujo vehicular volvió y aumentó exponencialmente.

El Ab. Franklin Encalada, dirigente del transporte de Santa Elena, visitó la ciudad orense para conocer la realidad local. Cree que es urgente la construcción de una terminal terrestre puesto que, "acá llegan más vehículos que a la misma capital: Machala".

El alcalde de Huaquillas, Alberto Astudillo recibió a Encalada y juntos visitaron los posibles lugares donde se construiría la terminal tan reclamada por locales y foráneos. Sin embargo, la primera opción será una terminal provisional en un terreno a pocos metros del peaje a la entrada de la ciudad.



El bus genera congestión frente al Municipio.

En 2020, la Unidad de Tránsito Municipal, ya ensayó colocar una terminal terrestre provisional en la explanada del coliseo de deportes. La medida fue bien vista pues descongestionó el casco urbano; pero ese ensayo terminó por la inseguridad en la zona. Para el Alcalde la nueva propuesta es más viable y segura.

●● HUAQUILLAS

Zona de transporte pesado más congestionada

POR FRANCISCO CELI

Con el regreso a la normalidad la reactivación del transporte pesado y comercial entre Ecuador y Perú, es evidente. La frontera sur, muy atractiva por el tránsito de mercancías venidas de Asia a través de Perú, genera mucha afluencia vehicular hacia Huaquillas generando más congestionamiento en algunas zonas.

La primera es a la salida de Huaquillas, concretamente en la avenida República del Ecuador, en las inmediaciones del peaje donde funcionan dos bodegas de tránsito aduanero y, la segunda es en la zona del complejo aduanero de Chacras.

De los dos puntos críticos, la salida de Huaquillas tiende a agravarse por varios factores reales y crecientes. Consultamos la opinión de dos empresarios vinculados al transporte: Juan Carlos Quezada y Vicente Aguilar. Los dos coinciden en lo crítico de la zona de

bodegas a la salida de Huaquillas y piden que el Municipio actúe. Congestionamiento a cualquier hora y hasta accidentes de tránsito son comunes en este lugar. Este fenómeno tiende a agravarse pues el Municipio proyecta ubicar la terminal terrestre también en las inmediaciones del peaje.



Congestión vehicular creciente.

●● PELILEO

Cotaló en Pelileo tiene nuevas vías

POR YOLANDA QUINCHE

Son 1,15 km de vía de primer orden, conectando Penipe-Cotaló-Baños, con una inversión de USD 80.000, de los cuales 70.000 asume el Gobierno Provincial de Tungurahua y los 10.000 el Gobierno Parroquial de Cotaló.

Estos tramos incluyen: vía a la hacienda y vía antigua a Riobamba, donde se colocó base granular compactada de 15 cm de espesor, una capa de asfalto de 5 cm, drenajes de hormigón simple, muros de hormigón y señalizaciones horizontales y verticales.

Solano Ruiz, presidente de Cotaló, expresó: "La obra permitirá que todos nuestros caminos rurales continúen en desarrollo gracias a la cooperación interinstitucional", y resaltó que la construcción fue esperada por décadas.



Nuevas vías para Cotaló en Tungurahua.

●● RIOBAMBA

Transportación urbana trabajará con facturación electrónica



Transportistas recibiendo capacitación de personeros del SRI.

POR LENIN YUMI

Hasta el 29 de noviembre de 2022 la transportación urbana trabajará con las facturas físicas. Desde el 30 de noviembre ya se deberá realizar la facturación electrónica, por resolución del SRI.

Estos y más datos, conocieron los transportistas de buses de la ciudad, en una capacitación impartida por el SRI. Para efectuar la facturación electrónica, es neces-

sario contar con un correo, firma y factura electrónicos. Los trámites para conseguirlo no son dificultosos y pueden realizarse prontamente.

En otro tema, los buses urbanos reactivaron el 100% de su flota vehicular en las 16 líneas, luego del regreso a clases presenciales. Por el momento, el sector del transporte 'respira' por la reactivación que viven tras los tiempos difíciles vividos.

●● QUEVEDO

Agentes civiles analizan infracciones de tránsito

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los agentes civiles de la CTE participan en jornadas de análisis del Código Orgánico Integral Penal (COIP) en temas vinculados con las infracciones de tránsito, acciones u omisiones culposas producidas en el transporte y seguridad vial, responsabilidad de los peatones, pasajeros o controladores y agravantes en infracciones de tránsito e imposiciones de penas.

Además, la Policía Nacional capacita a los agentes civiles de Quevedo del área legal y accidentes de tránsito, en la elaboración y redacción de partes

de procedimientos, mediante un convenio interinstitucional con la CTE.

Infracciones

Según el COIP, las infracciones en el país se dividen en dos categorías:

- 1. Contravenciones de tránsito:** vehículo con llantas en mal estado, conducir sin licencia, no usar cinturón de seguridad al conducir, etc.
- 2. Delitos de tránsito:** muerte o lesiones causadas por accidentes, daños materiales, etc.

Ambas constituyen acciones u omisiones culposa y son juzgadas y castigadas, según la gravedad del caso.



Estas capacitaciones amplían conocimientos legales.



Descubre los secretos del bosque en el Parque Nacional Sumaco Napo-Galeras

El Parque Nacional Sumaco se encuentra en la cordillera Nororiental de los Andes, entre las provincias de Napo y Orellana, rodeado de una cadena montañosa antigua y relativamente aislada del resto de nevados, de quebradas y profundos cañones. El clima varía de acuerdo a la altitud alcanzando temperaturas inferiores a 5° C.

Es importante mencionar que el Parque Nacional Sumaco con exuberante vegetación recibe todos los días la humedad que sube con la neblina nacida en la parte baja de la gran cuenca amazónica, antes de que continúe su viaje hacia las grandes montañas y nevados. Las principales vías de acceso son: Baeza-El Chaco-Reventador y la Jondachi-Loreto-Coca.

En el Parque Nacional Sumaco Napo Galeras se observa colosales laderas y cerros cerca al área de Sumaco, el único volcán que se encuentra totalmente en territorio amazónico y que, junto a otros cerros de menor tamaño, está rodeado de bosques inconfundibles. Aquí se originan

muchos riachuelos que aguas abajo forman los ríos Hollín, Suno, Payamino y Pucuno, afluentes todos del río Quijos o Coca. Como complemento se encuentra un pequeño ramal ubicado al sur del volcán Sumaco, la cordillera Napo Galeras (de allí el nombre de esta área protegida).

El Parque Nacional Sumaco Napo-Galeras, con una longitud de 1.300 metros cuenta con 10 estaciones interpretativas que permiten descubrir los secretos del bosque. Se inauguraron con el fin de dinamizar la economía y fortalecer el turismo comunitario.

En el área protegida de Sumaco pueden encontrarse orquídeas de las formas más extrañas y los más diversos colores. En la mitad del Parque está el volcán Sumaco, y alrededor de éste pueden visitarse numerosas cascadas.

En el Parque Sumaco, en la parte baja, el clima es caluroso y húmedo con temperaturas de 25° C, perfecto para realizar actividades como caminatas y montañismo, observación de aves, turismo científico, trekking y climbing.

Cuna del volcán Sumaco

El parque está conformado por dos bloques. El más grande (Sumaco) tiene una superficie de 195.806,11 hectáreas (94%) y comprende el volcán Sumaco (3.732 m), el cerro Pan de Azúcar (3.482 m) y el Cerro Negro (3.127 m). El bloque más pequeño (Galeras), de 11.791,97 hectáreas (6%), se localiza al sur del volcán Sumaco y corresponde a la cordillera Napo - Galeras, cuyo punto más alto está a 1.730 msnm.

El volcán Sumaco es poco conocido debido a que se encuentra en una zona inhóspita. De sus erupciones tampoco existe mayor información, pero se estima que en épocas recientes no han existido eventos eruptivos de consideración, pues mantiene una forma cónica casi perfecta. La densa vegetación selvática ha invadido todos sus flancos, excepto algunas grietas y el propio cráter, que tiene un diámetro de unos 270 metros.

Cultura ancestral de su entorno

Las investigaciones realizadas sobre los asentamientos humanos en esta zona nos revelan indicios de la existencia ances-





tral de poblaciones. El relieve y topografía existentes parecen haber sido barreras naturales suficientes como para restringir la presencia humana. Los centros poblados más cercanos al área protegida son las ciudades de Tena, Archidona, Cosanga, Baeza, El Chaco y Santa Rosa de Borja, todas ellas a lo largo de la vía que conecta Tena con Baeza y Lago Agrio.

Alrededor del parque se ubican comunas, centros poblados y ciudades habitados en su mayoría por indígenas kichwas de la Amazonía. Esta etnia, especialmente de Archidona, tiene una relación especial con la cordillera de Galeras, a la que consideran sagrada. El poblado más cercano, denominado Pacto Sumaco, tiene una historia singular:

Luego del terremoto de 1987, con la apertura de la vía Hollín-Loreto, llegó gente en busca de una nueva oportunidad. Con el tiempo se estableció el poblado de Pacto Sumaco, un nombre que muchos dicen se debe a una promesa que se hicieron entre sus pobladores para vivir en armonía en ese lugar.

Conoce su biodiversidad

Los pocos estudios realizados indican una gran diversidad de ecosistemas: bosques húmedos tropicales en las tierras bajas, localizados a 500 m de altitud; bosques montanos en las estribaciones de los cerros y montañas; hasta un área de páramo en la cima del Sumaco. Hay muchas especies restringidas a pequeños valles o montañas que presentan microclimas particulares. Esta situación incrementa la diversidad de algunos grupos como las orquídeas, aves y anfibios, que encuentran en los bosques montanos de

este parque una increíble cantidad de espacios para vivir.

Entre los árboles más representativos están: el cedro, el colorado, el porotillo y el copal; entre las palmas tenemos la chonta y la chambira, de la cual se extrae la fibra para elaboración de shigras y hamacas.

Grupos taxonómicos	Mapa de Vida, especies registradas (Jetz et al., 2012)
Mamíferos	184
Aves	1.086
Reptiles	44
Anfibios	198

Reconocimiento Internacional

El 10 de noviembre de 2000 la UNESCO declara al Parque Nacional Sumaco bajo la categoría internacional como “Reserva de Biosfera”.

El Parque Nacional Sumaco Napo Galeras contribuye al mejoramiento de la calidad de vida y la perpetuación de prácticas ancestrales de las poblaciones locales que apoyan la conservación de la biodiversidad. Brinda oportunidades para el turismo sostenible, recreación, educación e interpretación ambiental y contribuir a una gobernanza participativa eficiente en la Reserva de Biosfera Sumaco

Cómo llegar al Parque Nacional Sumaco

Para llegar desde Quito, se toma la vía Papallacta – Baeza – Tena. En el km 24, sector Narupa, se continúa por la vía Hollín – Loreto hasta llegar el sector denominado Wawa Sumaco.

Desde aquí se continúa hasta la comunidad de Pacto Sumaco donde se encuentra el ingreso al volcán Sumaco, que es el sitio de visita turístico del área protegida.

Entre sitios y atractivos turísticos del Parque Nacional Sumaco Napo Galeras, se encuentran: Cascadas Las Golondrinas, Laguna Wawa Sumaco, Cascadas Arcoíris, Río Túnel, Cascada Bigay, Cavernas de Cachiayaku. 📍

*Fuente: Ministerio del Ambiente.





Joven indígena construyó el primer vehículo solar del país

RIOBAMBA

POR LENIN YUMI

Julio Vilema, un joven indígena de 30 años de edad, de la comunidad Calpi Loma, parroquia Calpi de Riobamba, ensambló el primer vehículo que funciona con un panel solar. Recibió felicitaciones y reconocimiento por ser pionero en incluir la energía sola.

Se llama “J.V.E.” de Mekatronix y su diseño es 100% ecuatoriano. Tiene 2,60 m de largo y 1,40 m de ancho. Lleva en la parte superior un panel solar de 350 watts que genera de 60,5 a 65 voltios, dependiendo de la temperatura del sol. Ese sistema alimenta al motor; sin embargo, también tiene el apoyo de un kit de baterías que entrega una autonomía de 25 a 30 km.

La velocidad máxima es de 40 a 50 km. Puede trasladar a 6 personas y tiene una capacidad de carga hasta de 10 quintales. Está apto para vías planas y con cuestas, solo hay que impulsarlo con una palanca. La dirección es mecánica, tiene sistemas de acelerado y frenado, los asientos se pueden mover al gusto de conductor y las puertas pueden extraerse. Además, posee altavoz y alarma.

Entre sus características resaltan dos: **1. Seguridad y tecnología.** Su diseño



El “J.V.E.” de la empresa Mekatronix tiene el panel solar en la parte superior.

es ovalado y resistente a volcamientos e impactos. Tiene guardachoques y ventanas de vidrio laminado. En cuanto a la estabilidad, ubicó la cajuela de las baterías en el punto central de la carrocería. Tiene también sensores de proximidad que hacen que la aceleración se corte de ser necesario.

2. Fomenta el ahorro. No necesita controles frecuentes, solo requiere un mantenimiento preventivo cada 6 meses; es decir, no representa mayores gastos. El kit de baterías se puede cargar en casa en 6 horas máximo y su consumo representa 60 centavos.

El “J.V.E.” cuesta USD 7200. Para las personas de escasos recursos hay descuentos ya que Mekatronix (nombre de la empresa y que será levantada en Calpi Loma) nació para ayudar a los más necesitados. Se entregará una garantía de 3 años. Hasta septiembre ya tenía varios pedidos confirmados. Cada vehículo será ensamblado en 4 días y su fabricación se iniciará a finales de noviembre.

Un futuro positivo se avecina

Este éxito no llegó de la noche a la mañana. Julio proviene de una familia modesta. Cuando era pequeño su padre se fue y su madre cuidó sola a Julio y a sus dos hermanos. Vivió momentos duros a tal punto que en ocasiones no tenían para alimentarse. A sus 11 años se vio obligado trabajar en las madereras del Parque Industrial, trabajo pesado y muy duro.

En paralelo, también, recordó que en su infancia se dio cuenta que los vehículos eran lo suyo. “Cuando iba a pastar borregos cogía tuctos (siges) con los cuales armaba estructuras de vehículos”.

Pese a las dificultades se educó. Cuando era niño desde Calpi Loma bajaba a Riobamba para estudiar en la escuela Juan de Velasco. Después se formó en el Colegio “Carlos



Ing. Julio Vilema.

Cisneros”, pasó a la desaparecida Academia Artesanal “Oscus” y luego al Instituto Superior Carlos Cisneros. Consiguió trabajo en Guayaquil en el cuerpo de ingenieros del Ejército; paralelamente, continuó sus estudios y se graduó en ingeniería mecatrónica en la Universidad de Guayaquil con lo cual obtuvo experiencia en vehículos y así nació la idea de construir uno propio con energía solar. En el diseño de la estructura se tardó unos dos meses.

Un dolorosa experiencia

Antes de fabricar su vehículo su compañera falleció (hace 3 años). Su muerte le causó tristeza y malos pensamientos. Recordó que con el fruto de su trabajo estaba construyendo una casa en Guayaquil y era una sorpresa para ella que no llegó a conocer lo que sería su hogar.

Puso empeño para recuperarse de tan doloroso suceso y junto a su familia y, en especial de su hija de 4 años, plasmó por fin su idea. Como homenaje a su amada el prototipo lleva su nombre: “Carolains”.

Soñador, motivador, profesional

Es agradecido, solidario, amante de nuestro país y emprendedor. Quiere que su vehículo sea reconocido a nivel nacional y generar empleo. Su próximo vehículo estará adecuado para personas con discapacidad. Aconsejó a los padres dejar que sus hijos hagan lo que a ellos les gusta, y a los emprendedores les dijo: “luchen por sus objetivos”. 📌

ANDINATIC ANDINA REALIZA SUS ELECCIONES GENERALES Y ES ACREDITADA EN LA SECRETARIA GENERAL DE LA CAN

LIMA 2 de septiembre

En las instalaciones de la Secretaría General de la CAN con la presencia de representantes de ANDINATIC ANDINA, entre los cuales destacan el Dr. Christian Chávez, presidente de Andinatic Capitulo Ecuador; la Sra. Nidia Hernández Presidenta de Andinatic Colombia; el Ing. Derlin Mina de Expreso Bolivariano; Dr. Martín Ojeda, gerente del Consejo Nacional de Transporte Terrestre de Perú; Sr. Luis Marcos Bernal,

presidente nacional de la Unión Nacional de Transportistas de Perú y Sr. Ramiro Sulcani, presidente de la Cámara de Transporte Internacional de La Paz – Bolivia; así como con la veeduría de dignidades del Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana del Ecuador, Ministerio de Transporte de Perú y de la Secretaría de la CAN.

ANDINATIC ANDINA ostenta actualmente la representación de los transportistas de carga y pasajeros internacionales frente a las Autoridades de Transporte Terrestre. En esta cita el Ecuatoriano Dr. Christian Chávez fue electo presidente y la representante Colombiana Dra. Nidia Hernández vicepresidente. Así se marca un hito para el transporte internacional, siendo que estas elecciones han sido reconocidas tanto por autoridades del CAATT, de la SGCAN, como por Autoridades Ministeriales tanto en Ecuador y de todos los países miembros, brindándole a

ANDINATIC las facultades para presentar requerimientos, propuestas, reformas legales y demás en pro de la transportación internacional en la región frente al CAATT.

ANDINATIC ANDINA es una Asociación de carácter subregional andino privada, apolítica, sin fines de lucro, fundada el 17 de septiembre de 1993 que representa al transporte por carretera en el marco de la CAN. Agrupa a los principales transportistas internacionales de carga como de pasajeros, de Ecuador Perú, Colombia y Bolivia. Es una organización de orden subregional que busca velar y proteger al sector del transporte, estimulando alianzas y convenios que desarrollen y faciliten el transporte internacional, siempre en pro de la promoción, desarrollo y mejoramiento de la actividad de los transportistas en la región. Destina sus constantes esfuerzos a concretar la formulación de políticas y adopción de medidas en beneficio de la actividad empresarial del transporte internacional por carretera.



Representantes de Colombia, Perú, Ecuador y Bolivia junto a autoridades de la SGCAN.

SYTSA
Soluciones Logísticas Integrales

35 años de experiencia en la Comunidad Andina

Transporte de carga nacional e internacional

- Módulos hidráulicos cap. 100 ton.
- Low boys cap. 50 ton.
- Camas altas y bajas
- Furgones secos y refrigerados
- Alquiler de contenedores secos y refrigerados 40 ft.

Proyectos de izaje, montajes, desmontajes y handling

- Grúas cap. 100 ton.
- Elevador lateral cap. 45 ton.
- Brazos hidráulicos cap. 15 ton.
- Montacargas cap. 10 ton.

Gestión de exportaciones

- Depósito aduanero Iukán - Ecuador
- Bodegas en Quito, Moog y Peñillo - Ecuador
- Bodegas en Callao - Perú
- Consolidaciones y desconsolidaciones
- Trámites, sanitización y elaboración de embarques



sytsa.com.ec

FREIGHTLINER M2 106 TRACTO 4X2 VERSÁTIL Y RESISTENTE

LOS INICIOS DE FREIGHTLINER SE REMONTAN AL PRINCIPIO DEL SIGLO PASADO EN ESTADOS UNIDOS. A DIFERENCIA DEL NACIMIENTO DE MUCHAS MARCAS DE VEHÍCULOS Y CAMIONES QUE SURGIERON DE LA MANO DE INGENIEROS, FREIGHTLINER NACE DE LA INCONFORMIDAD DE UN CLIENTE, SU NOMBRE ERA LELAND JAMES Y ERA DUEÑO DE UNA DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DE TRANSPORTE DEL PAÍS.

Descontento y cansado de pedirle mejoras a los fabricantes de camiones de esa época; decidió formar un equipo y fabricar camiones para su compañía, que fueran más livianos y que pudieran transportar más carga. De esta manera se concibió una iniciativa que ha evolucionado exitosamente hasta convertirse, en la actualidad, en la marca de camiones de mayor venta en el segmento pesado en Norteamérica y con trascendencia en el resto del continente americano.

A principios de este siglo, nace la destacada serie M2 (Millenium 2) cuya premisa es honrar ese legado y ser el digno sucesor de la serie FL. La familia M2 comprende una gama de camiones medianos y pesados de gran versatilidad y resistencia comprobada, donde se desprende el modelo que se presenta a continuación: el M2 106 Tracto 4x2.

El M2 106 (cabezal chulla-eje)

Viene a continuar la larga trayectoria de camiones Freightliner, ofreciendo fuerza y comodidad ideal para rutas medias y largas en transporte de carga sobre carretera. Está equipado con un motor diésel MBE 9000 (MB 906) de 280 hp y 800 Lb-ft (1.085 Nm) de desarrollo Mercedes-Benz,

combinando alto performance con adecuados niveles de rendimiento de combustible.

Lo complementa la caja de transmisión manual de engranajes Eaton Fuller de 10 vels., proveyendo amplitud de opciones de cambio para adecuar mejor el torque y fuerza requerida de acuerdo a la condición de la ruta y/o manejo. Su fuerza motriz se alimenta de dos tanques de aluminio de 50 galones c/u (2 x 189 ltrs.), asegurando una buena autonomía para las rutas más largas. El control de este performance viene dado por un sistema de frenos que combina los frenos de tambor con el freno de motor, además de poseer el dispositivo de seguridad de frenado ABS.

En cuanto a los ejes y la suspensión

El M2 106 combina ballestas "taper-leaf" en el eje delantero (cap. 6 tons.) y ballestas "flat-leaf" en el posterior (cap. 12 tons.), ofreciendo robustez y seguridad para el transporte pesado; y pudiendo halar hasta 26 toneladas (entre carga y semirremolque) con una 5ta. rueda más



que apropiada para este tipo de trabajo.

El M2 sobresalta a la vista con su distintiva cabina, una sofisticada versión del camión norteamericano con la típica disposición del motor adelante del habitáculo. Está disponible en versión Daily Cab (corta) o Sleeper Cab (larga) con cama fija. Aerodinámica por fuera y práctica por dentro; provee al operador de la ergonomía, instrumentos y equipamiento necesarios para una jornada cómoda y segura. Complementan la estética y comodidad del habitáculo diversos elementos como: soporte neumático en el asiento del operador, aire acondicionado, radio reproductor completo, elevavidrios eléctricos, entre otros.



CONOCE EL VERDADERO MÚSCULO Y PODER AMERICANO



VIVE SU
GRANDEZA

M2 106

\$79.900

M2 112

\$119.900





La ANT no logra fortalecerse como institución pública

FALLAS EN LA INSTITUCIONAL Y EN EL ASPECTO TÉCNICO, FALTA DE ÉTICA ENTRE MALOS FUNCIONARIOS, EXCESO DE ROTACIÓN EN LAS CABEZAS PRINCIPALES, SON PROBLEMAS DE FONDO POR LOS QUE ATRAVIESA LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO (ANT).

QUITO

POR JANETH CRUZ

Este conflicto en la entidad se remonta a lo que era el entonces Consejo Nacional de Tránsito (CNT), y que históricamente fue muy politizado y desinstitucionalizado pues, cada vez que asumía un nuevo gobierno, era sometido a cambios de directivas y a una alta rotación y burocratización que no le permitía generar programas y proyectos con visión de largo plazo.

El Arq. Rodrigo Torres consultor en transporte, en una entrevista con BUEN VIAJE, añadió que, producto de esa “historia de cambios”, los funcionarios de la actual ANT no se sienten arraigados porque conocen -de antemano- que, si se produce rotación de directivos, sus puestos estarán en juego.

Los problemas se agudizan

La ANT no ha logrado fortalecerse como institución pública, ni con funcionarios de alto nivel técnico que estén en capacidad de resolver problemas que “con el paso de los últimos años se han agudizado notoriamente”.

Frente a este panorama y como parte de una posible solución, Torres sugiere al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) tomar las riendas de la ANT y empezar a impartir reglas claras y permanentes a través del Viceministerio de Transporte, así como de las subsecretarías de Transporte.

“Cierta estabilidad” es necesaria

Ni la llegada del gobierno de Guillermo Lasso (en mayo de 2021), ha permitido alcanzar estabilidad. Adrián Castro y Ernesto Vera son los últimos directores de la ANT cambiados en un año y meses. Tratando de ser positivos, se ha notado algunos cambios en la dirección de la ANT con las nuevas directrices emanadas desde el MTO en un intento de modificar las viejas

estructuras. Por ejemplo, se han conformado subsecretarías zonales. Para Rodrigo Torres, esta es una forma de “darle un giro a la institución”.

Sin plan de reestructuración

La ANT no cuenta con un plan específico de reestructuración. Se conoce que la actual administración de Ernesto Vera estaría trabajando en ese objetivo. Los “incendios” y/o “escándalos graves” ocurridos en la ANT, como por ejemplo, de las licencias falsas o el otorgamiento de permisos de operación en medio de la pandemia y crisis sanitaria por el Covid-19 no deben volver a ocurrir y tienen que ser solucionados a corto plazo. Hace falta actualización de la información y del estado en el que se encuentra.

La institución requiere de profundas reformas tecnológicas. En un estudio realizado por técnicos del Banco Mundial (BM), entre 2019 y 2020, que contó con apoyo económico, quedó en evidencia la “radiografía de la situación de la entidad” con respecto al manejo del software.

El informe final del BM concluyó que es necesario y urgente un cambio en la estructura tecnológica. Para ello se visualizaron “buenas prácticas de alto nivel” utilizadas en otros países como Brasil, donde se conformó una empresa pública como la única responsable de la data de seguridad para la entrega de licencias, matrículas, placas de vehículos, especies valoradas, etc.



Esta institución necesita profundas reformas tecnológicas.

Un software mediocre

Para este especialista, la “clave” es contar con un software adecuado para la emisión de licencias, matrículas y más atención al público. Este es un problema que no ha podido ser solucionado por cada director designado. “Muchos aseguraban que el problema había sido solucionado, pero la realidad es distinta”.

El recurso humano

En el ámbito del recurso humano es “imprescindible” realizar capacitaciones permanentes a los funcionarios de la ANT para que puedan ejercer y desarrollar con conocimiento y ética todas las actividades parte de su rol, como planificación, ordenamiento y control en las áreas de tránsito y transporte.

Torres también sugirió la urgencia de contar con universidades que formen a técnicos en transporte. Esta falencia obliga al Estado a enviarlos al exterior para que reciban cursos de capacitación de cuatro y cinco años cuyos resultados no se ven en la práctica. Queda la duda si el dinero fue bien invertido.

Los cambios en la ANT deben empezar de inmediato porque se trata de una entidad de alta responsabilidad nacional e inclusive internacional, pues -por ejemplo- una licencia de manejo emitida por la ANT debería ser válida y utilizada en Colombia, Perú, Brasil e incluso en países de la Unión Europea.

¿Por qué se cambia tanto a los Directores Ejecutivos de la ANT?

Investigando en nuestros archivos y para realizar el cuadro de a continuación, hemos elegido un corto período de tiempo desde mediados del 2017 que muestra que cada director ha permanecido un año y pocos meses en esta función pública de gran responsabilidad nacional.

Esto nos lleva a reflexionar que este hecho es una de las causas por la cuales la ANT no alcanza a resolver los problemas históricos. Además, cada nuevo funcionario hace “borrón y cuenta nueva” de lo hecho por el anterior y así, pasan los días hasta que lo vuelven a cambiar. 🇵🇪

Directores ejecutivos de la ANT desde mediados de Julio 2017.

Nombre	Fecha ingreso	Fecha de renuncia	Tiempo en funciones
Pablo Calle	Julio 2017	Marzo 2019	1 año 9 meses
Álvaro Guzmán	Marzo 2019	Febrero 2020	1 año
Juan Pasos Carrillo	Febrero 2020	Junio 2021	1 año 5 meses
Adrián Castro Piedra	Junio 2021	Agosto 2022	1 año 3 meses
Ernesto Vera Valdez	Agosto 2022	Continúa	2 meses

Tecfil®

MÁXIMA TECNOLOGÍA

MÁXIMO DESEMPEÑO

Filtrocorp

GUAYAQUIL: MIRADOR DEL NORTE MZ 32 SOLARES 8-10-11 TELÉFONO: 042040711
 QUITO: LOS ARUPOS ENTRE ELDY ALFARO Y 10 DE AGOSTO TELÉFONO: 022472500
 WWW.FILTROCORP.COM FACEBOOK @FILTRORCORP INSTAGRAM @FILTRORCORP



Se abre debate para implementar mecanismo de pesas y medidas

DESDE 1998 REGÍA EN EL PAÍS LA LEY DE CAMINOS QUE ESTUVO VIGENTE POR 60 AÑOS; PERO, DESDE HACE SEIS AÑOS EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, POR SUGERENCIA DE LA FENATRAPE, LA MODIFICÓ CON LA DENOMINACIÓN DE LEY DE PESAS Y MEDIDAS.

QUITO

POR JANETH CRUZ

Las pesas y medidas constituyen un conjunto de unidades, equipos e instalaciones para pesar y medir los camiones cargados. Su implementación es necesaria principalmente para proteger la costosa red vial que se deteriora debido al peso excesivo y fuera de toda norma que muchos transportistas deciden mover, a veces presionados por sus clientes y otras por su ambición de ganar más en un solo viaje.

Ley debe aplicarse

Camilo Jarrín, presidente de la Cámara de Transporte de Pichincha (CTP), aseguró que esta ley está vigente y debe ser acatada. Las multas por ir respetar la normativa se aplican tanto para el generador de carga, como para el propietario del camión.

Las básculas que existen en Guayaquil, Alóag y Machala (vía a El Guabo) están caducas y obsoletas. Al estar inutilizadas el mecanismo de control está abandonado. En la actualidad, solo funcionan en los puertos de Guayaquil o Manta.

Pórticos con sensores

Jarrín explicó durante una entrevista con BUENVIAJE, que para el control de pesas y medidas el Gobierno debería implementar "pórticos con sensores". Se trata de columnas de hormigón de unos seis metros de alto con un travesaño equipados con sensores que, al pasar el vehículo, permiten conocer si tiene un peso normal, a qué empresa pertenece, a qué velocidad pasó y si registra multas.

En países como Perú -cuyas carreteras cuentan con básculas- el control se realiza

con la ayuda de un remolque donde se ubica al camión. Si el vehículo registra una tonelada más de lo autorizado, la información es transmitida electrónicamente al Ministerio de Transporte que notifica de la infracción al propietario del vehículo para que cancele la multa.

Política de Estado

La Fenatrape, la Cámara de Transporte de Pichincha y otros gremios del ramo, solicitan al Gobierno Nacional, a través del MTOP que la Ley de Pesas y Medidas se convierta en una política de estado.

Pedido oficial a Obras Públicas

En el marco del XXXII Congreso Nacional de Transporte Pesado del Ecuador de septiembre 2022, el gremio de la transportación solicitó a Darío Herrera, ministro de Transporte y Obras Públicas, que agilite los mecanismos idóneos para que se implementen básculas en las principales carreteras del país. Para el efecto sugieren que MTOP se divida en Secretaría de Transporte y secretaría

de Obras Públicas para que cada uno se dedique técnicamente a sus competencias.

Innovación tecnológica

Según la Cámara de Transporte de Pichincha, en Holanda ya se usa un instrumento tecnológico que se coloca en cualquier parte del camión o el tráiler. Es un sensor moderno que alerta cuál es el peso del carro vacío, cuánto pesa sin combustible y con combustible y la cantidad de carga. La señal que emite este sensor es transmitida al teléfono celular. Un grupo de ingenieros mecánicos de la Cámara de Pichincha que cuentan con maestrías en Alemania, investiga la factibilidad de usar este equipo electrónico.

Sería clave que esta tecnología ingrese al Ecuador porque le permitiría al conductor bajar su carga de estrés, viajaría "más liviano", se gastaría menos combustible, habría menos deterioro de neumáticos y de la carpeta esfáltica, y el vehículo registraría menos daños. 📱



Gremios piden agilidad al Ministro de Transporte.



Evolucionando con el nuevo VOLVO FM

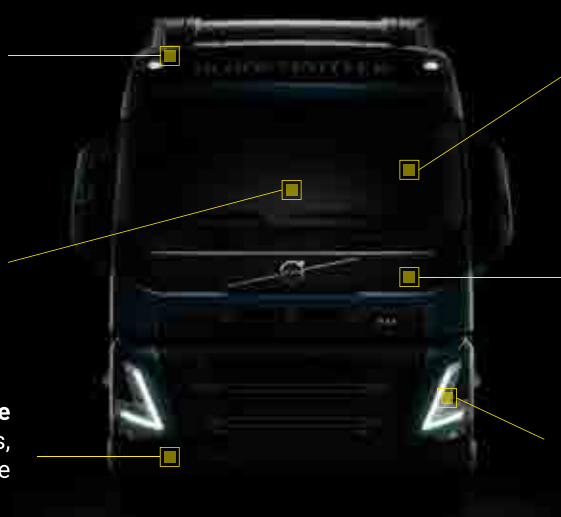
Una nueva forma de definir la versatilidad



En el frente del camión cuenta con líneas distintivas que crean un **diseño único y elegante**. Además posee un **techo elevado** que brinda un interior más espacioso y ventilado.

La **nueva cabina** tiene un **diseño aerodinámico** con mayor espacio para almacenamiento y un **nuevo panel digital** de alta resolución.

Productividad y ahorro de combustible para una amplia variedad de aplicaciones, con opción de configuraciones de transmisión y chasis.



Mayor visibilidad con el diseño de ventanas laterales, **retrovisores nuevos** y **cámara** ubicada estratégicamente. Además cuenta con **aislamiento en la cabina** para regular la temperatura en el interior y minimizar el ruido exterior.

La **tecnología Smart** implementada en los nuevos **camiones Volvo FM** demuestra un claro enfoque en la creación de un ambiente excepcional para el conductor.

El nuevo look de la **serie FM** está definido por sus exclusivos **faros en forma de V**, perfectamente alineados con el diseño de la cabina para brindar dinamismo.

Nuevo Volvo FM, para quienes no ven distancias ni fronteras.
¡Mantén tu mundo en movimiento!

IASA

Camioncitos furgones y winchas circulan sin descanso

POR SUS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS (ENTRE 4 Y 6 METROS DE LARGO) Y TAMBIÉN POR SU RESISTENCIA, PUEDEN CIRCULAR TANTO EN LAS CIUDADES COMO EN CAMINOS REMOTOS O CULEBREROS PARA ENTREGAR LA MERCADERÍA A SATISFACCIÓN DEL CLIENTE.

GUAYAQUIL POR LUIS RUÍZ BRAVO

La transportación aporta a la historia y al desarrollo de un pequeño negocio o de una nación. Sus integrantes no tienen horarios ni cargas fijas, pululan en cualquier carretera o calle para satisfacción del cliente y también, con respeto a las ordenanzas de circulación de cada lugar.

Los pequeños furgones o camioncitos son los preferidos para movilizar mercaderías de manera rápida, eficiente y económica. Cuentan con una estructura formada por una sola pieza: la cabina y el remolque. No tienen mayores restricciones de circulación y un conductor profesional con licencia tipo “C” puede manejarlo, sin inconvenientes.

ZTrans está 12 años en el mercado. Tiene 5 furgones y trabaja con mudanzas, mercadería encartonada y cajas de víveres. Cada uno carga hasta 250 kilos. Estos carros no pararon ni en pandemia, una fundación de prestigio los contrató para repartir alimentos a quienes más necesitaron en esos días aciagos y nefastos.

“Por su porte y dimensiones pueden pasar por caminos pequeños y cubrir rutas difíciles”, dijo Luis Lindao, conductor de la flota. También, su pequeño motor los hace rentables por el consumo de diésel o gasolina, eso depende de la marca que prefiera el empresario.

DigitalParts es una empresa dedicada a la fabricación de piezas electrónicas para artefactos. Tiene una flotilla de 3 furgones y aparte, para proteger su mercadería contrata compañías de seguridad en sus traslados, lo cual mueve la cadena de servicios que desarrolla la economía.

Un furgón calorífico se usa para trasladar preferiblemente de ganado vacuno, porcino, pollos y materiales sensibles al frío por su capacidad de resistencia. Por su parte el frigorífico es para transportar productos perecibles como lácteos, carnes frescas o congeladas y alimentos que requieran de temperaturas congeladas.

El valor del flete depende del tipo de carga. “Mientras mayor es el riesgo por la mercadería, se cobra un poco más”, explica Daniel Cobos propietario de un camioncito en el cual prefiere trasladar frutas y legumbres. “Por un camión lleno de naranjas desde Caluma hasta Guayaquil se cobra hasta 100 dólares y es un trabajo continuo cuando hay cosecha de la fruta”, agregó.

Grúas o winchas son necesarias

Hay un rubro necesario aunque sus servicios están estigmatizados por los contratistas: las grúas o winchas. Un carro dañado o chocado requiere sus servicios para ir al taller o garaje. Yilio Caicedo tiene 25 años conduciendo su propia wincha. Usa una pequeña sirena que solo utiliza cuando cree que la situación apremia. Los precios los concilia con el cliente según el recorrido. De norte a sur en Guayaquil suele cobrar entre 50 y 60 dólares por un vehículo hasta 4x4.

“Tengo años en este trabajo y he socorrido a mucha gente; pero, lo que me entristece es cuando ocurren siniestros graves. Por eso pido cautela a las personas cuando conduzcan”, señala Caicedo a RBV y explica que para trabajar debe tener RUC para facturar y sus respectivos permisos de funcionamiento que le otorga la Comisión de Tránsito del Ecuador.

Cada Cabildo tiene sus ordenanzas municipales de movilidad. En Guayaquil, para este tipo de vehículos no hay restricción de horarios por su longitud y tonelaje, aparte de ser de vital importancia en la colectividad. 📍



Los furgones y de Yilio Caicedo en plena actividad con su wincha.



EL DURO DE ESTAS TIERRAS



CANTER 611
~~\$31.990~~
\$29.990
 3,4 toneladas

CANTER 714
~~\$34.990~~
\$32.990
 4,2 toneladas

FA814
~~\$36.990~~
\$34.990
 5 toneladas

FA1014
~~\$40.990~~
\$37.990
 6,2 toneladas

FI1217
~~\$45.990~~
\$42.990
 8 toneladas

FJ1828
 Precio por introducción
\$69.990
 11,5 toneladas



Quito: Av. 10 de Agosto y Juan de Ascaray, sector de La Y. Teléfono: 02-2940800
Guayaquil: Av. Juan Tanca Marengo, km 1,5, junto a Dicentro. Teléfono: 04-3801600
Cuenca: Autopista Azogues - Cuenca y Pueblo Shuar, km 9 1/2. Challuabamba (sector Puente Sixto Durán Ballén), Teléfono: 07-4134504
Ambato: Av. Manuelita Saenz y Gómez de la Cerna (Referencia: a una cuadra del SRI), Teléfono: 03-6000307

@FusoEcuador www.fuso.com.ec



Imágenes referenciadas para fines de información. Los precios pueden variar sin previo aviso. Precios de venta al público incluyen impuestos.

NUESTRA TRAYECTORIA es un TRABAJO Bien HECHO.



MANO DE OBRA GRATIS
 SOLO EN **TALLERES MOTRANSA**

Sabemos todo el esfuerzo y dedicación que le pones al trabajo en tu camión, porque somos como tú.



- Motor:** Cummins ISM 435 HP
- Transmisión:** Eaton Fuller RTLO, Manual 18 velocidades adelante
- Ejes delantero:** Meritor MPS-3A, de 14,000 lbs de capacidad.
- Ejes posterior:** Meritor RT-46 con Bomba de Lubricación, PDL de 46,000 lbs de cap. Bloqueo Dif (opcional).
- Capacidad de carga:** 40 toneladas
- Frenos:** Meritor, sistema dual 100% aire con ABS Control de tracción automático.
- Aerodinámica:** Ofrece el mejor diseño aerodinámico en su clase, lo que significa ahorro de combustible.



EN MARCHA SIEMPRE

Quito: Juan de Ascaray E3-83 y Av. 10 de Agosto, la "Y" - Telf.: (02) 2940850
 Guayaquil: Av. Francisco de Orellana, Km 1,5, junto a Dicentro - Telf.: (04) 3801650
www.international.com.ec [/InternationalEcuador](https://www.facebook.com/InternationalEcuador)



DESDE 1936

Asaltos a bordo de motos han incrementado

RIOBAMBA

POR LENIN YUMI

Fabián (nombre protegido) vivió un gran susto: en el sector de la Panadería, cerca de las 23h00, él y dos amigos fueron abordados por dos sujetos en una moto roja sin placas. El acompañante les apuntó con un arma y les robó. Mientras les desvalijaban, uno de ellos intentó huir y se escuchó disparos. “Gracias a Dios ningún proyectil le alcanzó”, contó. Los delincuentes ya que los disparos alertaron a los vecinos y se activaron las alarmas”. Para Fabián los sujetos “eran venezolanos y los reconocimos por el acento. El conductor de contextura gruesa; el otro flaco y pequeño. No pudimos ver sus rostros, estaban puestos buffs”, agregó.

Eduardo también fue asaltado por 4 delincuentes a bordo de dos motos sin placas, en el barrio San Antonio del Aeropuerto. El joven, seguro que el sector “era tranquilo”, salió a comprar a eso de las 22h30. Al caminar se percató que delincuentes se acercaban e intentó huir pero se cayó. Recostado se percató que llevaban armas blancas, así que no se resistió, le sustrajeron el celular y su billetera.

No pudo identificar a sus agresores pues llevaban mascarillas y por la oscuridad de la noche. “Al igual que nuestro barrio, en varios puntos de la ciudad ya no hay seguridad. Ahora asaltan a cualquier hora; Riobamba se ha vuelto peligrosa”, señaló.

Ni las mujeres se han salvado. Semanas atrás, Lourdes y una amiga fueron asaltadas a las 22h30, cerca de la gasolinera de la Espoch. Mientras caminaban vieron pasar a dos sujetos en moto que dieron la vuelta y las abordaron. El acompañante se bajó y agarró a su amiga mientras Lourdes corrió pocos metros. Con susto miró como su amiga entregó su monedero. “Por suerte no tenían armas o no las mostraron”, recordó.

Datos preocupantes y al alza

Según la Subzona de Policía Chimborazo N.6, entre el 1 de enero al 9 de septiembre de 2022, en Chimborazo, se evidencia un incremento del robo a personas (modalidad de asalto a bordo de motocicletas). En 2021 fueron 322 casos, este año ya son 416 (incremento del 29 %).

Riobamba tiene más carga delictiva en el circuito Politécnica. La Policía ejecuta acciones y estrategias con operativos focalizados, según el jefe de operaciones Luis Coronel quien indicó que realizan controles de dos personas a bordo de motocicletas, en coordinación con la dirección de Movilidad del Municipio.

Ya hay resultados, hasta el 9 de septiembre, en la provincia, decomisaron 55 armas de fuego y 39 motocicletas robadas han sido recuperadas. Al final, recordó que la seguridad ciudadana “es responsabilidad de todos”.



Policía realizando controles preventivos.

Poca afluencia de pasajeros e inseguridad genera pérdidas

YAGUACHI

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los choferes y propietarios de buses de la Cooperativa de Transportes Yaguachi, que cuenta con 21 unidades, se quejan por la falta de pasajeros debido al aseo de la delincuencia en la ruta Yaguachi - Milagro o hacia Durán o Guayaquil.

Luis Quintana, conductor, que viaja desde las 05h00 hasta las 19h40, cada día; manifiesta que son varios los factores que afectan al transporte en esta ruta. Califica al tramo Yaguachi - Durán como el más crítico por los frecuentes asaltos a los buses, al igual que en el tramo del km. 9 (Hogar de Jesús, La Toma de Agua y El Recreo).

Afirma que en Yaguachi algunos delincuentes toman el bus y luego armados, someten a chofer, oficial y usuarios y les roban sus pertenencias. Al mismo tiempo, un sujeto en moto sigue al bus, recoge al asaltante y se dan a la fuga.

Una situación similar ocurre cerca de la Cámara de Comercio del cantón Milagro; los delincuentes se suben al bus y saquean a los pocos pasajeros. Quintana manifiesta que fue víctima de robo en este lugar. La Policía debe efectuar controles permanentes en las vías, porque inclusive, supuestos guardias de seguridad viajan y cometen delitos.

Se suma el mal estado de la vía Yaguachi - Milagro, llena de baches, que

afectan la suspensión del vehículo y a la economía de su propietario debido al alto costo de los repuestos.



En los puntos de partida de los buses notamos que las unidades salen casi vacías.

Seguridad se re- fuerza en urbanos y escolares

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ BRAVO

La inseguridad campea en Guayaquil y las autoridades planean e intensifican esfuerzos para controlar y disminuir los índices delincuenciales. Uno de los sectores más vulnerables es el de la transportación pública y estudiantil, que sufre perennemente los embates del hampa.

Para esto, la ATM implementó sistemas de video vigilancia en buses urbanos, taxis y escolares que trabajarán directamente con el ECU 911 a través del botón de pánico.

“Es una grata noticia para conductores, usuarios y en especial para los menores de edad a quienes debemos precautelar su integridad y estabilidad”, manifestó Vanessa Gallo, empresaria turística y escolar. Casi 2500 carros escolares serán beneficiados en esta primera fase, informó el Cabildo guayaquileño.

Cada unidad tendrá 4 cámaras, dos adentro y dos en el exterior. En la primera etapa, serán 24 mil cámaras repartidas en 6000 unidades. Las grabaciones contarán con audio, GPS y posicionamiento en tiempo real, entre otras características.

El tiempo de conectividad entre la alerta y el 911 es de un minuto. La respuesta depende de los protocolos de la entidad correspondiente ya sea Policía, Bomberos, Cruz Roja, etc. El presupuesto bordea los 6 millones de dólares.



Policía realizando controles preventivos.



¡GENERA AHORRO EN TU OPERACIÓN

Con el modelo de gestión preventiva y correctiva en llantas para tu flota.

Gestión y control integral de:



LLANTA NUEVA

+



REENCAUCHE

+



AHORRO

Banda de reencauche producida por Automundial

GUAYAQUIL - ECUADOR Vía Daule Km 10 1/2

QUITO - ECUADOR Panamericana Norte Km 7 1/2 José Andrade 0e1 381 y Juan de Selis Carcelén Industrial.

Transportistas unen su voz para exigir seguridad en calles y carreteras

LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA, URBANOS, PROVINCIALES Y CANTONALES NO ESCAPAN DE LA OLA DELINCUENCIAL QUE VIVE EL PAÍS. DESDE LOS ÚLTIMOS MESES HAN SIDO OBJETO DE EXTORSIONES, ROBOS, ASALTOS E INCLUSO DE ASESINATOS. LA TRANSPORTACIÓN ES UNO DE LOS SECTORES MÁS PRODUCTIVOS DEL PAÍS.

SANTO DOMINGO

POR JANETH CRUZ

Más de 20 dirigentes de las federaciones y demás modalidades del transporte nacional, provincial y cantonal unieron su voz y se auto convocaron el 30 de septiembre pasado en Santo Domingo para exigir a las funciones Ejecutiva, Legislativa y Judicial que adopten medidas que permitan frenar la ola de inseguridad en calles, avenidas y carreteras. ¡Todos los días nuestros compañeros son asaltados, asesinados, extorsionados! exclamó Napoleón Cabrera, presidente de la Federación Nacional de Transporte Liviano, durante la rueda de prensa.



Dirigentes de todas las ramas del transporte nacional.

El dirigente, acompañado de sus colegas transportistas de las regiones Costa, Sierra y Amazonía, dijo que llegó el momento de levantar la voz de alerta. “Cuando salimos a trabajar vamos con la confianza en Dios para llegar a nuestro destino”.

El pronunciamiento del gremio se dio luego del asalto, secuestro y asesinato de Jimmy Chuchuca, conductor de la Cooperativa “Panorama” del cantón Durán que ocurrió en el mes de septiembre cuando culminaba su último recorrido.

Llamado a las funciones del Estado

Pidieron al Gobierno que se adopten, a la brevedad posible, medidas urgentes, concretas, radicales y contundentes. “No se puede seguir soporlando la situación que está viviendo el pueblo ecuatoriano; por nuestros hogares, por nuestros hijos y nietos tenemos la obligación de hacerle frente a este problema social”, dijo.

Los transportistas decidieron emprender una jornada de “llamado de atención” y de “alerta” al Ejecutivo, a la Asamblea y la Función Judicial para

que cumplan a cabalidad el papel que el pueblo ecuatoriano les encomendó en las urnas.

Plantón pacífico y mesas de seguridad

Resolvieron realizar un plantón pacífico de dos horas de duración, sonando los pitos de los vehículos. Aclararon que la medida no incluye el cierre de carretas. “Despertaremos al pueblo ecuatoriano del miedo y del secuestro que estamos viviendo como consecuencia de la delincuencia”. Advirtió que si no se toman acciones inmediatas se estaría condenando a la población a sucumbir ante la delincuencia.

El pasado 11 de octubre el Ministro de Transporte informó que los plantones se suspenden luego de la reunión mantenida entre el Gobierno y los representantes del transporte que dio como resultado acordar un plan de seguridad en carreteras (transporte seguro).

Este será implementado para todas las modalidades como las playas de estacionamiento para que puedan descansar los transportistas en puntos seguros apoyados por la Policía, la reincorporación de las patrullas de policía

en las carreteras y otras medidas que fortalecerá la seguridad.

“Política de Estado”

Los dirigentes de la transportación exigen al Presidente de la República que se establezca (urgentemente) una política de estado que genere respuesta de los organismos de seguridad para combatir la delincuencia y el crimen organizado.

Aseguraron que el régimen cuenta con todos los instrumentos legales necesarios para dotar de la infraestructura necesaria a la Policía Nacional y a las Fuerzas Armadas, a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) que cuentan con policías municipales.

La Asamblea debe implementar reformas al Código Orgánico Integral Penal (COIP) para, sin cálculos políticos, endurecer las penas de prisión para quienes sean detenidos en delitos flagrantes. “Este es el momento de tomar decisiones y no de buscar protagonismos de los poderes del Estado”.

Abel Gómez, presidente de la Fenacotip, afirmó que lo ocurrido con Jimmy Chuchuca fue la “gota que derramó el vaso”. ☞

CARGADO CON COMPONENTES DE CLASE MUNDIAL

AUMAN
36 TON EST
TECHO ALTO



MOTOR



CUMMINS
ISG



FRENOS



WABCO

FRENO DE TAMBOR, FULL
AIRE DOBLE CIRCUITO

DIRECCIÓN



DIRECCIÓN ASISTIDA
HIDRÁULICAMENTE

QUITO: Foton Norte: Av. Galo Plaza N64-167 y José Amesaba. (02) 3500556 / 3500550 / Foton Sur: Av. Pedro Vicente Maldonado y S57 a 100 metros de la estación Ecovia - Guamaní / Norte Maxdrive: Av. Galo Plaza Lasso E1-25 y de los Aceitunos. 1-800 Maxdrive. / Carros y Carreteras: Vía Interoceánica Km 3 entre Puembo y Pifo a 300 metros del redondel de Puembo. (02) 2382961 / 0981970538.
GUAYAQUIL: Foton Ecuador: Av. Juan Tanca Marengo Km 2 ½, (04) 2920950 / Fangio: Daule - Km 17 Vía León Febres Cordero. Frente al C.C. Palmora Plaza. (04) 2833602 / 0999404310. / Maxdrive: Yaguachi, Km 14 ½ vía al P.A.N. (Puente Alternó Norte). 1-800 Maxdrive. **MANTA:** Hipermotor: Montecristi - Vía el Colorado Km 10 frente a la fábrica Pres Café. 0997723186. **CUENCA:** Amercom: Panamericana Norte - San Pablo del Lago (frente Ilantera Continental Tire Andina S.A) 0959109166 - 22856966. **AMBATO:** Foton Ecuador: Panamericana Norte Km 6 ½, a 100 metros del ingreso al Parque Industrial Ambato.



FOTON



LA CALIDAD HUMANA de los conductores se pone de manifiesto a continuación para, a partir de sus testimonios, resaltar sus esfuerzos y mejores deseos que los acompañan mientras están al volante.

La riesgosa tarea de transportar ganado

LA INSEGURIDAD ES UNO DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS PARA LOS TRANSPORTISTAS DE GANADO Y DE LOS CHOFERES EN GENERAL; POR ESO SOLO EL APOYO MUTUO ENTRE LOS COMPAÑEROS EN LAS CARRETERAS PODRÁ FRENAR EL HAMPA, JUNTOS PUEDEN PROTEGERSE EN LA ACTUALIDAD.

SANTO DOMINGO

POR VÍCTOR ESPINOZA

32 **S**on varias las historias que se cuentan en la Feria Ganadera de Santo Domingo de los Tsáchilas, relacionadas con esta riesgosa tarea. De entre tantas, elegimos la de Segundo y Geovanni Gordillo, padre e hijo, quienes fueron víctimas del hampa en la vía Santo Domingo - Aloag - Quito, donde tras ser asaltados, les robaron el camión con 10 cabezas de ganado, hace 2 años y no lo recuperaron.

Medidas de bioseguridad

Jorge Moyano, gerente de la Asociación de Ganaderos (Asogan), a donde llega unos 1.800 vehículos semanales, manifiesta que la referida actividad es riesgosa y, además, los transportistas de ganado deben someterse a las normas de bioseguridad, regulación y control sanitario, determinadas por Agrocalidad.

Consiste en la presentación de la guía de movilización al ingreso del recinto, documento que se obtiene a través de Internet con el certificado de vacunación y la clave que tiene el propietario de la finca en la que crió o mantuvo al ganado.

Además, los vehículos son sometidos a desinfección total en los arcos provis-

tos con químicos autorizados. Retiro del aserrín con los excrementos del ganado y lavado del vehículo y de objetos diversos que puedan haber sido directa o indirectamente contaminados.

La feria se desarrolla en un área de siete hectáreas de las cuales, una se destina para parqueo de vehículos, y en 2,5 ha. se desarrolla la comercialización de los animales. Los lunes, martes y jueves se negocian y movilizan bovinos; los martes equinos, cabras y vacunos; y miércoles solo porcinos. El ganadero paga por cada animal 2 dólares por ingreso al recinto, uso de corrales y báscula. El transportista paga solo por el ingreso del camión.

Fletes varían

Gordillo, conductor de una unidad de la Cía. de Transportes Paredes y Vargas, con más de 10 años de experiencia transportando ganado, con una guía de movilización en mano se retira de la feria y se apresta a transportar entre 10 ó 13 cabezas de ganado vacuno.

Afirma que, de manera constante traslada ganado vacuno a los camales o vaquitas para crianza y toretes reproductores, al igual que vacas lecheras a fincas de Loja, Quito, Guayaquil, Machala, Babahoyo y Amazonía.



Aprox. 1.800 transportistas movilizan diferentes tipos de ganado por las rutas del Ecuador.

Expresa que existe competencia desleal porque algunos cobran menos. “Uno ha negociado el flete por un precio conveniente y justo. Por ejemplo, a Quito es 120 dólares, a la Amazonía 400 y entre 320 a 350 a Machala; pero, aparecen colegas que se bajan entre 20 o 30 dólares y dañan el negocio”.

“Cada jornada de trabajo es difícil, sin horario, ni fecha en el calendario. Recién, uno de mis hijos se graduó como conductor y no pude estar presente en la ceremonia. Otras veces, he dejado de realizar trabajos en el hogar por algún flete”, comenta.

Mujeres se profesionalizan en el volante con honores

CHIMBO

POR VÍCTOR ESPINOZA

En una localidad conservadora de la provincia de Bolívar como Chimbo, no es común ver a mujeres conduciendo un camión, bus o volqueta, ya que por tradición la profesión de chofer ha sido desempeñada por los varones, durante décadas.

Esto empieza a cambiar y las féminas colmadas de vocación por el volante, no solo demuestran sus habilidades en el vehículo, sino que optan por ingresar a la escuela de capacitación de choferes profesionales y, con su talento demuestran que pueden obtener la licencia de conducir profesional, y además sobresalir.

Estos son los casos de María José López, Dayana Chillo, Maritza Moreta y Ximena Guamán, quienes al obtener el documento que les acredita circular de manera legal por las rutas ecuatorianas, están entre las mejor puntuadas de la promoción 2022. Son ejemplo para su género al ubicarse en el cuadro de honor de graduados del Sindicato de Choferes de manera conjunta con tres hombres.

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) solo el 7,8% de conductores del Ecuador son mujeres y apenas el 3,9% ejercen su profesión en la transportación pesada.



Las féminas por sus talentos son condecoradas y ganan espacio en el cuadro de honor institucional.

A Trinidad Bravo nadie la sorprende

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ BRAVO

Trinidad Bravo no es feminista ni iza bandera libertaria; pero, es una gran conductora y refleja su pulcro historial en sus 35 años como profesional: cero multas. En un mundo en el cual predominan los varones, Trinidad logró respeto y estabilidad a base de esfuerzo y trabajo.

Su papá Milton la inmiscuyó en el transporte pesado. Primero, como administradora de una flotilla de camiones que cubrían rutas entre Manabí y Guayas. “Manejé carros pequeños desde adolescente; luego, cuando trabajé con papá saqué la licencia profesional y, como soy curiosa y no me amilanaba, cuando faltaba un chofer yo comencé a conducir”.

Esta actividad la llevó a conocer las partes del motor a diésel y también a muchos mecánicos quienes al verla mujer querían “sorprenderla”; pero “los sorprendidos eran ellos ya que les hablaba

con dominio del motor, rulimanes, cajas, cadenas, bandas y hacía plantón en el taller para que cumplan y pongan lo que compré”, manifiesta a RBV.

Algo similar pasaba con los agentes de tránsito, pero ella defendía bien su récord. “Era cautelosa al conducir, andaba en un Scania del 75 y respetaba señales y volumen de carga”, agrega.

Trinidad ya no conduce carros grandes, hoy es administradora con mucha eficiencia. No se casó ni tuvo hijos, pero ayudó en la crianza de sus sobrinos a quienes convirtió en profesionales de varias ramas.

“Esta noble labor me dio un porvenir para los míos y es lo que más me satisface”, cierra con orgullo.



Trinidad Bravo una profesional de peso.

Un conductor con trayectoria es casaca roja

BABAHOYO

VÍCTOR ESPINOZA

Wellington Díaz de 49 años de edad lleva más de 31 conduciendo desde vehículos livianos hasta pesados. A los 16 años aprendió a conducir en una camioneta de un amigo policía. Al cumplir la mayoría de edad obtuvo la licencia profesional y comenzó a trabajar en una concesionaria de vehículos; recorría el país y se familiarizó con la mecánica en el taller de la empresa.

Canjeó los diferentes tipos de licencias hasta adquirir una profesional de alto nivel. Se desempeñó como chofer de un bus interprovincial y de un camión en una piladora de arroz durante unos 7 años. Desde hace aproximadamente 12 años es conductor del Cuerpo de Bomberos de Babahoyo, con licencia tipo E.

Esto le dio un giro tremendo a su vida, ya que, de espectador pasó a ser conductor de ambulancias y motobombas, trabajo que le convirtió en rescatis-



Su amor por el volante y las acciones de rescate, lo han convertido en bombero.

ta de personas que han sufrido o fallecido en diferentes tipos de siniestros de tránsito. Aún guarda el recuerdo de una niña de unos 5 años que fue auxiliada en carretera y falleció en la ambulancia durante el trayecto hacia el hospital.

Ahora, en calidad de conductor de una unidad de socorro cuenta que, pese a contar con normas legales que le amparan cruzar el semáforo en luz roja en

caso de emergencia, lo hace con mucha precaución, porque hay la posibilidad de que un imprudente se atraviese y podría ocurrir un desastre.

Recomienda a sus colegas actuar con prudencia en calles y carreteras, porque en la actualidad, los siniestros por el uso incorrecto de celulares ha superado las estadísticas debidas al consumo indebido de alcohol de los conductores.



Fenacotip busca un Plan de Rutas y Frecuencias, de consenso

QUITO

POR JANETH CRUZ

Antes de renunciar de su cargo como director ejecutivo de la ANT, en julio de 2022, Adrián Castro había anunciado que el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias de Transporte estaba listo para su aplicación; pero, la Fenacotip lo niega.

En una entrevista con BUEN VIAJE, David Chávez, director técnico de la Federación, dijo que la ANT, ese entonces, se comprometió a conformar mesas de trabajo para socializar la propuesta y que nunca se puso en práctica.

Lo que sí hizo la ANT en la pandemia fue levantar información, a través de la plataforma virtual Zoom, para abordar la problemática suscitada en cada dirección provincial. Chávez afirmó que los talleres virtuales fueron importantes porque se pudo recabar información relevante. Después de la salida de Castro, esos diagnósticos aún no han podido ser consolidados.

Reglamentación de terminales terrestres

El técnico de Fenacotip aseguró que la administración de Ernesto Vera, actual director de la ANT, ha evidenciado apertura y predisposición para efectuar un trabajo conjunto y generar un

Plan de Rutas de Frecuencias de consenso.

En el Plan se busca incorporar la regularización y racionalización de la oferta de transporte que debe darse con planificación previa e incluir seguridad vial, infraestructura, transporte seguro, reglamentación de terminales terrestres y regulación para la transferencia de competencias previamente concedidas por las alcaldías, prefecturas y juntas parroquiales rurales. “Hay que ordenar la oferta a escala nacional”, explicó Chávez. La Fenacotip aspira que el documento esté listo este año.

Mandatos de la Ley Orgánica de Tránsito

El Plan Nacional de Rutas y Frecuencias es una política pública que permitirá ordenar la transportación en buses intra e interprovinciales y forma parte de uno de los mandatos de la reforma a la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre vigente desde el 10 de agosto de 2021. Representa una herramienta que permitirá conocer la real oferta y demanda del servicio de buses para evitar la competencia desleal, correteos en las vías y garantizar la rentabilidad de las rutas. Mientras tanto la ANT informó que con la recopilación de información y análisis de datos técnicos y reales



Dirigentes de la transportación del Ecuador

sobre la transportación, se realiza un diagnóstico e identificación de soluciones a los problemas en materia de rutas y frecuencias. Buscan que de la mano de todos los sectores: usuarios, autoridades locales y operadores, se logre un plan de amplio consenso.

Para ello, la Agencia organiza encuentros con los sectores involucrados para cruzar información y conocer si existe o no interferencia de frecuencias entre los buses de servicio intra e interprovincial, intercantonal y urbano; si es que hay destinos de viaje insatisfechos; confirmar la demanda de pasajeros, etc.

Según la ANT desde febrero de 2023 se desarrollarán asambleas zonales en diferentes ciudades para presentar los resultados de los estudios y recibir aportes ciudadanos que permitirá ordenar las rutas y frecuencias.

Ha pasado más de un año y aún no expiden el Reglamento a Ley de Tránsito

QUITO

POR JANETH CRUZ



Peatones en Quito (fotos cortesía Municipio)

El 10 de agosto de 2022 se cumplió un año de entrada en vigencia de la nueva Ley de Tránsito; pero, todavía no existe un reglamento que dé viabilidad a las reformas. Organizaciones de la sociedad civil que trabajan en la prevención de muertes por siniestros viales recordaron que el Ejecutivo tenía seis meses para emitir la normativa. El 17 de agosto, durante la conmemoración del Día del

Peatón que recuerda a la primera víctima atropellada por un vehículo a motor en 1897, Karina Gallegos representante de la Asociación de Peatones Quito, exhortó al Ejecutivo a emitir el reglamento a la Ley.

Según la Organización Mundial de la Salud, los siniestros viales son la principal causa de muertes prevenibles de niños y jóvenes de 5 y 29 años, y la mayoría de éstos están involucrados peatones, ciclistas y motociclistas. Cada año a escala mundial mueren 1,3 millones personas por siniestros viales. 🇵🇪

MARCOPOLO ATTIVI

100% eléctrico y totalmente
listo para el futuro



Propulsado 100% eléctricamente, con cero emisiones de gases nocivos, el Attivi es una solución que refuerza la inversión de Marcopolo en modelos cada vez más sustentables.

Prepárese para el futuro con Marcopolo Attivi!



 **Marcopolo**

marcopolo.com.br
@onibusmarcopolo



Imagem meramente ilustrativa. Consulte o representante da sua região para saber mais sobre os modelos e suas configurações.

El hábito de una alimentación saludable es clave para el conductor

UN CONDUCTOR DE TRANSPORTE PESADO CONDUCE MÁS DE 12 HORAS DIARIAS CON POCA ACTIVIDAD FÍSICA Y ATENCIÓN PERMANENTE AL CAMINO LO CUAL LE PRODUCE ESTRÉS. ADEMÁS, SU ALIMENTACIÓN, NO SIEMPRE ES ADECUADA.

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Muchos componentes pueden afectar la conducción. Estos factores no solo se reflejan en el estado del vehículo, la carretera o la educación del conductor; el entorno también interfiere en la conducción tranquila, y aunque pueda parecer indirecto, la fatiga, el estado de ánimo, el sueño, el miedo y, por supuesto, la alimentación, son variables que se deben tener en cuenta cuando se trata de evitar y reducir los siniestros.

Sugerimos prestar atención a lo que come antes y después del viaje, pues una dieta inadecuada puede provocar fatiga, malestar estomacal e interferir con la concentración, aumentando el riesgo de accidentes.



El trabajo del conductor es una de las ocupaciones más estresantes que afectan a la salud.

Solicitamos a Liliana Ramos, nutricionista, su opinión sobre cuáles deben ser los hábitos alimenticios adecuados del conductor profesional. Estas son las pautas que anotamos a continuación:

Sea conciente de los riesgos

El primer paso para tener buena salud y evitar su deterioro es que el conductor tome conciencia de los riesgos que tiene ante una alimentación inadecuada. Debe suprimir las comidas rápidas, alimentos fritos, snacks, salsas, picantes y bebidas dulces embotelladas. Es importante que lleve agua para beberla durante el trayecto y aprovisionarse de fruta cuyo consumo es saludable.

Los malos hábitos alimentarios empiezan porque no tienen un horario específico para alimentarse debido al ritmo de la jornada laboral, y generalmente, acostumbran comprar alimentos hipercalóricos, bajos en nutrientes, que aporta más calorías de los que el cuerpo requiere, por lo cual, el aumento de su peso corporal es evidente. A esto se suma una mala elección para calmar la sed pues se sirven bebidas energéticas en lugar de agua y también comen entre horas.

Alimentos que se deben evitar

Evitar el arroz, los frijoles y fideos mientras conduce dado que su actividad no requiere una ingesta calórica excesiva. No abusar de los carbohidratos ya que pueden causar un estómago pesado. Si a esto se agrega al estrés laboral y el estilo de vida sedentario por la conducción de varias horas continuas, pueden influir

negativamente en la exigente atención que su profesión requiere.

Haga ejercicios

Es esencial, dice Ramos, que el conductor busque espacios y tiempo para realizar estiramientos y ejercicios. Podría ser antes del viaje o cuando se detiene para alimentarse, antes de reposar o cargar gasolina al vehículo.

Opiniones de profesionales

Alejandro Córdoba, con más 12 años de conducir, considera que en el Plan de Salud del país se implemente un programa de asistencia nutricional encaminado a mejorar y restaurar la salud de los conductores, evitando que se deteriore su vigor.

Un experto nos dijo: sentarse en el bus/camión todo el día, sin hacer ejercicio, convierte el exceso de energía almacenada en grasa y colesterol.

Por lo tanto, son substanciales los períodos de descanso, las comidas regulares al día, la energía adecuada en el trabajo, la reprogramación de la jornada y la capacitación a través de la educación nutricional, para reducir complicaciones de salud y mejorar el rendimiento laboral.

Lo dice un chofer profesional

No es fácil desarrollar hábitos saludables; pero, entiendo que comenzar con pequeños cambios positivos traerá grandes beneficios para mejorar nuestra calidad de vida. Con ello, se pueden reducir los siniestros de tránsito y las enfermedades crónicas.

En conclusión

Una alimentación adecuada, realizar actividad física por lo menos 15 a 20 minutos diarios antes de tomar el volante y al finalizar la jornada, son puntales para tener una vida activa libre de dolencias. 🍷



La Ruta de las Humitas muy visitada por transportistas y turistas

MILAGRO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Lo que antaño empezó con dos negocios dispersos que ofrecían desayuno a los transportistas que circulaban por la ruta Milagro - Km 26, con el transcurso del tiempo se ha convertido en la 'Ruta de las Humitas', punto de parada para turistas y transportistas en la provincia del Guayas.

Comenzamos nuestro recorrido por San Agustín, cantón Alfredo Baquerizo Moreno, más conocido como Juján, cerca del puente limítrofe con la provincia de Los Ríos, donde Tomás Torres, uno de los integrantes de la familia pionera, oferta el producto a los transportistas.

Continuamos por el territorio guayasense y nos dirigimos al recinto El Deseo, cantón Milagro, epicentro de negocios dedicados a la venta de humitas, que antes eran un manjar solo de la Semana Santa cuando abunda el choclo; pero, con el pasar de los años se convirtió en el más apetecido y solicitado en esta zona del país.

Ingredientes y preparación

Las humitas son preparadas con maíz tierno (choclo); cuando escasea el producto es traído de los cantones Pedro Carbo (Guayas) y Ventanas (Los Ríos). Se muele los granos y se añade queso, cebolla blanca, leche y mantequilla; la masa se envuel-

ve en hojas del choclo y se las cocina a vapor. Luego son vendidas a un dólar.

Antecedentes para recordar

Enrique Montiel Torres, de 58 años de edad, propietario de uno de los dos primeros negocios establecidos el lugar, recuerda que hace 9 años, época en que recién se comenzaba a construir la carretera de la comunidad El Deseo, él y su esposa Norma Villao Solís, vendían como desayuno humitas con café a los trabajadores de la obra.

Después, las comercializaban entre los esporádicos transportistas que pasaban por ahí durante la madrugada y temprano en la mañana. Con la apertura de la carretera el flujo vehicular aumentó y la venta de humitas creció.

En la actualidad hay unos 10 negocios todos formales. Los clientes se han multiplicado y tienen como principales consumidores a transportistas de mercancías de Santo Domingo, Tungurahua, El Oro y Azuay; además, a turistas guayaqueños con destino a Cuenca, Machala y Huaquillas. Otras humitas en cantidades significativas son llevadas a las Islas Galápagos. Freddy Carreño Reyes, gua-



Transportistas y viajeros se detienen para degustar las ricas humitas.

yaqueño, transportista de camarones, manifiesta que con su acompañante cada vez que pasan por esta comunidad se detienen para degustar las ricas humitas.

Ante al incremento de la demanda de humitas, se han conformado varias micro empresas familiares integradas por padres, hijos y parientes. Se abrieron nuevos negocios de habitantes de la localidad y otras provenientes de la Sierra.

Antes, solo se atendía por las mañanas de lunes a viernes; hoy de 04h30 a 19h00 todos los días. Además, en algunos puntos también se comercializa mazamorra, tortas y la tortilla conocida como "torreja de choclo".



En la ruta se atiende desde las madrugadas hasta el anochecer.



En torno a las humitas se han formado microempresas familiares que mueven la economía de la comunidad.



TURISMO SE FORTALECE CON INAUGURACIÓN DE “CORREDOR TURÍSTICO”

POR CARLOS NAVARRETE

Por el Día Internacional del Turismo (27 de septiembre), la Prefectura de Sucumbíos inauguró la primera etapa del Corredor Turístico de Lago Agrio; una vía de tres kilómetros de longitud con ciclo vía. Este proyecto turístico va paralelo al río Aguarico, donde hay la presencia de hermosos parajes, chozas y servicios, gastronomía y diversión junto al río. Además, pasa cerca del puente atirantado que cruza el Aguarico uno de los atractivos de Lago Agrio que, ciudad que en enero del 2021, junto a Shushufindi, fueron declarados por el Ministerio de Turismo

como los primeros pueblos mágicos de la Amazonía.

El 24 de septiembre fue día de eventos deportivos, culturales, exposiciones, gastronomía amazónica y presencia de las nacionalidades, durante la mañana. En la tarde fue la inauguración y por la noche la presentación de artistas locales, nacionales e internacionales.

El prefecto Chávez prometió que en pocos días más, hasta tener los permisos respectivos, iniciarán la construcción de la segunda etapa del Corredor Turístico que llegará hasta el kilómetro 8 que conecta con la vía que va a Quito.



Corredor turístico de Lago Agrio.

QUITO ◆◆

GARNER ESPINOSA DICTÓ CURSOS SOBRE TURBOS GARRET

POR QUITO, 5 DE OCTUBRE DE 2022

Garret es una marca mundial que viene original en los vehículos de marcas destacadas. Es importante que sus propietarios los reemplacen por originales apoyados por los conocimientos de los técnicos a cargo.

Con ese fin, presentaron a sus clientes, conjuntamente con la fábrica Garret a la cual representan en Ecuador, toda la información básica y necesaria para realizar un análisis de falla y los principios de funcionamiento del turbo, con el objetivo de lograr practiquen un óptimo mantenimiento del turbo, conozcan como instalarlo, y si se llega a dañar, puedan identificar la falla. Muchas veces se cambia el turbo sin conocer la causa real del daño que puede estar en el motor; el curso aclaró técnicamente todas esas dudas.

Para este fin viajaron desde Brasil Fernanda Silva, gerente de Ventas para Sudamérica y Leonardo Bindilati técnico comercial con 14 años de experiencia y que conoce desde la misma construcción de los turbos. El curso se replicó en Guayaquil para los clientes de Cuenca y Manta.



Asistentes al curso de Quito en las instalaciones de la Aeade.

RIOBAMBA ◆◆

ANDENES DE LA TERMINAL INTERPROVINCIAL FUERON REESTRUCTURADOS



Señalética de los andenes reestructuradas.

lo compartirá con los buses que van a Milagro. El servicio para Ambato fue trasladado al andén 7, para que los usuarios puedan abordar mejor las unidades. Cabe mencionar que hacia Ambato existe la mayor demanda de viajes y mayor número de frecuencias.

Según el administrador de la terminal, Diego Ávalos, esta reestructuración se ejecutó con base en un estudio técnico realizado. “Se hizo investigó durante 4 meses con un profesional afín al transporte quien realizó un

POR LENIN YUMI

Los andenes de la terminal terrestre interprovincial de Riobamba fueron reestructurados porque el espacio cumplió con su utilidad máxima y llegó al 110% de su capacidad. Se hizo cambios como: el andén 3 la Cooperativa Riobamba que viaja a Santo Domingo

análisis de frecuencias y de encuestas, y como resultado sugirió una reestructuración”.

Tras este proceso, las cooperativas de transporte que comparten los andenes deberán establecer los horarios pertinentes y respetar las hojas de frecuencias emitidas por la administración de la terminal para evitar inconvenientes.

AMBATO

FOMENTAN EL BUEN TRATO Y LA CALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

POR YOLANDA QUINCHE

El área de educación vial de la Dirección de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (DTTTSV), realiza capacitaciones sobre servicio al cliente, relaciones humanas y reforma de las Leyes de Tránsito a los conductores profesionales, para incentivarles mejorar el servicio a los usuarios en cada ruta y conducir el transporte público con eficiencia profesional; el proceso de

formación finalizará a fines de octubre.

Verónica Vivanco, directora de la DTTTSV, señaló que estas actividades ayudan a desarrollar el sentido de responsabilidad e individualidad en los conductores, mejorando así el servicio diario que los ciudadanos merecen. Por ello, la capacitación se realizará para todas las cooperativas de transporte público de Ambato; actualmente se está capacitando primero a los choferes del sector urbano.



Capacitación a conductores de transporte público.

BABAHOYO

CAPACITAN A ESTUDIANTES EN MOVILIDAD CIUDADANA SOSTENIBLE

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los alumnos de la Unidad Educativa Adolfo María Astudillo fueron los primeros de Los Ríos, en recibir capacitación en movilidad ciudadana sostenible, un programa que ejecutan la ANT, CTE y el Ministerio de Educación durante el actual periodo escolar.

La movilidad urbana sostenible o sustentable, tiene como objetivo contrarrestar los problemas medioambientales y sociales de la Movilidad Urbana, ayuda a reducir efectos negativos con prácticas como desplazarse a pie, en bicicleta o en

transporte público e impulsa opciones para compartirlo de mejor manera.

Además, sus políticas se encasillan en reducir la congestión de las vías, reducción del consumo de combustibles fósiles contaminantes y utilización de vehículos de propulsión alternativa, para evitar la contaminación, el consumo excesivo de energía, efectos relacionados con la salud o la saturación de las vías.



Capacitan usando material informativo y juegos recreativos.

HUAQUILLAS

MÁS AGENCIAS DE VIAJES PARA EXTRANJEROS



Turismo la Gran Colombia, agencia de migrantes.

POR FRANCISCO CELI

Ya son tres las agencias para la captación de pasajeros que se abren en la frontera sur, orientadas a los migrantes extranjeros que se movilizan. A Viajes y Destinos Tours y Visión Destino Tours, se suma Turismo la Gran Colombia.

En una esquina muy concurrida del centro de Huaquillas, Jeyson Muñoz (colombiano) abrió una nueva agencia para

dar servicio de transporte a todos los venezolanos y colombianos. Cuenta que enlazan con otras agencias al sur o al norte. "Estamos llevando pasajeros de Huaquillas a Tulcán". Afirma

que en el poco tiempo de abierta su agencia el trabajo va bien y es prometedor.

La frontera binacional sur, conformada por Aguas Verdes y Huaquillas, todos los días recibe cientos de extranjeros migrantes que desean continuar su destino; en su gran mayoría son venezolanos que regresan a su país. Esto explica la aparición de agencias, que no tienen buses, pero que intermedian la venta de boletos.

ESMERALDAS

TRANS ESMERALDAS, RETOMA RTV Y MATRICULACIÓN EN NUESTRO CANTÓN

POR JORGE R. CORNEJO

Luego de varios años, la Compañía de Pasajeros "Trans Esmeraldas" reanuda la matriculación y revisión vehicular en nuestro cantón. Esto se debe a que Esmeraldas, en donde nace su permiso de operación, ya cuenta con un moderno Centro de Revisión Técnica Vehicular. Por varios años lo venían realizando en Rumiñahui (Pichincha); pero, gracias a la confianza que genera la empresa Esval EP y su moderno RTV la directiva ha decidido volver a realizar los trámites en Esmeraldas.



Xavier Pinto junto a un socio de Trans Esmeraldas.

Son 135 unidades con las que cuenta la Compañía y cada una de ellas deberá realizar su revisión anual como lo establece la Ley de Tránsito para vehículos públicos. Además, la matriculación de buses nuevos, carrocería Comil, sobre chasis Scania de piso y medio que acabaron de llegar de Brasil.

AMBATO

COOPERATIVA CITA EXPRESS INTERNACIONAL CUMPLE 53 AÑOS

POR GEOVANNI VALENCIA

Con 53 años de grandes logros como Institución, siempre enfocados en ofrecer el mejor servicio de transporte a la comunidad. Hemos renovado todas las unidades para continuar brindando calidad y excelencia a los usuarios. Gracias a todos nuestros colaboradores y usuarios por ser parte de este largo y gratificante recorrido.



Izq. Jorge Torres, gerente Unión de Cooperativas de Tungurahua; Dra. Emilia Cevallos, Directora de la ANT Tungurahua; Dra. Anabel Pérez, Concejal de Ambato; Ing. Santiago Narváez, presidente de Cita Express; Freddy Mariño, gerente; Antonio Paredes, vicepresidente; Franklin Cáceres y Marco Guerrero, miembros del Consejo de Administración; Vicente Mayorga, presidente de Vigilancia.

SAMBORONDÓN

SAMBORONDÓN INAUGURA TERMINAL TERRESTRE

POR LUIS RUIZ

El cambio drástico para bien en Samborondón es notable. Este pequeño cantón ubicado a 30 minutos de Guayaquil que alberga a la sociedad de mejores condiciones económicas, inauguró en septiembre su nueva terminal terrestre.

La obra tiene 5 andenes para arribo y salida de buses. Tiene estacionamiento para vehículos particulares, buses, furgonetas, entre otros. Reposa en un predio de 3 kilómetros cuadrados y tuvo una inversión aproximada de 300 mil dólares.

“Esta obra nos compromete con el progreso del país ya que crea polos de desarrollo que impulsan la economía de nuestro cantón”, dijo el alcalde José Yúnez, durante la ceremonia de inauguración. La terminal se abrirá todos los días desde las 04h00 y prevé atender a 5000 usuarios diariamente.



La nueva estructura inaugurada.

SANTO DOMINGO

TRANSPORTE ESTUDIANTIL DESDE LA ÓPTICA DIRIGENCIAL



George García, presidente de la compañía transporte urbano Ejecutrans.

la tarjeta electrónica estudiantil, les permite controlar las 4 veces que hacen uso del servicio cada día. Los padres que los acompañan sí pagan el valor normal de 39 centavos y 19 para los adultos mayores.

POR VICTOR ESPINOZA

George García, presidente de Cia Urbana Ejecutrans, afirma que no han tenido inconvenientes con los 40 mil usuarios diarios del transporte estudiantil gratuito que movilizan en sus unidades. La instalación en los buses de dispositivos electrónicos con código QR compatibles con

Agrega que los transportistas reciben sus pagos en las cuentas de cada empresa 10 días laborables después de la culminación del mes, y luego son derivadas a las cuentas de cada socio. Califica como positiva esta acción municipal que culmina a fines de diciembre y espera que el año 2023, la Alcaldía la vuelva a incluir en sí nuevo presupuesto.

QUITO

TRANSPANETA S.A. CELEBRÓ 20 AÑOS DE VIDA INSTITUCIONAL

POR GEOVANNI VALENCIA

El sábado 24 de septiembre, se celebró la misa en conmemoración de los 20 años de vida institucional de Transplaneta S. A. y en agradecimiento a la Santísima Virgen por la protección que brinda a socios, conductores, ayudantes, personal de administración y dirigentes. “Con la bendición y el amparo de Dios y la Virgen de El Cisne salimos adelante pese a las dificultades debido a la pandemia”.

Directivos, socios, familiares y el personal administrativo hicieron un brindis por el aniversario, luego disfrutaron del almuerzo y un delicioso pastel.



Socios, familiares y amigos asistieron al evento.

La Compañía, día a día renueva su parque automotor para ofrecer un servicio de calidad, comodidad y seguridad a sus clientes, ahora cuenta con 145 accionistas dirigidos por: Joselito Rodríguez, Presidente y Luis Zapata, Gerente.

QUITO

NUEVAS ELECCIONES EN FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PESADO

POR JANETH CRUZ
22 DE SEPTIEMBRE, 2022

En el marco del 32 Congreso Nacional de Transporte Pesado del Ecuador, el Ing. Luis Felipe Vizcaíno, fue reelecto presidente de Fenatrape para el período 2022 - 2024, con el 98% del electorado. Al evento asistieron autoridades, entre ellos Darío Herrera, Ministro de Transporte y Obras Públicas.

El plan de trabajo de Vizcaíno se enfoca en los siguientes ejes: Implementación de las reformas de la nueva Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, avanzar en una agenda con el Gobierno en nuevas reformas legales, reactivación económica y fortalecimiento institucional.

El nuevo consejo directivo está conformado por Héctor Arpi de Azuay, primer vicepresidente, Patricio Rodríguez de Carchi, segundo vicepresidente. Henri Coba de Pichincha, primer vocal y Janeth Rivadeneira, segunda vocal principal por Sucumbíos, ocho vocales principales más y 10 vocales alternos.

Janeth Rivadeneira es la única mujer en el directorio principal y siente que ahora tiene un nuevo reto a nivel nacional. "Mi propósito personal es relacionarme con todos los transportistas afiliados y no, para lograr que nos sentemos juntos a trabajar para conseguir consensos y alcanzar un mejor futuro. Estar divididos en gremios y más agrupaciones, solo nos resta capacidad de

negociación frente a los gobiernos de turno y nos debilita. Cuando uno va al norte y el otro al sur, no es posible alcanzar un propósito común. Hablemos un solo idioma y tengamos un único proyecto el cual es sacar adelante a nuestro gremio, mejorar las tarifas, las condiciones de vida y que se nos considere como la columna vertebral del progreso del país".



Integrantes del nuevo directorio de la Fenatrape

**ASEGURA TU
HERRAMIENTA
DE TRABAJO**

**TIENES UNA TASA
PREFERENCIAL
DEL 2.6%**

CONTRATA
**CHEVY
SEGURO**
CAMIONES



chevrolet.com.ec | 1-800-CHEVROLET 243876 | AUTOMOTORES CONTINENTAL - AUTOMOTORES DE LA SIERRA - E. MAULME - IMAUTO - INDIATO - METROCAR - MIPASOL - PROAUTO - VALLEJO ARAILLO

HECHOS PARA CONQUISTAR EL CAMINO



TECNOLOGÍA
ISUZU

FELIZ ANIVERSARIO A NUESTRA QUERIDA FLOTA IMBABURA



QUITO

AUTOMOTORES CONTINENTAL CELEBRA SUS 50 AÑOS

QUITO, 22 DE SEPTIEMBRE DE 2022

Automotores Continental se ha consolidado como el concesionario Chevrolet #1 en ventas, impulsando la venta de livianos y camiones. Cuenta con ocho agencias en Quito, Guayaquil y Salinas y su desempeño le ha hecho merecedor, por 15 ocasiones, del galardón del "Club del Presidente".

Su activo más importante es su gente que refleja integridad y ética, compromiso hacia el cliente y espíritu de trabajo en equipo, valores que se conjugan con un trabajo de calidad durante estos 50 años.

Para Jeff Cadena, gerente general, "el éxito se ha logrado gracias a que mantenemos viva la filosofía corporativa que fue instaurada por Bela Botar y fortalecida en los últimos años, basada en creer en la gente, entrenarla bien, enfocarse en las necesidades del cliente, proponerse objetivos y trabajar duro por conseguirlos".



Patricio Pinto, presidente del directorio de Automotores Continental; Marcus Oliveira, director comercial de GM Ecuador y Jeffrey Cadena, gerente general de Automotores Continental.

SANTO DOMINGO

SEXTA EDICIÓN DE LAS OLIMPIADAS DEL TRANSPORTE



Equipos desfilando.

POR BOANERGES COLOMA

La directiva de la Unión Provincial de Cooperativas de Transporte de Pasajeros inauguró la Sexta Edición de Olimpiadas del Transporte, en el Complejo Turístico El Karibe.

Se encendió la tea olímpica y las delegaciones deportivas procedieron al juramento: "Juntos somos solidarios y nos comprometemos con el deporte sin dopaje, sin trampas, sin ningún tipo de discriminación". Entre las madrinas que desfilaron el jurado designó Madrina de las Olimpiadas a hermosa

Natalia Soto, Coop. de Rutas Carmenses.

Las competencias se realizarán los miércoles y concluirán el próximo diciembre. Las disciplinas

son: fútbol, ciclismo, ecuavoley, atletismo, billar, naipes y natación.

Las operadoras Reina de las Mercedes, Ruta 23, Kennedy, Gilberto Zambrano participan con equipos femeninos, en las demás empresas compiten solo varones.

Las olimpiadas llevan el nombre de Anahí Yamdun Castillo, quien fue alumna de la unidad educativa Kasam y falleció el pasado 8 de mayo víctima de un accidente. Fue hija de un deportista de la Cooperativa Kennedy, quien recibió una placa de recuerdo de Anahí.

COOPERATIVA 28 DE SEPTIEMBRE, 55 AÑOS SIRVIENDO A IBARRA



POR GEOVANNI VALENCIA

Un saludo afectuoso a todos los socios, directivos, trabajadores y colaboradores de nuestra prestigiosa Cooperativa de Transportes 28 de Septiembre, que está conmemorando su Quincuagésimo Quinto Aniversario de Fundación. Es el tiempo de rendirle homenaje y resaltar su labor, puesto que la Cooperativa constituye el pilar fundamental del transporte urbano al servicio de los Ibarreños.

Marcelo Yépez M – Presidente;
Richard Luna B. - Gerente



43

Victoria Santana

Tiene 27 años y es manabita de Bahía de Caraquez. Vino a Quito y decidió quedarse a vivir desde que tenía 14 años. Tan joven empezó a trabajar en un restaurante mientras estudiaba y se preparaba para su futuro.

A los 16 años se graduó de modelo en una agencia donde trabajó por un tiempo como gerente comercial hasta que decidió dedicarse al modelaje de lleno que es lo que le gusta y espera continuar unos años más.

También se dedica al medio artístico desde hace 9 años. Ha estado en agrupaciones musicales femeninas como: Canelas de Oro (exTierra Canela) y el Grupo Seducción. Desde hace cuatro meses actúa como solista; baila y canta y ha estado en las mejores tarimas nacionales. Ha viajado por todo el país alegrando a la gente.

“Me presento con una sonrisa y la mejor actitud, para transmitirle a la gente y que se sienta motivada y olvide sus problemas o tristezas. En Manabí somos amables, sonrientes y eso lo llevo conmigo desde que nací”.





José Emiliano Guamán Muñoz un referente de fortaleza y fineza

CUENCA

POR MARITZA GUEVARA

Como socio fundador de la Empresa Occidental y con una larga trayectoria en el transporte nos relata sus vivencias. Don Emilio nació el 16 de abril de 1940, en Cuenca, parroquia San Agustín.

Mis inicios en el transporte

Con mi esposa trabajábamos en el comercio de colchones, camas, cunas, baldes, etc. en Loja y en El Oro. Cuando mi fallecida esposa ya no podía viajar porque debía cuidar a los niños, saqué la licencia profesional (a los 34 años) y me compré un camión Ford para transportar madera. Con el tiempo nos unimos 12 compañeros para formar la Empresa Control Occidental. Para legalizarla viajamos a Quito para los trámites: Alberto Guevara, Edison García y yo. El abogado Luis Mogrovejo nos apoyó y se constituyó legalmente la Empresa Occidental ante la Comisión de Tránsito en Quito, cuyo director era el Dr. Rodrigo Solórzano.

A mis 82 años ya dejé el transporte debido a la pandemia porque se arruinó el trabajo y mis hijos me dijeron que lo deje. Tengo cuatro varones: Martín, Oswaldo, Jaime y Milton Guamán y mis hijas son Karina y Zoila.

Cambios de razón social

En 1975, teníamos carros mixtos mitad para pasajeros y mitad para carga. Pero, vino una orden de las autoridades que debíamos tener solo camiones o solo buses. La Asamblea General resolvió quedarnos con los buses para servir en el transporte interparroquial de Cuenca a Molleturo; y como en esta ruta debíamos pasar por la Panamericana, decidimos solicitar otro permiso de operación hasta Naranjal. En 2008 nos volvimos compañía interprovincial, cambiamos de razón social a Occitrans para interparroquial y Occidental para interprovincial.



Vías llenas de huecos

Los caminos eran malos, llenos de piedras y huecos, las llantas se hundían y nos quedábamos enterrados en el lodo, alquilábamos caballos para jalar los carros y sacarles del hueco. También alzábamos al carro con gatos para cambiar el paquete al cual amarrábamos con sogas hasta pasar la emergencia. Teníamos que llevar unas vigas para hacer palanca y sacar las llantas del pantano, por eso siempre se viajaba con ayudante y herramientas. Debido a los malos caminos, hacíamos 2 horas y media de Cuenca a Quinuas, antes de llegar al Cajas, por 1974.

Recuerdo de la vía Cuenca - Molleturo

Por 1969, el Dr. José María Velasco Ibarra empezó a hacer la carretera, pero la Junta Militar le destituyó y el trabajo quedó parado. Cuando cayó la Junta Militar, la gente de Molleturo con pico y pala trabajó la vía hasta el punto llamado Ilincocha. Luego, el Gobierno contrató a CREA para que llegue a Molleturo pero solo trabajó hasta Miguir cerca del Cajas. Entonces, contrataron a la compañía Pesantes que tampoco



terminó. Pasaron 7 años para retomar la construcción en la presidencia de León Febres Cordero y la terminó Sixto Durán Ballen hasta el punto llamado el Cruce, vía que conduce a la Costa, se une con la Panamericana y pasa por Molleturo y Machala. En 1994 la carretera llegó a La Plana.

Hoy, hay carros modernos y cómodos

En el transporte de pasajeros fuimos cambiando vehículos: GMC, Internacional, Ford, Isuzu, modelos 55, 56, 60. En los años 70 no había buses Hino. Nuestras marcas preferidas son Hino e Isuzu aunque no son último modelo porque este trabajo ahora ya no es tan rentable, hay mucha competencia en la ruta Cuenca-Molleturo-Naranjal-Guayaquil; otras empresas tienen carros 0 km.

Nuestra meta era llegar a Guayaquil; pero, vinieron otras empresas por Cañar como Sucre, Supertaxis Cuenca que pasaban por el Cruce-José María, o por la vía Cuenca-Santa Isabel-Machala y llegaban al Cajas con carros más nuevos; entonces nosotros nos quedamos un poco bajos. A pesar de que tenemos bastantes frecuencias, han disminuído los pasajeros debido a la competencia, por eso no hemos podido comprar buses nuevos.

Viajes con carros mixtos

Cuando comenzamos, de Cuenca a Quínuas llevábamos 15 pasajeros, carga y hasta ganado; llegábamos a Molleturo, Chacanceo. De Cuenca se salía a las 08h00 y se llegaba a las 11h00, eran 3 horas de viaje porque el camino era horrible. El pasaje costaba 2 sucres. Algunos viajes salíamos con 10 pasajeros, pero en los días de feria miércoles y domingo se llevaba mucho pasajero. Ahora todo está caído por la competencia y es factor suerte tener viajeros.



Cargos desempeñados

Hasta el 2000 fui Presidente; me preocupé de ampliar las frecuencias, que se cumplan los horarios establecidos por la Comisión de Tránsito, que todos los carros tengan buenas llantas para viajar seguros, y tantas cosas más del momento.

Los talleres y repuestos japoneses

Cuando comenzamos llevábamos al taller del señor Roldán, pero ya no existe. Hubo un tiempo, que el Ing. Torres, traía del Japón motores, transmisiones, cajas de cambios usados y los vendía en el Parque Industrial de Cuenca. En 1990, yo cambié el motor de gasolina a diésel, porque era más económico,.

Recuerdo que la gasolina costaba 2,00 o 2,50 sucres y el diésel vendían a menos de un sucre.

Lo que el dueño debe hacer

Hay que tratar y atenderle bien a la gente con la que se trabaja; segundo, ver que el vehículo esté en buenas condiciones así sea viejo, que esté bien arreglado

para no se quede botado; y, por último, cobrar lo establecido por la Ley.

Recomienda a los choferes

Algunos nuevos choferes vienen con otra ideología y son malcriados. Por esto he tenido roces con mis compañeros que dicen: "ya vienes con tus cosas de viejo", yo les respondo: "no son cosas de viejo, a mí me educaron muy bien en el Sindicato de Choferes y quiero que ustedes sepan tratar a las personas".

Me gustaría que los choferes reciban una buena capacitación; antes, con 6 años de estudio teníamos una excelente formación; ahora aunque son bachilleres, son mal educados y nos desacreditan a los transportistas con su mala actitud. Deben recibir charlas sobre buen trato. A la tercera edad no nos paran los buses urbanos.

Unión y respeto entre compañeros

Antes nos reuníamos en armonía cada mayo por el aniversario de la Cía. y ofrecíamos una misa a la Virgen pidiéndole que nos favorezca. Se preparaba comida para todos por igual. Ahora, no siempre es así, hace falta más respeto, comprensión y que desaparezca el egoísmo. 🍀





Marcopolo actualiza situación de su propiedad intelectual

QUITO

El 4 de diciembre de 2020, dentro de la Tutela Administrativa seguida en contra de los señores Germán y Víctor Yaulema, se realizó la inspección por parte del SENADI en las instalaciones de los mencionados señores y se ordenó medidas cautelares, impidiéndoles reproducir el diseño registrado del New G7 de propiedad de MARCOPOLO.

El 21 de diciembre de 2020, los señores Yaulema presentaron apelaciones en contra de estas decisiones del SENADI, las cuales fueron rechazadas por la autoridad competente por improcedente. Actualmente, existe una insistencia de sus abogados sobre la vigencia de las medidas cautelares y que ha vuelto a ser rechazada por el mismo órgano colegiado de Derechos Intelectuales, máxima autoridad administrativa del país en asuntos de propiedad intelectual.

Con esto se confirma que las medidas cautelares estuvieron vigentes desde que fueron dictadas el 4 de diciembre de 2020 y toda la producción de los señores Yaulema que usó los derechos de MARCOPOLO es ilegal; por lo cual, inclusive, los ha expuesto a acciones

penales por incumplimiento de las decisiones legítimas de la autoridad competente (desacato), que tendrá que conocer la autoridad de la materia.

Se presenta esta información pública para finalizar con los rumores infundados que circulan en redes sociales y que sólo crean confusión.



Carrocerías Varma presenta su renovado modelo CityBus 2023

AMBATO

Nos reinventamos con tecnología de punta, nueva y elegante mascarilla que permite una ventilación óptima, iluminación interna y externa con tecnología NEON para mayor seguridad del conductor y pasajeros, tablero de vanguardia con acceso a Bluetooth, 3 cámaras integradas y controles de cómodo alcance para mantenerse conectados siempre.

Tecnología y confort; eso y mucho más en un solo modelo ya disponible en el mercado nacional: el nuevo CityBus.



Las cámaras de visión trasera para los buses

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

Recientemente y con tristeza les contamos que ocurrió un doloroso accidente de un bus que estaba dando retro mientras, para evitar que golpee a otro bus que estaba estacionado, una persona le guiaba colocado detrás del bus.

Sin saber como y en cuestión de segundos, el bus no logró parar a tiempo y aplastó al hombre contra el bus estacionado. El video mostró la angustia de los presentes y la imposibilidad de subsanar el problema ocurrido. No son frecuentes accidentes de este tipo; pero, pueden ocurrir para desgracia del conductor, el propietario del bus y del afectado.

Una gran ayuda: la cámara de reversa

Permite al conductor a mirar el desplazamiento del vehículo cuando da retro y cerciorarse de que no haya nadie detrás del bus. Dependiendo de la configuración del dispositivo, le entrega información como: distancia a la que se encuentra el obstáculo, las zonas seguras para moverse y las peligrosas. Muchos equipos vienen con sensores de sonido y con varias cámaras para los puntos ciegos, con cámara impermeable de 160 grados de visión diurna y nocturna. Su colocación es sencilla, algunas inclusive toman energía del encendedor de cigarrillos.

No es necesario que la autoridad le obligue, pero si su bus no la tiene, mejor equípelo con esta cámara; así se evitará

malos ratos y gastos altos e imprevistos para curar a los heridos o arreglar los daños a terceros.



El tranvía: una alternativa para el transporte urbano (Parte 1)

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

El tranvía es un invento del inglés John Outram en 1775 en Inglaterra al cual llamó Tramway; pero no lo utilizó para transporte urbano sino para fuera de la ciudad. Su característica principal fue que circulaba sobre rieles de hierro aunque estuviera tirado por caballos. En algunas ocasiones tenían problemas para moverse con fluidez por las calles que no estaban en buena condición. Su idea surgió tomando como ejemplo los coches de caballos.

En 1832 en Nueva York, John Stephenson construyó el primer tranvía urbano que circulaba entre los altos de Manhattan y Harlem con capacidad de hasta 46 pasajeros. Debido a que los rieles sobresalían del piso, la gente se tropezaba y muchos vehículos se volcaron por causa de los rieles, el tranvía se volvió impopular hasta que en 1852 el mecánico francés Émile Loubat decidió empotrar la rieles a nivel del suelo y así salvó al tranvía de su desaparición y, más bien, aumentaron otros que circulaban por la Sexta Avenida. Eran del tipo abierto en los extremos, modelo pionero que se volvió muy popular.

El tranvía eléctrico

En 1880 apareció el primer tranvía totalmente eléctrico creado en San Petersburgo, Rusia, por el inventor Fyodor Pirotsky. Para su funcionamiento, se recogía manualmente la electricidad de la red del cable mediante un pantógrafo o un mástil de carro.

En 1881 en Alemania el tranvía eléctrico fue inventado por **Werner von Siemens**. Al principio tomaba la electricidad de los rieles; pero, posteriormente se cambió por un sistema de cable aéreo para evitar descargas sobre los peatones. Ese mismo año se inauguró la primera línea regular de tranvías eléctricos en Berlín.

Tras esta exitosa experiencia y la integración de los tranvías eléctricos en otras ciudades europeas, los tranvías eléctricos se convirtieron en vehículos habituales en todo el mundo. Pese a la popularidad de los tranvías eléctricos, se buscó, examinó y utilizó otras fuentes de energía. Así probaron con tranvías a gasolina que comenzaron a instalarse en varias ciudades entre 1886 y 1908. Cabe señalar que los intentos de construir tranvías con baterías integradas aún no logran éxito.



Foto tomada de internet.

La amistad cultivada durante nuestra vida institucional

Los amigos valen más que la plata

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

Este es un dicho popular que nuestro medio lo adopta en esta ocasión para reflejar en cada nombre y fotografía, la amistad

larga y permanente de quienes nos han enviado sus mensajes y parabienes. Gracias amigos por su amistad y respeto, el cual lo reciprocamos con la misma intensidad que lo recibimos de ustedes.

Nuestros continuos desplazamientos por todo el país nos han permiti-

do ganar la amistad de quienes aquí costan y de muchos más, a quienes pedimos disculpas por no alcanzarnos a comunicarnos a tiempo; pero sabemos que la consideración y respeto están latentes y se fortalecen con el paso de los años.

Me es grato escribir este texto para una revista que, a lo largo de sus 30 años, ha logrado amplia trascendencia informativa en el ámbito del transporte.

Mis años como dirigente me han enseñado que trabajar de la mano de instituciones honestas y con principios de éxito como lo es "Revista Buen Viaje", con cada edición, nos guían para mantener una correcta educación comunicativa.

Felicitaciones en su aniversario a todos los responsables de este medio de comunicación.

Holger Maroto - Ambato



La responsabilidad de hacer "camino al andar" implica estar conectados con el presente y tener una perspectiva clara del futuro; de ahí el liderazgo que mantiene Buen Viaje en la retina de cada vez más lectores. La capacidad de reinventarse y estar atentos a los cambios generacionales, tecnológicos, normativos, ambientales y de eficiencia energética abordados de manera pragmática, la vuelven un repositorio de información de obligada referencia para sus lectores. Continúen creciendo y expandiéndose 30 años más.

Ing. Fabián Espinoza Luna - Quito

Me permito felicitar a la revista Buen Viaje por su trayectoria de vida institucional de 30 años de información a nivel nacional. La revista está marcada por su alto compromiso con la clase del transporte y gremial. Un medio de comunicación que también se enfoca en transparentar nuestra actividad económica. Es placentero constatar que un medio de información como es la Revista del Transportista Nacional, plasme nuestra problemática desde un punto de vista objetivo e imparcial. Auguramos muchos años de éxitos.

Ec. Hugo Corella Beltrán - Quito



Felicitaciones a Buen Viaje y en especial a sus propietarios, funcionarios y colaboradores. Son ejemplo de hacer una Revista Especializada que enlaza lo social, económico, técnico y político, tanto en lo público como en lo privado, con un excelente ejercicio de periodismo e inclusive humor. Cumplir 30 años y mantenerse vigentes es un éxito que refleja conocimiento del transporte y sus actores. ¡Congratulaciones! Estoy seguro que sabrán enfrentar el futuro para continuar muchos años más.

Arq. Rodrigo Torres - Quito

Felicitaciones por el modelo de acción elocuente en sus 30 años. Mi fraterno saludo por llevar a cabo la misión de hacer de esta Revista un órgano de difusión que engrandece a la Patria y que nos hace sentir orgullosos de las experiencias vividas como integrantes de la clase del volante. Que esa inagotable experiencia siga cimentando respeto y consideración con mentes claras y lúcidas, concechando amor y paz para dejar un legado eterno de grandes recuerdos

Mary Loor vda. de Gorozabel - Portoviejo



Expreso mi saludo fraterno a tan prestigioso medio de comunicación en su aniversario. A la vez quiero agradecer a Maritza Guevara por estar pendiente de nuestras actividades y con su apoyo incondicional hemos hecho factible la difusión de nuestras actividades, crecimiento y proyectos que como Coop. San Cristóbal venimos realizando en beneficio de nuestros socios y clientes. Deseo que cumplan muchos años más y que nuestra amistad continúe fuerte para así crecer de la mano.

Wilson Guachilema - Tulcán

Al cumplir estos 30 años de servicio informativo al transporte en todas sus modalidades y a nivel nacional, quiero hacer llegar un saludo muy cordial y afectuoso a Revista Buen Viaje, a todo el equipo de trabajo y a su Directora.



Les auguro muchos más éxitos futuros y que con la misma voluntad y dedicación, continuen investigando e informando a nuestro gremio con los variados temas relativos a nuestra actividad. Les envío un abrazo de amistad.

Alexander Jaramillo - Cayambe



Envío mi saludo especial desde "la tierra más bella de la Tierra": LOJA, a la revista Buen Viaje y a su directora y amiga de muchos años Maritza Guevara, con motivo de conmemorar 30 años de afrontar constantes retos y luchar, de manera articulada, junto a los miembros de la transportación de pasajeros del Ecuador.

Sabemos que su trabajo no ha sido fácil, pero la perseverancia y la constancia le han llevado al éxito actual.

¡Salud Buen Viaje - Feliz Aniversario!

Dr. Polibio Vélez - Loja

Hago llegar a Maritza Guevara mis congratulaciones por el aniversario No. 30 de la Revista Buen Viaje. Los transportistas siempre hemos estado a la expectativa del próximo número de esta Revista por diferentes motivos: por sus reportajes, las entrevistas, el anuncio de nuevos productos y, fundamentalmente, por el análisis realizado a los diferentes problemas de la transportación nacional. Es un medio dinámico que ha unido al gremio durante estos 30 años. Sigamos adelante.



Ing. Iván Quishpi - Cuenca



Presento mis más sinceras felicitaciones a Revista BUEN VIAJE este año que está de aniversario de 30 años de circulación nacional. Este medio es producto de todo el trabajo del equipo técnico, administrativo y de periodistas que se han esforzado para darnos a conocer las novedades y noticias especializadas de lo que ocurre en

el transporte, a pesar de los difíciles momentos que hemos pasado en estos años de pandemia. Reciban muchos parabienes de parte de mi familia.

Luis Chuquimarca - Guayaquil

Es tan valioso tener un medio de información especializado que se preocupe de compartir las necesidades del transportista y no existe nadie mejor que Revista Buen Viaje. Es un medio informativo que a través de los años han compartido al país y al extranjero nuestro trabajo. Con la visión de la amiga Maritza Guevara y el equipo profesional, seguirán cumpliendo su excelente labor periodística y, sin duda alguna, seguirán celebrando muchos años más.



Feliz 30 aniversario.

Lic. Wimper Moreno - Guayaquil



En esta ocasión especial, quiero saludar y felicitar a toda la maravillosa gente que hace revista Buen Viaje en su trigésimo aniversario al servicio de la sociedad automotriz y, de manera especial, al transporte de mi bella provincia de Sucumbíos. Hablar de Buen Viaje es hablar de amistad, de vivencias compartidas por muchos años, del

valioso aporte con su contenido para cada transportista que ve en RBV un espacio para consultar o conocer temas de interés.

Ing. Cecibel Paz - Lago Agrio

Es mi gusto felicitar al mejor material didáctico: Revista Buen Viaje, al cumplir 30 años informando, ilustrando y capacitando a empresarios del transporte y a conductores profesionales del transporte del país en sus diferentes modalidades.



Saludo a directivos y al equipo de trabajo, en especial a Maritza Guevara como responsable general.

Les auguro muchos éxitos como premio a su arduo trabajo, dedicación y compromiso con el transporte, la industria y el comercio del Ecuador.

Rodrigo Caiza S. - Pifo



En mi calidad de distribuidor de Revista Buen Viaje para Portoviejo y demás cantones de Manabí, expreso un afectuoso saludo y felicitaciones a Revista Buen Viaje al cumplir su trigésimo aniversario.

Tiempo en el cual ha sabido mantener bien informada a la colectividad nacional con reportajes y noticias que ilustran a los lectores. Por su constante trabajo, contenido y profesionalismo se ha constituido en referencia, ganando admiración y respeto del conglomerado social.

Leonardo Pilligua - Portoviejo

¡Cómo ha pasado el tiempo! Ya son 30 años que Revista Buen Viaje viene informando a los transportistas de todo el país, presentando temas técnicos y de investigación relacionados con nuestra actividad muy útiles y que, en los tiempos recientes, han tenido gran impacto debido a los cambios que van innovando a nuestro sector. Es grato para mi felicitarlos por estos años en los cuales he podido recibir y leer el fruto del trabajo, esmero y esfuerzo plasmado en sus artículos.



Hernán Tirira Orbe - Quito



Ing. César Arias - Quito

El transporte es uno de los sectores de mayor importancia para el desarrollo del país. Su eficiencia permite el bienestar de la sociedad. Los esfuerzos y la constancia en el trabajo de los gremios del transporte han permitido que los ciudadanos realicen sus actividades todos los días del año. Por esto es muy importante contar con un medio de difusión que contribuya a su desarrollo. Felicidades a revista Buen Viaje, sus directivos y trabajadores en este aniversario.

Quiero expresar mis felicitaciones por esos 30 años de vida institucional. Tengo el gusto y la satisfacción de ser testigo desde sus inicios y poder constatar su crecimiento hasta la actualidad. Presento mi saludo cordial y fraterno para todo su equipo de trabajo, en especial para su principal Sra. Maritza Guevara, por su tenacidad para mantener el medio por tantos años pese a los obstáculos.



Ing. Raúl Paillacho Rodríguez - Quito



Dr. Segundo Cundulle - Santo Domingo

Presento mis calurosos saludos a revista Buen Viaje en su aniversario número 30. Es sin duda, un medio de comunicación, información y capacitación especializado para el transporte, un sector fuerte de la economía del país y del mundo. Es destacable la importancia que tiene la revista Buen Viaje para quienes han abrazado la misión de transportar como su medio de sustento, siendo la luz que dirige su actividad hacia mejores días de su noble actividad.

HUMOR



Prueba de inglés



SI CONQUISTAS TU PESCA CONQUISTAS EL CAMINO

—

FVR 1730



POTENCIA DE MOTOR:
296 Hp



CAPACIDAD DE CARGA:
11.580 Kg



LARGO CARROZABLE:
7.189 mm

chevrolet.com.ec

1-800 CHEVROLET
243876



• AUTOMOTORES CONTINENTAL • AUTOMOTORES DE LA SIERRA • E. MAULME
• IMBAUTO • INDUATO • METROCAR • MIRASOL • PROAUTO • VALLEJO ARAUJO

ChevyPlan



CHEVROLET

HECHOS PARA CONQUISTAR EL CAMINO

*Aplica para FVR 1730 año modelo 2023 con entrada del 20%.
El porcentaje depende de clasificación de la entidad financiera.

TECNOLOGÍA
ISUZU

 Vehicentro

 SINOTRUK

INSUPERABLE EN

PRECIO, CAPACIDAD Y RENTABILIDAD

**12TON
240HP**

**9TON
210HP**

**19,5TON
340HP**

**13TON
280HP**

SERIE

75G

www.vehicentro.com



TECNOLOGÍA
ALEMANNA

AMBATO

QUITO

SANGOLQUI

IBARRA

CUENCA

RIOBAMBA

GUAYAQUIL

MANTA

MACHALA

☎ 032 994 740 / 098 859 3279 / 0991729675