

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

157

30 años

**EL VOLANTE UN LEGADO
A LOS HEREDEROS DEL
TRANSPORTE**

**EXPECTATIVAS DEL
TRANSPORTE PARA EL 2023**

**LA CAJA COMÚN Y LA
TARIFA SOCIALMENTE JUSTA**

**TRANSPORTISTAS NO
RECIBEN CAPACITACIÓN EN
SUS EMPRESAS**

Teojama Comercial

Desde 1963

60 años recorriendo juntos



1800 TEJAMA (1800-8365262) www.teojama.com    

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



las carreteras del país

SOMOS HINO DESDE SIEMPRE.



**SOPORTE
TOTAL**

CONTENIDO



6



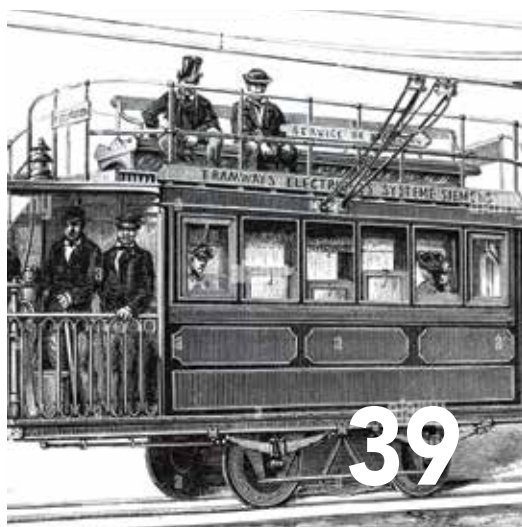
18



22



38



39



46

5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL

El volante, legado para herederos del transpote

10 LO EMPRESARIAL

12 NOTICIAS NACIONALES

18 LO NUESTRO

Parque Nacional Río Negro Sopladora

20 NOVEDADES

22 ZONA DE DERRUMBE

Caja común en el servicio urbano

24 PUENTE ANGOSTO

26 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA

28 SEGUIMIENTOS

32 CONDUCTORES

34 CONTEMOS LO BUENO

36 CEDA EL PASO

Transportistas logran acuerdo

38 LO TÉCNICO

Beneficios de la telemática

40 PARA TI

El Chamanismo

42 SOBRE LA MARCHA

46 PIONERO

Luis Alcides Monge Cárdenas

48 LA CHICA DE LA PORTADA

49 CARROCEROS

50 HUMOR



Elecciones Ecuador 2023 para el registro histórico

El 15 de febrero de 2023 los ecuatorianos fuimos convocados a un nuevo proceso electoral para de la elección de dignidades seccionales: alcaldes, prefectos e integrantes del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social. También debíamos contestar SI o NO a ocho preguntas planteadas por el Presidente de la República mediante Consulta Popular.

A lo largo de nuestra Historia los referéndums han sido sobre temas importantes y se han convertido en una medición de la popularidad del gobierno y su presidente. En este sentido, el Presidente Lasso intentó ofrecer a los ciudadanos un espacio de esperanza y confianza que la grave crisis que enfrenta el Ecuador podría tener una solución.

Las ocho preguntas planteadas reformarían la Constitución de la República con el propósito de solucionar asuntos clave que enfrenta el país; mejorarían la institucionalidad pública y, en consecuencia, la democracia.

Efectuadas las elecciones no podemos dejar de reflexionar sobre sus resultados:

En Quito y Guayaquil, las dos ciudades más grandes del país, el movimiento Revolución Ciudadana gana en las dignidades de alcaldes y prefectos. ¿Por qué? Tal vez porque los ciudadanos buscan un cambio que otros sectores políticos no les han brindado, o quizá continúan creyendo a ciegas en líderes antiguos que los mantienen aún cautivos de su discurso “esperanzador”.

El caso de Guayaquil es emblemático pues luego de 31 años de gobierno socialcristiano pierden la alcaldía y el correísmo toma la posta, al igual que en Quito. Las prefecturas de las dos provincias también están con miembros del correísmo.

En cuanto al triunfo del NO en la Consulta, las dudas son mayores que las certezas, pues se ha detectado un centro de cómputo paralelo en la Delegación Electoral del Guayas. En el piso alto del mismo edificio se encontró un área donde se estaban imprimiendo actas de recuento que no son las originales y que buscan modificar la tendencia de la voluntad popular. En todas las actas encontradas el valor que corresponde al NO, rebaza sensiblemente al SI; con lo cual se estaría cometiendo un delito flagrante. El CNE ha presentado la denuncia ante Fiscalía. Frente a eso queda la gran duda de si los demás triunfos son claros y cristalinos. Hacemos votos porque la convocatoria hecha por el Presidente Lasso a construir un gran acuerdo nacional sea aceptada por el bien de nuestro país que necesita paz y progreso; porque las cosas tal como están, no pueden seguir. Incluso los “malos” están en riesgo debido a la inseguridad que campea a nivel nacional.

¿Qué seguirá luego de esto? Es un misterio que permanece en el futuro... cercano.



NR. 157 FEBRERO - MARZO 2023

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

MODELO PORTADA

JOHANA PINARGOTE / LOS RÍOS

COORDINACIÓN GENERAL

LCDA. MARÍA MOGOLLÓN

DISEÑO

MARISTHER GUEVARA

IMPRESIÓN

GRAFITEX

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	MANTA Leonardo Pilligua
HUAQUILLAS Milton Vega	PORTOVIEJO Leonardo Pilligua
MACHALA Juan Espinel	SHUSHUFINDI Janeth Rivadeneira
FETRANSPSUR Ramiro Román	TANIA SOLANO 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.

El volante, legado próspero de orgullo y digno de los herederos del transporte

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ

Cada persona labra su destino, pero los buenos ejemplos influyen en los caminos a tomar. Un chofer profesional como cualquier ser humano de bien quiere lo mejor para sus hijos, que logren escalar más peldaños de los que ellos -tras el volante- pudieron. Una profesión digna que inculcaron a sus hijos, con ese deseo de “siempre más”. En estas cortas historias, este legado no solo enorgullece a los padres, sino que mantiene a los hijos arraigados a una transportación moderna que no para de evolucionar y buscar prosperidad para quienes la ejercen.

Una pasión que se especializó



Antonio Baquerizo disfruta de su retiro junto a sus nietos.

Las reminiscencias de Daniel Baquerizo (40 años) lo trasladan décadas atrás y lo sitúan en una vieja mesa de tatami amaderada en la cual, casi siempre, el sillón de la cabecera estaba vacío. Su padre Antonio trabajaba sin parar en el camión y lo veía ocasionalmente. Pese a que la mesa siempre estaba surtida, sentía la ausencia de papá hasta para ver el fútbol dominical en la televisión.

Con los años, entendió mejor que este esfuerzo de su progenitor era para abrirle un mejor camino en la vida a los suyos, así que con dedicación y esmero consiguió el título de Administrador de Empresas en la U. de Guayaquil en 2007. Tras el logro, llegó la disyuntiva: conseguir un empleo formal en alguna compañía asentada o innovar en la pequeña empresa con la cual su progenitor sacó adelante a la familia. Se decidió por trabajar con los propios dones y modernizó la flota de camiones de carga de Antonio que, al ver a su hijo emprendedor y dedicado, optó por jubilarse y disfrutar los años dorados en una finca de Naranjito.

“Para avanzar hay que innovar. Cuando comencé en el transporte, la internet no estaba tan diversa con redes sociales, pero al abrir una página y ofrecer los servicios de ruta, nos anotamos más clientes”, dice Daniel. En esa época, optó por incluir frecuencias de radio en las unidades de Transportes Litoral para tener canales abiertos de comunicación entre el personal. La idea funcionó, rebajó gastos en telefonía y mantenía alerta a la situación de los viajes con reportes cada lapso de tiempo. “En la actualidad, con celulares modernos y GPS, la confiabilidad y seguridad mejoró, siempre cuidando a nuestros clientes y sus mercaderías”, anotó Daniel.

De cobrador a jefe de la empresa



Carlos y Nilson Haro junto a uno de sus buses.

En la Cooperativa Piso y Techo de servicio urbano de Guayaquil, Gabriel Haro trabajó hasta encallarse las manos en el volante día tras día con la idea fija de dar un mejor porvenir para su hijo Carlos. Corrían los años 80 y era común que en los buses haya un cobrador. Así Carlos empezó a inmiscuirse en el trabajo administrativo, a tener agilidad mental con los números y ayudar a papá cuando los estudios lo permitían.

Gabriel Haro pudo comprar otros dos buses, por la iniciativa de Carlos que lo animó a hacer los préstamos a familiares y entidades bancarias. El padre era renuente al cambio, pero el muchacho proyectaba que en el servicio urbano si había rentabilidad. Era mediados de los 90, una economía mejor tratada y Carlos estudiaba Contaduría en un Instituto Particular.

Hoy, Carlos tiene 53 años, es dueño de 3 buses, ha participado en las mesas directivas de su Cooperativa y también de los gremios provinciales. Asegura que entre sus principales innovaciones fue cambiar los viejos torniquetes por los ac-

tuales sensoriales. También fue suplente a una concejalía en una elección pasada, siempre defendiendo los intereses de los urbanos. Su hijo Nilson también está inmiscuido en el transporte, supervisando los carros a sus 20 años. Don Gabriel falleció hace más de 8 años, pero su legado está vigente y, por supuesto, en buenas manos.

La seguridad, lo primordial de siempre



Walter Jama leyendo un ejemplar de RBV.

Eran los finales de los 80 y Walter (hoy con 55 años) madrugaba para acompañar a su padre, Ícaro Jama en un destartado Daihatsu verde hasta los patios de una prestigiosa unidad educativa y retirar el bus Ford. Eran las 5:00 a.m. y el carro ya rodaba por las calles para recoger infantes y llevarlos a la escuela.

Walter ayudaba a papá en mantener el orden y ubicar a los niños. Cuando a su padre lo aquejaba alguna dolencia, le tocaba conducir el carro con su licencia profesional. Don Ícaro falleció en 1995; hasta poco antes de morir, insistía a su hijo que no deje los estudios de abogacía. Walter cumplió y en 1998 logró el diploma.

Los tiempos cambiaron y cambió la transportación escolar por la turística. En esta área ha podido practicar su profesión, poner a buen recaudo sus furgonetas y asegurarlas ante siniestros. “También le colaboro a algún compañero en cualquier situación con nuestro trabajo, en el cual no faltan contratiempos”, agregó el abogado, empresario y transportista.

En el pasado, la transportación era menos exigente con relación a medidas de seguridad. Por su sapiencia, Walter formó parte de las mesas de trabajo en representación de su sector para reestructurar formas y establecer normativas. “Eran inicios del 2000 y todos los carros de turismo y escolares debieron pintarse de amarillo, asociarse en cooperativas, tener unidades modernas y en buen estado, pasar revisiones periódicas, etc. Trabajamos por el bienestar propio y de nuestros clientes”, agregó Walter, quien recuerda con orgullo a su padre qué con su ejemplo y esfuerzo, lo condujo por las rutas del bien.

El transporte enfrenta nuevos desafíos

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

En Ecuador, aún es inicial suponer al transporte como un área estratégica; por lo tanto, es necesario tecnificar su campo de acción para que se vuelva un eje que apoye al desarrollo nacional.

Daniel Barbecho, con 39 años de edad, es el tercero de 4 hermanos y pertenece a las segunda generación de una familia dedicada al transporte. Su carrera lo ha llevado por el camino de la tecnología en sistemas y, eventualmente, se formó en Derecho Constitucional; pero, su sueño siempre ha sido convertirse en transportista como su padre: “por mi sangre corre diésel”, sonríe.

Su camino comenzó cuando cumplió mayoría de edad, sin imaginar que hace un año lo eligieron gerente de la Cooperativa de Transportes de Pasajeros Calderón de Pasaje, fundada en 1977.

Los últimos años ha dado grandes pasos, el joven empresario se considera un visionario continuador de la misión de sus antepasados, dispuesto a correr riesgos para promover nuevas oportunidades y formas de brindar el servicio del transporte.

Barbecho, considera que el desafío del sector es contar con profesionales especializados en áreas relacionadas al transporte, ya que esto ayudará a administrar mejor los diferentes procesos y operaciones que realizan las empresas. Considerando que el uso de las nuevas tecnologías es fundamental para fortalecer la gestión de la información y adaptarse a la forma de operar de los nuevos modelos de negocios.

La principal labor del transporte es garantizar la satisfacción del cliente. Debido a que en el mundo digital los parámetros de calidad y buen servicio son cada vez más exigentes, “debemos alinearnos a esta realidad”, resalta Daniel B.



Daniel Barbecho gerente de la Cooperativa Calderón De Pasaje

Contribuyó a mejorar una tradición familiar en la transportación

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Roberto Andrade Hidalgo es un chofer babahoyense de 40 años, formado en el seno de una familia con una amplia tradición en la transportación riosense.

Es hijo de Benjamín Andrade y Digna Hidalgo, ambos choferes profesionales. Su madre, a más de tener inclinación por el volante, es educadora ya jubilada. Ella le inculcó su amor por el estudio y la superación. Obtuvo dos títulos de licenciado e ingeniero en contabilidad y auditoría en la Universidad Autónoma de Los Andes (Uniandes) Babahoyo.

Roberto es nieto de José Ramón Hidalgo (+), un mecánico y conductor, quien fue socio fundador del Sindicato de Choferes Profesionales de Los Ríos, además de otros gremios similares en Vines, Baba, Montalvo, San Juan (Pue-

bloviejo), Guare, San Miguel, Echeandía y en Simón Bolívar (Guayas).

El legado de su abuelo y su formación académica en lo administrativo, los conjugó para regularizar los vehículos pesados de sus familiares que trabajaban de manera individual e informal. Luego, al unirse con los de sus amigos crearon la Compañía de Transportes Río Babahoyo (Cotrarioba). También le contribuyó a un tío para la creación de su Compañía de Transportes Carlos Daniel Hidalgo (Cotracardahi).

Estas no fueron sus únicas acciones positivas; en Cotrarioba partió de cero y al organizarla, instaló una sede provisional con mobiliario adquirido con las aportaciones mensuales de los accionistas. Los organizó para que participen en los procesos de facturación y tributación ante el SRI y, en las elecciones del directorio, donde los socios le ratificaron su confianza, fue reelecto presidente en dos periodos.

Además, ayudó a tres transportistas de Cotrarioba a renovar sus viejas unidades de transporte por nuevas a través del programa de chatarrización.

Para tristeza de sus familiares, Roberto en busca de mejor bienestar para su familia, emigró a Nueva York, Estados Unidos, donde de manera coincidente trabaja en una empresa de igual actividad.



Enrumbó 2 empresas familiares a la formalidad.

Jóvenes empresarios tienen el desafío de mantener la tradición intacta

QUITO

POR JANETH CRUZ

Stalín Iza y Bryan Urbina son dos jóvenes empresarios del transporte. Son hijos de pioneros entonces, tienen el desafío de mantener la tradición intacta.

Toda la familia de Stalin (padres, tíos, abuelos) está involucrada en el transporte y él no se queda atrás. Cuenta que su padre Héctor fue fundamental y base para guiarle e involucrarle en esta actividad.

A sus 25 años de edad tiene el título de Licenciado en Comercio Exterior, Integración y Aduanas con especialización en Transporte, por la Universidad UTE. Se enfocó en esa rama porque sabe que es un plus que toda empresa logística necesita dominar para el traslado de mercadería.

La innovación forma parte de sus ideas creativas para el manejo eficiente de la actividad iniciada en su familia. "Las actuales innovaciones que se manejan en el transporte en áreas de abaste-



Stalín Iza

cimientos, almacenaje, mejoras en la infraestructura, renovación del parque vehicular, permiten seguir surgiendo", señaló.

A este factor se suman certificaciones de calidad. Stalin Iza considera que esto es fundamental para la generación de confianza entre el cliente y el proveedor. Su filosofía de trabajo es ejecutar su labor diaria lo mejor posible y con eficiencia.

Puntualidad y buena atención al proveedor

Desde hace tres años, Bryan Urbina, de 23 años de edad, conduce un camión que transporta alimentos, productos de limpieza y químicos entre Quito y Guayaquil.

Está radicado en Guayaquil y se ha involucrado en esta actividad al 100% con el apoyo de su padre Carlos. Tiene título de Bachiller, y por la actividad que realiza, se vio obligado a dejar sus estudios en Administración de Empresas en el Instituto Cordillera, en Quito. En un futuro cercano y con el apoyo de su padre, cumplirá el compromiso de especializarse en Logística. Su filosofía de trabajo es la puntualidad y la buena atención al proveedor.



Bryan Urbina

Un empresario responsable y dedicado a tiempo completo

LOJA

POR ELVIS MERINO

Gonzalo Quezada González, se considera un transportista de toda la vida, pues desde muy joven soñó con ser chofer profesional siguiendo el ejemplo de su padre Flavio Gonzalo, propietario de un bus en la Cooperatdva de Transporte Urbano 24 de Mayo.

“En vacaciones del colegio y los fines de semana trabajaba como ayudante en el bus de mi padre, esa vivencia me permitió definir cuál sería mi futuro”. Explica que a los 18 años obtuvo la licencia profesional. Se graduó de bachiller, pero decidió no continuar los estudios universitarios y dedicarse a tiempo completo al transporte.

Siempre se caracterizó por ser responsable, jamás ingirió bebidas alcohólicas, pues los consejos de su progenitor fueron fun-

damentales para su formación. Lo primero que me dijo fue “si quieres triunfar en la vida tienes que ser una buena persona, el resto viene por añadidura”.

Con el paso de los años su padre decidió apoyarlo para que se independice y tenga su propia unidad en la empresa. Fue su garante y Gonzalo a los 21 años se convirtió en un joven emprendedor con gran futuro.

Dadas sus ejecutorias en la empresa se ha desempeñado como presidente, además de vocal en los Consejos de Administración y Vigilancia, aportando con ideas y sugerencias viables. “Cuando estuve en el Consejo de Vigilancia se adquirió la Estación de Servicios y se construyó la sede en el centro de la ciudad con el apoyo de los socios”.



Gonzalo Quezada, ejemplo de trabajo en el transporte urbano.

Su filosofía de servicio es el cooperativismo; es decir, velar por el bienestar de todos y no de manera personal, pues le llena de alegría ayudar a los compañeros. “Este es mi segundo hogar y le tengo enorme cariño a la empresa que me ha dado estabilidad económica”.

Recibió y practica un legado sobre ruedas

SÍGSIG

POR BEATRIZ RIVERA

Todo empezó cuando su padre, Humberto Bueno, decidió invertir en un chasis y adaptar la carrocería con los colores de la Coop. Turismo Oriental. La empresa lo había aceptado como socio y todo parecía ir por buen camino; pero, la dolarización (año 2000) puso en jaque la economía familiar y terminó vendiendo su casa en Cuenca para solventar los gastos de aquella inversión, así lo comenta Francisco Bueno, hijo de Humberto.

“Con toda esa situación mi padre emigró a Estados Unidos, y fue él quien, después de unos años, me ayudó a comparar un bus para continuar con esa ilusión”, afirma.

Empezó como ayudante de su propio bus porque no tenía licencia profesional. Al conseguir este documento en el Sindicato de Choferes de Chimborazo, pudo hacerse cargo de su unidad y ser socio de una de las empresas de transporte emblemáticas del cantón Sígsig, su tierra natal.

Transportes CENEPa (en honor al río del mismo nombre en la cordillera del Cóndor) lleva más de setenta años brindando servicio intercantonal e interprovincial. Francisco dejó su carrera de ingeniería automotriz para dedicarse al transporte, y avanzó un escalón más, convirtiéndose desde hace un año, en Gerente de la empresa.

A sus 29 años este padre de dos hijos, lo tiene claro: “Tenemos que innovar y trabajar con la tecnología porque necesitamos crecer. Con lo poco que tenemos tratamos de que la empresa siga adelante, por eso cuidamos mucho la limpieza y la imagen del conductor”, manifiesta. Una de sus aspiraciones es contar con su propia sede social, y para ello ya han empezado con un ahorro entre los 17 socios que conforman la Compañía.

Pese a su edad, Francisco ha tomado las riendas absorbiendo la experiencia de

quienes la fundaron como don Carlos Fajardo y Wilmer Jiménez el presidente, quienes le acompañan en esta ruta por la que conducen los destinos de la empresa.

A primera vista Francisco está empoderado con su profesión, se nota el legado de su padre y de sus tíos Homero y Víctor Bueno, socios de Trans. Cenepa, quienes -en resumen- forman parte de una familia sobre ruedas.



Francisco Bueno junto a su bus.



Expectativas del transporte para el nuevo año 2023

QUITO

POR ING. JUAN CARLOS ABAD

Este 2023 representa un reto importante para las empresas de transporte después de haber pasado dos años complicados. Lamentablemente algunas tuvieron que cerrar en 2020. Otras durante el 2021 y 2022, tuvieron procesos de ajuste para equiparar resultados. En las proyecciones económicas de organismos internacionales, se prevé un crecimiento para este año 2023.

Una de las mayores enseñanzas que nos dejó la pandemia, tanto a las empresas como las personas, es que debemos ser más maleables, mucho más adaptables al cambio, afrontar las nuevas circunstancias que enfrentemos, y ser más flexibles para ajustar programas o procesos. En el negocio de transporte se requiere visión, crecimiento, maniobrabilidad ante los cambios, buscar nuevos mercados, crear oportunidades donde antes no existían.

Como por ejemplo, hace 25 años no era generalizado el transporte de carga en vehículos con unidades de carga refrigeradas; sin embargo, hoy ya existe el transporte refrigerado de flores o de productos elaborados, alimenticios; entonces, concluimos que la necesidad del mercado ha hecho que el transporte cambie para desarrollar una especialidad que supla necesidades. Las destrezas en este año 2023 deben ser buscar los nichos de mercado en los cuales haya oportunidades de crecimiento.

Nuevos nichos de mercado versus la competencia

La competencia existe por la oferta y la demanda. Solo investigando un poquito se puede encontrar un servicio diferenciado que permita desarrollar un nicho. Por ejemplo, hoy estamos viviendo la tragedia en el sur de Colombia que ha obligado a que toda la estructura logística del transporte de mercadería que pasaba por Tulcán, Rumichaca, Ipiales, Pasto emigre hacia la otra frontera en la Amazonía por el puente sobre el río San Miguel. Eso implica modificar las operaciones logísticas con el fin de com-



Las tecnologías están al alcance de quien quiera aprenderlas.

petir adecuadamente y de esa manera conservar clientes, evitando que esta carga migre al transporte marítimo. Esa situación no estaba en el ambiente, fue creada por una emergencia y las empresas tienen el reto de adaptarse al cambio emergente y migrar para suplir la condición de movilidad.

Como este ejemplo, recordemos que se están abriendo posibilidades legales de ofrecer nuevos servicios, como la facturación múltiple de actividades para las empresas de transporte, que pronto será aprobada por el Gobierno nacional. Con ello, el reto será adaptar la estructura legal para ofertar nuevos servicios que complementen la actividad de transporte y sumar servicios complementarios como: bodegaje, estibaje, vigilancia, mantenimiento, asesoramiento al cliente, inventarios, etc; es decir, una serie de servicios extra, de tal manera que al final del día, el cliente tenga mejor calidad de atención, costos más accesibles, simplificación de las gestiones y seguridad en tiempos de entrega.

Preparación que necesita la empresa

El aprendizaje se basa en capacitación permanente, en la formación que deben tener en todas las áreas, especialmente

quienes tienen la responsabilidad de guiar y liderar las empresas. Estas cabezas deben tener una visión amplia del mercado, adaptarse a la tecnología, aplicar nuevas metodologías, usar la inteligencia artificial para el mejoramiento de procesos, reducción de tiempos y costos.

Los roles de los directivos

El gerente, líder nato de la empresa, debe prepararse formalmente para que las decisiones que tome sean las más adecuadas, tener conocimiento adecuado del manejo de personal y ser totalmente accesible a nuevos procedimientos. Tener habilidad para aprender medios digitales, informática, internet, manejo de redes que es la forma actual y moderna de llegar a sus clientes.

Los directivos deben tener al menos una formación básica de Contabilidad, porque ¿cómo van a tomar adecuadas decisiones financieras si no saben administrar números? También deben tener el conocimiento laboral sobre lo que deben o no deben hacer en el manejo del personal, las cuentas de la empresa y hasta los balances.

Lamentablemente hasta la actualidad, en muchos casos, los directivos de las empresas de transporte son nombra-

dos entre quien más habla y/o puede realizar trámites o “tratar con los conocidos” para conseguir algo de las autoridades. Esta práctica tradicional arraigada en muchas empresas de transporte, hace que este tipo de nombramientos improvisados cometan muchos errores en su gestión y el liderazgo empresarial sea mal entendido.

El buen liderazgo marca la ruta a seguir, establece una adecuada cancha y puede llevar a lograr un trabajo eficiente cuando se siguen los lineamientos técnicamente determinados. Hace de un equipo normal un equipo campeón mundial.

Las responsabilidades de los socios

Lamentablemente, los socios no han comprendido que una empresa es igual a una familia donde todos son parte importante y, debido a eso, no llegan a una adecuada ejecución de sus tareas. Hay socios que no buscan el bien común, sino su particular beneficio. Esas actitudes son fatales en la empresa. Lo que deben hacer es buscar cómo complementar los esfuerzos entre todos para juntos lograr que los objetivos se vayan cumpliendo. Pensar que el bien de la empresa es el bien de todos.

Si el alumno está listo, aparece el maestro

Tanto socios como directivos pueden capacitarse sin costo. Hoy en día las ofertas son ilimitadas, varias plataformas educativas y expertos en diversos temas ofrecen charlas gratuitas. Por ejemplo viendo videos en YouTube apenas dedicando con constancia y seriedad 20 ó 30 minutos al día, se puede adquirir habilidades adicionales, o mejorar las actuales para que la gestión sea mejor cada día.

Esa imagen del viejo dirigente sentado en un escritorio con el periódico y su café esperando a sus clientes y gritando a empleados, ya no funciona. Ahora debe ser una persona dinámica, interesada en conocer y practicar las habilidades del mercado moderno, ambiciosa de crear oportunidades que las va mejorando con todas las alternativas de formación técnica que pueda aprender. Investigar lo que pasa en el entorno, visualizar que plantea el mercado para proyectar su servicio y aplicarlo

para beneficio de los compañeros. También debe conocer sinceramente sus debilidades y fortalezas y proponerse mejorar.

TENGA EN CUENTA QUE:

El día tiene 24 horas; entonces, se debe pensar cómo aprovecharlas al máximo y cuando se trate de tomar decisiones, asegurarse de tener justificaciones técnicas para lograr los resultados esperados, aprender del pasado, ejecutar en el presente y priorizar el futuro.



AutoMundial
somos más que llantas



¿Tu vehículo ya usa lo mejor de ambos mundos?

Para una operación más rentable
usa neumático Laufenn y
reencauche AutoMundial

www.automundial.ec

Guayaquil: km 10 vía Daule, calle los vergeles solar y edificación n° 4 mz 7
Quito: Panamericana Norte Km 1/2 José Andrade OE1 381 y Juan de Selis Carcelén Industrial

Laufenn
Journey in Style

Una marca de Hankook Tire



www.laufenn.com/sa



BUEN VIAJE en transporte público para nuestras mascotas

QUITO, 20 ENERO, 2023

La ANT, mediante reglamento emitido recientemente, autoriza el transporte de animales de asistencia (guía, servicio para niños, personas con autismo, alerta médica y personas con pérdida auditiva) y de animales de compañía, estableciendo la normas técnicas para su traslado.

Hay obligaciones, prohibiciones y requisitos que cumplir considerando el tiempo de viaje, paradas periódicas, certificaciones del animal, uso de chalecos distintivos, entre otros. Las mascotas no pueden viajar solas. Uno de los requisitos es que todos los tutores firmen un acuerdo de responsabilidad para evitar daños a otras personas o dentro de la unidad. Además, el reglamento establece el ayuno de las mascotas al menos 4 horas antes del viaje.

Las operadoras de transporte deberán publicar en un lugar visible, los requisitos para viajar con su mascota y deberán garantizar lugares y espacios dentro de sus unidades. A las personas con discapacidad la operadora no cobrará por el asiento que ocupe el animal, solo pagará el ticket del pasajero con tarifa diferenciada. Para el traslado de mascotas y lazarillos en buses intracantonales, se exhorta a los GAD, Consorcios y Mancomunidades, expidir regulaciones locales según establece la Ley de Tránsito.



Mascotas podrán viajar en transporte público.

Se simplifica trámites para transporte de carga

QUITO, 27 ENERO, 2023

La ANT emitió la resolución reformativa ANT-ANT-2023-01 relativa a los "Lineamientos, requisitos y procedimientos de carga pesada". El fin es simplificar los procesos.

Se suprime y modifica algunos requisitos para los trámites como: informe de factibilidad previo a la constitución jurídica, permisos y renovación de permisos de operación e incremento de cupo, con el fin de reducir tiempo de atención, incluso para los que están represados.

Esta resolución ha sido socializada con todas las direcciones nacionales y provinciales para su inmediato cumplimiento.



Se espera simplificar y agilizar procesos.

●● ESMERALDAS

Transportistas esmeraldeños son víctimas de "vacunas"

POR JORGE RICARDO CORNEJO

No es algo que les guste hablar, denunciar o pronunciarse, pero es una realidad que afrontan los transportistas, particularmente en el cantón Esmeraldas. Varios compañeros han recibido amenazas y llamadas telefónicas con extorsiones y, por cierta cantidad de dinero ofrecen dejarlos de "molestar"; algunos han decidido irse de la ciudad.

María, (nombre protegido) socia de una cooperativa de transporte, residía con su esposo en un sector populoso de Esmeraldas, en su casa tenía un taller mecánico y dos buses. A fines de 2022 los delincuentes dejaron un panfleto pidiendo colaboración para cierta

organización, lo cual no lo tomó en serio; luego recibió mensajes de Whatsapp amenazando contra su vida si no cumplía con lo solicitado. Los denunció a la Policía Nacional y a los pocos días en la madrugada, realizaron disparos contra su vivienda. Con tal susto, María decidió cerrar el taller, dejó los buses con administrador y está negociando la venta del puesto y la unidad.

Ésta es solo una historia de tantas que se han vuelto cotidianas. Muchos callan, no denuncian ni lo hacen público para evitar retaliaciones. Lo cierto es que, el transportista en Esmeraldas sufre, no solo porque no rinde su negocio, sino por la inseguridad, la delincuencia y la extorsión.

●● AZOGUES

Las horas pico son un mal sin remedio

POR BEATRIZ RIVERA

Las horas pico se han convertido en un dolor de cabeza para los habitantes de Azogues. Calles estrechas, vehículos en doble fila, cruce de peatones, señaléticas a medias, entre otras, hacen que esta pequeña ciudad sufra un caos vehicular.

"No tenemos una verdadera educación vial. Debemos educarnos en ese sentido. De aquí a 10 años va a ser lapidario", dice Víctor Muñoz, secretario general del Sindicato de Choferes Profesionales del Cañar. "Hay no menos de unas 500 camionetas y 300 taxis que a diario sirven a las diferentes parroquias del cantón; a ello súmele buses y vehículos particulares que incrementan el tráfico", enfatiza.

El tránsito y el transporte son prioridades de esta ciudad que crece vertiginosamente y que avizora al 2024 contar con una población alrededor de 80 mil habitantes.

"La mala planificación de la ciudad, que viene desde años atrás,



Caos vehicular en hora pico.

constituye un problema. No puede ser que en el centro de Azogues se tenga dos vías paralelas en la misma dirección. Necesitamos vías alternas. Para ello las autoridades deberían tomar cartas en el asunto para dar facilidades de descongestionar el tráfico. No veo una alternativa para ensanchar vías porque la geografía no da para más", afirma.

●● AZOGUES

Trabajo por movilidad continúa

POR BEATRIZ RIVERA

La Dirección de Movilidad del Municipio de Azogues está a la espera de la aprobación del Plan de Manejo Integral de Movilidad, donde están los lineamientos a seguir. Una vez aprobado el Plan se considerará las voces y criterios de los transportistas, actores sociales con una participación ciudadana activa y se tomará decisiones para los próximos diez años.

Mientras tanto continúan con su planificación y trabajo, en el cual se destaca la construcción del Centro de Revisión Técnica Vehicular (CRTV) con modelo de gestión propio y con un límite para la construcción de más o menos ocho meses.



Clara Chicaiza, directora de movilidad

Para la abogada Clara Chicaiza, directora de Movilidad del Municipio de Azogues, el cambio de autoridades no impedirá que el modelo de gestión continúe como es el caso del CRTV. "Son modelos aprobados por la ANT; es un tema institucional y no personal, por lo cual se deberá continuar con la propuesta", expresa la funcionaria.

Con competencias en tránsito, transporte terrestre, seguridad vial asignadas en feb. del 2021, la Dirección de Movilidad tiene retos importantes como la formación de los primeros agentes civiles de tránsito municipales de Azogues. "

Según la ANT, necesitamos 120 agentes para mantener el equilibrio del tránsito y control operativo de Azogues y sus parroquias. De momento se han formado 35 aspirantes", afirma la directora, quien es la primera mujer en asumir esta competencia desde que se creó la dirección en el 2015.

●● ISLA DE BEJUCAL (LOS RÍOS)

Mototaxis se convierten en competencia desleal

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los integrantes de Cía. de Transporte Intracantonal Isla de Bejucal con 22 años de servicio, se muestran preocupados, porque aproximadamente 50 mototaxis, realizan de manera informal e ilegal la movilización de personas y se convierten en competencia desleal para los 31 socios.

El socio Roberto Otacoma manifestó que a más de las mototaxis, los buses de una empresa de transporte del Guayas en la ruta Salitre - San Juan, también los afectan. Señala que sus compañeros realizan una ardua jornada de trabajo entre 05h45 y 18h12 con turnos cada 12 minutos, des-

de una boletería y estacionamiento en la parroquia y que es una improvisada estación de pasajeros que viajan desde Isla de Bejucal hacia Baba y comunidades rurales: Santa Rosa, San José y Los Mangos. Agricultores y estudiantes son sus principales usuarios.

Otacoma considera que, en la actualidad, la transportación no es rentable, pero que mantienen el servicio por el compromiso adquirido con las comunidades. Manifiesta que el alargue del tiempo de salida de los buses, cada 15 minutos en temporada vacacional debido a la escasa demanda, es aprovechado por los mototaxistas para movilizarlos rápido y al mismo precio, aunque con mayores riesgos.

Hacen un llamado a las autoridades de tránsito para que los regulen de manera efectiva en esta jurisdicción fluminense.



Motociclistas compiten desleal e ilegalmente.

●● GUARANDA

Sellan puertas de interprovinciales de paso

POR VÍCTOR ESPINOZA

El Concejo Cantonal de Guaranda creó una ordenanza para el sellado de puertas de los buses interprovinciales a su paso por la ciudad. Solo permite ingresar a los que tienen como punto intermedio la Terminal Terrestre de Guaranda y ordena el desvío de buses que van hacia Chimborazo, Tungurahua, Pichincha, Los Ríos y Guayas con el respectivo sellado en la puerta de acceso en el control norte y sur.

Sanción económica

Alexander García, administrador de la Unidad de Tránsito, informó que acciones similares se ejecutan en otras provincias y los transportistas bolivarenses las respetan; pero, en la capital bolivarense no se aplicaba por falta de normativa legal. Esto

generaba problemas porque unos buses acreditados ingresaban a la Terminal a recoger pasajeros; pero, otros lo hacían de manera ilegal a su paso por la vía.

La destrucción del sello en los buses tiene una sanción económica del 10% del Salario Básico Unificado por primera vez y acumulativa si es reincidente. García afirma que se quiere que los bolivarenses se identifiquen con el uso de transportes local y provincial confiables.

Colaboración ciudadana

Miguel Pozo, presidente de la Unión de Cooperativas de Transporte de Bolívar, respalda la iniciativa de la Alcaldía de regular el tránsito en la ciudad ante las amenazas e injusticias del sector informal y de quienes piensan que en Guaranda pueden actuar sin restricciones.



Adhesivo pegado en puertas de acceso a buses.

Exhorta a los bolivarenses a apoyar las iniciativas y acciones que se emprenden.

Hace un llamado a la ANT para la regulación de los corredores de transporte a nivel nacional y al Gobierno Nacional a precautelar el interés de los usuarios, reforzando a la Policía en los controles antidelinquenciales en unidades y vías, porque la transportación se desempeña en condiciones críticas, particularmente, cuando se viaja desde la Sierra hacia la Costa.

●● BOLÍVAR

Sectores vulnerables a deslaves e interrupción del tránsito

POR VICTOR ESPINOZA

Los usuarios de las cooperativas de transportes de pasajeros caminan distancias significativas para hacer trasbordo de un bus a otro, debido a que durante la estación invernal se producen deslaves frecuentes en la vía Santa Rosa - Chillanes en la provincia de Bolívar. Los deslizamientos de lodo, piedras y otros materiales, dificultan la circulación vehicular en esta época a los agricultores, estudiantes y comuneros.

Otra zona bolivareña vulnerable a los deslizamientos es la denominada Mesa de Cadiera, ubicada en la vía

hacia el cantón San Miguel de Bolívar, donde no solo la carretera es afectada por deslaves, sino también las viviendas de los sectores circundantes. El sector Illuvi en la carretera Echeandía - Guanujo es otro territorio vulnerable a los deslizamientos y deslaves, nos informan los comuneros. Situaciones vinculadas con accidentes de tránsito con consecuencias fatales y víctimas. Además, hay presencia de espesa neblina entre los sectores rurales de Las Guardias y San Pablo, así como Balsapamba y Santa Marianita (Montalvo).

La Secretaría de Gestión de Riesgos sugiere a los transportistas y conductores

circular con las debidas precauciones y manifiesta que están en alerta ante cualquier emergencia.



Deslaves la vía Santa Rosa - Chillanes al igual que en la San Miguel- Balsapamba.

●● GUAYAQUIL

Urbanos mantienen pugna con Cabildo

POR LUIS RUIZ

La puja entre transportistas y autoridades no da tregua. Mientras los urbanos continúan con paros ocasionales pero fastidiosos para la ciudadanía, en su postura de subir el pasaje de 30 a 40 centavos, el Cabildo los afronta con multas y retenciones de buses. Los dueños de los buses el pasado enero realizaron un plantón en las afueras de la ATM para reclamar la detención de una decena de buses capturados.

La ATM continúa reteniendo los buses que no presten servicio o permanezcan estacionados en vías de alta circulación. Justifica la retención ya que los carros no están matriculados ni revisados.

"Venimos a exigir que entreguen los carros. Si no se pagó la matrícula en años de pandemia fue por falta de recursos. Estamos obligados a trabajar, y si no lo hacemos nos quitan el permiso de operación", dijo Christian Sarmiento, presidente de Fetug.

Pero, Luis Lalama, general de la ATM, insiste que la retención es "por incumplir la revisión técnica y matriculación en 2019 y 2020". La Institución no descarta el diálogo, pero mantiene su postura de que para devolver las unidades deben presentar el pago en el banco y el turno para la RTV.

Otro reclamo del gremio del volante es por las "boyas millonarias" con las que el Municipio ha favorecido a la Metrovía, debido a la crisis de pasajeros por la pandemia. Se estima que la "ayuda" va por los USD 5 millones; mientras que a los urbanos no les hacen un análisis técnico para subir el pasaje. El Municipio condiciona el incremento de diez centavos al mejoramiento de las unidades para etablar mesas de diálogo.



Dos buses mientras eran trasladados al canchón.

●● ESMERALDAS

Remarcar los neumáticos para extender su vida útil: la peor opción

POR JORGE RICARDO CORNEJO

El regrabado o remarcación lo hace una máquina que funciona con calor en forma de S. Unas cuchillas van pasando por las líneas desgastadas de la llanta y sacan tajadas de caucho para darle profundidad al labrado. Uno de los mayores riesgos que se corre al hacer esto, es el estallido de la llanta, ya que al quitarle pedazos de caucho originales queda muy expuesta y débil en su resistencia.

Gerónimo Quinde es un transportista experimentado del servicio urbano quien se caracterizaba por mantener las llantas en buen estado, "nunca dejé que les 'pinten lona', pues prefería mandarlas a reencauchar y darles otra oportunidad", comenta.

"Pero, desde el 2020 se vinieron una tras otra las caídas en el transporte, ya sea por la pandemia o la delincuencia que azota Esmeraldas que nos hace ver lo malo que se ha tornado el transporte urbano. Por eso he tenido que alargar la vida de las llantas hasta lo máximo". En un par de ocasiones hizo remarcar el labrado de las llantas como lo hacen otros compañeros; sin embargo, afirma que fue la peor idea remarcar a un costo de 10 dólares por neumático, "con el tiempo empezaron a explotar, generando peligro y la destrucción de las bóvedas cuyo arreglo costó caro"..



Neumáticos siendo remarcados.

"Aconsejo a los compañeros no hacer este 'chiste'; preferible poner llantas nuevas o reencauchadas para andar tranquilos y evitar inconvenientes que pueden ser más caros e ilegales".

●● PASAJE

Transportistas proyectan Cooperativa de Ahorro y Crédito

POR FRANCISCO CELI

Durante enero y febrero de 2023, Miguel Bonilla y Abel Gómez, presidente y gerente, de la Fenacotip han realizado asambleas provinciales para socializar la implementación de una Cooperativa de Ahorro y Crédito del transportista.

Buscan sortear la crisis económica debido a los excesos del sistema bancario que sanciona con intereses de más de 20%, refinanciamientos inoportunos, intereses sobre intereses, juicios, retira vehículos o embarga bienes de los transportistas que, por la pandemia y los efectos de la inseguridad no han podido pagar sus deudas a tiempo. La Cooperativa de Ahorro y Crédito tendrá sedes en todas las ciudades del país para que el trabajador del transporte ahorre y capitalice su dinero.

Julio Guamán presidente de la Unión Provincial de El Oro, pone énfasis en la capacidad de convocatoria que tendría la entidad financiera pues la Fenacotip agrupa a más de 11.500 transportistas del país. Además acota, que la cooperativa financiera estará abierta al público en general.



Asamblea provincial de Fenacotip realizada en Pasaje.

●● PIÑAS

Zona alta de El Oro, en invierno y con vías dañadas

POR FRANCISCO CELI

Piñas, Portovelo, Zaruma y Atahualpa de la serranía oreense, conocida también como zona alta de El Oro, históricamente han sufrido daños viales en invierno con graves consecuencias económicas. Esto es ratificado por Franklin Romero, presidente de la Coop. Ciudad de Piñas.

Los gremios de transportistas y autoridades locales gestionan el arreglo de las principales vías en los cuatro cantones del altiplano sin resultados satisfactorios según Romero quien considera oportuna la intervención de la Prefectura, ante la inacción del MTOP; porque solo se bachea, cuando se requiere cambio total de la capa de rodadura.



Vía Piñas a Zaruma

La zona minera más importante del sur del país, históricamente ha sufrido de un sistema vial anacrónico, muy estrecho y mal construido; en épocas invernales, son comunes los derrumbes que aíslan ciudades importantes como Zaruma o Piñas.

Cuatro empresas de transporte de pasajeros operan en estos cantones mineros. Solo la Ciudad de Piñas tiene 51 unidades y opera 35 rutas a nivel provincial y nacional.

●● GENERAL VILLAMIL (PLAYAS)

Vía en penumbras es de terror

POR LUIZ RUIZ

Pese a la instauración de un peaje entre Progreso y General Villamil que prometió reactivación económica para sus habitantes y comuneros asentados a lo largo de la vía, la iluminación es nula y la vía es oscura y, en consecuencia, ha traído choques, asaltos y volcamientos.

Miembro del equipo BUEN VIAJE pudo constatar durante un recorrido nocturno que la luminosidad solo es a la entrada del cantón, pero el resto está en penumbra, lo cual representa un peligro constante para los comuneros que caminan o circulan en bicicleta por los costados. Adicionalmente, la falta de señalización adecuada ocasiona accidentes.

Olmedo Vélez tiene una casa de descanso en Playas. Cuenta que, en una ocasión, trataron de interceptarlo para robarle tras pasar un muro de contención. Pudo esquivar a los pillos, pero la sensación de terror permanece en él. “No puedes viajar de noche, es peligroso y puedes embestir a alguien ya que hay mucho peatón distraído y conductor apurado”, opinó.

Un vehículo pequeño desde Guayaquil a Playas paga 2 dólares en peaje y 2 más en retorno. Los carros con más ejes, pagan hasta 12 dólares entre ida y vuelta. La concesión de la vía la tiene Cviaico, que aún no responde a cuestionamientos, ni atiende el clamor de los playenses y usuarios frecuentes. RBV hará un seguimiento a esta noticia.



Los accidentes son constantes por la falta de luminosidad y señalización.

●● HUAQUILLAS

El garaje más grande y moderno

POR FRANCISCO CELI

A pocos metros del peaje, en la entrada de Huaquillas, en el sector de mayor movimiento de transporte pesado; ya está en funcionamiento un nuevo parqueadero, exclusivamente para vehículos pesados.

En un terreno de hectárea y media, donde antes funcionó un colegio privado, el garaje La República es fácilmente, el más amplio de la frontera. El administrador Francisco Córdova, comenta que desde su apertura en el 2021 ha ido implementándose con varios servicios para el transportista.

Por estar ubicada junto al eje vial internacional, Huaquillas

cuenta con gran cantidad de garajes, la mayoría cerca de las grandes bodegas aduaneras. Además, cada una busca ofrecer mejores servicios al transportista.

En las instalaciones del complejo sobresalen la mecánica, el taller de reparación de frenos, vulcanizadora, comedor y más, en un solo lugar. También, cuenta con dos vías de ingreso y salida del estacionamiento.



Garaje La República

El transportista necesita seguridad en la carretera

POR FRANCISCO CELI

La mayor preocupación del ambateño Olmer Verdesoto es la inseguridad en las carreteras. Está camino a Perú con la esperanza de conseguir mercadería que llevará a Colombia.

Mientras revisa el estado de su tráiler, comenta que el trabajo en Perú y Ecuador está más complicado que antes. En Perú los asaltos y el caos político; en el Ecuador, los asaltos, extorsiones y crímenes. En ese clima, el transportista vive en zozobra permanente.

Indica que la carretera de la Costa con mayor conflictividad es la ruta Babahoyo - Santo Domingo; en la Sierra, la vía en mal estado en el tramo de Pallatanga -



Olmer Verdesoto.

Bucay es aprovechado por la delincuencia para asaltar. Indica que hay un lugar llamado Trigoloma, punto de asalto seguro por el pésimo estado de la carretera que los delincuentes aprovechan para subir, romper las lonas y se llevarse la mercadería.

El conductor ambateño comenta que a las pérdidas ocasionadas por la pandemia, ahora debe sumarse la inseguridad.

●● LAGO AGRIO

COOTRANSP con patio propio para vehículos en el CEBAF

POR CARLOS NAVARRETE

Debido a gran movimiento de transporte de crudo desde Colombia hacia Sucumbíos, y porque el estacionamiento del CEBAF quedó pequeño para tanto vehículo, surgió la necesidad de tener nuestro propio patio, comenta Edwin Jiménez, presidente de la Cooperativa de Transporte Pesado en Sucumbíos (COOTRANSP).

Cuando había gran producción de crudo en Putumayo y todos los vehículos estacionaban en el CEBAF, la empresa ingresaba con alrededor de 120 carro-tanques diarios, el lugar ya no se abastecía y tenían que encolumnarse en la vía principal.

COOTRANSP adquirió cinco hectáreas de terreno en el mismo CEBAF. Con esta alternativa sus vehículos llegan a su propio parqueadero. Un lugar seguro donde no se afecta a la circulación del resto de vehículos, afirma Jiménez.



Parqueadero de COOTRANSP, en el CEBAF

●● SIGSIG

Vialidad, garantía para el servicio de transporte en Sígsig

POR BEATRIZ RIVERA

Han pasado más de 35 años que la Cooperativa de Transporte Mixto San Sebastián opera en Sígsig (Azuay). Los 43 socios cubren las parroquias al ritmo que imponen sus competidores; es decir, abriéndose espacio entre otras seis que sirven a los más de 26 mil habitantes del cantón.

José Muyulema, quien en pocos meses cumplirá su primer año como gerente señala: "Estamos trabajando en la seguridad monitoreando las estaciones con cámaras. Trabajamos en la implementación de un sistema de pago mediante el teléfono. Aunque la gran mayoría de usuarios son de tercera edad, poco a poco iremos incluyendo esta forma de pago".

Varias son las preocupaciones y necesidades como el respaldo de autoridades. "Tema de nunca acabar es la vialidad



José Muyulema, gerente coop. San Sebastián.

porque resulta difícil acceder a las parroquias por el mal estado de las vías, lo cual genera gastos adicionales en el mantenimiento de los vehículos", concluye.

●● AMBATO

Más líneas urbanas hacia Terminal Terrestre Sur

POR YOLANDA QUINCHE

Antes, sólo dos líneas de buses brindaban este servicio, hoy en día se incrementaron dos más. Quedando a cargo las Cooperativas Los Libertadores, Tungurahua y la Operadora Jerpazzol.

Sin embargo, los ciudadanos están descontentos pues opinan que agregar rutas no solucionará el problema de falta de pasajeros dentro de las instalaciones aunque la Terminal atienda las 24 horas, que las rutas urbanas tardan mucho tiempo en llegar y también

porque nunca cerraron las mini terminales.

Manuel Escobar, gerente de la Unión de Coop. de Transporte Urbano de Tungurahua, señaló que añadieron líneas porque los pasajeros estaban incómodos con solo dos y esperan que con el aumento de frecuencias mejore la operación de la Terminal, sin embargo "falta mucho que hacer" recalcó.



T.T. Sur de Ambato inició operaciones el 4 de febrero de 2021

●● HUAQUILLAS

Nueva Terminal Terrestre, un clamor de todos

POR FRANCISCO CELI

Transportistas, empresarios y ciudadanos reclaman para Huaquillas una Terminal Terrestre para acabar con el caos vehicular de la zona céntrica de la ciudad fronteriza de más de 70 mil habitantes.

Marco Cárdenas, Víctor Cueva y Ramiro Rivera de la Coop. de Transporte Rutas Fronterizas y, el comerciante lojano Nelson González, dan su criterio en torno a la tan ansiada obra fronteriza. Cárdenas, afirma que Huaquillas tiene más frecuencias que Machala, siendo la capital provincial. La cantidad de oficinas de empresas de transporte de pasajeros ubicadas en el casco central genera gran caos vehicular.

Víctor Cueva está de acuerdo con la construcción de una

terminal; pero, advierte que la dinámica comercial en el casco central se acabaría. Ramiro Rivera no ve afectada la ciudad si llega a construirse la terminal; al contrario, cree que la ciudad ganaría en orden, imagen, seguridad; incluso, habría más fuentes de empleo.

El comerciante Nelson González, visitante asiduo de esta frontera, da por hecho que la ciudad ganará con una terminal terrestre pues lucirá más ordenada y limpia.



Parqueadero de Panamerica.

●● BABA (LOS RÍOS)

Terminal Terrestre de Baba avanzó un 70%

POR VICTOR ESPINOZA

Al visitar la Terminal Terrestre de Baba en construcción, notamos que el proyecto para reordenar el tránsito en la localidad, avanza significativamente. La Terminal brindará servicio de transportación intraparroquial, intra e interprovincial, al igual que aportará a dinamizar el comercio en su interior y en la zona de influencia.

Según la Empresa Municipal de Transporte, el área de estacionamiento y operaciones de los buses interurbanos se levanta sobre una superficie de 200 metros cuadrados por andén y son 12 andenes. Además, tiene parqueo para 60 vehículos livianos ubicado al frente de la construcción.



Al momento se continúan realizando trabajos de mampostería en la obra.

La accesibilidad a la Terminal Terrestre se establece por la vía Baba - Progreso y por el Bypass de Baba para los buses inter-urbanos y por la vía sin nombre para los urbanos, taxis y vehículos particulares.

Se espera que la obra concluya bien y dentro en los plazos que fueron establecidos entre la Alcaldía de Baba y el contratista.

●● TULCÁN

Carchi insiste en devolución de 120 unidades retenidas en Ipiales

POR MARLON RUALES

En reunión mantenida con el Viceministro de Transporte de Colombia, Eduardo Enríquez, el presidente de la Asociación de Transporte Pesado del Carchi, Pablo Cerón, solicitó la devolución de camiones de sus compañeros retenidos en Ipiales.

"Insistimos en solicitar la devolución de los vehículos retenidos de manera ilegal y arbitraria ya que ninguno ha sido detenido por un problema grave como: armamento, droga o dinero. Son más de

120 familias afectadas sin procesos correspondientes, afectándolos enormemente ya que son pérdidas fuertes y deudas que tienen que solventar".

Es hora de que las autoridades colombianas fijen su mirada en la frontera y escuchen este pedido que es y seguirá siendo nuestra lucha incasable hasta cumplir el objetivo" señaló.

El Viceministro colombiano se comprometió a gestionar ante la Dirección de Impuestos y Aduanas. "Ojalá sea una luz de esperanza para mis compañeros y sus familias" finalizó Cerón.



Actividad en la frontera con Colombia.



Parque Nacional Río Negro Sopladora: un tesoro nacional aún por descubrir

SE SITÚA EN LA CORDILLERA REAL ORIENTAL DEL SUR DEL ECUADOR, EN EL "HOTSPOT" ANDES TROPICAL QUE ES LA REGIÓN MÁS BIODIVERSA DEL PLANETA; ESPECÍFICAMENTE, EN LAS PARROQUIAS AMALUZA DEL CANTÓN SEVILLA DE ORO (AZUAY) Y COPAL DEL CANTÓN SANTIAGO (MORONA SANTIAGO).

18



Río Negro.

Ecuador, reconocido como un país mega diverso, cuenta con áreas naturales que guardan una inmensa variedad de flora, fauna y ecosistemas únicos en el mundo, y aunque existen múltiples estudios e investigaciones dirigidos a incrementar la información científica sobre la diversidad biológica, aún falta mucho por hacer.

Al sur del Ecuador, en la Cordillera Real Oriental, se ubica el Parque Nacional Río Negro Sopladora (PNRNS), un área dominada por ecosistemas de páramo y bosques andinos casi intactos que albergan una gran riqueza en especies de flora y fauna, brindando múltiples servicios ambientales a la región, como la regulación del flujo hídrico

y la reducción de sedimentos, proceso fundamental para el funcionamiento de centrales hidroeléctricas que se abastecen de los cuerpos hídricos que nacen del área protegida como el Proyecto Paute Integral y San Bartolo.

Río Negro Sopladora fue declarado como Parque Nacional el 23 de enero del 2018, con una superficie de 33.742 hectáreas, con una amplia gradiente altitudinal, entre 800 y 3902 metros sobre el nivel del mar. Esta condición permite la existencia de diversos tipos de suelo, clima, rangos de temperatura y precipitación, lo cual a su vez, determina que los bosques andinos y páramos sean los ecosistemas predominantes, siendo un área núcleo

del corredor de conectividad Sangay – Podocarpus, y es parte de las 73 áreas protegidas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas del Ecuador.

Fauna irreplicable en otro lugar

El PNRNS alberga especies emblemáticas para el Ecuador y brinda un aporte científico significativo mundial poco explorado, ya que tan solo en una evaluación biológica rápida durante 13 días de campo, se obtuvo como resultado en cuatro ecosistemas diferentes:

- 344 especies de plantas
- 136 especies de aves
- 17 de anfibios
- 6 de reptiles y
- 43 de mamíferos.

Teniendo como uno de sus mayores resultados, el descubrimiento de tres nuevas especies de anfibios para la ciencia, estas son: rana, salamandra y una Cecilia. Además, se ha identificado la presencia de grandes mamíferos emblemáticos del área, como: oso de anteojos, tapir andino, puma y jaguar. También aves emblemáticas como el cóndor y



Varios tipos de fauna vive en el parque.

el águila andina. Es el hábitat además de la nutria neotropical, coatí andino, guanta andina, venados, pava andina, gallo de la peña, tucán andino, monos, ardillas entre otros por ir descubriendo.

La flora es abundante y única

En cuanto a la flora del Parque existen 23 especies endémicas, de la cuáles nueve tienen poblaciones vulnerables en todo el país, tres especies están en peligro de extinción como: *Podocarpus oleifolius*, *Saurauia tanbensis* y *Weinmannia costulata*; y cuatro están casi amenazadas: *Bomarea glaucens*, *Baccharis arbutifolia*, *Oreopanax andreanus* y *Brachyotum campii*.

Sendero ecoturístico que tardó 16 años.

Por el Parque Rio Negro Sopladora pasa el Sendero Ecoturístico “Padre Albino del Curto”, nombrado en honor a este religioso quien, en 1916, impulsó la apertura de una conexión entre Sevilla de Oro y Méndez. Por esta razón y a manera de conmemoración, en noviembre de cada año los pobladores locales y



Recorrido de la ruta del Padre Albino.

turistas realizan una peregrinación católica desde Sevilla de Oro hasta Copal, población ubicada al extremo oeste del cantón Santiago, aproximadamente a 15 km. de la cabecera cantonal (Méndez en Morona Santiago).

La apertura de este sendero tardó 16 años y actualmente tiene una longitud de 39 km. y para recorrerlo se precisan tres días con caminatas de alrededor de ocho horas diarias.

Se trata de la única ruta de acceso que transcurre por varios de los ecosistemas y tipos de bosque de esta hermosa área protegida que será altamente apreciada por quienes aman disfrutar de la belleza y paz de la naturaleza..

En este trayecto se puede visitar múltiples escenarios paisajísticos, como: los páramos del Castillo, Cerro Negro, Puente de Piedra, el Mirador, Pailas, Chontal. Mientras que en la parte amazónica de Copal se puede visitar el majestuoso río Negro, sitios que brindan hermosas postales de ríos y cascadas que atraviesan varios pisos climáticos. 🌿



El parque está rodeado de bellas montañas.



Oso de anteojos.



Diversa flora crece en el parque.



Cascada y quebrada Guayaquil.



Puente colgante



MERCEDES BENZ UNA MARCA POTENTE REPRESENTADA POR



Carlos Guibovich, director de ventas y marketing de vehículos comerciales en Autolider Ecuador, comenta sobre lo atípico que fue el año 2022 respecto al mercado de vehículos en nuestro país y acota lo siguiente: "creemos que el 2023 tendrá un cierre inferior al del año pasado proyectando un decrecimiento de alrededor de 8% para un cierre de mercado de 130.000 unidades."

Los camiones vendidos el año anterior fueron alrededor de 11 mil y creemos que la cifra si incrementará un 3 a 5% en pesados y medianos. Siendo el segmento de camiones pequeños el que menos crecerá.

Proyectos de Autolider.

El país enfrenta una problemática que esperamos se vaya resolviendo: la calidad del combustible aun no mejora frente a la evolución de países vecinos. En este sentido nos vemos limitados en el portafolio ofrecido, la variedad de modelos se ve reducida. El mundo camina hacia normas de emisión más estrictas y en Ecuador nos estamos quedando atrás.

Estamos validando un informe luego de reuniones con las petroleras más importantes del sector privado que vislumbran una mejora en la calidad del combustible, pudiendo catalogarse como Euro 4 ó 5; pero, todavía no se puede confirmar porque depende de las petroleras que traigan mejor calidad. Si el diésel mejora, todos nos beneficiaremos: sector productivo, industria automotriz, transportistas, etc.

Financiamiento

Actualmente para los camiones no ofrecemos financiamiento, pues existe una banca ecuatoriana muy sólida y seguiremos apoyándonos en ellos en lugar de competir con créditos propios. Autolider Ecuador cuenta con un equipo de ejecutivos de financiamiento que se encargan de gestionar las mejores opciones crediticias adaptadas a las necesidades y capacidades de nuestros clientes.

En este 2023

Estamos trayendo el nuevo modelo de chasis para bus Mercedes Benz OF-1726 con 17 toneladas de peso bruto vehicular; ya no 230, sino 260 HP de potencia.

En camiones seguiremos apostando al gran y versátil ATEGO de 17 toneladas y 245 HP, un camión de segmento de carga mediana con múltiples homologaciones y excelente nivel de equipamiento. Actualmente, es el producto que puede responder cabalmente al segmento de los semipesados de 12 a 13 toneladas.

ATEGO precio reducido a US 74.990

Estamos apostando a este producto. El grupo Inchcape desea reforzar su introducción con diferentes aplicaciones. Hemos desarrollado una versión tracto 4x2. Desde enero empezamos una campaña fuerte de reducir el precio que estaba en USD 79.990 a 74.990. ATEGO es un vehículo muy rentable en su costo operativo, bastante útil para el negocio del transporte.

El chasis eléctrico para buses

Desde hace años lo trajimos para pruebas, pero las condiciones no eran ni son adecuadas. No se trata solamente de poner un eléctrico como una cuestión de moda. A la fecha, Chile lo tiene, Colombia ya empezó. Son modelos auto sostenibles porque no se puede traer un bus eléctrico si las tarifas no suben al menos a un dólar. La pregunta es ¿nuestros ciudadanos podrán pagar esa tarifa? Entonces, vemos que el eléctrico funciona cuando hay subsidio y con una tarifa que sea rentable para el transportista.

M-Benz ha desarrollado este producto desde hace años, pero el tema es ver si es sustentable a largo plazo. Sabemos de algunos intentos hechos, pero que no han pasado de ser pruebas.



Repuestos y Servicio

En marzo empezaremos a aumentar nuestra red que hoy está en Quito, Guayaquil, Cuenca y Ambato. En posventa hemos hecho una serie de cambios con estructuras más amplias dando más independencia a las sucursales de Cuenca y Guayaquil. Estamos desarrollando productos como los contratos de mantenimiento preventivo y correctivo y, las próximas semanas lo presentaremos a nuestros clientes.

El internacional Grupo Inchcape

Los hechos hablan: Autolider Ecuador pertenece al grupo automotriz Inchcape, actualmente el más grande del mundo con presencia en 5 continentes. Hace unas semanas, hemos adquirido la empresa chilena DERCO por mil quinientos millones de dólares con operaciones en Colombia Perú, Bolivia y Chile. Esto nos ha permitido incrementar nuestra fuerza laboral de 4.000 a 8.500 colaboradores.

Al tener 39 marcas ya presentes en 11 países de América Latina, nuestro mensaje es que los clientes que tienen o adquirirán productos de Inchcape, se sientan tranquilos de que hay una organización muy grande que les dará su respaldo y pronto algunas sorpresas con nuevas incorporaciones. 📞

UN ATEGO PARA CADA TRABAJO Y CADA NEGOCIO

Vivela
EXPERIENCIA
Mercedes-Benz

CON MÚLTIPLES HOMOLOGACIONES Y DISTANCIAS ENTRE EJES. EL MÁS COMPLETO DEL MERCADO Y AL MEJOR PRECIO.



~~\$79.990~~

SUPER PRECIO ENERO 2023*

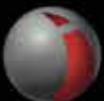
\$74.990

12 tons. de carga / Ciertas condiciones aplican

*Promoción hasta agotar stock

EL MEJOR CAMIÓN DE CARGA MEDIANA DEL ECUADOR

Con el respaldo del grupo automotriz más grande de Latinoamérica

 **Autolider**
An Inchcape Company

QUITO - GUAYAQUIL - CUENCA - AMBATO





Con equidad es viable implementar la Caja Común en el servicio urbano

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

Debido a que el plazo para implementar este modelo se cumplió a finales del año anterior, decidimos hacer un análisis consultando al Ing. Jorge Yáñez, especialista en temas relacionados con el transporte urbano.

La caja única o común tuvo sus inicios en Brasil por los años 70, cuando existían propietarios individuales que luchaban por los pasajeros en la “guerra por el centavo”.



Organización de rutas y frecuencias es indispensable.

El concepto de la caja común es que la totalidad de los socios de una cooperativa pongan en un fondo único todos sus ingresos recaudados, para que, sumado este fondo único y calculados los kilómetros recorridos por los buses en diferentes rutas, mediante una división del dinero para los kilómetros, se pueda obtener un FACTOR que es la **productividad por kilómetro** de cada una de las zonas o rutas que aplican.

Una vez obtenido ese factor se multiplica, por ejemplo, por los 200 kilómetros que hizo el bus A. Si el bus B se dañó y solo hizo 150 km. se multiplican por ese factor y así se obtiene el valor correspondiente a cada unidad en un período de tiempo establecido por los socios y directivos.

Caja común es equidad, no igualdad

Es una gran falencia o mal entendido pensar que la caja común de todos los ingresos representa igualdad forzada.

Según la ley, cuando en el 2013 venció el plazo para aplicar la caja común, la gente según su interpretación en algunos casos, pasó la propiedad de sus unidades a nombre de la empresa operadora, pero cada propietario seguía manejando y manteniendo la gestión de su bus. Es decir, de forma jurídica había un propietario, pero en lo administrativo estaba cada persona natural cuidando su bus. Eso fracasó porque continuaron compitiendo por pasajeros.

Kilómetros recorridos, no pasajeros transportados

Actualmente, aplicando el concepto de equidad en la caja común y el pago por kilómetro recorrido y no por pasajero transportado, se está comenzando a migrar de a poco a este sistema en el cual los propietarios de los buses ya no están dedicados a exigir la mejor ruta y horario, sino que cambian su enfoque a cumplir con las tablas operacionales para tener la mayor cantidad de kilómetros.

Entonces, aparecen las aristas de la caja común a tomar en cuenta como la administración eficaz para utilizar los fondos de la cuenta común y distribuirlos de forma adecuada, que existan tablas operativas y planificación técnica. Una recaudación que aunque no sea electrónica sea la mejor para transparentar los ingresos. El mantenimiento puntual de los buses para que puedan trabajar en horas de alta y baja demandas para compensar y equilibrar los ingresos de todos los buses.

El desconocimiento de estos conceptos son los que han hecho que algunas empresas pidan que se suspenda la aplicación de la caja común que, ciertamente, es muy compleja e inaplicable para el transporte interprovincial por la cantidad de frecuencias y empresas que compiten en las misma ruta y el campo de acción es todo el territorio nacional.

Realidades de la caja común aplicada al transporte urbano

CUENCA

POR BEATRIZ RIVERA

Cuando visite Cuenca, tome en cuenta detalles del transporte urbano. A diferencia del resto de las ciudades, aquí tiene características especiales como colores unificados

(rojo y blanco) de las unidades de las siete operadoras que brindan servicio a más de 400 mil usuarios. A ello adicionar el respeto de las paradas y del uso de las tarjetas electrónicas de pago.

Han transcurrido más de once años de la implementación del Sistema Integral

de Recaudo (SIR) cuya base es la caja común, que constituye el modelo de gestión por el cual la operadora administra los recursos provenientes del cobro de la tarifa, de forma centralizada (Art 4 RESOLUCIÓN Nro. 002-DIR-2014-ANT). Aún quedan elementos por ajustarse como las ordenanzas, insumos propios del trans-



Uso de la tarjeta electrónica de pago.

porte y la revisión de la tarifa técnica, manifiesta el Ing. Diego Idrovo, presidente de la Cámara de Transporte de Cuenca. “Somos la única ciudad que recauda con tarjeta electrónica eliminando todas las monedas. Nuestro modelo ha significado contar con algunas ventajas como itinerarios y frecuencias bien definidos, el modelo de caja común, etc., y así atendemos mejor a nuestros usuarios”.

Opina que la transferencia de competencias a los municipios, quienes definen tarifa, constituye un factor determinante para la implementación de la caja común. “La

tarifa se convirtió en un tema político. En algunas ciudades se discute por la tarifa, pero a su vez no tienen renovación de flota, ni sistemas de recaudo, hay resistencia”.

Romeo Anguisaca, gerente de Cooperativa Turismo Baños recalca que, pese a los inconvenientes que tienen los transportistas por el mantenimiento de las unidades, los beneficiarios de la caja común son los usuarios. “Esperamos para este año mejorar el sistema de cobro con equipos gestionados desde Corea. Se está analizando esta posibilidad para optimizar el servicio”, enfatiza.

La tarifa socialmente justa suele confundirse con tarifa política

QUITO

POR ING. JORGE YÁNEZ

Son los GAD Municipales los que deben determinar la política y esquema tarifarios a aplicarse en sus cantones. En nuestra Ley, el marco legal determina que la tarifa debe ser socialmente justa, eso quiere decir que sea asequible al usuario y, por otro lado que el transportista obtenga la suficiente cantidad de dinero para los gastos de la operación y una utilidad razonable.

El Ministerio de Transporte publicó un acuerdo ministerial en el cual se determina la metodología para el cálculo de la tarifa técnica. Lastimosamente, nuestro marco jurídico no establece la metodología para calcular exactamente la tarifa socialmente justa, lo cual hace que se vuelva altamente política. Los políticos que llegan a los consejos municipales no quieren tomar decisiones antipopulares ya que el pueblo quiere el mejor servicio pero barato y la autoridad lo acepta, mientras por el lado de los transportistas tienen la visión de tener rentabilidad razonable.

Esa rentabilidad razonable en el acuerdo ministerial se establece con la tasa interna de retorno que, en un contrato de delegación de transporte público a 10 años, debe ser del 14%. Entonces, los municipios deben tomar en cuenta todas esas variables para calcular la tarifa técnica. Como ejemplo: en Quito la tarifa técnica en 2019 bordeó los 42 centavos;

pero, por razones políticas se determinó que sea de 35 centavos como tarifa socialmente justa. Ahí hay una brecha de 7 centavos que debe ser cubierta por alguien. En Quito iba a ser el Municipio con el concurso de rutas y frecuencias que se cayó y ahora se continúa en el mismo vacío.

Transporte del primer mundo con tarifa del tercer mundo

En época electoral, todos hablaron de la tarifa socialmente justa, sin conocer con exactitud que es. Una definición puede ser que esta tarifa es un porcentaje de la canasta básica familiar, pero no se sabe que porcentaje es. A nivel de Latinoamérica la canasta básica familiar es una forma de medir el costo de vida de la gente. En esa canasta básica familiar está contemplado el rubro transporte. En una familia tipo de 4 personas, el 15% de sus ingresos se destina al transporte. Haciendo un ejercicio con números, en Quito los cálculos indican que las familias utilizan para transportarse un 9% de sus ingresos totales.

En Ecuador, en muchos cantones, ese valor no llega ni siquiera al 7% del ingreso familiar. Entonces, el sector que presta el servicio público ha perdido poder adquisitivo porque cobra menos por su servicio de transporte. Eso genera precarización en la mano de obra, lo cual hace que no pueda contratar mano de obra de calidad porque no puede ser bien pagada.

Pueden poner buses súper modernos y conductores de los mejores del mundo; pero, si no están bien remunerados, no continuarán trabajando.

La forma de calcular la tarifa socialmente justa en el país no está determinada en ninguna parte, ni que rubros o factores se deben considerar. Por eso, miembros del transporte urbano han hecho una consulta y solicitud al MTOP para que determine la metodología de calcular esta tarifa y bajar el nivel de politización. Pero no se sabe nada. En Quito, los directivos han conversado con el Alcalde para que de manera técnica y franca, se decida a establecer el valor socialmente justo para la tarifa.

Se espera que los nuevos alcaldes tengan la fortaleza de hacerle frente a este tema tan escabroso, pero que debe ser resuelto para lograr mejorar el servicio urbano.



Pasajeros urbanos en Guayaquil.



No reciben capacitación de las empresas o gremios a los cuales pertenecen

SE PREGUNTÓ A MÚLTIPLES CONDUCTORES, PROPIETARIOS O NO DE VEHÍCULOS DE CARGA PESADA, SOBRE LA NECESIDAD DE INNOVAR CON CAPACITACIÓN Y TECNIFICACIÓN AL EMPRESARIO Y TRABAJADOR DEL TRANSPORTE ASOCIADO EN COOPERATIVAS O COMPAÑÍAS, CON EL FIN DE QUE SUS RECURSOS ECONÓMICOS SEAN BIEN ADMINISTRADOS. LAS RESPUESTAS FUERON MÚLTIPLES, PERO NADIE CONFIRMÓ QUE SI RECIBE SOPORTE TÉCNICO.

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

La inseguridad y los bajos ingresos en los fletes, cuentan entre las principales preocupaciones de los transportistas. “Son tiempos que necesitan mucha creatividad para salir adelante porque el mercado es muy difícil”, dice Alex Tigre. Mientras que, para Fernando Reyes, “la realidad obliga a buscar otros derroteros porque con la competencia desleal, todos estamos perdiendo y seguir en lo mismo no es la solución”, argumenta el transportista de Machala.

Juan Quezada gerente de Citraoro de Huaquillas, relata que no tienen apoyo de su organismo gremial en temas de capacitación o asesoramiento empresarial, solo recibieron información virtual sobre los indicadores del piso tarifario para calcular fletes. Es una información de un portal, pero nada más.

El dirigente cree que los transportistas modernos deben manejar cálculos de costos, tributación o planificación presupuestaria. Quezada, señala que su empresa tampoco capacita a sus socios; informa que el 90% tienen trabajos establecidos con dependencia y no siente presión por los fletes, los que trabajan libres, posiblemente si necesitan, concluye.

Transportistas se arreglan solos

“Toca defenderse solo”, es el criterio de Vinicio Feijoo de Cía. Delisertrans con sedes en Tulcán y Huaquillas. Dice que no hay ningún asesor por parte de las empresas a las que pertenecen. “El transportista tiene que ver como se endeuda, como paga, como renegocia. No tenemos asesoramiento ni capacitación elemental”.

Feijoo, propietario de un camión que compró en plena pandemia y aún

está pagándolo, es consciente de que, en la mayoría de casos, las cooperativas o federaciones no ofrecen ninguna preparación al afiliado, por ejemplo, para planificar viajes o calcular gastos. “Nosotros tenemos que hacer cálculos empíricos”. Ni la empresa les da cursos ni ellos, por su cuenta, se preparan en administración de su negocio.

Considera que la capacitación ayudaría a profesionalizar al transportista para que mejore servicios al cliente; y lo más importante: que sea un emprendedor experto en su propio negocio. Está seguro que planificadamente se harían mejor las cosas en el transporte.

Capacitación es una necesidad

En la fronteriza parroquia Carcabón del cantón Arenillas, zona agrícola por excelencia, productora de limón, Alex Tigre, tuvo que comprar un camión para sacar su producción de limón; lo adquirió hace cinco años para trabajar por cuenta propia y no se arrepiente de haberse endeudado en tiempos difíciles; sin embargo, decidió buscar una afiliación en una entidad de transporte para no tener barreras y evitar los chantajes de los gendarmes de tránsito en las carreteras.

A la vuelta de un año, la empresa de la cual es socio, no ha dado ninguna capacitación o tecnificación. “En realidad, toca vérselas uno mismo y capacitarse en donde sea”. Confirma que sus compañeros socios no se han preparado, no buscan asesoramiento individual, solo consultan por internet algo puntual sin interesarse en investigar más. “En estos tiempos de crisis, la única solución sería prepararse individualmente porque no hay apoyo de nadie”, manifiesta Tigre.

Compartiendo igual criterio, el machaleño Fernando Reyes, joven conductor de un vehículo de carga pesada, está convencido que hay que ser creativo para abrirse paso en el mercado del transporte, “la competencia es desleal, bajan los precios de los fletes y así todos perdemos”.

Trabaja en las provincias del sur, lo cual lo convierte en conocedor de la realidad económica de la zona fronteriza; además, sabe de las necesidades del transportista, en general. Es un convencido de que toda persona, no solo el empresario del volante, debe capacitarse para mejorar en su trabajo. Obviamente, en dos años de asociado en su cooperativa no le han dado capacitación alguna. 📌



Vía de salida de Machala.

**BANDAS DE
ALTO
RENDIMIENTO**

=

**MAYOR
AHORRO**

=

**MAYOR
UTILIDAD
AL NEGOCIO**



Reencauche

**DURA MÁS QUE
LLANTA NUEVA,
Y CUESTA LA MITAD**



QUITO (593-2) 269 1018 / GUAYAQUIL (593-4) 211 3110
/ CUENCA (593-7) 280 1022 / DISTRIBUIDORES A NIVEL NACIONAL

**Rastrea tu
Orden de Trabajo**
Escaneando este QR

ó con un Whatsapp al
 **099 318 0000**



www.durallanta.com/reencauche

Dilema y molestias por funcionamiento de radares

BABAHOYO

POR VICTOR ESPINOZA

En este reportaje, BUENVIAJE plasma el relato de tres conductores y sus vivencias diarias en los recorridos por las vías de la ciudad y que, en la mayoría de casos, se extienden por más de diez horas.

Desde su instalación, funcionamiento y generación de significativas cantidades de dinero por fotomultas a miles de conductores locales y nacionales, los radares ocasionaron descontento, masivas manifestaciones y polémica entre autoridades y afectados. La empresa privada a cargo de los radares es Cisbva y el Municipio el contratante. Existen 25 dispositivos entre foto sensores y foto multas, ubicados en vías como la carretera estatal E25 Babahoyo – Quevedo, Babahoyo – Jujan, Paso Lateral y dentro del casco urbano.

Limites de velocidad según Transvial

LUGAR	VEHÍCULO	LÍMITE VELOCIDAD
Vías estatales	Particular	100 km/h
	Público	90 km/h
Puentes Gemelos y entrada a ciudad	Particular	90 km/h
	Público	70 km/h
Casco urbano	Particular	50 km/h
	Público	40 km/h

Cabe mencionar que los puntos donde existe el dispositivo cuentan con señalización que indica los límites de velocidad.

Multas por exceder velocidad

VEHÍCULO	LÍMITE VELOCIDAD	MULTA USD
Particular	50 – 60 Km/h	127,00
Público	90 – 100 Km/h	127,00

¿Quién va con quien en el negocio?

Fabrizio Orrala Cabezas, concejal de Babahoyo e integrante de la Comisión de Fiscalización de los foto sensores informó que la delegación en Los Ríos de la Contraloría General del Estado, determinó que existen falencias en el contrato Cisbva – Transvial - Municipalidad de Babahoyo. Motivo por el cual debería anularse; pero que eso es potestad del alcalde Carlos Germán Gaibor.

El Alcalde, en reiteradas ocasiones, ha manifestado que de rescindirse el contrato con Cisbva de manera unilateral para evitar el funcionamiento de los foto radares, la Corporación Municipal (Transvial) tendría que indemnizarla por incumplimiento con un fuerte desembolso económico.

Francisco Filian Medina, abogado de los perjudicados, manifestó que las falencias detectadas por Contraloría son suficientes para anular el contrato con Cisbva y el retiro de los dispositivos.

Fotorradares de Ambato bajo cuestionamientos

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Desde el 2014 entraron en funcionamiento los radares y se han generado varias dudas, no solo por la legalidad del contrato, sino también por la ubicación de los equipos. Ante esto en el 2021, cuando se conoció la numerosa recaudación de dinero por infracciones, los ciudadanos presionaron a las autoridades para que revisaran los dispositivos en cuanto a los procesos de multas y gestión de la empresa Safety Seguridad Vial SA.

Existen 8 fotorradares en las avenidas principales de la ciudad. El 51,5% del monto recaudado por los infractores es para el Municipio de Ambato y el 48,5% para la empresa privada, según lo establecido en el contrato. “Deberían rendirnos cuentas de que se hace con tanto dinero recaudado”, señaló el conductor Pedro Cuichán.

A la luz de esto, se ha señalado que hay pros y contras, porque están de acuerdo en que los conductores obedecen el límite de velocidad por lo cual los accidentes disminuyen; pero, por otro lado se quejan debido a que no coincide

la velocidad del vehículo con la registrada por el fotorradar.

El contrato de los radares con la empresa de seguridad finalizará en 2024, por lo que habrá que estar atentos a lo que venga después.



Existen 8 fotorradares en avenidas principales.

Diez dispositivos electrónicos controlan la velocidad

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Desde el 2020, el Consorcio Vial Esmeraldas (Covies), implementó dispositivos electrónicos para el control de la velocidad en el cantón Esmeraldas, en convenio con la dirección de Transporte del Municipio de Esmeraldas. El contrato establecía el 51% de la recaudación para el Municipio y el 49% para Covies (empresa privada), quienes invirtieron en equipos, vehículos, motocicletas, intersecciones semafóricas, señalización horizontal y vertical.

En 2021 se creó la Empresa Pública de Tránsito (Esvial), la cual recibió los activos y renegoció el convenio con Covies, estableciendo adendas al contrato para mejorar sus beneficios así: 53% para Esvial y 47% para Covies, además de nuevos vehículos.

Se colocaron 10 equipos electrónicos para el control de la velocidad, en el centro y sur de la urbe, donde hay más incidencia de siniestros. En

septiembre 2022 Esvial reubicó 5 de sus 10 fotorradars de la ciudad ya que, a decir de ellos, habían cumplido la función y los ubicaron en las vías estatales: tres al Ingreso a las parroquias Majua, Chinca y Timbre, y dos en la vía a Atacames.

No nos proporcionaron los montos recaudados entre el 2020 y 2022, pero se estima que son entre 3 y 4 millones de dólares, de éstos, un alto porcentaje cubre los gastos corrientes de la Empresa Esvial.

El Gremio del transporte no ha puesto resistencia ni inconformidad con la implementación de los dispositivos, no así varios taxistas quienes no ven adecuado el control de la velocidad en el centro de la ciudad.

El gerente de Esvial, Ing. Boris Reyes señala: "Donde antes teníamos 2 o 3 muertos al mes, hoy podemos decir que no hay un solo atropellado gracias a la función preventiva que cumplen los dispositivos; así el chofer por miedo a la sanción baja la velocidad".



Los radares de Esmeraldas

Fotorradars, negocio particular muy rentable

LOJA

POR ELVIS MERINO

En la ciudad de Loja los cinco fotorradars que fueron instalados en 2015 ya no están operativos desde mayo de 2020. Esto ocurrió debido a que concluyó el contrato con la empresa Safety Enforcement Seguridad Vial S.A. con la cual el GAD municipal firmó un convenio de 5 años.

Los equipos fueron retirados y solo queda la infraestructura. Lo único que existe en estas zonas es la señalética horizontal y vertical que informa sobre rangos de velocidad y los rompe velocidades.

El tema de las fotomultas siempre generó polémica y rechazo ciudadano. No

hay datos oficiales desde el municipio sobre el número de multas impuestas por la empresa Safety a conductores que infringieron la ley por exceso de velocidad.

De acuerdo al contrato firmado se puede ver que se trata de un negocio muy rentable para el dueño de los equipos. El 55% de los ingresos brutos para el Municipio y el 45% se lleva la empresa que pone los equipos.

Al momento hay un lío jurídico, la empresa demandó al Municipio exigiendo el pago de valores adeudados. Un peritaje de liquidación de capital e intereses establecería que el Municipio supuestamente debería cancelar alrededor 13 millones dólares a la empresa Safety Enforcement. Como se ve, ganancias demasiado atractivas.



Loja ya no cuenta con fotorradars.



Experiencias luego de la suspensión de los puntos de emisión

TULCAN

POR MARITZA GUEVARA

Pablo Cerón presidente de Asociación de Transporte Pesado del Carchi señala: “La Resolución 052 relativa a la suspensión llegó imprevistamente cuando estábamos listos para arrancar con la facturación electrónica a partir del 30 de noviembre de 2022. Nuestra Asociación empezó a capacitar a los compañeros y, unos días antes de que inicie esta facturación, llegó la Resolución 052 en cuya transitoria Octava señala que se elimina los puntos de emisión.

En un inicio lo vimos negativa, como una decisión que no se socializó, que fue apresurada y que nos causaría muchos problemas pues veríamos deteriorado el valor del flete al momento de cobrarlo, porque esta eliminación ha hecho que, primero las empresas de transporte a las cuales los transportistas pertenecemos, cobren un 3, 4, 5 hasta 18% por gasto administrativo que no tiene sustento ni base legal.

Los gastos administrativos que alejan las empresas, son porque tienen que

realizar la gestión de cobranza, pagar y llevar contabilidad y han tenido que contratar dos o tres personas más y ese gasto lo debe asumir el socio. Eso causó malestar entre todos

Por otro lado, trabajamos con la modalidad de recibir por lo menos un 50% de adelanto para iniciar el viaje. Antes de la Resolución 052, ese adelanto se entregaba directamente al transportista.

Hoy ya no es así, la transferencia va directamente a la cuenta de la empresa a la que pertenece el socio. La empresa se demora de 24 hasta 72 horas para entregar el anticipo. Ese tiempo de demora es imposible esperar y por lo tanto, cada transportista se ve obligado a buscar dinero por otros medios con intereses altos que fluctúan entre el 5 al 8% y que deben aceptar con el fin de cumplir a tiempo con los dueños de la carga.

Sin embargo, al final y luego de muchas reuniones con el SRI, MTOP (órgano rector), entendimos que la Resolución 052 tiene como fin primordial ordenar a los transportistas y a sus empresas y que los descuentos ya mencionados del 1, 2, 3 o 18% son una negociación particular entre socios y dirigentes de las empresas, en donde el Gobierno no puede intervenir porque son negocios de privados.

Delimitar los gastos administrativos

Frente a ello, impulsamos que el SRI, junto a la Superintendencia de Compañías, emitan una resolución que fije el costo administrativo sin superar el 1% del valor de la factura. Así se evitaría que dirigentes irresponsables abusen de los transportistas. También hablamos con el SRI para que los anticipos sean de manera inmediata al transportista que hará el servicio o que se permita que ese anticipo vaya directamente a su cuenta para no perder tiempo.

Quitar del medio a las empresas de papel y regularizar al transporte tendrá buen cumplimiento y desenvolvimiento si se norma para que estos puntos conflictivos se resuelvan prontamente. Queremos apoyar esta medida que ordene al transporte y que quienes no se sientan a gusto en alguna empresa que no cumpla con lo pactado o esté abusando, cuenten con la autorización de la ANT para, en el plazo de una semana, se puedan cambiar de empresa o que se permita la creación de su empresa unipersonal en el menor tiempo posible.

Estas son propuestas de la Asociación del Carchi. Aun tenemos pendiente una reunión con el SRI, MTOP y Superintendencia de Cías., estamos esperando una respuesta formal.

La doble retención

La concepción de una empresa de transporte, desde su origen es equivocada, porque se permite crear empresas para que los socios tengan facilidad de matricular su vehículo, esa es la principal función de una empresa; cuando, al contrario principalmente debe generar trabajo para todos los socios, así no tienen necesidad de ir a otro lugar a buscar trabajo y emitir sus facturas por todas partes.

Pedimos a las autoridades hacer un análisis profundo de las 5700 empresas que hay en el país para conocer cuáles están generando carga y cuáles deben desaparecer y así los transportistas pasen a fortalecer a las que si generan trabajo, porque muchas empresas solo son vendedores de cupos más no dan trabajo.

El generador de carga descuenta el 1% a la empresa que le emitió la factura. A su vez, esa empresa le descuenta el 1% al transportista que hizo el flete para recuperar ese 1% que le descontó el generador de carga. Ahí aparece la figura de la doble retención. Frente a esto, estamos solicitando que las empresas de transporte le hagan la retención del 0% al socio que emitió su factura. A la fecha, aún no tenemos respuesta.



El negocio del transporte es multifacético.

Plan para la asignación de rutas y frecuencias continúa estancado

QUITO

POR JANETH CRUZ

En 2022 unos 450.000 ciudadanos utilizaron diariamente los sistemas de transporte municipal: Trolebús y Ecovía. Eso representa un incremento del 54% con relación a 2021, según datos de la Empresa de Transporte de Pasajeros.

Estos sistemas municipales son los primeros que se integrarán a la operación del Metro de Quito. Sin embargo, el gran desafío son los buses urbanos privados que no han llegado a acuerdos



Buses urbanos de Quito.

con el Municipio para reestructurar las rutas y frecuencias para conectarse con el Metro. Una parte fundamental para que el Metro de Quito funcione es integrar las rutas, pero los transportistas y el Municipio llevan años sin llegar a consensos.

Cuando en enero de 2021, las operadoras de transporte público registradas en el Distrito Metropolitano de Quito, suscribieron con la Secretaría de Movilidad las adendas a los contratos de operación, como fue establecido por la Ordenanza Metropolitana para la Integración del Sistema de Transporte Público de Pasajeros -vigente desde el 3 de diciembre de 2020- uno de los compromisos fue que las operadoras estaban obligadas a participar en el concurso público de asignación de rutas y frecuencias previsto en la Ordenanza. Esta tarea estaba a cargo de la Secretaría de Movilidad; pero, con los cambios de autoridades y administraciones, la definición ha quedado postergada.

Por el momento, la única modificación que se ha generado es que la Secretaría de Movilidad genere un plan de rutas para ponerlo a consideración del pleno del Cabildo y de los gremios de la transportación. Desde diciembre de 2022 corre un plazo de 18 meses (hasta febrero de 2024) que tiene la Secretaría para empezar a socializar la propuesta.

Se atribuye la demora a la existencia del “ingrediente político en las decisiones”. Para que el concurso de rutas y frecuencias funcione adecuadamente es necesario que la Secretaría de Movilidad evalúe el costo real técnico del kilómetro recorrido, y si tenía que ser o no subsidiado por el Municipio, pero eso no se ha concretado.

Mientras tanto, continúa la competencia y la “guerra del centavo” entre los buses, se producen accidentes y quejas de usuarios. 🚗

RAZÓN 396

TE RECOMENDAMOS REALIZAR UNA
INSPECCIÓN 360 DE TU CAMIÓN ANTES DE
CONducIRLO: PRESIÓN DE NEUMÁTICOS,
ESTADO DE FRENOS, LUCES

TIENES UN MILLÓN DE RAZONES PARA LLEGAR
A UN MILLÓN DE KMS SIN REPARAR TU MOTOR.



TECNOLOGÍA
ISUZU



Transportistas persisten en solicitar incremento de pasajes

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Los dirigentes del Transporte urbano y rural de Ambato piden al Consejo Municipal que la actualización de tarifas no se retrase más y sea definitiva.

Manuel Escobar, gerente de la Unión de Cooperativas de Transporte de Ambato, recordó que el informe del 29 de diciembre, 2022 de la Comisión de Tránsito anunciando la actualización de la tarifa a 35 centavos causó polémica en el Municipio.

El dirigente del transporte aseguró que ha sido testigo de primera mano de que todos los concejales opinaron

que se debe aumentar la tarifa, pero en la votación optaron porque se la incrementa mediante ordenanza que aún no ha sido elaborada.

Ante esto, en el gremio de transportistas resolvieron que si no se atendía la actualización de las tarifas, no podrían seguir trabajando y, “esto no es una amenaza, pero creemos que creará un conflicto social para las autoridades, los transportistas y los ciudadanos”, expuso Escobar.

María de los Ángeles Llerena, alcalde subrogante señaló que se entregarán los documentos solicitados por los transportistas, sobre las

resoluciones de la asamblea extraordinaria, así como audio y video, e indicó que llevará tiempo la elaboración de la ordenanza, ya que hay varios artículos que deben ser tratados en primer debate y luego devueltos a la comisión para segundo debate.



Largas de los concejales al aumento de tarifa.

Sin fecha para que Policía Nacional retome control del tránsito en vías del país

QUITO

POR JANETH CRUZ

Todavía no está definida la fecha para que la Policía Nacional retome el control del tránsito y seguridad en las carreteras del país. Sin embargo, un convenio suscrito entre el GAD del cantón Mejía y la Policía Nacional traza una hoja de ruta que busca que el control operativo del tránsito se vuelva a gestionar desde la Policía.

En la Alcaldía de Mejía estima que a finales de febrero de este año se operativizaría el proyecto; pero reconocen que, para que la Policía pueda asumir el control requiere que se le dote nueva infraestructura. Por ejemplo, entre el kilómetro cero (Obelisco de Alóag), hasta el kilómetro 75 en la Unión del Toachi-Pilatón en Tandapi, es imprescindible que se instale un patio de retención vehicular.

En el predio que tiene que cumplir una serie de especificaciones y adecuaciones,

también debe instalarse una Unidad de Policía Comunitaria (UPC) con oficinas para cumplir tareas administrativas. La dotación de vehículos para el patrullaje o a su vez el mantenimiento del parque automotor con el que cuenta la Policía, es otra de las necesidades de la institución.

Funcionarios de la Alcaldía de Mejía y de la Policía mantienen re-

uniones permanentes para ir evaluando los avances de estos compromisos.

La competencia para el control del tránsito en las vías estaba en manos, desde el 2019, de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) por disposición de la ANT.

Juan Zapata, ministro del Interior, ratificó -sin entrar en detalles de fecha, día u hora- que la Policía retomará el control del tránsito a escala nacional; pero, aclaró que una transitoria de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que está vigente desde agosto del 202, ordena que la CTE mantenga, con el apoyo de 4.600 elementos, la jurisdicción del tránsito en un 36% de la red vial, mientras que la Policía con 2.000 uniformados, tenga el control en el 64% de la red.

La reformada Ley de Tránsito permite a los uniformados ejercer el control del tránsito en la red vial estatal, troncales nacionales y vías que le sean asignadas por el Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Gobierno y la Agencia Nacional de Tránsito.



Agentes de la CTE continúan a cargo de las vías.



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.

Familia progresista con visión empresarial

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

Carmita Males y Jaime Chasipanta son esposos y tienen una empresa de transporte de carga que trabaja para la Corporación Favorita. “Por ahora tenemos cuatro trailers, cuentan. “Ingresamos en este negocio en 2011 con un vehículo, yo era chofer. Nos hemos dividido el trabajo: mi esposa se encarga del área administrativa y yo de la mecánica, operación y también conduzco junto a mis tres choferes”, dice Jaime.

Carmita fue profesora de niños; pero, su amor por la familia y el deseo de apoyar para que el negocio se lleve de manera profesional, hizo que deje su trabajo original. Mi hija también conduce, desde los 11 años se puso frente al volante. Creció entre estas lindas máquinas. Con su mayoría de edad, obtuvo la licencia profesional”.

Los inicios

La esposa cuenta: “comenzamos con un camión, hoy tenemos cuatro y pronto

serán cinco. En la familia trabajamos como un equipo. Yo me encargo de tener los documentos al día, legalizados y actualizados. Llevo las cuentas, pago a los choferes y demás gastos”.

“La filosofía que nos ha llevado a crecer es no quedarnos estancados. Somos jóvenes y creemos que la superación, las ideas, la buena visión a futuro nos llevará lejos. Lo estamos logrando y esperamos que los demás compañeros también tengan éxito”.

Jaime afirma: “Estamos pendientes de cumplir las normas y disposiciones de nuestro importante cliente al cual servimos 10 años, cumpliendo a cabalidad todo lo que nos imponen: documentos en regla, carros en buen estado, no podemos quedarnos con vehículos antiguos, por eso hemos adquirido uno nuevo: el clásico KW T800”.

Nos llevamos bastante bien

Cuando mi esposo sale de viaje yo me encargo del hogar y del negocio. Como



La familia junto a su nuevo cabezal.

administradora, procuro no malgastar el dinero, busco ubicarlo a donde debe ir. Lo invertimos en los vehículos, llantas, choferes, mantenimiento, repuestos buenos, etc.

Jaime afirma que es importante el respeto mutuo y comunicación para resolver cualquier situación, tanto en el trabajo como en lo personal. Carmita sostiene: “tenemos confianza y cariño, así sobrellevamos las dificultades de la vida del transporte ya que ahora está difícil salir adelante, pero si se puede”.

La hecatombe de un cuento de hadas

SANTA ELENA

POR LUIS RUIZ BRAVO

El Plan Renova parecía un cuento de hadas. El Gobierno de esa época entregó desde 2008 hasta 2015 más de 20.000 vehículos. El objetivo apunta a un parque automotor moderno, confortable para los pasajeros, seguro para las mercaderías y amigable con el ambiente. Fue una inversión de casi 120 millones de dólares. El plan marchaba perfecto y había trabajo, los transportistas pagaban sus créditos a CFN... todo pintaba de maravilla.

“Los 5 primeros años que trabajé mi vehículo hice dinero y pagué cumplidamente. Luego, escasearon los fletes y vino el mal viento”, dice Julio Clavijo, a quien hace poco le capturaron el carro agentes de la CFN ya que debe muchas cuotas.

Una fuente explicó a RBV que cuando se acabó el presupuesto del Plan Renova, malos dirigentes con argucias lograron mantener en las calles los carros

antiguos con sus respectivos permisos de operación, lo que fue una daga en el cuello para quienes se habían endeudado con unidades nuevas.

Eso fue la hecatombe para Clavijo, quien vio como compañeros “resucitaban” carros para ponerlos a laborar, pese a que excedían la vida útil de 32 años. “Todo se complicó al eliminarse la tabla de la vida útil. Los carros viejos no tienen deudas, no les dan mantenimiento y siguen circulando”, dijo afligido.

Así se agigantó la competencia desleal, otra vicisitud eterna del transporte. “Estos carros casi monopolizaron el trabajo ya que el cliente prefiere pagar menos a un vehículo antiguo que salvaguardar sus intereses contratando un carro fiable”, explicó.

Eso fue el empujón final al abismo para Julio. Al no pagar, se sumó una montaña de intereses. El poco dinero que hacía era para su familia y el mantenimiento del carro. Fue entonces que la

CFN capturó su vehículo. “No creo poder recuperarlo, es mucho dinero hasta para refinanciar, debo más de 80 mil dólares con multas y costas judiciales”, acotó Julio, quien se ofició en un viejo Scania de un familiar para seguir laborando con desalojos en contrucción entre Santa Elena, La Libertad y Salinas.

Para rematar, hasta le quieren cobrar el garaje del carro retenido, aparte de las constantes advertencias de congelamiento de cuentas, embargo de otros bienes, etc. RBV seguirá de cerca este tema que afecta a un nutrido grupo de transportistas.



Julio C. en el carro antiguo donde ahora trabaja.

Compañerismo, trabajo compartido y solidaridad

JUAN

POR VICTOR ESPINOZA

Se nota a simple vista en un tramo de la vía Jujan - Simón Bolívar en el Guayas, donde 10 propietarios de volquetas y de otros tipos de maquinarias como palas mecánicas y gallineta, han convertido este espacio en un punto de reunión para ofrecer sus servicios.

Uno de ellos es Pedro Pablo García de 46 años de edad, quien antes de ser chofer comenzó como oficial de un bus de pasajeros a los 18 años. A los 30 fue

conductor de camiones del Ingenio Azucarero Valdez y de volquetas desde hace 16 años. Nos da a conocer que el trabajo de los volqueteros empieza desde las 04h00 cuando se dirigen a las minas para cargar material pétreo u otro material para relleno de solares.

Un viaje de tierra amarilla, dependiendo de la distancia de traslado, tiene valores que fluctúan entre 15, 16, 18 ó 25 dólares y un precio fijo de USD 20 desde el recinto Guayabito hacia Chongonal. El precio del cargamento de lastre, varía entre USD 70 y 80 el viaje, dependiendo de la distancia desde la mina de piedras hacia donde será depositado como material de relleno o para levantar alguna construcción.

Durante la actual temporada invernal encontramos a 4 de los 10 volqueteros dialogando en un improvisado sitio de descanso con bancas de madera y hamacas colgadas en ramas de árboles que los cobijan y protegen del candente sol. No solo están a la espera de los clientes, sino también se toman su siesta después de almorzar. Esto lo pueden ha-

cer durante el invierno que es temporada baja por la menor demanda de material. En temporada alta entre junio y octubre, trabajan desde las 04h00 hasta las 18h00 y el cansancio es agotador.

Afirman que antes trabaja cada uno por su cuenta, pero hace 6 años se agruparon para unidos realizar trabajos mayores. "No hay egoísmos entre entre nosotros, si se presenta el contrato del relleno de un predio de unas 20 volquetadas todos participamos en iguales condiciones. Si alguno se queda con su volqueta enterrada en el fango o dañada en la carretera, todos o quienes tengamos el tiempo disponible, acudimos a ayudarlo. Aquí si hay trabajo compartido, compañerismo y solidaridad", afirma García.

Problemas que enfrentan

Nos cuentan que a veces para el relleno cuando el predio es interior y está rodeado por predios privados, los dueños, a veces, no dan permiso ni las facilidades para circular por los carreteros que atraviesan sus propiedades. Otros problemas los enfrentan con los agentes de tránsito cuando el material pétreo se derrama sobre la calzada y son sancionados, por esotoman precauciones para evitarlo.



Antes trabajaban individualmente y ahora se han asociado.

Transporte de carga, herramienta vital para productores

BALZAR

FUENTE: ELPRODUCTOR.COM

Las labores diarias del sector agrícola suelen verse trastocadas por la falta de una movilización óptima dentro de los campos, ya que, para los productores, es de suma importancia sacar a tiempo sus cosechas para llevar al mercado sus productos frescos. Es por ello que ElProductor.com se trasladó hasta el cantón Balzar y pudo conocer de primera mano la opinión de Gastón Olivares, productor experimentado en el cultivo de Palma africana.

Para Olivares, un factor que puede generar inconvenientes al trasladar su producción son las condiciones de los caminos que debe recorrer; sin embargo, rescató que desde 2015 cuenta con un

camión Hyundai HD78 que tiene 209 mil kilómetros recorridos de trabajo pesado.

"Mi camión lo uso para sacar la cosecha de palma aceitera, también en esta hacienda tenemos producción de maíz y un cultivo de Teca que en este camión lo sacamos perfectamente" indica.

Agrega que la experiencia que ha tenido con este camión es favorable, ya que desde su punto de vista es un vehículo versátil, rápido y económico. "Es el engrudo de nosotros, porque para él no hay invierno ni verano, por cualquier camino pasa, es un carro espectacular"..

En cuanto al rendimiento subrayó que su camión es fuerte y no tiene competencia en su tipo, por ello, hasta el momento, cuenta con 4 de ellos para su trabajo. Señala que por los años de uso y el tipo

de trabajo ha tenido que cambiar piezas, sobre todo tomando en cuenta el uso que da a los camiones; pero, destacó la facilidad con la que encuentra los repuestos.

"Me gusta que los repuestos los tengo aquí en mi pueblo o en los sectores aledaños, además del precio increíble que tienen comparado con otras marcas" finaliza. 📞



Gastón Olivares productor de Palma Africana

Los Duros ahora vienen con

50 MIL KM DE ACEITE Y FILTROS GRATIS

CANTER 611
3,4 toneladas

CANTER 714
4,2 toneladas

FA814
5 toneladas

FA1014
6,2 toneladas

F1217
8 toneladas



Ahora por la compra de cualquiera de nuestros Duros **recibe cambio de aceite sintético y filtro de motor totalmente gratis**, en tus primeros 5 mantenimientos.

*Aplican restricciones. No aplica para FJ1828.



EL DURO DE ESTAS TIERRAS

Quito: Av. 10 de Agosto y Juan de Ascaray, sector de La Y. Teléfono: 02-2940800
Guayaquil: Av. Juan Tanco Marengo, km 1,5, junto a Dicientro. 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

[f @FusoEcuador](#) [www.fuso.com.ec](#) [@ fuso_ecuador](#)

CAMIONES FUSO
CAMIONES DUROS

HV INTERNATIONAL



Motor:
Cummins ISM 435 HP



Transmisión:
Eaton Fuller RTL0, Manual
18 velocidades adelante



Ejes delantero
Meritor MFS-14, de
14,000 lbs de capacidad.



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.



Ejes posterior
Meritor RT-46 con Bomba de
Lubricación, PDL de 46,000 lbs de cap.
Bloqueo Dif (opcional).



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 Dicientro - Telf.: (04) 380160

[www.motransa.com](#) [f /InternationalEcuador](#) [@internationalecuadormotransa](#)

INTERNATIONAL
ES

MOTRANSA

D E S D E 1 9 3 6



Los buenos momentos de un transportista

LOJA

POR ELVIS MERINO

Ángel Rodrigo González, dice que la vida del transportista, pese a ser una profesión de muchos riesgos, tiene más alegrías que tristezas. Al preguntarle sobre las cosas buenas que le ocurrieron en su diario vivir, se emociona y le vienen a la mente una tras otra anécdotas que vivió en las carreteras y las distintas ciudades del país que recorrió.

Desde los 18 años, dice, se dedicó a esta profesión de la cual no se arrepiente porque le ha dado estabilidad económica y lo más importante: una esposa y dos hijos con quienes ha disfrutado de momentos hermosos. Hoy a sus 73 años disfruta de una merecida jubilación, después de haber dejado todo en el transporte.

“Los mejores momentos y los cuales recuerdo como que fueran hoy los pasé durante 42 años manejando los buses de la Universidad Nacional de Loja. Transporté miles de estudiantes por todo el territorio ecuatoriano, siempre recibí un trato respetuoso y el cariño de todos ellos, recuerdos que los guardo en el fondo de mi corazón”, exclama.

En esta profesión -enfatisa- siempre hay que ser optimista y dejar de lado el pesimismo para triunfar. No hay duda que la vida del conductor es la más bonita. “Si volviera a nacer no dudaría un segundo en volver a ser conductor porque siempre me trataron bien y eso perdura”. En todos los viajes siempre me sonrió la felicidad.



Ángel Rodrigo González



Oscar Burneo Ochoa

Con gran optimismo conduce

Oscar Armando Burneo, propietario de un camioncito de carga se desplaza por toda la provincia de Loja y el país prestando sus servicios. Dice que lo hace siempre con gran optimismo. En cada lugar disfruta del extraordinario paisaje, la gastronomía y costumbres de su gente.

Uno de sus principales logros de su trabajo es pagar su camión y no tener deudas lo cual le ha permitido mejorar su forma de vida. Se siente realizado porque poco a poco ha ido cumpliendo sus metas: tener vivienda propia, mantenerse sin apuros económicos, estabilidad económica, salud física y emocional que la comparte con su esposa e hijos.

Se siente satisfecho porque su buen servicio es reconocido por los ciudadanos; además, mantiene un buen compañerismo con los socios de la empresa lo que abona en lograr momentos buenos, pese a las circunstancias no tan buenas que se vive en el país.

Dice que en el transporte siempre hay que ser positivos y con buena energía porque eso alimenta las buenas vibras del ser humano. En su caso, jamás se deja vencer por lo negativo, siempre piensa que el mañana será mejor y ese mensaje lo deja para sus amigos y compañeros que siempre deben estar preparados para desempeñarse en el trabajo con responsabilidad.

Mi segundo hogar el carro

“Me considero un transportista a tiempo completo, llevo más de 50 años como conductor, de los cuales 43 trabajé

frente a mi vehículo todos los días; es decir, se constituyó en mi segundo hogar”, son las expresiones de **Marcelo Aguilera**, propietario de un bus de Cooperativa Loja Internacional.

Dice que su vida de conductor la cumplió con mucha alegría y optimismo pese a las adversidades que acontecieron especialmente por el pésimo estado de las carreteras. “Esta profesión me ha dado grandes satisfacciones. En la empresa como socio he sido varios años presidente y gerente, lo que me ha servido para tener grandes amigos en todo el país. De muchos aprendí que el respeto, las buenas costumbres y la responsabilidad son valores que todo ser humano debe tener presente”. Fortunadamente, he sido objeto de muchos reconocimientos que son parte de mis buenos recuerdos”, acota.

Asimismo, sus mayores logros son haber formado una hermosa familia que ha sido partícipe de las alegrías, tristezas y buenos momentos que brinda el diario vivir. Se siente realizado, “lo que me ha dado mi profesión como chofer profesional ha servido para educar a mis hijos y vivir sin contratiempos económicos”.

En la vida del transportista, remarca, hay momentos hermosos que no se vuelven a repetir, pese a muchas circunstancias desfavorables que se dan, especialmente por las malas decisiones de los gobernantes. “Tenemos que ser siempre optimistas y pensar que las cosas buenas son las que dan felicidad”.

“A todos mis compañeros les digo que sigamos luchando, si bien hoy las cosas están difíciles, no podemos doblegarnos ni claudicar, tenemos que seguir adelante con optimismo porque siempre vienen mejores días”.



Marcelo Ramón Aguilera

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

Subscríbase y reciba la mejor información del transporte ecuatoriano



WhatsApp:
0999816629
0992476529

CARROCERIAS
HARCOR
STO. DOMINGO - ECUADOR

**CONSTRUCCIÓN DE CARROCERÍAS
PARA BUSES Y FURGONES METÁLICOS**

CONFIANZA ✓

GARANTÍA ✓

**ENTREGA
OPORTUNA** ✓

**HOMOLOGADO CON
CHASIS HINO - AK** ✓

**20 AÑOS
DE EXPERIENCIA** ✓



DIR. Av. Quevedo Km2 y Av. Puerto Ila N° 328
☎ 099 962 6185 ☎ (02) 3 703 664

Acuerdos para enganche y desenganche por transportistas ecuatorianos y colombianos

TULCÁN

POR MARLON RUALES

Dialogamos con el presidente de la Asociación de Transporte Pesado del Carchi, Ing. Pablo Cerón, sobre los acuerdos con los Ministros de Transporte de Ecuador y Colombia en la última reunión que mantuvieron en Ibarra.

A mediados de enero, los transportistas del Carchi bloquearon el paso principal en el Puente Internacional de Rumichaca y en el sector de “guagua negro”, debido a que las autoridades de Ecuador acordaron el transporte de ‘origen destino’ en San Miguel (Sucumbíos), porque el deslave ocasionado en el Cauca, en la vía Pasto-Popayán en Nariño, bloqueó el paso hacia Rumichaca.

Cerón dijo que ha sido una secuencia de diálogos empezando con los colegas de la Asociación Colombiana de Camioneros, “con quienes bajo un acuerdo de caballeros cobijados por la

Norma 837 que permite y garantiza el transporte internacional origen destino y, mientras no haya un fortalecimiento de las empresas en Carchi, se mantiene el enganche y desenganche en frontera.

Así, conductores de Ecuador y Colombia trabajan en su territorio y no se da paso al transporte origen destino. Luego del diálogo entre Asociaciones, se mantuvo una siguiente reunión con el Gobernador del Carchi con quien, conociendo todos nuestros acuerdos, viajamos a Ibarra a una reunión con las autoridades nacionales”.

Estuvieron presentes los viceministros de Transporte: José Luis Aguilar de Ecuador y Eduardo Enríquez de Colombia, y los gobernadores de Carchi, Imbabura y Sucumbíos. Aquí se analizó y definió coordinaciones binacionales para el ingreso de tracto-camiones colombianos al país con y sin carga, pero acatando los acuerdos vigentes de la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

El pedido del dirigente Pablo Cerón y sus colegas fue solicitar el fortalecimiento de las empresas del norte del país que se comprometieron a brindar un eficiente servicio.



Vehículos ecuatorianos y colombianos pueden circular por territorio nacional.

Por su parte, las autoridades de los dos países se comprometieron a fomentar la cooperación e integración, facilitando el libre tránsito de las mercancías bajo la normativa supranacional de la CAN.

Con carga y sin carga

Pablo Cerón dijo que en esta reunión se definió habilitar un corredor humanitario para los vehículos colombianos, posibilitándoles regresar a sus ciudades de origen sin carga, por las vías del Ecuador.

En este acuerdo, los tractocamiones colombianos con carga deberán someterse a los acuerdos de la modalidad: enganche – desenganche y que genera trabajo a: restaurantes, vulcanizadoras, mecánicas, taxis, buses, hoteles, cargadores, estibadores.

Para que se dé el paso directo en frontera, “se ha hecho un plan de trabajo a un plazo de 2 o 3 años para que se posicionen las empresas y sean competitivas con las de Colombia y Perú”, sentenció Pablo Cerón.



Reunión de autoridades ecuatorianas y colombianas en Ibarra.

Venta de combustible para vehículos colombianos

TULCÁN

POR MARLON RUALES

Por la emergencia que vive el sur de Colombia, autoridades en Carchi y Petroecuador habilitaron una estación de servicio ubicada en la E35, a 2 km del puente internacional de Rumichaca, para comercializar gasolina súper a carros con placas colombianas con un valor internacional de USD 3,98 el galón de gasolina y diésel a USD 3,59; no hay suministro de gasolina extra a los extranjeros.

Paralelamente se realizan operativos de control con el apoyo del Ejército y la Policía, que buscan frenar que vehículos que se dedican al contrabando logren abastecerse dos y hasta tres veces para transportar el carburante a Ipiales, donde se duplica su valor.

La venta a automotores de placas de Colombia se realizará hasta cuando termine la emergencia en Colombia.



Estación 11 de Abril habilitada para vehículos colombianos.

Visita de Viceministro al CEBAF para dar más agilidad en instalaciones del Centro

LAGO AGRIO

POR CARLOS NAVARRETE

La visita de Jorge Luis Aguilar, viceministro de Transporte y Obras Públicas a las instalaciones del Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF), en General Farfán jurisdicción de Lago Agrio el pasado 24 de enero, fue para constatar el servicio que prestan y dar más agilidad en su atención tanto a transportistas como a personas que ingresan desde el lado de Colombia.

Constató las condiciones de algunos servicios que dejan mucho que desear como la energía eléctrica. También escasea el agua afectando a los sanitarios ante la presencia de cientos de ciudadanos extranjeros que llegan al CEBAF, ahora que solo tienen paso por la frontera de Sucumbíos, ante el deslave del lado colombiano que no les permite transportarse por la frontera colombo-ecuatoriana en Rumichaca.

Por la falta de energía se “va el sistema” y la personas se aglomeran a realizar sus trámites, hay pérdida de tiempo y malestar general. En la mayoría de casos los interesados han debido quedarse hasta el siguiente día para finalizar sus trámites.

En las instalaciones del Centro hay oficinas y autoridades tanto de Ecuador como de Colombia. Servicios de Aduana, Agrocalidad, Instituto Nacional de Vigilancia de Medicina y Alimentos, Instituto Colombiano Agropecuario, Migra-

ción, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Zona de Frontera Puerto Asís y otras. Aguilar recopiló todas las peticiones y sugerencias para dar una atención más ágil, dijo.

El sector del transporte sugirió al Viceministro la construcción de un espacio para los transportistas y ampliar los estacionamientos que están quedando pequeños para albergar a tanto vehículo que llega.

El CEBAF no fue diseñado para gran flujo

“Estamos conscientes que el CEBAF no fue diseñado para este flujo tan fuerte de vehículos”, comentó Aguilar a la gobernadora de Sucumbíos, Deysi Manzano; a Luis F. Vizcaino de la Fenatrape; transportistas de Sucumbíos; autoridades y dirigentes del transporte de Colombia.

“Nuestra presencia es para ver las condiciones de operación y levantar información de las necesidades reales; a veces de estas tragedias surgen oportunidades y es importante que pongamos a punto el CEBAF. Es nuestro deber dar un mejor servicio”, añadió el funcionario.

Observó también la larga fila de vehículos colombianos en vía de acceso al CEBAF y dijo estar impresionado. “Estamos dando una mano para que, en convoy humanitario, los transportistas colombianos, puedan ingresar aquí y crucen territorio ecuatoriano para que lleguen hasta Tulcán. Nos hemos

reunido con autoridades colombianas y nos dicen que esto durará unos tres meses” (hasta abril).

Destacó que para el próximo encuentro binacional entre presidentes de Ecuador y Colombia, la información que entregue será importante. “Para que sepan de primera fuente cómo está la operación en el CEBAF y los presidentes de Ecuador y Colombia vean que necesitamos acá, tanto del lado público como del lado de nuestros compañeros transportistas”, señaló Aguilar

La Federación de Orellana expresa

Hemos solicitado se declare en emergencia y la reparación íntegra de la vía Baeza – Narupa - Loreto - Coca – Lago Agrio por el mal estado de la vía y de los puentes. Es la única vía de acceso a las dos provincias de Orellana y Sucumbíos. A pesar de toda la producción petrolera que aquí se genera, no estamos bien tratados en lo que a vialidad concierne, señala Eloy Veloz, presidente de la Federación, e informa que han tramitado el pedido, “pero no nos han atendido aún”.

Hemos tomado la responsabilidad de apoyar el ingreso de los hermanos colombianos para solventar la emergencia que tienen. Existe predisposición para trabajar en el enganche y desenganche transportando dentro del país los productos hasta el CEBAF de San Miguel. Al momento, nuestro grupo está un 90% trabajando en el sector petrolero; pero, si hay compañeros que podrían interesarse en unirse al grupo que está con el acuerdo colombo – ecuatoriano.



Convoy humanitario por el convenio ecuatoriano-colombiano.



Recorrido del Viceministro (Izq.) con directivos del transporte, la Gobernadora de Sucumbíos y transportistas.

Nueve beneficios de la telemática para el transporte pesado

LA TELEMÁTICA ES UN CAMPO DE LA CIENCIA QUE SE REFIERE A LA COMBINACIÓN DE LA INFORMÁTICA Y LA TECNOLOGÍA DE LA COMUNICACIÓN PARA EL ENVÍO Y RECEPCIÓN DE DATOS. . ESTO SE LOGRA CON DISPOSITIVOS Y SISTEMAS DE MONITOREO, SEGUIMIENTO Y GESTIÓN DE FLOTAS, ASÍ COMO A TRAVÉS DE LA INTEGRACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE CON OTROS SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN.

QUITO

CÓRTESIA TEOJAMA COMERCIAL

El sector de transporte representó el 5,9% del Producto Interno Bruto (PIB) en 2022, de acuerdo con el Banco Central del Ecuador. Esto equivale a alrededor de USD 5.274 millones, evidenciando un crecimiento de 3,4% anual con relación al 2021.

Gran parte de la dinamización de esta actividad recae en la eficiencia de las unidades frente a los gastos operativos como combustible, neumáticos y repuestos. En este sentido, la optimización en la operación de los vehículos es clave y el uso de la telemática se presenta como una solución efectiva, ya que arroja información real y confiable sobre el funcionamiento del vehículo y el comportamiento del conductor.

“La telemática aplicada al transporte permite monitorear a los vehículos 24/7 para optimizar los recursos que se emplean para esta actividad. Además de que ayuda a mejorar la eficiencia de las

unidades, también mejora la seguridad y la sostenibilidad en el transporte”, explica Carlos Tapia, Subgerente de Servicios de Teojama Comercial.

Beneficios para el transporte:

1. Eficiencia: La telemática permite a los transportistas optimizar sus rutas, programar paradas y gestionar mejor su flota, lo que se traduce en mayor eficiencia y menor tiempo de viaje.

2. Ahorro de costos: Ayuda a reducir los costos de combustible y mantenimiento de la flota, así como reducir los costos administrativos, ya que busca la mejor ruta para optimizar el tiempo, brinda datos para mejorar la conducción y reducir el consumo de combustible, genera alertas sobre el funcionamiento del vehículo para corregirlas a tiempo, entre otras.

3. Seguridad: Puede contribuir a mejorar la seguridad del transporte, ya que permite la monitorización en tiempo real de los vehículos y la detección de problemas o fallos. De igual manera, se reduce el riesgo de asaltos en la vía al enviar alertas. Por ejemplo, “Tеоjаmа Connect” ofrece advertencias de códigos de avería del motor con la lectura del Check Engine.

4. Comodidad para los usuarios:

Mejora la experiencia del usuario final, ya que permite a los transportistas ofrecer un servicio más puntual y predecible y a los usuarios

acceder a información en tiempo real sobre el estado del servicio.

5. Sostenibilidad: Permite optimizar las rutas y reducir los kilómetros recorridos, lo que a su vez reduce las emisiones de gases de efecto invernadero que contaminan el ambiente.

6. Conectividad: La creciente disponibilidad de redes de datos móviles de alta velocidad y la mayor conectividad de los vehículos a través de internet, permiten una mayor cantidad y calidad de datos en tiempo real.

7. Precisión: Los sistemas de telemática están utilizando cada vez más sensores y tecnologías de localización de alta precisión como el GPS, lo cual permite mayor precisión en el monitoreo y gestión de la flota. Por ejemplo, Teojama Connect hace uso de tecnología satelital para precisar la ubicación del vehículo.

8. Integración: Se integra con otros sistemas de información y comunicación, como sistemas de transporte público y de gestión de tráfico para mayor eficiencia y mejor experiencia para los usuarios.

9. Automatización: Es posible el desarrollo de vehículos autónomos y sistemas de transporte autónomo.

“La telemática ha experimentado grandes avances, y se espera que siga avanzando en el futuro. Debe ser tomada en cuenta para la gestión del transporte pesado porque permite total control sobre las unidades, lo cual beneficia a una larga vida útil de los vehículos. También ayuda a mantener revisiones constantes de los principales sistemas mecánicos para evitar posibles accidentes en las vías”, concluye el especialista. 



La telemática es la herramienta moderna de gestión de flotas.

Nueva línea **MIGHTY EX**



EX8 6.5T EX9 7.5T EX10 8.5T

PREVENTA ONLINE

www.hyundaicamiones.com.ec

 **+593 98 142 5805**

MATRIZ CUENCA: Av. de las Américas S/N y San Pablo de los Lagos, junto a la Gasolinera P&S sector Quinta Chica | 099 243 4389.
QUITO Carcelén: Av. Eloy Alfaro y Alfonso Altamirano (Frente al terminal de buses de Carcelén) | 099 033 7773.
QUITO Norte: Av. Eloy Alfaro S/N y Av. de las Anonas, Sector Solca | 099 033 7773.
QUITO Sur: Av. Pedro Vicente Maldonado y Quimiag (junto al C.C. Negocios Andinos) | 099 033 7773.
GUAYAQUIL / Américas: Av. de las Américas S/N y La Salle (Junto a Gasolinera Primax) | 098 800 3339.
GUAYAQUIL / Aeropuerto: Av. de las Américas S/N y Av. Isidro Ayora (Frente a Gasolinera Terpel) | 098 800 3339.

MÁS MODELOS



4 AÑOS Sin límite
de kilómetros

 **HYUNDAI**
CAMIONES & BUSES



Chamanismo: una de las prácticas ancestrales más importantes

LOS CHAMANES SON PERSONAS SABIAS Y ALTOS REFERENTES DE LAS NACIONALIDADES AMAZÓNICAS. CON EL PASO DEL TIEMPO VAN DISMINUYENDO Y QUEDAN POCOS EN LA ACTUALIDAD. DESDE LOS GOBIERNOS SECCIONALES, CON LAS DIRECCIONES DE NACIONALIDADES Y PUEBLO AGRO, TRATAN DE RESCATAR Y MANTENER LAS COSTUMBRES Y TRADICIONES DE ESTAS NACIONALIDADES DE LA AMAZONÍA, INCENTIVANDO Y PREPARANDO A LAS NUEVAS GENERACIONES, SOBRE TODO.

LAGO AGRIO

POR CARLOS NAVARRETE

Alejandro Criollo, es un chamán referente de la comunidad Dureno, a donde se llega cruzando en canoa el río Aguarico. “Papá Alejandro” como lo llaman en esa comunidad de la nacionalidad Cofán A’I, es un personaje muy querido y respetado. Es algo esquivo y callado a la vez, no le gusta que fotografíen su prácticas ancestrales del chamanismo, “dice que lo desconcentran”, así nos comentan en la comunidad. Una vez que Criollo, ha realizado la curación de su paciente, se sienta en un lugar tranquilo y se fuma su cigarro, que parece le quita el estrés del trabajo realizado.

En la provincia de Sucumbíos están asentadas las nacionalidades indígenas: Sיעopai, Siona, Cofán, Shuar, Kichwa, Awa y el Pueblo Afrodescendiente. Cada una de éstas tiene su particularidad especial, por la forma de cómo sus chamanes realizan el ritual de curación. De hecho, cada nacionalidad con su peculiar vestimenta y diferente lenguaje, tiene un espacio muy importante dentro de los eventos que se dan en la provincia.

Posesión de autoridades, visita de representantes del Gobierno: ministros y otros, en el recibimiento o acto especial que se realiza, dentro de la ceremonia de bienvenida está la participación de un chamán con su peculiar autoridad, para quitarle las malas energías a la autoridad visitante. Respecto a la posesión de autoridades, así mismo, le limpian de toda energía negativa y se le llena de positivismo para que haga una buena administración como alcalde, prefecto, asambleísta u otros cargos. (¿dará resultado?)

Según las personas que recibieron este tratamiento ancestral, sienten la gran diferencia después del ritual: “me

sentí liviana, segura y llena de una espiritualidad, que casi nunca había experimentado” dijo la entonces Ministra de Turismo, en su visita a Shushufindi por el año 2021, cuando entregó el permiso y declaración de ser el Primer Pueblo Mágico en la Amazonía.

Los implementos que usan los chamanes son variados y dependen de su nacionalidad. Generalmente, es un manojo de ramas, tabaco, trago, hasta un huevo para pasar por el cuerpo del paciente y soplar durante algunos intervalos del ritual.

La tomada de ayahuasca o yagé

El chamanismo es una costumbre ancestral de los pueblos étnicos de la Amazonía. Beben la sagrada ayahuasca, poderosa que conduce a un mundo fantástico. Al tomar la ayahuasca o yagé, ellos tienen visiones de la vida, el futuro y la salud. La ayahuasca es una cocción de plantas que se prepara durante varias horas, para que se concentre toda la esencia vegetal.

El chamán está convencido del poder de esta preparación natural y se encuentra preparado espiritualmente para beberla. Él cambia la soberbia por la humildad y comprende lo que significa el dolor para servir a los demás. Piensa que es el espíritu supremo quien le concede la fuerza física y síquica que permite comprender la realidad, son los poderes del soplado y eso forma parte de su cuerpo y sangre. 🍷



Shaman Alejandro Criollo



Limpieza SHUAR.



Nacionalidad SIECOPAI.



Limpieza Chamán- Kichwa.



CAMIÓN SCANIA P460 B8X4

Únicos representantes de la marca Scania caracterizándonos por configurar vehículos que se adaptan a la necesidad técnica y económica del transportista ecuatoriano, ofreciendo siempre, un camión de calidad Premium.

Presentamos el nuevo camión **Scania P460 B8x4** óptimo para la aplicación de Minería.

"Scania XT es el camión más confiable cuando las condiciones son difíciles. Pensando en nuestros clientes, creamos un camión que pueda enfrentar las condiciones más difíciles, garantizar el tiempo efectivo de trabajo y aumentando la productividad.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

- Tolva mixta para minería
- Motor: Diésel 6 cilindros en línea 460 HP
- Torque: 2250 Nm
- Caja de cambio: 12 marchas más 2 Crowler, dos marchas atrás y ralentizador
- Sistema de conducción: Opticruise más freno retardador de 5 tiempos a la caja de cambios
- Carga de eje delantero: 2x85000 Kg
- Carga del eje trasero: 21000 Kg
- Equipado con reducción de cubos Rbp 735
- Equipado con barra anti vuelco



SCANIA

NUEVO GREMIO DE CHOFERES PROFESIONALES EN LOS RÍOS

POR VICTOR ESPINOZA

Con el objetivo de defender y dignificar a la clase del volante, huérfana de atención y solución de sus problemas ante los atropellos de autoridades policiales y de tránsito por la acefalía de los sindicatos de choferes, representantes de 13 cantones fluminenses se organizaron para crear la Asociación de Conductores Profesionales de Los Ríos, informó su presidente Alex Vera.

La directiva también la integran: Jaime Vargas, vicepresidente; Segundo Monserrate, secretario general. En las secretarías están: José Rodríguez (finanzas); Jhonny Guashpa, (comunicación y propaganda); Ronald Gaibor, (intereses

internos y fiscalización); Guillermo Guerra y Jimmy Roca (comisiones.)

Vera aclara que el proyecto lo iniciaron en 2018; pero que recién a fines de 2022 les notificaron la obtención del Acuerdo Ministerial MDT 2021-180. Los retrasos se debieron al confinamiento durante la pandemia; pero, pese a su prolongación los organismos competentes, finalmente, aprobaron los estatutos y ya cuentan con vida jurídica y un síndico que asumirá la defensa de los agremiados, siempre que actúen con cautela y responsabilidad frente al volante, enmarcados en lo que determina la Ley de Tránsito.

Este logro, además, les permite integrar la Federación Nacional de Asociaciones de Conductores del Ecuador (Fenace) y participar de los eventos que organiza.



Los integrantes de esta nueva entidad anhelan dignificar a su clase.

EL COCA ♦♦♦

FEDERACIÓN PROVINCIAL DE TRANSPORTE PESADO DE ORELLANA

POR MARITZA GUEVARA

Eloy Veloz, presidente reelecto de la Feptpo, coordinador biprovincial del Transporte Pesado de Orellana y Sucumbíos y vocal de Fenatrape informa: Nuestra Federación nació ante la necesidad de buscar mejores días para las familias transportistas de Orellana, trabajar por la defensa de las plazas de trabajo, tiempos de pago y pagos justos para los verdaderos transportistas amazónicos, ya que grandes monopolios se han asentado en nuestra localidad y por muchos años fuimos desplazados.



Ing. Eloy Veloz, presidente de la Federación de Orellana.

Este sueño se cristalizó el 20 de enero de 2020 cuando el MTOP nos concedió la personería jurídica; hoy somos 29 filiales. Hay empresas familiares de pocos socios y otras de más de 150. En total tenemos más de 1000 vehículos.

Trabajamos con liderazgo, gestión y transparencia para mantener y aumentar las plazas de trabajo. Nuestras empresas cuentan con total capacidad, tanto en flota como en personal calificado, para brindar el mejor servicio a las petroleras y generadoras de carga que operan en nuestro sector. Contamos con una amplia y moderna gama de transporte pesado y extra pesado para trasteos, traslado de fluidos, carga seca, plataformas, camas alta o baja, grúas, montacargas, etc.

Planes para el futuro

Nos proyectamos a seguir siendo un referente organizacional dentro de nuestra región y del país, trabajaremos para que nuestras empresas sigan creciendo y mejorando día a día.

ESMERALDAS ♦♦♦

ORDENAR EL TRABAJO Y MEJORAR LOS INGRESOS



Rubén de la Cruz y Michael Alcívar.



POR JORGE CORNEJO

Este 2023, la Cooperativa del Pacífico se ha trazado metas que apuntan a organizar y ejecutar una óptima planificación en sus rutas y frecuencias para una mejor producción económica.

Michael Alcívar su presidente indicó: "Desde la pandemia hemos tenido golpes duros; además, en nuestra provincia sufrimos otra pandemia que es la delincuencia e inseguridad a la cual hemos hecho frente y seguimos trabajando para la comunidad". La afluencia de pasajeros ha bajado notablemente a partir de la ola de delincuencia que vive la tierra verde, manifiesta.

Rubén de la Cruz, gerente afirma: "nuestra realidad es dura, pero hay que resolver y solucionar los problemas, para lo cual proponemos crear un consorcio de transporte entre las Cooperativas Costeña y Pacífico, amparados en la resolución N. 078-DIR-2019-ANT, art. 1 que reconoce y autoriza la formación de consorcios para la realización y prestación de servicios de transporte terrestre ante la ANT.

Indica que este consorcio no es una absorción o fusión pues cada empresa funcionará con su razón social y sus cuentas separadas. "El objetivo es coordinar tiempos, rutas y frecuencias de las dos cooperativas y garantizar un trabajo unificado, daremos un mejor servicio al usuario. También podemos importar llantas, lubricantes y repuestos a mayor escala con mejores precios".

EL COCA

NUEVA SUCURSAL DE INDUSUR EN LA AMAZONÍA

POR MARITZA GUEVARA

Eloy Veloz es gerente de su empresa Veloz Velásquez de transporte pesado desde el 2013. Antes ya trabajaba en transporte y esa experiencia le ha permitido mirar las necesidades de sus compañeros del gremio, incluso por su propia necesidad ha tenido que salir a otras provincias a conseguir repuestos, vehículos o asistencia técnica para continuar trabajando a tiempo con las unidades. Fue cuando deci-

dió llegar a un acuerdo con INDUSUR para trabajar en conjunto y poner un almacén de repuestos y venta de vehículos Kenworth.

La representación es una realidad desde enero de este año. Cuentan con repuestos marca Kenworth, filtros, aceites y repuestos Cummins, todo original. La aceptación ha sido amplia, inclusive acuden clientes de Sucumbíos, Napo y Pastaza. Ahora ya no tienen que viajar tan lejos para encontrar lo que buscan.



Eloy Veloz junto a los representantes de INDUSUR.

SALCEDO

SINDICATO DE CHOFERES PROFESIONALES DE SALCEDO

POR GEOVANNI VALENCIA

El pasado 2 de enero fuimos invitados a la posesión de la nueva directiva comandada por Ángel Vicente Salguero como Secretario General y su equipo de trabajo para la administración 2022-2026.

La flamante autoridad enfatizó su propuesta de trabajar con empeño para continuar llevando hacia el progreso los destinos de la Institución. Socios, familiares, amigos y personal administrativo acudimos a la elegante ceremonia en la cual destacó la camaradería y alegría.



Vicente Saguro

Consejo administrativo 2022-2026

Vicente Saguro, Secretario General.

Y los Secretarios: Juan Velástegui (Actas), Luis Gaviláñez (Cultura y Deportes), Carlos Mollocana (Economía y Finanzas), Ángel Quispe (Beneficencia y Asuntos Sociales), José Vaca (Coordinación), Marco Chachapoya (Legislación y Disciplina).

49 AÑOS CUMPLE COOPERATIVA TOSAGUA

POR GEOVANNI VALENCIA

El 19 de febrero de 1974 un selecto grupo de tosaquenses, visionarios profesionales del volante, obtuvieron la vida jurídica de la Cooperativa para transportar pasajeros, carga en camionetas, semipesados tipo costa y de balde; con acción local, interparroquial e intercantonal.

La Institución ha enfrentado situaciones adversas como: los fenómenos del Niño de 1983 y 1998 que afectaron fuertemente las unidades; el terremoto del 16 de abril de 2016, la pandemia de COVID. Situaciones que se convirtieron en desafíos y motivación para con perseverancia, espíritu de lucha y unión entre quienes fueron y son parte de la empresa, se hayan superado.

Entre los logros está que fue la primera y única operadora que en 2011

obtuvo del Ministerio de Transporte, la autorización para transitar por el Puente Los Caras. En cuanto a infraestructura, en Tosagua posee el edificio sede social para las oficinas administrativas, área deportiva con cubierta y salón de actos "Walter Edmundo Mera Giler". Además, otro lote de terreno con cerramiento de 4000 m2 que fue donado y, en la parroquia Canoa, una oficina y sala de espera recientemente adecuadas.

Cuenta con 22 unidades confortables en constante renovación. La Cooperativa está integrada por 9 socias y 13 socios, comprometidos en aportar a la comunidad, fomentando el turismo, la econo-

mía y socio desarrollo de las ciudades y lugares que transita.

Presidente: José Velásquez. Vicepresidente: Sergio Velásquez. Vocal 3 Consejo Administración: Marcelo Farías. Presidente Consejo Vigilancia: Jacinto Zambrano Vocal 2: Telmo Cedeño. Vocal 3: Sonia Sánchez, Gerente: Ing. Jorge Andrade.



LAGO AGRIO

ASFALTADO HASTA EL PARQUE PERLA GENERARÁ MÁS TURISMO

POR CARLOS NAVARRETE

Una moderna vía asfaltada con todos los estándares de calidad entregó el GAD Provincial de Sucumbíos, la misma que conduce del Paso Lateral Internacional al Parque Perla. Tiene 1,3 kilómetros de longitud y 11,90 metros de ancho que incluyen 2,50 metros de ancho de la ciclovía bidireccional. La obra fue inaugurada por Pepe Peña, prefecto interino.

El Paso Lateral Internacional, vía que une a las poblaciones fronterizas de Ecuador y Colombia, utilizada básicamente por el transporte pesado de los dos países, se conecta con el Parque Ecológico Recreativo Lago Agrio, Perla, donde su principal atractivo es su laguna de tres kilómetros de largo, con una exuberante fauna, flora y árboles centenarios.



La ciclovía es parte de la obra.

LOJA

SINDICATO DE CHOFERES PROFESIONALES DE LOJA

POR GEOVANNY VALENCIA

2023: año de grandes obras para el Sindicato de Choferes Profesionales de Loja

Servir y trabajar para el bienestar de los socios y sus familias, es el horizonte que se trazó Modesto Castillo Costa, secretario General del Sindicato Provincial de Choferes Profesionales de Loja y del Consejo de Administración, período 2022 – 2026.

La salud ha sido su prioridad, por ello fortaleció y equipó el área de rehabilitación física. La mayoría de socios ha recibido atención por problemas y dolores en la cadera y columna, derivados de los años en la conducción. Los próximos días inaugurará un gimnasio equipado, bajo la dirección personal especializado.

Instituto Tecnológico

El Consejo de Educación Superior aprobó la creación del Instituto Tecnológico Superior del Transporte del Sindicato Provincial de Choferes Profesionales de Loja.

Se prevé abrir sus puertas en abril de este año, para que los jóvenes opten por tres carreras con títulos de tercer nivel: Mantenimiento Eléctrico y Control Industrial, Asistencia Administrativa y Mecánica Automotriz.

Obras

Castillo, agregó que trabajan para cristalizar la Sala de Velaciones y el Plan de Lotización y Vivienda.

En este 2023, para septiembre se alistan una amplia programación para celebrar los 80 años de fundación.

COOP. SAN CRISTÓBAL VIAJA DE LAGO AGRIO A HUAQUILLAS

POR CARLOS NAVARRETE

Después de algunas reuniones entre los dirigentes de la Cooperativa San Cristóbal de la provincia del Carchi y dirigentes de la Unión de Cooperativas de Sucumbíos, desde el 15 de enero comenzó a operar desde la Terminal Terrestre, con una frecuencia diaria desde Lago Agrio hasta Huaquillas.

Víctor Ramírez, gerente de la Unión, señala que después



Víctor Ramírez, gerente de la Unión.

de la autorización entregada por la ANT de Sucumbíos para que la empresa carchense opere, San Cristóbal empezó su servicio con una frecuencia que sale todos los días desde Lago Agrio a las 14h15. La salida desde Huaquillas es a las 17h45

Según Hugo Barrionuevo, director de servicios públicos del municipio de Lago Agrio, a la terminal llegan entre 3.000 y 3.500 ciudadanos extranjeros al día y la mayoría de ellos toma vehículos para viajar a Huaquillas y después pasar a Perú y quizá seguir a Chile. "Aparte de la San Cristóbal, solo transportes Baños tiene dos frecuencias al día hacia Huaquillas, en tanto que la empresa local: Putumayo no tiene ninguna frecuencia", destacó Víctor Ramírez.

PUJILÍ

SINDICATO DE CHOFERES PROFESIONALES DE PUJILÍ



COMITÉ EJECUTIVO 2021 – 2024: Lic. Rodrigo Lara, Secretario General y los Secretarios: Ing. José Madrid (Economía); Ing. Flavio Montes (Actas, comunicaciones, estadística y archivo); Alex Casañas (Organización); Hernán Madrid (Sindicalismo, Cooperativismo, Tránsito y Vialidad); Carlos Cajiao (Defensa Jurídica y Protección); Orlando Carpio (Disciplina, Cultura y Deporte).

Fundado el 23 de abril de 1976, acoge a 400 socios y brinda de forma gratuita servicios médicos y peluquería. Atiende oportunas ayudas sociales como: hospitalización, intervención quirúrgica, accidentes de tránsito, defensa jurídica, servicios funerales.

Cuenta con una estación de servicio gasolinera, vehículo de transporte de combustible, Escuela de Formación y Capacitación de Conductores licencia tipo C y E, laboratorio psicosenométrico, salón para actos sociales, salón de Honor, coliseo de deportes.

TULCÁN

TRANSPORTE PESADO EN CARCHI TRABAJA CON RESULTADOS

POR MARLON RUALES

En diálogo para Buen Viaje, Pablo Cerón, presidente de la Asociación de Transporte Pesado de Carchi habló del trabajo en beneficio del gremio, como la adquisición de tres mil llantas sin aranceles vendidas a bajo costo a los asociados. Por ejemplo, "si una llanta cuesta USD 500, a nuestros transportistas no les costará más de 250.

Otro logro es la reapertura en Tulcán de la oficina de pesas y medidas que, en el pasado, se trasladó a Ibarra. Hoy, los compañeros acceden de manera fácil y rápida a la Tarjeta de pesas y dimensiones.

Lo propio ocurre con la Tarjeta de Tripulante que, en coordinación con Migración, hemos entregado cerca de mil en Tulcán y Huaquillas. Este documento permite el paso de vehículos a Perú o Colombia".

Para este año trabajarán por la nueva zona de aforo, ya que donde hoy funciona es un terreno alquilado. "Creemos que con responsabilidad y compromiso con el transporte de mi provincia lograremos tener un patio a la altura de zona primaria", finalizó Cerón.

LA MANÁ

59 AÑOS CUMPLIÓ COOPERATIVA MACUCHI

POR GEOVANNI VALENCIA

Fundada el 15 de enero de 1964, es una empresa especializada en el transporte de pasajeros y encomiendas con clara vocación de servicio a sus clientes. Al cumplir 59 años de vida institucional rendimos homenaje a los socios visionarios que se organizaron para crearla.

En esta larga trayectoria de servicio, "la Macuchi" se ha convertido en un ícono en el transporte de pasajeros a nivel nacional, manteniéndose a la vanguardia en calidad y eficiencia.

Al momento cuenta con 78 socios quienes son permanentemente capacitados en atención al usuario, al igual que los conductores y ayudantes. Además, mantienen una renovación permanente del parque automotor con unidades cómodas y seguras.

Presidente: Jorge Luis Orellana.
Gerente: Debray Yépez.



Edificio de la Coop. en La Maná



QUITO

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE URBANO TRANSALFA S.A.

POR GEOVANNI VALENCIA

Fundada el 14 de febrero de 1995, es una empresa de transporte urbano del Distrito Metropolitano de Quito que brinda un servicio de calidad, con tecnología de punta y ambientalmente amigable desde hace 28 años. En 2023 se proyecta que el 80% de su flota sea renovada para continuar sirviendo a sus fieles usuarios.

Directorio 2022-2023: Presidente: Cristóbal Caiza; Vicepresidente: Jorge Chiluisa; Gerente: Edwin Cueva; Miembros del directorio: José Cachimuel, Carlos Posso, Juan Tiban, Rubén Carvajal, Holguer Inaquizza, Maribel Cadena, Hugo Pogo, Trosky Paspuel, Arturo Cadena, Ángel Camycela, Miguel León y Wilson Carrillo.



Directorio 2022-2023



Luis Alcides Monge Cárdenas: La honestidad y seriedad no requieren contratos firmados

AHORA CON TRISTEZA VEO QUE YA NO HAY ESA SINCERIDAD, (SI HAY ALGUIEN DIGNO DE CONFIANZA ES UNO EN DIEZ MIL). HAY QUE SABER ADMINISTRAR LO QUE UNO SE SUFRE Y DIOS LE DA, SOLO ASÍ SE HACE ALGO, DE LO CONTRARIO NADA SE LOGRA.

PUJILI

POR MARITZA GUEVARA

Es pujilense nacido el 25 de febrero de 1941. Cumplidos 20 años obtuvo su licencia en 1959, “un año antes de graduarme en el Colegio Normal Belisario-Quevedo. La verdad es que no me gustaba estudiar, pero mi papa Avelino me obligó y me gradué como profesor en 1960. Me casé a los 25 años con Digna María Sandoval y tengo cuatro hijos: Margarita, Javier, Carlos y Leonor”.

No ejercí mi profesión porque preferí los carros. Mi papá me dio trabajo en su camión Ford 700 que compró en 1957. Viajaba desde Pujilí a Valencia, La Mana, Quevedo trayendo yuca, plátanos, aguacates todo lo que había según la temporada y de la Sierra llevaba papas, ajo, cebolla.

Salía de Pujilí a las 8:00 de la mañana y llegaba a la 1:00 de la tarde porque las carreteras no eran buenas y nos demorábamos unas cinco horas en llegar a Valencia. Luego de descansar cargábamos de regreso a las 5 ó 6 de la tarde para llegar a Pujilí a la madrugada. No había temor de viajar tan tarde porque todo era tranquilo, no había peligros ni robos.

Mis padres guardaban mi dinero

Muy joven empecé a trabajar limpiando zapatos, vendía tickets y me daban un sucre para la comida y de eso ahorra-ba, como sabía manejar de vez en cuando me ocupaban. Con mi papá trabajé como 10 meses ganando 500 sures al mes. No necesitaba del banco porque todo mi dinero les encargaba a mis padres, en quienes confiaba totalmente; así fue como en siete meses le pagué a papá toda la deuda del Ford 700 que me vendió. Luego compré otro camión Ford 750 que, en ese tiempo, me costó como 100.000 sures.

Los camiones que ha tenido

- Ford 700 año 1957 y otro Ford 750 año 1961: transportaba guineo de exportación y productos de la Costa para la Sierra
- Tanquero Mercedes Benz 19-20 amarillo año 1966: transportaba combustible desde Guayaquil a Quito a los depósitos de gasolina ANGLO, se necesitaba dos conductores.
- Mula Mercedes Benz 26-24 celeste año 1972: transportaba combustible desde Guayaquil a Quito a los depósitos de ANGLO, se necesitaba dos conductores. Recuerdo que para mí este fue el mejor trabajo que tuve ya que era muy rentable; pero, fue decayendo a raíz de la inauguración del poliducto transecuatoriano.



El Oleoducto Transecuatoriano se inauguró el 26 de junio de 1972, con una capacidad de transporte de 250.000 barriles por día, de un crudo de 30° API. Fue construido por la compañía estadounidense William Brothers, contratista del consorcio Texaco-Gulf, con una inversión de USD 117 millones.

Incursionó en el transporte de pasajeros.

Don Luis es socio fundador de la Cooperativa de Pasajeros 14 de Octubre de Pujilí. “Empezamos con camionetas,

después colectivos pequeñitos de 16 pasajeros y luego cambiaron a buses grandes. Yo puse un bus Ford de 1967. Viajábamos a Latacunga, Insinliví, Pucayacu, Quito, Chugchilán. Me retiré de la Cooperativa por 1988 ó 1990. Mis hijos Carlos y Javier eligieron transportar pasajeros en la Cooperativa Cotopaxi.

Carga o pasajeros: ¿Cuál rindió más?

De acuerdo al paso del tiempo las dos modalidades me han dado buenos ingresos. Ahora ya no es como antes porque hoy deben mantener a los malos policías o agentes de tránsito que les sacan dinero por todo. Cuando quieren extorsionarles, haya o no haya culpables siempre debemos pagarles lo que pidan porque ellos ponen el precio.

El labrado de las llantas es “una maravilla para esos corruptos; a un pariente le detuvieron tres malas autoridades y le pidieron cien dólares para cada uno!! Es urgente que las autoridades den de baja a esos malos funcionarios.

Precios de pasajes, diésel, llantas

Pujilí-Quevedo (10 sucres); Pujilí-Latacunga (2 sucres); Pujilí-Quito (10 sucres); el diésel costaba 1 sucre el galón y la gasolina 3,50. Llanta General 900x20 costaba 2000 sucres y el aceite Veedol 10 sucres.



Luis en la casa de sus padres junto a su esposa y sus dos primeros hijos



Furgonetas de Coop. 14 e Octubre de Pujilí

Exceso de camiones hace mal

Por el año 1955 salía de viaje a Guayaquil los domingos o lunes cargado 100 quintales de papas desde Latacunga y me pagaban 5 sucres por quintal y de regreso pagaban 15 sucres el quintal; ahora cuesta hasta un dólar o menos por culpa de la competencia. Por la necesidad cobran precios regalados demostrando que no están preparados los transportistas. Ahí está el problema del exceso de oferta de camiones porque hay demasiados y los que les dan la carga aprovechan para pagarles cualquier valor.

La bella calavera

A mi no me pasó; pero recuerdo que conversaban que la cuesta de El Guango era una parte angosta y empinada, decían que se asomaba una señorita y cuando se destapaba la cara había sido una calavera que les aterraba. Yo nunca encontré a nadie, ni al cuco, ni al diablo (sonrisas).

El cuaderno de los clientes

En ese tiempo no había tramposos y no se requería firmar nada, todos cumplíamos con la palabra. Encontré unos cuadernos donde registraba a los comerciantes desde el año 70. Allí consta lo que llevaba: cuántas panelas, quintales de yuca, papa, de todo. Los viajes eran los viernes y los domingos venían a pagarme los clientes al contado y sin fallar. Nunca se perdía nada porque había seriedad entre ambas partes. La palabra dada valía mucho más que cualquier documento.

Hoy ya no se confía en nadie; por eso a mis hijos y nietos les enseño la honestidad y honradez. Mis padres me guiaron por el camino recto,

me enseñaron a decir la verdad, a respetar a los mayores. Mi mamá enseñaba a saludar, la sinceridad y a ser comedido, eso mismo les inculco a los míos.

Los conductores actuales y los antiguos

Antes, nuestros padres nos aconsejaban ser responsables. Ahora vaya a ver cuánto accidente hay por la irresponsabilidad. Los conductores antiguos eran mejores porque conducían con profesionalismo. Lamentablemente, muchos de los actuales no saben conducir. Recomendando a los nuevos transportistas que siempre sean respetuosos con sus pasajeros y compañeros. Que no compitan por el pasajero ni se enojen, ya que es una labor que requiere de paciencia y mucha responsabilidad. 📌



Mercedes Benz 1972



El cuaderno de clientes



Johana Pinargote

Nació en Buena Fe, provincia de los Ríos hace 29 años. Lleva siete años viviendo en la Capital en donde está estudiando Psicología en la Universidad Iberoamérica. También estudia Instrumentación Quirúrgica, una tecnología que la especializará para apoyar con los instrumentos precisos a los cirujanos. Esta carrera se estudia en dos años.

"Mientras estudio, trabajo como modelo en donde he encontrado buenas oportunidades laborales y el tiempo que requiero para continuar mis estudios. El modelaje lo realizo desde pequeña y desde los 15 años me dediqué más porque me gustan las cámaras, los eventos sociales, me gusta verme bien y estoy muy satisfecha de dedicarme a este arte. Recibí clases de oratoria cuando fui a participar en junio 2022, en Colombia en el concurso Reinas y Reinas del Universo en donde me llevé el título más ovacionado de Reina de Reina Universo".



QUITO (593-2) 269 1018 / GUAYAQUIL (593-4) 211 3110 / CUENCA (593-7) 280 1022 / DISTRIBUIDORES A NIVEL NACIONAL

LA CHICA DE LA PORTADA
es un auspicio de:



Reencauche

Si te gustaron las fotos y quieres
ver el video completo
escanea el QR



facebook.com/durallanta



Evolución y expansión del tranvía (Parte 2)

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

En 1853 comenzaron a circular los primeros tranvías en París. En Londres los primeros circularon en 1861.

Desde 1879 hubo cuatro tipos de tranvía:

1. De tracción animal (tirados por caballos).
2. De vapor, llegados a España en 1879.
3. De cable, como los que aún circulan en una línea en San Francisco de California (Estados Unidos).
4. Tranvía o carro eléctrico (Berlín en 1879).

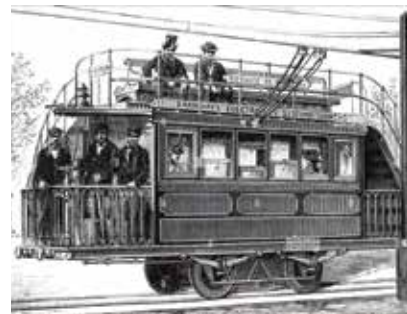
El tranvía eléctrico de 1881 fue inventado por el alemán Werner von Siemens quien resolvió el peligro de electrocutarse peatones y otros vehículos. Decidió colocar cables elevados para que la toma de energía sea aérea.

En España la época dorada del tranvía fue de 1900 a 1910 cuando este vehículo se

rodeó de una luz romántica. En él situaban los escritores, pintores, fotógrafos, cineastas sus historias de amor.

En la actualidad, más de 380 ciudades de todo el mundo han construido sistemas de tranvías en líneas urbanas fijas, lo cual permite un flujo de población mucho mayor a lo largo de largas distancias sin afectar al flujo regular del transporte. Muchas ciudades han optado por los tranvías porque su construcción es más barata que la excavación de toda la red del metro (por ejemplo), y se lo puede añadir a las ciudades ya desarrolladas sin necesidad de revisar las calles principales. Los tranvías modernos funcionan con electricidad con una red de cable aéreo o, más recientemente, por tierra; y generalmente se construyen para ser ligeros y tener de 1 a 5 coches.

Se pueden encontrar modelos más grandes, especialmente en áreas donde los tranvías urbanos también operan largas distancias.



49

Cooperativa de Trans. Flota Pelileo # 16

QUITO

POR FERNANDO VITERI

La nueva unidad que se incorpora a la flota vehicular de la operadora tungurahuense, es de producción nacional. Carrozada por Car-Buss Yaulema de Riobamba sobre chasis Scania K-360 de tipo buggy. Sus características son: suspensión neumática, retardador y regulador de altura entre sus principales atributos. El bus causa sensación a su paso por su característica decoración.

Dentro de su equipamiento cuenta, en los mandos del conductor, con un panel táctil, cámaras, puertos USB, luces de pasillo e individuales, monitores

y TV central para hacer de cada viaje una experiencia relajante.

Cuenta, además, con un elegante baño con diversas prestaciones sanitarias como dispensadores de jabón líquido, papel sanitario, etc.

Sin duda este bus es una apuesta al mejoramiento paulatino de la flota de la Cooperativa, pensando en sus distinguidos usuarios.



San Cristóbal a la vanguardia con nueva Generación 8

QUITO

POR FERNANDO VITERI

Marcopolo, carrocería de origen brasileño, ya está presente en nuestro país con su Generación 8. En la fotografía apreciamos una de las unidades Doble Piso para la operadora carchense "San Cristóbal Internacional", misma que cuenta con chasis Scania K-460 (6x2).

Nuevas líneas se han diseñado en su aspecto exterior, diferenciándose de su antecesor G7 por la elegancia que despliega. El nuevo G8, en su interior, mantiene su estilo ergonómico para la tripulación y el confort para los usuarios.

Tiene capacidad neta de 60 pasajeros con butacas semi cama, cinturones de seguridad de tres puntos de sujeción, luces individuales, puertos USB, monitores de video, sistema de sonido y TV, frigorífico, baño, entre muchas más prestaciones que permiten que el pasajero pueda recorrer los largos tramos de horas de duración, sintiendo tranquilidad y descanso.





Compañeros de viaje multicolores, expresivos y creativos

POR JANETH CRUZ

Los profesionales del transporte de carga y pasajeros pueden sentirse, particularmente, cercanos o conectados con sus familiares y seres queridos cuando deciden “embellecer” las cabinas de sus “naves” con adornos que dejan ver su interioridad y personalidad.

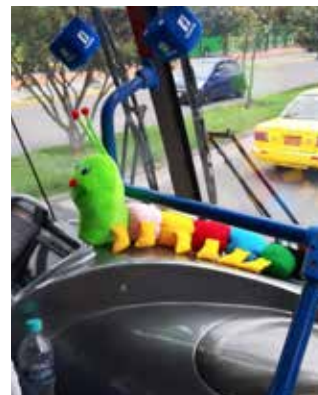
Los “extras” colocados y acomodados estratégicamente en las cabinas son de todos los gustos, colores y tamaños. Van desde gusanitos de felpa multicolores o peluches en forma de cabezales. También cuelgan llaveros, autos a escala, personajes de películas famosas que van ocupando un espacio en las cabinas frente al chofer para animarlo y alegrarlo.



José Cevallos es un conductor profe-

sional de 40 años de edad. Lleva transportando combustible y alimentos por las carreteras del país desde hace más de diez años en su tráiler. El entusiasmo que tiene por su trabajo -que lo heredó de su padre- le ha llevado a trasladar en su Scania un “pedacito de su familia” y del cariño que tiene por esta actividad reflejado en los adornos de la cabina de su vehículo.

Es por eso que decidió colocar cerca del asiento de copiloto un tráiler a escala de peluche. “Este carrito es un regalo muy especial que lo tenía guardado en mi casa, pero decidí llevarlo conmigo a los viajes”, relata con satisfacción. Otro recuerdo que este profesional de la transportación comparte con BUEN VIAJE es que el muñeco de “ET” es uno de los primeros juguetes que recibió de sus padres cuando era pequeño y ahora es su compañero de viaje despertando su imaginación cuando lo mira y recuerda. 📺



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 

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.



CHEVROLET

TECNOLOGÍA
ISUZU

vehicentro



SINOTRUK



**NÚMERO 1 EN VENTA DE
CABEZALES EN ECUADOR**

POR 3ER AÑO CONSECUTIVO



**LA POTENCIA QUE
LEVANTA AL ECUADOR**

**TECNOLOGÍA
ALEMANNA**

AMBATO / QUITO / SANGOLQUÍ / IBARRA / CUENCA / RIOBAMBA / GUAYAQUIL / MANTA / MACHALA

www.vehicentro.com



032 994 740