

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

159

www.revistabuenviaje.com.ec



24 DE JUNIO DIA DEL
CONDUCTOR ECUATORIANO

CONTROL DE PESOS Y MEDIDAS

LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL





Teojama Comercial

Desde 1963

GANAR UN CAMIÓN

DUTRO CITY



DESDE EL
1 DE JUNIO AL 30 DE NOVIEMBRE

FESTEJA CON NOSOTROS NUESTROS

60 AÑOS



**PARTICIPAS CON LA COMPRA
DE UN CAMIÓN SERIE:**

300 – 500 – 700 O CHASIS DE BUS
a crédito o contado

Visítanos en todas nuestras sucursales **a nivel nacional**

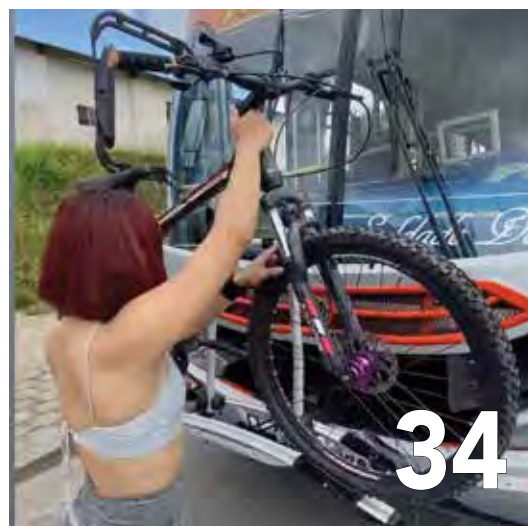
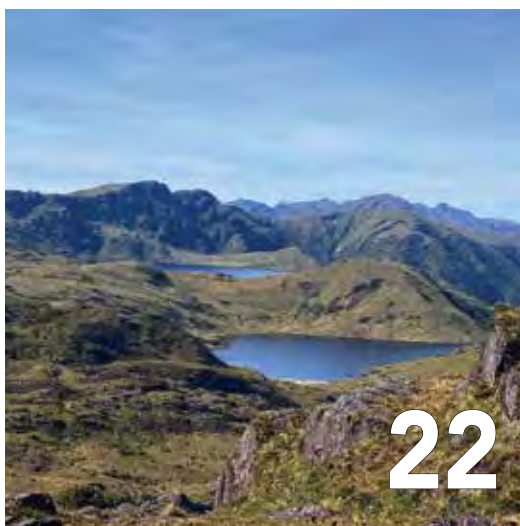
1800 TEOJAMA (1800-8365262) WWW.TEOJAMA.COM



**SOPORTE
TOTAL**

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

CONTENIDO



5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL

Control de pesos y balanzas

12 ZONA DE DERRUMBE

Siniestro de Guayllabamba

14 NOTICIAS NACIONALES

22 LO NUESTRO

Parque Nacional Yacuri

26 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA

28 CONTEMOS LO BUENO

32 CONDUCTORES

Día del chofer ecuatoriano

34 CEDA EL PASO

36 PARA TI

El outfit camionero

38 TECNOLOGÍA VERDE

Inteligencia artificial

40 SALUD

42 SEGUIMIENTOS

Fallas en control de buses

44 SOBRE LA MARCHA

52 PIONERO

Carlos Oswaldo Toro.

54 LA CHICA DE LA PORTADA

55 INTERNACIONAL

56 CARROCEROS

58 HUMOR



Para registro histórico: “la muerte cruzada”

El 17 de mayo de 2023, el presidente Guillermo Lasso, amparándose en el artículo 148 de la Constitución de la República, disolvió la Asamblea Nacional de Ecuador y convocó a nuevas elecciones para Presidente y asambleístas.

El Primer Mandatario utilizó este mecanismo conocido popularmente como la “muerte cruzada”, para resolver la crisis política que atraviesa el Ecuador. La causal de crisis política invocada estaba configurada ante la inminente posibilidad de su destitución por la Asamblea.

Obviamente, fue una decisión que satisfizo a muchos aunque no gustó a todos. Los líderes de la oposición lo acusaron de promulgar un acto inconstitucional al carecer de la motivación suficiente. Dijeron que Guillermo Lasso prefirió la vía más fácil ante el temor de su destitución como resultado del juicio político planteado -con más dudas que certezas- en su contra.

Por otra parte, analistas políticos y académicos coincidieron en que fue una medida necesaria pues la relación entre el Ejecutivo y el Legislativo se había tornado inmanejable. Fue una carta brava que se jugó el mandatario pues las fuerzas políticas fueron incapaces de encontrar una solución y un espacio de diálogo que permita superar los graves problemas del país. En este complicado escenario, la inmediata convocatoria a elecciones contribuyó a generar un clima de expectativa entre los actores políticos y los ciudadanos.

Con la muerte cruzada el Presidente intentó ofrecer una solución para superar la ingobernabilidad del país, la inestabilidad y el entrampamiento políticos. A la par, generó aceptación entre la población cansada de la mala actuación de la Asamblea.

Al día de hoy los hechos están dados. No es la primera vez que en el Ecuador se destituyen presidentes; pero sí la primera vez que se utiliza el mecanismo establecido en el artículo 148 de la Constitución de Montecristi.

Esperemos que la facilidad de enjuiciar políticamente a un gobernante por parte de la Asamblea Nacional y la disolución de ésta utilizando lo previsto en la Constitución de la República, no se tornen en mecanismos habituales en el quehacer político del Ecuador. Si eso sucede, estaremos facilitando el camino para llegar a crisis políticas, institucionales y recambios presidenciales tan rápidos como sucede en nuestro vecino Perú.

NR. 159 JUNIO - JULIO 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

ANDREA QUITO / CUENCA

COORDINACIÓN GENERAL

LCDA. MARÍA MOGOLLÓN

DISEÑO

MARISTHER GUEVARA

IMPRESIÓN

GRAFITEX

COORDINACIÓN

STO. DOMINGO
BOANERGES COLOMA

DISTRIBUCIÓN GENERAL

GEOVANNI VALENCIA
MIRIAN VELASTEGUI

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 Víctor Lima	TANIA SOLANO Tania Solano

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.

César Rohon Hervas

Nuevo ministro de Transporte y Obras Públicas desde el 24 de mayo de 2023.

Ingeniero en Administración de Empresas. Empresario pesquero, académico y político.

Su especialidad: industria pesquera:

- Presidente de la WTPO, World Tuna Purse Seine Organization, Organización Mundial de Atuneros (Desde marzo, 2001).

- Presidente del Consejo Consultivo de la Industria Pesquera del Pacífico Sudeste (Jul 2004 - Jul 2007).

- Representante del Sector Pesquero a la Reunión Mundial del Atún Infofish (2014-2016).

- Representante del Sector Pesquero a la Organización Mundial de Atuneros (2014-2016).

- Representante de la Industria Pesquera a La Comisión Interamericana del Atún Tropical (2015-2016).

Actividades gremiales:

- Representante negociador de la Industria Pesquera Ecuatoriana para la Renovación del Sistema General de Preferencias Andinas en Europa (1992-1998)



- Delegado por el sector privado al Consejo Nacional de Desarrollo Pesquero (1993).

- Representante de la Industria Pesquera Ecuatoriana en la Comisión Interamericana del Atún Tropical, CIAT. (1994-1998).

- Delegado del Ecuador en la Comisión Permanente del Pacífico Sur (Lima 1996)

- Delegado del sector pesquero para la Renovación de Preferencias Arancelarias en Washington.

- Presidente de Comisión Plan Más Alimentos & Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil (Desde 2000 - hasta la fecha).

Pamela Mendieta

Nueva directora ejecutiva de la ANT desde el 14 de abril pasado.

- Arquitecta de profesión
- Magister en Derecho (Gestión Pública por la PUCE).

- Magister en Diseño de Espacios Urbanos, Arquitectónicos y Movilidad por la Escuela de Diseño ES Design de Barcelona.

- Cursos en Corea, Colombia, España y Ecuador en Diseño Ambiental Sostenible, Planificación Regional, Desarrollo y Accesibilidad Integral.

Experiencia laboral:

- Subsecretaria de Transporte Terrestre y Ferroviario.



- Directora de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en MTOP.

- Directora de Regulación de Vivienda en MIDUVI.

- Consultorías y asesorías para instituciones públicas y privadas.

Camino que recorren los “peso pesado”

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ

El incesante paso de millares de neumáticos supone un desgaste paulatino de la carpeta asfáltica de las vías de Guayas. Los transportistas pasan a diario con infinidad de productos y mercaderías sobre la red vial, columna vertebral del país.

Mantener el óptimo estado de las carreteras es responsabilidad del Min. de Obras Públicas junto con los GAD Provinciales. El cobro de peajes permite mantener vías de primer orden, como reclaman los usuarios.

Con el objetivo de conservar la infraestructura, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) en coordinación con la CTE, realiza operativos para controlar pesos y medidas de los vehículos de carga. El control está dirigido a vehículos cuyo peso bruto vehicular es igual o mayor a 3,5 ton. y que realizan carga nacional o internacional.

Se verifica documentos habilitantes como el Certifi-

cado de Operación Regular o Especial para constatar las especificaciones técnicas, pesos y medidas máximos permitidos. La falta u omisión de documentos genera una citación (tasa de uso de vía) de hasta 100 dólares. “Estos permisos se obtienen en la Unidad de Pesos y Dimensiones del MTOP a nivel nacional”, explica el oficial J. Arévalo de la CTE. El valor varía entre USD 20 y 64, dependiendo del vehículo, año de fabricación, origen, entre otros factores y su vigencia es de dos años.

En caso de sobrepasar el peso y dimensión de la carga, necesita un Certificado de Operación Especial, que también se tramita en el MTOP. Su validez es de 5 días para transitar dicha carga y sólo puede rodar entre 18h00 y 06h00.

Según estadísticas del MTOP, en el Guayas las citaciones promedio eran 70 por operativo en el primer semestre de 2022. Luego bajaron a 45, pues los transportistas obtuvieron los certificados que también son requisito para ingresar al puerto marítimo de Guayaquil.



Los controles son continuos para controlar peso, medidas y volumen de carga.

Control real con balanzas y calibradores: si benefician al transportista estaría bien

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

Los transportistas consultados coinciden en que es positivo para el transporte el uso de modernas balanzas y calibradores. “En el comercio internacional, por barco, avión o por tierra, la exactitud y fiabilidad de mediciones de carga es fundamental; más ahora que todo es electrónico y exige trazabilidad y seguridad”, afirma Tatiana Rueda, graduada en comercio internacional.

Bolívar García, oriundo de Carchi, considera que si el control de pesos se respeta favorecería. Pero, si se aplica y no se respeta o pasado un tiempo de vigencia lo retiran por corrupción o presiones políticas, solo habrá servido para sacar más plata a los transportistas. Una medida fallida es un obstáculo más a los transportistas en estos tiempos difíciles. Pagamos anualmente por la emisión de la tarjeta de habilitación de pesos y medidas que se obtiene en cualquier oficina provincial del MTOP, porque sin ese requisito no podemos circular”

Espera que un control real de pesos y medidas permita combatir a los piratas que dañan el mercado del transporte

y que se haga justicia a los dueños de carga que pagan un flete sin importar el peso y, el destino, lo calculan a capricho. Un flete debe pagarse por peso y kilometraje, insiste.

Aníbal Ramírez, califica a la propuesta como una buena acción. Explica que el control de pesas y medidas en muchos países funciona bien; acá debe aplicarse ya para la carga nacional, porque la internacional se controla en los CEBAF o en bodegas aduaneras. Lo considera necesario para que el valor pagado corresponda al esfuerzo del transportista; puesto que los fletes están mal pagados, los clientes abusan.

Además, con un seguimiento de pesos y medidas, balanzas y calibradores modernos ubicados adecuadamente, se puede controlar tráfico de drogas, mercadería robada, carga excesiva del vehículo, concluye.

Multas por exceso de peso

El chofer peruano Roberto Alburqueque, informa que en su país hay muchos puntos de balanzas y calibradores en zonas aduaneras o peajes. Es partidario que la carga valga según el peso y el producto que transporta, así se evita que el motor sufra desperfectos. Afirma que no es lo mismo cargar

químicos peligrosos, hidrobiológicos o cartón. Sumando a este indicador el kilometraje del recorrido. En Perú hay multas por exceder el peso debido al riesgo de superar la resistencia de los puentes.

El ecuatoriano César Benítez de la empresa Cerro Negro, también es partidario del uso de balanzas y calibradores. Ha recorrido las vías de Perú y puede dar fe del funcionamiento de “Balanzas y calibradores que no son algo nuevo, ya existen en otras partes. Una medida así en el país no les va a convenir a los generadores de carga porque tendrán que declarar con exactitud las toneladas de carga en el contrato para no ser multados”.



Balanza en el CEBAF de Huaquillas.

El impacto del exceso de peso en las carreteras

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Las carreteras no solo aseguran un flujo eficiente de mercancías y pasajeros; también garantizan la seguridad vial y reducen costos de operación para el transporte. Sin embargo, uno de los principales desafíos a enfrentar es el deterioro acelerado de la carpeta asfáltica debido, entre otros motivos, al exceso de peso de los vehículos de carga.

Cuando un vehículo supera los límites de carga establecidos, la presión ejercida sobre el pavimento aumenta significativamente provocando deformaciones, grietas y deterioro prematuro de la vía. Estos daños incrementan los costos de mantenimiento y reparación para el Estado y, en última instancia, para los contribuyentes.

Invertir en tecnología para controlar

Esta tecnología es una herramienta esencial para evitar el exceso de carga. Para ello, las estaciones de control deben

ubicarse a lo largo de la red vial con el objetivo de verificar el cumplimiento de las normativas.

Es importante invertir en tecnología de control de pesos y medidas como básculas o sistemas de detección de peso en movimiento, para que las estaciones operen las 24 horas con autoridad de controlar y sancionar. Un control efectivo y eficiente debe agilizar la inspección y reducir demoras en el tránsito.



El mantenimiento de las vías, un beneficio crucial para el transporte.

Pesos y medidas para proteger la capa asfáltica

CUENCA

POR BEATRIZ RIVERA

El manejo inadecuado de carga pesada que circula por el eje vial del Austro del país evidencia deterioro de vías. Sumando la situación crítica del invierno, el mantenimiento de cunetas, señalización y canalones se agudiza aún más la problemática.

La función de un pavimento, sea en concreto o asfalto, es proveer una superficie de rodamiento al tránsito y la distribución de cargas. Para el Ing. Paolo Carpio de Asfaltar EP de la Prefectura del Azuay, “hay un problema con el control de pesos y medidas. Se hace diseños para los vehículos sobre las condiciones que deben trabajar. A veces, los transportistas sobrecargan sus vehículos sin darse cuenta que la estructura de las vías es frágil; y aunque tengan gran resistencia, a la larga, la sobrecarga conlleva al deterioro”.

“El doble tratamiento superficial es una buena solución y funciona bien, siempre y cuando no exista la sobrecarga por parte del transporte. Este tratamiento se refiere a que constantemente se trabaja en la carpeta asfáltica, bacheos, cunetas.

“La calidad del material es otro aspecto a tomar en cuenta y el asfalto es uno de ellos, ya sea por tiempos, costos y componentes. El material utilizado en las vías también sirve para el tratamiento y mantenimiento de la pista del aeropuerto de



Una de las vías de Azuay.

Cuenca; eso habla de los altos estándares a los que está sujeta la transformación vial en el Austro. Por eso es momento que en el Ecuador se comience a trabajar con asfaltos modificados”, agrega Carpio.

“El asfalto es un material cien por cien reciclable, no pierde capacidad de adherencia; tampoco pierde resistencia y, a diferencia del hormigón, genera diez veces menos demanda de dióxido de carbono (CO₂). Debemos ser responsables con el medio ambiente y eso nos lleva al tema de economía circular”, finaliza.

En Loja no hay control de pesos y dimensiones para el transporte

LOJA

POR ELVIS MERINO

La importancia del mantenimiento de la red vial estatal será bien vista, apoyada y de interés de quienes forman parte de la industria del transporte en todas sus modalidades, porque las carreteras en buen estado evitan que los vehículos se deterioren y la inversión se vea afectada, es el criterio de quienes se dedican a generar desarrollo para el país.

En Loja los reclamos por el mal estado de las vías han sido reiterados, más cuando por las principales vías interprovinciales circulan vehículos de carga de gran tonelaje.

Consultados algunos transportistas sobre si hay control de pesos y medidas por parte del MTOP u otra entidad, la respuesta fue que nunca ha habido y cada transportista lo hace bajo su absoluta responsabilidad.

Wilman Cabrera, transportista, señala que las principales carreteras que comunican a Loja con la Sierra, Costa y



Una de las vías de Loja.

Amazonía se encuentran en malas condiciones porque no hay mantenimiento y, lo más lamentable, el control de sobrepeso en cada unidad es inexistente, lo que a su criterio deteriora rápidamente la carpeta asfáltica.

Como ejemplo, Cabrera señala que desde los sectores donde se realiza actividad minera en la vía Zamora-Loja-Machala y Guayaquil circulan diariamente alrededor de 80 tráileres con material aurífero o de cobre y nadie sabe si cumplen la normativa. Lo normal es circular con un máximo de 30 toneladas; pero esto no se respeta, a veces para compensar los bajos costos de fletes se sobrecarga hasta con 50 toneladas.

Es del criterio que el MTOP realice un control estricto a la salida de Loja, caso contrario las vías se destruyen cada día por el sobrepeso de los camiones.

Se dice que para garantizar la conservación y mantenimiento de la Red Vial Estatal (RVE), la Unidad de Pesos y Dimensiones del MTOP realiza a nivel nacional el control a los vehículos de carga pesada a partir de 3.5 toneladas de peso bruto vehicular; pero, en Loja esto solo queda en enunciado, acota.

De acuerdo al Reglamento de Pesos y Dimensiones el requisito para circular con vehículos de carga pesada en la red vial estatal es el Certificado de Operación Regular, en donde se detalla las especificaciones, dimensiones y capacidad de vehículo.

Control de pesos y dimensiones desde la óptica del transportista

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

El control de pesos y dimensiones se aplica a personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, generadoras de carga, propietarios y conductores. Su objetivo es precautelar la seguridad y legalidad del transporte, su mercadería y conservar la capa asfáltica de la red vial. Con este propósito, el MTOP diseñó la “Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones de Vehículos de Carga Pesada, Motorizados, Remolques y Semirremolques” donde se establecen las dimensiones y los pesos máximos de cada tipo.

Quienes se dedican a transportar deben obtener los certificados respectivos de operación (regular, especial, en línea) mediante la entrega de una serie de documentos que avalan la legitimidad de su actividad, las características del vehículo y el pago de un valor. Sin embargo, es un secreto a voces que la regulación de pesos y dimensiones finaliza con la entrega del certificado porque, posteriormente, no existe control fiel y permanente en las vías.

Al respecto, Pablo Cerón, presidente de la Asociación de Transporte Pesado del Carchi opina que falta control y que el reglamento de pesos y dimensiones carece de un análisis técnico porque no considera la realidad del transporte en el país. Afirma que gran parte de los viajes se realizan con carga superior a la permitida, sin importar las consecuencias para el vehículo, la vida de los conductores, la seguridad de la mercadería o del viaje y menos el deterioro de las carreteras. Un vehículo con sobrecarga, al momento de una maniobra o frenada brusca, no responde y ocurren siniestros fatales.

Según Cerón, los valores de los fletes de carga pesada deberían estar regulados por el Estado y no sujetos a la oferta y demanda como sucede en la actualidad. De esta manera se evitaría la competencia desleal e ilegal de quienes aceptan transportar mayor carga a menor precio.

Por su parte, Wilmer Moreno, transportista del Guayas, indica que el sobrepeso en los vehículos se ha convertido en la regla y no la excepción y que sucede principalmente entre los transportistas que viajan desde el puerto de Guayaquil hacia la Sierra. Afirma que los locales, al estar sujetos a



Controles de pesos y medidas del MTOP

los estrictos controles de peso de los puertos no pueden incumplir la normativa.

Finalmente, Alex Ayala, presidente de CETRAPE, indica que uno de los problemas centrales es la falta de conocimiento técnico de las autoridades del transporte. Ministros, subsecretarios, directores no conocen del sector y si se suma la falta de recursos económicos, cualquier iniciativa para mejorar queda en buenas intenciones.

Ayala propone que se les autorice a los transportistas colocar (con sus propios medios) puntos de control de pesos y dimensiones que funcionen las 24 horas del día, para controlar también el permiso de operación y a “cuenta propia” porque muchos utilizan esta categoría ilegalmente. En estos puntos de control estarían los agentes o Policía o la autoridad designada para que sea ésta la que sancione legalmente.

Nuevas tecnologías para control de pesos y medidas

QUITO

El Código Orgánico Administrativo contempla la delegación del control de pesos y medidas a laboratorios privados. No es únicamente comprar una pesa e instalarla, ya que un dispositivo electrónico que genere infracciones de tránsito como multas por pesos o medidas, debe ser avalado y autorizado por el MTOP o un tercero autorizado que certifique que el equipo está calibrado y cumple normas exigidas. Los laboratorios deberán realizar los pesajes en conformidad y relación constante con las entidades de control: Policía Nacional, MTOP o los GAD.

Si el Estado no tiene fondos para invertir debería delegar a la empresa privada, solo hace falta decisión. Ese marco legal otorga toda la facultad a los laboratorios, pero todo queda en papel. Parece que hay descuido o desconocimiento de las autoridades sobre el control de pesos.

En varios países y más en la Unión Europea, existen puestos de control de pesos y medidas con equipos portátiles que pesan todos los ejes. En Ecuador las pocas balanzas que existen son antiguas, obsoletas y mal mantenidas.



Báscula de pesaje con plataforma del tipo "fijo".

Tecnología moderna a precio aceptable

Los pesajes portátiles constan de placas y el registrador de peso. Una placa se coloca bajo cada eje del camión. El precio referencial de estos equipos para unas cuatro placas está por los USD 13 mil más un valor por calibración de



Se coloca una placa en cada eje.

USD 2 mil aproximadamente. El equipo registra el peso y envía los datos al organismo encargado del control de la vía para que proceda a multar el vehículo. El sistema es sencillo y funciona eficientemente y con un rango de error mínimo.

Nuestro laboratorio presentó la propuesta a la ANT, pero no logramos la acogida que esperábamos. Así lo indica el Ing. Ramiro Nájera, director técnico de Vehicle Safety Automotive S.A. laboratorio de evaluación de la conformidad.

Sistema WIM: pesa a los vehículos mientras están en movimiento

QUITO

POR RODRIGO TORRES

Este sistema de pesaje WIM (Weigh In Motion o Pesaje Dinámico), es un conjunto de dispositivos de hardware y software que miden y registran los pesos de cada eje de los vehículos.

- Registra y verifica la placa del vehículo.
- Analiza datos de la matrícula (color, tipo y características).
- Registra el peso de cada eje y del vehículo en conjunto para definir si está dentro de la capacidad del chasis
- Registra dimensiones como distancia entre ejes, largo del vehículo; diferencia el cabezal y el remolque.
- Registra la velocidad.
- Registra los ejes, número de neumáticos y la presión.

Mediante del sistema WIM se obtiene toda esta información sin interrumpir el flujo del tránsito ni generar embotellamientos.

Además, los costos finales son menores y los resultados no admiten fraude. También permite prever siniestros, salvar vidas y administrar la RTV.

El conocimiento del peso total y peso por eje se usa para:

- Diseño de pavimentos, capas de rodadura y planes de mantenimiento.
- Monitoreo de la red vial, de puentes y otras obras de infraestructura conexa.
- Investigación y desarrollo de nuevos materiales y técnicas de construcción de rutas y puentes.
- Multas por exceso de peso.
- Legislación y regulación vial.
- Administración y planificación vial.

Son cada vez más frecuentes las variantes del sistema WIM. Una de ellas es el pesaje a bordo; es decir, cada vehículo cuenta con sensores que registran el peso del vehículo a lo largo de su recorrido. Esos datos son transferidos y confirmados por los portales de los sistemas WIM.

El sistema WIM se podrá integrar con otras bases de datos como guías de carga o de pasajeros para obtener datos de transporte, logística, tipo y generadores de carga, empresas transportadoras y destinos finales de entrega.

En Ecuador, el MTOP mediante la Secretaría de Transportes Terrestres y Ferroviarios estarían proyectando implementar los sistemas WIM en puntos estratégicos de la red nacional vial, con el fin de disminuir siniestros, regular actividades de transporte no solo para el pesado, sino también el interprovincial y demás modalidades vehiculares.



Ilustración del sistema WIM.

Sin control de pesos y dimensiones

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

La cruda estación invernal y la circulación de más de 25 mil unidades que ha diario atraviesan las carreteras de Los Ríos, entre ellos pesados y extra pesados, destruyen la carpeta asfáltica.

Luis Piedrahita, vicepresidente de la Cámara de Transportes de Los Ríos se quejó que el MTOP en esta provincia no realiza control de pesos y dimensiones. Situación que permite a transportistas de todos lados movilizar entre 400 a 600 sacos de arroz en camiones con capacidad real para 300. Sobrecarga que destruye la carpeta asfáltica de las carreteras y les crea competencia desleal con fletes a menor precio. Problema similar lo crean volquetes de Manabí contratados por la Prefectura los que, a decir de él, circulan con placa blanca con material pétreo destruyendo vías y quitando trabajo a los fluminenses.

Afirma que la dirigencia de la referida Cámara ya ha sostenido diálogos con los nuevos alcaldes de Babahoyo, Quevedo y Vines sobre el problema y la necesidad de nuevas ordenanzas municipales que protejan a la transportación riosense y las vías.

Un dirigente de la clase del volante que prefirió la reserva dio a conocer que antes se realizaba con frecuencia operativos de control de pesos y dimensiones entre el MTOP, CTE y Policía en las carreteras de la provincia; pero, por supuestas discrepancias entre estas instituciones que se dieron en el gobierno anterior, suspendieron los controles.

En la delegación del MTOP Los Ríos consultamos a su representante sobre los referidos operativos y nos manifestó que no tiene autorización para dar entrevistas y que, toda información de ese tipo maneja la zonal del mencionado ministerio. Pese a las insistencias no pudimos obtener la versión oficial de esta cartera de Estado.

La E25 en el tramo Babahoyo-Juan cada año se inunda. El presente invierno permaneció bajo agua casi dos semanas. Un camión cargado con maíz permaneció enterrado más de 24 horas en un hueco que se formó debido al peso sobre el endeble asfalto.

Al bajar el nivel de las aguas, la Prefectura realizó el bacheo para evitar que se siga destruyendo la capa asfáltica; pero, los transportistas dicen que esta solución parche solo durará unos meses o hasta el invierno del año venidero. 🚛



Sin control de pesos y medidas en Los Ríos.

Llantas Laufenn: La clave para una operación rentable

Con una gestión adecuada, puedes prolongar la vida de tus neumáticos y, cuando sea el momento, **reencauchalos en AutoMundial para generar el verdadero ahorro en tu operación.**

¡Descubre las soluciones adecuadas en bandas y compuestos!.



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

LZ22



www.laufenn.com/sa



Análisis del siniestro de Guayllabamba: ¿pudo evitarse la tragedia?

QUITO

POR ANA MARIA MONCAYO

El pasado 27 de mayo ocurrió un siniestro en la vía Quito-Guayllabamba: un tráiler que llevaba Coca Cola sufrió un desperfecto y en el intento por detenerse afectó a 23 vehículos livianos, dejando como resultado 3 fallecidos y 20 heridos. Las autoridades determinaron que ocurrió por un desperfecto en los frenos. El hecho da que pensar y deja interrogantes.

Según fuentes oficiales, el tráiler tenía los documentos al día y había pasado por todas las inspecciones técnicas que autorizan su circulación. **Entonces ¿qué pasó?**

Algunos de nuestros entrevistados sostienen que entre los factores que pudieron incidir están: 1) falta de pericia del conductor; 2) mantenimiento deficiente; 3) en esa vía no existen fosas de frenado; 4) la vía es muy peligrosa. Sin embargo, más allá de las circunstancias particulares, es urgente analizar aspectos importantes que podrían determinar y evitar hechos similares.

Las licencias de conducir

La ANT es el organismo encargado de entregar todo tipo de licencias. Según nuestros entrevistados, uno de los problemas es la facilidad con la que se entregan estos documentos (hasta con tramitadores que descaradamente pregonan en redes sociales sus servicios para obtener la licencia sin presentarse personalmente); y para el caso de vehículos de carga pesada, no se exige como requisito la experiencia previa en conducción de vehículos pesados.

Para manejar vehículos de carga pesada y extra pesada: camión, tráiler, volqueta, plataforma... se debe portar la licencia E. La ANT permite obtener esa licencia por primera vez con un simple curso de aprendizaje más otros requisitos. Pero, la experiencia y pericia para manejar este tipo de vehículos no se obtiene en un curso de 9 meses tal como ofertan las academias de conducción. En este contexto, la obtención de una tipo E debería estar condicionada a haber

obtenido previamente una licencia tipo C y con tiempo de experiencia.

Al no existir este requisito, obtener la licencia E es muy sencillo. Lo que se olvidaron los “técnicos” de la ANT al autorizar este procedimiento, es que la experiencia y experticia no se obtiene de la noche a la mañana. Pese a reiteradas solicitudes, la ANT no ha atendido y cambiado el procedimiento.

El control de pesos y dimensiones

Analizando más allá, nuestros entrevistados coinciden que existe una norma que no se cumple: el control de pesos y medidas regulado en el Reglamento de Pesos y Dimensiones, aprobado mediante Acuerdo Ministerial 018-2016 de 5 de mayo, 2016.

El Reglamento establece los requisitos que deben cumplir las personas naturales o jurídicas propietarias de camiones de carga pesada para transportar mercadería. Según nuestros entrevistados, no se respetan los pesos establecidos por fábrica. Buen número de camiones van sobrecargados y, si sucediera un imprevisto como un operativo de control de seguridad, resultan muy difíciles de controlar. En consecuencia, son un peligro en potencia.

“Siempre hemos reclamado que los sindicatos de choferes no pueden entregar licencias tipo E de buenas a primeras. Nunca se debió eliminar el ascenso paulatino y la experiencia para la obtención de licencias profesionales.”

Alex Ayala
Presidente CETRAPE

Adicionalmente a este incumplimiento en el punto de origen de la carga, no existe controles en carretera del peso y medidas que llevan. Si existieran equipos precisos de pesaje habría mucho cuidado entre los involucrados para no ser sancionados. Ante la falta de recursos del Estado para implementar estos controles, los servicios podrían ser concesionados como lo son los radares.

Los informales, ilegales y piratas

No se debe dejar de lado a la informalidad. En este sector hay transportistas agremiados, no agremiados y otros que van por “cuenta propia”, modalidad regulada en el Reglamento de Transporte por Cuenta Propia (R.O. Suplemento 36 de 5 de agosto 2013). Un “cuenta propia” no es transportista pero mal utiliza su permiso para transportar bienes no





autorizados en su permiso. No aplica el Piso Tarifario, ni lleva un control elemental de costos y se ofrece a transportar por valores ínfimos que perjudican a todos los transportistas legales y hasta ilegales.

Por otro lado, varios transportistas ahogados en deudas, aceptan sobrecargar sus camiones hasta con el doble, con tal de “reunir para cubrir la letra del banco, aunque no quede para comer”.

Ese no es el único determinante para aceptar transportar mercadería en condiciones desiguales. Hay otros factores como: los contratos son individuales (por mercadería entregada), la competencia, los “piratas”, los que no quieren regresar vacíos y un sinnúmero de otras condicionantes.

La corrupción vergonzosa

Lamentablemente, la corrupción atraviesa todo lo dicho. Nuestro país se desangra ante la mirada indolente de toda la sociedad. Hay corrupción en la obtención de licencias, en los permisos para circular, en las revisiones mecánicas, en el accionar de malos policías y agentes, en la construcción de carreteras, dentro de ciertos sindicatos y organizaciones gremiales... Una larga lista que parece no terminar y que está marcando la peligrosa pauta del futuro del Ecuador.

POSIBLES RAZONES PARA LA FALLA

Hay muchos factores que deberían tomarse en cuenta. Un empresario del transporte señala lo siguiente:

1. Saber si el conductor tiene experiencia en el manejo de tracto camiones y su edad puede ayudar a determinarlo.
2. Conocer la fecha y factura electrónica del último mantenimiento del sistema de frenos del cabezal y de la plataforma con su bitácora respectiva. Hay que tomar en cuenta que el transportista es el propietario del cabezal y el propietario de la plataforma -generalmente- es el generador de carga. En el caso de la plataforma hay que revisar si tiene la matrícula respectiva para poder validar que el mantenimiento corresponde a la plataforma siniestrada, en el caso de que no tenga matrícula, es muy complicado determinar si el mantenimiento realizado le corresponde.
3. Usando el bastón de freno solo la carreta frena para detener al cabezal. A juzgar por lo ocurrido parece que no

frenó la carreta y el chofer intentó frenar con el cabezal y no aguantaron sus frenos. Entonces, existe la posibilidad de que estuvo con sobrecarga para que el cabezal no haya podido aguantar el peso que estaba arrastrando.

4. Conocer el peso que se transportaba. Generalmente en este tipo de producto se transporta 36 pallets de una tonelada cada uno, lo cual equivale a 36 toneladas a transportar. Se puede presumir que se encontraba con unas 5 toneladas de exceso de peso, por lo que es muy importante revisar la guía de transporte electrónica para verificar si el peso que se movilizaba era el determinado por la ley. La sobrecarga se da porque existe exceso de oferta del servicio de transporte y las generadoras de carga obtienen beneficios económicos muy importantes cuando transportan más mercadería por el mismo valor del flete.

5. Exceso de confianza o dudas del conductor. En esto se analiza las decisiones que toma el conductor ante eventos que se presenten un momento dado con el vehículo y su arrastre mientras está en movimiento.

6. Otro factor es el exceso de horas de conducción ya que es una causa para que el conductor se duerma mientras conduce el vehículo, (revisar el plan de la ruta).

7. La versión del conductor es muy importante para realizar los análisis con las variables descritas anteriormente y así determinar la causa del siniestro.

8. Operativos o peritajes de siniestros en una vía rápida. En este caso se realizaba un peritaje de un siniestro anterior ordenado por Fiscalía en un feriado y sin las medidas de seguridad respectivas. Esta falta de planificación o coordinación por parte de las autoridades competentes abonó para que el siniestro sea catastrófico.



Revisar los frenos de la carreta es vital.

Como plan de acción se debería realizar lo siguiente:

- 1.- No se debe realizar peritajes en días de feriado
- 2.- Realizar los peritajes siguiendo un plan de seguridad en coordinación con las autoridades competentes.
- 3.- Los generadores de carga no deben sobrecargar los vehículos (control de pesos y medidas).
- 4.- Los propietarios deben contratar conductores calificados y con experiencia en este tipo de vehículos (esta información debe ser evaluada por la autoridad competente).
- 5.- Establecer planes de ruta entre empresa de transporte y generador de carga para garantizar el descanso de los conductores. Se debe controlar del plan de ruta en las vías por parte de la autoridad. 🚚



●● BABAHOYO

Agentes de tránsito en banda de extorsionadores

POR VICTOR ESPINOZA

El Comandante de Policía en Los Ríos, coronel Richard Vaca, informó que 12 agentes civiles de tránsito de la ATM Babahoyo y un policía, están implicados en una banda de extorsionadores que operaba en esta ciudad.

Son parte de una empresa ilegal de seguridad conformada por 33 personas, no registrada en el Ministerio de Gobierno ni en el del Interior. Exigían significativas cifras de dinero semanal o mensual para ofrecer protección contra asaltos, robos y secuestros a ciudadanos que nunca solicitaron sus servicios.



Dos operativos sorpresa, ejecutaron policías y militares con apoyo de la Fiscalía.

Para la detención, elementos de la Policía Nacional y Fuerzas Armadas con apoyo de la Fiscalía, allanaron varias viviendas y establecimientos, luego de 90 días de investigación y seguimientos del caso.

En su poder se encontró 15 equipos de comunicación, un vehículo, 3 armas de fuego, un ordenador digital y documentos. Fueron puestos a disposición de las autoridades para su juzgamiento.

La Agencia Municipal de Tránsito (ATM) Babahoyo y Transvial EP, rechazaron el involucramiento en este caso; pero, respetuosas de los procedimientos legales están a la espera de que las autoridades se pronuncien o determinen responsabilidades.

Transvial EP brindará la apertura necesaria y no dudará en iniciar acciones administrativas contra cualquier miembro de la institución involucrado.

●● ARENILLAS

Regresó el control militar de El Telégrafo

POR FRANCISCO CELI

A más de una década de suspensión, militares, aduaneros, policía de migración y de tránsito volvieron a ocupar las viejas instalaciones del control de El Telégrafo, en el Eje vial 1, a dos kilómetros al oeste de Arenillas. La medida cuenta con muchos apoyos, menos del transporte pesado y de pasajeros.

Si los obstáculos colocados sobre la autopista en dirección de la frontera resultan incómodos para un tráiler con carga completa, el desvío de entrada al país por una estrecha carretera de tierra, horadada por la lluvia y con baches, es peligroso para los grandes vehículos. Esto tiene molestos a transportistas como Faustino Sarmiento de Perú que lleva un contenedor inestable.



Control El Telégrafo

El conductor de la Cooperativa CIFA, José Mendoza, cuenta que son varios los cabezales cargados con dificultades para subir la cuesta y lo mismo pasa con los buses de dos pisos. Cree que los controles son buenos, pero lo primero es arreglar la vía y dar facilidad a los trabajadores del transporte pesado.

En Obras Públicas del Municipio de Arenillas dicen que no pueden intervenir porque es competencia del MTOP y, porque, de un momento a otro quitan ese retén de control y la necesidad desaparece.

●● AMBATO

Construcción de la vía Ambato - El Corazón

POR YOLANDA QUINCHE

En un recorrido realizado por las autoridades de las provincias de Cotopaxi y Tungurahua, inspeccionaron el área donde se construirá de la esperada vía Ambato-El Corazón, que despierta grandes expectativas entre los conductores que ven en ella una oportunidad para mejorar su trabajo y abrir nuevos horizontes.

Con una longitud total de 65 km, de los cuales el GAD Tungurahua ya ha asfaltado 43, representando el 95% de la vía, aún quedan pendientes 22 kilómetros en la jurisdicción de Cotopaxi. Las autoridades de ambas provincias se han comprometido a trabajar en conjunto para concretar este proyecto de vital importancia.

Luis Torres, quien es conductor de transporte de carga



Carretera busca unir Costa y Amazonía.

por más de 15 años, expresó su entusiasmo ante la noticia: "Esta nueva vía significa una gran oportunidad para todos nosotros, ya que nos permitirá acortar distancias y ahorrar tiempo en los viajes, lo cual se traduce en más eficiencia y mejores ganancias".

Mario Rincones, chofer de transporte turístico, destacó el impacto positivo que esta carretera tendrá para el turismo: "Podremos ofrecer rutas más completas y variadas a nuestros visitantes; esto sin duda atraerá a más turistas y dinamizará la economía local".

●● CUENCA

El sube y baja de la carga

POR BEATRIZ RIVERA

Es indispensable contar con un sistema que apoye la carga y descarga. Cargar un camión no sólo consiste en colocar en su interior las mercancías, sino hacerlo de manera segura para garantizar la correcta manipulación.

El desconocimiento de la norma técnica para la prevención de riesgos genera problemas tanto a empresas como a trabajadores. En la actualidad, varias empresas de transporte se preocupan por la salud ocupacional con la implementación de maqui-

naria y herramientas que ayudan al correcto estibaje.

El montacargas es una herramienta indispensable para el trabajo eficiente, asegura Geovany Miranda, representante en el Austro de Transportes ENETSA que opera carga pesada y liviana en Cuenca desde hace 14 años. "Hace más de un año hemos implementado este mecanismo para la carga pesada. En todas las sucursales contamos con uno".

En el mercado existen amplia variedad de dispositivos para cargar y descargar. Van desde elevadores empotrados en el mismo vehículo, hidráulicos y montacargas. Miranda indica que su uso ayuda a bajar tiempos y manipular mejor la carga para brindar un buen servicio. "Nuestra empresa capacita a los operarios de montacargas, si aprueban el curso se les entrega su certificación de operador", concluye.

Cristian Urgiles, trabaja desde hace años en la empresa y es operario de montacargas. Manifiesta que operar no es complicado y que gracias a esta maquinaria el trabajo es más suave.



Cristian Urgiles, operador

Congreso para mejorar la conectividad de la provincia

POR BEATRIZ RIVERA

La falta de un plan de vialidad para el Austro, las exigencias viales entregadas al Gobierno, los diálogos sin respuesta con el MTOP, entre otros, ha generado que la asamblea ciudadana "Gran cruzada por la vialidad del Azuay", proyecte para octubre próximo un congreso que ayude a la construcción de un modelo de gestión para la vialidad en todo Azuay.

Cuatro ejes se manejarían en dicho congreso, refiere la Arq. María Cristina García, presidente de la Cámara de la Construcción de Cuenca y quien está al frente de la asamblea ciudadana.

"Hablaaremos del impacto socio económico y social que deja la mala vialidad en

el Austro. Realizaremos el inventario de las necesidades reales, soluciones y propuestas para la conectividad interprovincial. También un estudio de delegación de competencias y, finalmente, la actualización del libro amarillo del MTOP donde se encuentran todas las normativas para las soluciones viales".

La Universidad de Cuenca se pondrá a la cabeza y contarán con expertos en vialidad, para que las más de 70 organizaciones que conforman la asamblea puedan elaborar las líneas de trabajo.

"Más que darle haciendo el trabajo al MTOP, es tener una idea a futuro de lo que queremos como vialidad, incluso para sustentar la producción agrícola, industrial, comercial", enfatiza.



Marcha por la vialidad

●● BALSAPAMBA (BOLÍVAR)

Controles preventivos en eje vial

POR VÍCTOR ESPINOZA

La Policía de Tránsito realiza controles preventivos en el ingreso del eje vial de la provincia de Bolívar, ubicado en Balsapamba para prevenir a los conductores y viajeros del estado de las vías y sugerirles precaución en ciertos tramos de la vía que une a la Costa con la Sierra.

Las medidas preventivas se acentúan cuando se efectúan retiros de material pétreo o la limpieza de partes de la vía, debido a deslizamientos de tierra y solo queda un carril habilitado por trabajos

de mantenimiento de las vías como la Chillanes-Bucay, o por la regulación de la circulación vehicular en la vía El Torneo, cuando las condiciones climáticas son adversas.

La provincia de Bolívar ha tenido una fuerte afectación en el presente año durante la estación invernal con deslizamientos en las vías Guaranda - Balsapamba, Guanujo -Echeandía, Chimbo - El Cristal y Chillanes - Bucay, atendidos por el MTOP, según un informe de este Ministerio.

Además, se realizan operativos para control de armas ilegales en los vehícu-

los que circulan por la zona y evitar la migración de delincuentes desde otras provincias hacia Bolívar.



El sector El Cristal punto estratégico para controlar y regular el tránsito interprovincial.

●● DURÁN

Plantón por malas condiciones de vías a la terminal

POR VICTOR ESPINOZA

Los representantes de la Unión de Transportistas de Durán (Guayas) y transportistas interprovinciales, realizaron un plantón y se reunieron con las autoridades para solicitarles la intervención de las vías internas y externas de la Terminal Terrestre "Luis Rodas Toral". La medida fue adoptada, debido a que las unidades vehiculares son afectadas por el mal estado de calles de acceso al sitio.

Varios usuarios de esta terminal se quejaron de que algunos buses interprovinciales no quieren llegar hasta las instalaciones y pasan de largo por Durán con destino directo a Guayaquil. Otros pasajeros se pronunciaron respecto al congestionamiento que se forma las horas pico por el pésimo estado de las vías y, además, reclamaron mejoras en las baterías sanitarias de la terminal.

El mal estado de las calles afecta el sistema mecánico de las unidades de transporte, pero, pese a esto los con-



Transportistas locales e interprovinciales solicitan mejoras en las vías de acceso a la terminal.

ductores durandeños continúan procurando que el servicio de movilización de sus pasajeros continúe con normalidad. Ellos anhelan que mejore el estado de las carreteras en el menor tiempo posible.

●● ESMERALDAS

Conductores denuncian acoso por parte de Agentes de Tránsito

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Varios conductores de la Cooperativa de Transporte Urbano Las Palmas han denunciado acoso permanente por parte de los Agentes Civiles de Tránsito que solicitan documentos en cada esquina y ni siquiera en operativos planificados. "A veces lo siguen a uno en motocicletas o carros que no son de Esvial", comenta Hayro Mendoza chofer de una unidad.

Ante este malestar los directivos plantearon una reunión en territorio con el director de operaciones de Esvial, capitán Cristhian Guevara.

En efecto, se pudo evidenciar que un vehículo que no pertenece a la Institución con tres Agentes siguieron a una unidad para pedir documentos, así lo expresa el presidente de Coop. Las Palmas, Ab. Freddy Freire. "No es posible que malos funcionarios se dediquen a hostigar y perseguir a quienes laboramos dentro



Presidente de Las Palmas y Cap Cristhian Guevara dialogando.

del marco de la ley. Se les explica a los agentes, pero no entienden. Claro que no son todos pues hay buenos elementos; pero, muchos se equivocan y no vamos a soportar estos atropellos".

Guevara reconoce que los agentes no pueden seguir a los conductores en vehículos ajenos para pedir documentos. "Es un impase con un chofer de esta operadora y el agente realizó un mal procedimiento, vamos a dialogar con nuestro personal y mejorar las relaciones con los ciudadanos".

●● LAGO AGRIO

Seguridad y vialidad prioridad de nuevas autoridades

POR CARLOS NAVARRETE

El principal objetivo de las nuevas autoridades, es el desarrollo de la provincia en vialidad, servicios básicos e infraestructura. Tanto el prefecto de Sucumbios Yofre Poma, como los alcaldes de Lago Agrio, el reelecto Abraham Freire; Lorena Cajas por Shushufindi; y, Armando Rea del cantón Putumayo, ofrecieron trabajar para que la vialidad se arregle.

Hemos tenido conversaciones con el Prefecto, para en conjunto mejorar la conexión entre Lago Agrio y Shushufindi, con vías de mejor calidad, dijo la alcaldesa Lorena Cajas. Igual. Nelson Yaguachi, alcalde de Cuyabeno, pidió tomar en cuenta la vía que conduce a Tarapoa y Putumayo, que está deteriorada.

Respecto a la seguridad, Poma, puso énfasis ante los representantes de Fuerzas Armadas y Policía Nacional, presentes: "de parte nuestra, tendrán todo el apoyo y logística, para que la inseguridad no se expanda en nuestra provincia. Todos en conjunto, vamos a trabajar por la seguridad".

Lago Agrio y Shushufindi son los cantones donde más muertes se han dado por sicariato; al igual que en el fronterizo Putumayo, donde las Fuerzas Armadas encontraron campamentos de procesamiento de sustancias, armas y vehículos.



Alcaldes, Prefecto y vice prefecta de Sucumbios, se comprometen con la seguridad.

¡Cotiza ya y aprovecha nuestros
descuentos por el mes del padre!

FA 1014
6,2 TON

FJ 1828
11,6 TON



\$34.990.00
~~\$42.990.00~~



\$62.990.00
~~\$72.990.00~~

¡ÚLTIMAS UNIDADES 2023 AL MEJOR PRECIO!

FUSO
EL DURO DE ESTAS TIERRAS

Quito: Av. 10 de Agosto y Juan de Ascaray, sector de La Y, Teléfono: 02-2940800
Guayaquil: Av. Juan Tancia Marengo, km 1.5, junto a Dicientro, Teléfono: 04-3801600
Cuenca: Autopista Azogues - Cuenca y Pueblo Shuar, km 9 1/2, Challaabamba (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

*Imágenes referenciales para fines publicitarios, especificaciones y precios pueden variar sin previo aviso.

¡Solo en Motransa
llegaron los **HV 2024!**

HV
INTERNATIONAL

\$129.990
- Incluido impuestos -



MOTRANSA
INTERNATIONAL

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



*Imágenes referenciales para fines publicitarios, especificaciones y precios pueden variar sin previo aviso.

SALITRE (GUAYAS)

Calles y vías de ingreso en malas condiciones

POR VICTOR ESPINOZA

Los transportistas y comerciantes del cantón Salitre se muestran indignados por el pésimo estado en que se encuentran las calles de la localidad y en particular, la calle principal que se conecta con Los Ríos, el cantón Vernaza y resto del territorio guayasense.

La situación no solo genera malestar entre los transportistas de las cooperativas CISA, ATI y Rutas Salitreñas por el daño mecánico que padecen las unidades y su estructura, sino también comerciantes, ganaderos de decenas de recintos, quienes ya han protagonizado manifestaciones por el problema.

Rolando V.G. un transportista de pasajeros manifestó que los huecos causan congestión vehicular y largas filas de tráileres, camiones, vehículos livianos

y tricimotos, con pérdidas significativas de tiempo.

Los propietarios de establecimientos comerciales, comedores y demás, expresan que el mal estado de las calles ha matado el turismo por los embotellamientos vehiculares y la inseguridad. Hay disminución de visitantes durante los feriados, los sábados y domingos.

Los transportistas de arroz, ganado vacuno y campesinos salen e ingresan al pueblo con productos e insumos con el constante riesgo de que se viere el camión al transitar entre los cráteres o lagunas. A esto se suma el malestar de los habitantes que en invierno, debido a las lluvias son afectados por agua y lodo; mientras que en verano las nubes de polvo son insoportables, al igual que un sinnúmero de accidentes de tránsito.



El pésimo estado de la calle de acceso a Salitre genera largas filas y pérdida de tiempo a los transportistas.

Tratamos de entrevistar al alcalde anterior, Julio Alfaro, gestor de la obra de pavimentación inconclusa con un crédito del Banco del Desarrollo, pero no lo logramos. Los salitreños esperan que la situación cambie con la nueva administración municipal de Milton Moreno, el nuevo burgomaestre.

PAUTE

Nuevo centro de RTV para el Austro

POR BEATRIZ RIVERA

Después de dos años de trabajo, el Municipio de Paute, gracias a un crédito del Banco de Desarrollo del Ecuador (BEDE) por un monto aproximado de 960 mil dólares y una contraparte municipal de 240 mil, cuenta con una infraestructura completa para el funcionamiento del Centro de Revisión Técnica Vehicular (CRTV).

De esta manera, Paute se convierte en uno de los tres cantones del Azuay, junto con Cuenca y Santa Isabel, en brindar este servicio. Aunque con dificultades causadas por la pandemia, la construcción se terminó en diciembre de 2022. A inicios de 2023 llevaron a cabo las pruebas respectivas y el cumplimiento de requisitos exigidos por la ANT con el fin de que el Municipio, a través de la Empresa de Movilidad (Emov Paute EP), eje-

cute los procesos de revisión y matriculación vehicular.

El gerente de la Emov Paute, Edgar Bermeo, cataloga a esta infraestructura como una experiencia nueva para el cantón. "Diariamente estamos atendiendo entre 110 y 120 vehículos desde los primeros días de mayo, fecha en que iniciamos operaciones. Contamos con tecnología moderna que nos permite revisar y matricular sin inconvenientes. Este nuevo centro trabaja en horario extendido, de 07h00 a 18h00", enfatiza.



Instalaciones del CRTV

GUAYAQUIL

¡Mire si una de estas placas es suya!

POR LUIS RUIZ

El fortísimo invierno que arreció en el litoral tuvo víctimas colaterales, centenares de carros no solo sufrieron averías y desperfectos, sino también perdieron las placas.

Las inundaciones fueron tales en Guayaquil que, las principales arterias como Francisco de Orellana y Quito quedaban anegadas. Lo mismo ocurrió en las que conectan con Yaguachi, que circunda plantaciones agrícolas inundada. Al perder la cosecha, decenas de agricultores dejaron el machete para usar máscaras de buzo y sumergirse en las lagunas buscar placas perdidas y ganar alguna recompensa.

Al costado de las vías, improvisados quioscos muestran las placas recuperadas para que quienes tienen el palpito las busquen con esperanza. En Guayaquil, la promoción



Placas que reposan en ATM de Ceibas aguardando ser retiradas.

llega a Facebook y Twitter. Los usuarios afectados tienen fe de encontrarlas y no hacer el engorroso trámite de sacar un duplicado que implican denuncias, cartas, poderes especiales, etc.

Si usted, estimado lector, perdió su placa en la provincia guayasense, haga viral este reportaje para que más personas puedan recuperarlas. Puede buscar en los quioscos de las vías, redes sociales o acercarse a oficinas de ATM y CTE.

VINCES

Intracantoniales hacen malabares entre lagunas y fango

POR VICTOR ESPINOZA

Los transportistas intracantoniales y viajeros que circulan por las carreteras de segundo orden por la jurisdicción vinceña, corren riesgos hasta llegar a sus destinos debido a la actual estación invernal y falta de mantenimiento.

Los conductores de buses de las cooperativas Nicolás Infante Díaz y 20 de Febrero, cuentan lo difícil que es cumplir con las rutas y horarios puntuales en esta época. Transportistas de la Coop. Emanuel que van de Vines a la parroquia Antonio Sotomayor, se quejan por el pésimo estado de esta vía y aducen que la situación es peor en el tramo San José – Soberana por el

que circulan haciendo malabares y con riesgos de accidentarse por los cráteres y lagunas, existentes.

Los habitantes de las comunidades campesinas: Junquillo, La Carmela, Macul, Poza Seca, Estero del Medio y Soberana que se conectan con la carretera, se quejan por las malas condiciones de la vía.

Honorato Laje, un transportista por cuenta propia, manifiesta que deben sacar los productos agrícolas e ir a comprar los víveres a la ciudad con dificultades y peligros de accidentarse; además, sus hijos llegan enlodados a los establecimientos educativos a recibir clases.

Comuneros y transportistas solicitan a la Prefectura de Los Ríos, tomar cartas en el asunto para poder movilizarse en mejores y más seguras condiciones.



Los conductores de buses deben esquivar lagunas y cráteres a su paso.

QUEVEDO

Transportistas a merced de extorsionadores

POR VICTOR ESPINOZA

Con riesgo y temor, los transportistas urbanos de la capital de Los Ríos cubren las rutas de los sectores periféricos y conflictivos de la ciudad, e incluso algunos no quieren hacerlo.

Entre los habitantes de los sectores: El Pital, Playa Grande, Gritos de Libertad, Venus del Río Quevedo y 20 de Febrero, es conocido que algunos conductores de buses se niegan a circular a partir de ciertas horas del día, debido a que, por la inseguridad reinante, conductores y pasajeros ya fueron víctimas de robos y asaltos.

Además, porque supuestamente, han sido objeto de extorsionadores, quienes les ha-

bían solicitado significativas cifras de dinero para dejarlos circular con tranquilidad. Esto afecta las economías de transportistas y usuarios que son asaltados en los paraderos al bajarse de las unidades. Estos problemas han disminuido la cantidad de usuarios de buses urbanos, desde las 17h00 hasta la noche.

Hugo J.C.P. un conductor que decidió hablar, manifestó que después de la pandemia del Covid 19, la transportación está afectada por inseguridad y extorsiones. Criterio que es corroborado por transportistas de frutas y legumbres que ofrecen sus productos de forma directa desde el campo a la ciudad; luego de sus ventas, perdieron el dinero al ser asaltados en las barriadas de los sectores en mención.



Los transportistas de pasajeros demandan más seguridad y el incremento del pasaje a 45 centavos.

Socializan futuras sanciones por infracciones de tránsito

POR VICTOR ESPINOZA

Los 181 agentes civiles que integran la nueva Agencia de Tránsito de Quevedo (ATQ) que recién entró en funcionamiento, participan en la socialización con conductores y ciudadanos sobre futuras sanciones por infracciones en las arterias viales.

Freddy Silva, director de Tránsito Municipal informó que la socialización culminará cuando la ANT le entregue a la empresa Queval EP, la certificación de Autoridad de Tránsito Municipal que permita sancionar cualquier infracción.

Dio a conocer que el 80% de personas colaboran con la campaña que informa sobre el respeto a las señales de

tránsito, velocidad adecuada, circular con documentación, uso del cinturón de seguridad y casco a los motociclistas, entre otras.

Considera que sólo un 20% se resiste al control debido a que, por mucho tiempo, no se adoptaron o no se hicieron cumplir estas acciones efectivas en la jurisdicción quevedña; pero que se acostumbrarán con el tiempo.

Amadeo Coronel, presidente de la Asociación de Conductores de Los Ríos, a través de redes sociales, exhorta a sus compañeros a conducir con precaución. Los transportistas pesados, sugieren que les fijen un horario para la carga y descarga de mercaderías en el casco urbano y así evitar sanciones.



Agentes civiles de tránsito socializan con la ciudadana antes de las sanciones.

●● BABAHOYO

Unas 500 placas encontradas bajo agua

POR VÍCTOR ESPINOZA

En una tienda ubicada en el recinto San Pedro de la vía Babahoyo - Jujan, se exhiben centenares de placas que pertenecieron a diferentes tipos de vehículos. Estas placas fueron encontradas en el agua producto de las recientes inundaciones de esta carretera interprovincial, por la cual circulan 25 mil vehículos cada día.

Mario Medina, propietario de la tienda, narró a RBV que campesinos del sector a falta de trabajo agrícola, se dedicaban a empujar carros con los motores apagados, mientras otros, sumergidos en el agua de las inundaciones, rescataron placas que los vehículos habían perdido o se habían caído en los baches, entre los kilómetros 5 y 7, de esta carretera.

Informa que en un cuadero tiene registradas 500 placas encontradas y los nombres de quienes las hallaron. Unas ya han sido retiradas por conductores de Guayaquil, Babahoyo y Quito, quienes, agradecidos les entregan una recompensa entre 15 y 20 dólares a los rescatistas.

Centenares de placas aún siguen en exhibición y en espera de que quienes las perdieron vayan a retirarlas.



Placas perdidas se exhiben en una tienda del recinto San Pedro.

●● HUAQUILLAS

En Zamora: demasiadas frecuencias y pocos pasajeros

POR FRANCISCO CELI

En Zamora Chinchipe, siete empresas de transporte de pasajeros con más de un centenar de frecuencias a todo el país, se disputan un limitado mercado diario de pasajeros. Todas se quejan de las condiciones desfavorables en su trabajo.

Desde la ciudad de Zamora, capital provincial, operan las cooperativas: Yanzatza, Nambija, Loja, Cariamanga, Baños, Macas y 16 de Agosto; todas con muchos años de operaciones en la zona sur. En la actua-

lidad ven con gran preocupación la excesiva competencia que perjudica a todos.

Iván Veintimilla, conductor de la unidad 41 de Cooperativa de Transportes Nambija, no ve el problema en vías ni en la inseguridad actual; cree que el nudo crítico en su provincia es la competencia legal e ilegal. Su empresa tiene 19 frecuencias, cuyas unidades reportan pérdidas en su mayoría.

A criterio del experimentado chofer, la población de Zamora es muy reducida para la cantidad de empresas de pasajeros y el alto número de frecuencias. Lo más preocupante es la incertidumbre para los que tienen deudas bancarias y desde la pandemia no pueden pagar sus obligaciones por la compra de unidades nuevas, concluye.



Oficina de Coop. Yanzatza.

●● TULCÁN

La inseguridad consume a la sociedad

POR MARLON RUALES

Los antisociales ingresan a domicilios y establecimientos comerciales en plena luz del día, o asaltan a ciudadanos a mano armada. Se han reforzado los operativos de la Policía y Fuerzas Armadas, con intervenciones sorpresa en puntos clave.

Con frecuencia los conductores son víctimas de la delincuencia en las vías. Luis P, conductor de trailer informó que a uno de sus colegas le arrebataron la unidad vía a Quevedo. "Es una zona peligrosa, no hay cobertura y no se puede ni hacer llamadas telefónicas; varios compañeros hemos sido asaltados. Los pillos saben cómo escapar; en mayo uno de los vehículos de la empresa fue sustraído en Guayaquil, ya nadie se salva", señala.



Marcha contra inseguridad en Tulcán.

Unidades valoradas en más de USD 60 mil son robadas y terminan en "desguesaderos". Luis pide a las autoridades más control las 24 horas. "El asaltante de inmediato desconecta los GPS y no se puede dar con el rastro de la unidad. Todos pedimos más seguridad, nos asaltan y nuestras vidas corren peligro", acota.

De los vehículos sustraídos es mínimo lo que se recupera. Luis solicita a los directivos de Fenatrape, la instalación de radios en las unidades y más control policial.

Nuevas condiciones del Soat para vehículos que circulan por frontera

POR MARLON RUALES

Desde mayo de 2023, el Gobierno de Colombia anunció cambios en la tarifa y vigencia del SOAT (Seguro Obligatorio de daños corporales causado a personas en accidentes de tránsito). Las empresas aseguradoras autorizadas podrán expedirlo por un mínimo de 15 días para los automotores que ingresen a Colombia.

El SOAT es obligatorio para todos los automotores extranjeros que circulan por Colombia. Entrará en vigencia a las 24 horas del día. Hay que adquirirlo un día antes del viaje. Se podrá extenderlo por otros 15 días o solicitarlo por un mes. En el puente de Rumichaca hay puestos que ofertan el servicio de contratación del SOAT, de lunes a viernes.



Tráfico en el puente internacional Rumichaca.

Presentar: original o copia de la matrícula del vehículo que ingresará, cédula de identidad o un Permiso Especial de Permanencia (PEP), Permiso de Protección Temporal (PPT) o Tarjeta de Movilidad Fronteriza (TMF), expedidos por migración Colombia. El costo del SOAT está en los USD 35 a 40. Los factores para calcular son: antigüedad y cilindraje del automotor.

●● GUAYAQUIL

David Vs. Goliat: un episodio más de navieras y pesados

POR LUIS RUIZ

Pese a la labor de la Corporación de Operadores de Transporte Pesado Terrestre por el bienestar común de sus socios, la competencia desleal es un cuento malicioso e interminable.

En la cadena logística de comercio exterior el transporte local es parte importantísima, pero poco valorada por las navieras que decolaron en Ecuador, cuyo poderío económico y alcance monopolizan el mercado e imponen bajos precios en los fletes terrestres.

La Corporación no tiene un músculo económico como el de las navieras; pero, pese a sus limitaciones busca los escenarios adecuados para defender e impartir justicia para sus socios. En conjunto con una comisión de la Asamblea se buscaba soluciones tangibles para el gremio, pero la conmoción política que derivó con la muerte cruzada, frustró este plan. Eran 3 los asambleístas interesados en el tema, pudo conocer RBV.

"También pusimos una demanda hace 2 años ante la Superintendencia de Control de Mercado. Hacemos nuestro mejor esfuerzo para nuestros socios, a quienes capacitamos constantemente", manifestó Santiago Garzón, presidente de la Corporación. "Las navieras tienen la política de navegar en tierra lo cual afecta nuestros intereses".

"La informalidad, la distorsión de la ley permisiva (por la cual el SRI otorga el RUC a las personas naturales) y el acaparamiento en el cual se ve inmerso el transporte, perjudican a los pesados regularizados en el Puerto de Guayaquil. Las navieras más grandes del mundo recalcan en Guayaquil de manera directa y esto supondría un beneficio económico para la cadena logística; pero el transporte terrestre pesado, es mal pagado.

"La competencia desleal es nuestra lucha constante, pero no se hacen respetar las tablas de precios que emitió la ANT", manifestó el conductor Elías

Vicuña. Esta premisa es el factor común entre desalentados transportistas que consultó RBV.

Las organizaciones existen. La puja es constante y diaria. Los gigantes contra los que se lucha hacen que la pelea sea dispareja. Los paros no son una opción entre transportistas trabajadores y leales a sus principios. Queda el anhelo de que vengan mejores opciones con nuevos gobernantes.



Reunión de la Confederación de Operadores de Transporte Pesado.

●● ESMERALDAS

Reparación de vía Esmeraldas-Quinindé está adjudicada

POR RICARDO CORNEJO

Es innegable que ésta es una de las vías más importantes para el país puesto que, para sacar el crudo y algunos derivados de petróleo que se producen en la Refinería Estatal Esmeraldas, y que se transportan en grandes cabezales y camiones tanques, deben obligadamente usar el eje estatal E20. Sin embargo, es un verdadero suplicio atravesar los 90 km que comprenden el tramo Esmeraldas-Quinindé. El tiempo para recorrerlo ha pasado de una hora y 10 minutos a dos horas, si el clima acompaña.

RBV tuvo acceso a la fuente principal y pudimos conocer, de primera mano, que la adjudicación de la reparación de la vía se efectuó a fines de mayo 2023, con la firma del contrato que asciende a 2'900.000 dólares (sin IVA). Comprende la in-

tervención de 32 puntos críticos de la vía; así lo dio a conocer el director provincial de MTOP Esmeraldas, Ing. Héctor Reyes.

Varios transportistas y comunidades, que viven por los sectores, han venido solicitando, reiterativamente, el arreglo de tan importante nexo entre estos dos cantones que conectan con la provincia de Santo Domingo.



Vista del actual estado de la vía Esmeraldas-Quinindé.

●● TULCÁN

Montufareño es presidente de Mancomunidad Movildenor

POR MARLON RUALES

Raúl Lucero, alcalde de Montúfar, es el nuevo presidente de la Mancomunidad de Tránsito del Norte por dos años. Fue electo en la Asamblea General realizada en mayo, en Ibarra, con el respaldo de 11 de los 15 alcaldes que conforman el organismo.

La Mancomunidad tiene por objeto gestionar de manera eficiente la competencia para planificar, regular, administrar y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de los GAD Municipales miembros, para beneficio de la ciudadanía en su ámbito de operación.



Raúl Lucero, presidente de Movildenor.



El parque más lindo del mundo: Parque Nacional Yacuri



Laguna Yacuri tiene 62 hectáreas. Para llegar a esta laguna, su recorrido es de 6 horas aproximadamente, su ingreso es por el sitio de visita Amaluza. (fotografía de Carlos Jiménez)

Su nombre surge de las palabras kichwa: YAKU= agua y KURI= Oro, siendo elevado a la categoría de Parque Nacional en 2009. Está conformado con un total de 42.888,34 hectáreas y es conocido como “El parque más lindo del mundo”, debido a su riqueza natural y paisajística.

Ubicación geográfica

Este parque que forma parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas de Ecuador (SNAP), se encuentra localizado al sur del país, entre las provincias de Loja (Sierra) y Zamora Chinchipe (Amazonía). Forma parte de las tres zonas núcleo de la Reserva de Biósfera Podocarpus el Cóndor y de la “Depresión del Huancabamba o Formación Fitogeográfica Huancabamba”, pieza clave para el corredor natural transfronterizo de Ecuador y Perú.

La riqueza natural de sus ecosistemas

Siendo un sitio RAMSAR con 27.762 hectáreas en su sistema lacus-

tre, posee alrededor de 42 cuerpos lagunares; entre ellos, la laguna Yacuri de mayor extensión y ubicada en el sitio de visita Amaluza.

Esta área protegida posee más de 121 especies de aves, 23 especies de mamíferos, 9 especies de anfibios, entre ellas la endémica *Gastrotheca yacuri*, una rana marsupial de colores café y verde.

Conviven 133 especies de flora que forman parte de los seis diferentes ecosistemas que posee este maravilloso parque; siendo el ecosistema Párama el más extenso. Este espacio natural posee áreas para la recreación como la Zona de Uso Público y Turismo que tiene tres lugares para visitar las lagunas de Jimbura, Amaluza y San Andrés.

Es así que, con el fin de conservar la riqueza natural de esta área protegida, el Ministerio del Ambiente de Ecuador, lleva a cabo diversas actividades como parte del Plan de Gestión Operativo Anual, con charlas de concientización y recorridos de control y vigilancia sobre la extracción de palma de cera, mantenimiento de senderos, recorridos



Picachos son macizos rocosos de aproximadamente 400 m. Fotografía de Lucy Guerrero

de recolección de desechos, colocación de cámaras trampa para monitoreo básico de sus valores de conservación, entre otras.

¿Cómo llegar?

Se ingresa por la provincia de Loja, por su capital (Loja), para luego tomar la ruta de los cantones: Catamayo, Gonzanamá, Quilanga y Espíndola. Una vez haya llegado a Espíndola, debe dirigirse a la parroquia Jimbura para continuar unos 30 minutos hacia la guardiana del área protegida, en donde debe registrarse cada visitante, recibe una charla de inducción sobre las normas de comportamiento adecuadas para la permanencia en este precioso Parque.

El viaje en vehículo privado desde Loja hasta el Parque Yacuri es de aproximadamente cuatro horas y media.

El horario de acceso al parque es de 08h00 a 15h00; la hora de salida es a las 17h00. 📍



Letrero del parque con lobo de páramo. Fotografía de José Cordero



El parque está rodeado de bellas montañas.



Tangara Montana Lagrimosa, *Anisognathus lacrimosus*, autor desconocido



Laguna Arenal y al fondo la Yacuri. Fotografía de Juan Carlos Jiménez.



Lobo de páramo.



Metallura colibrí.



ESTAMOS LISTOS PARA RECORRER EL ECUADOR



En el año 1993 se crea "Carrocerías Olímpica" siendo la primera del futuro grupo empresarial Olímpica Corp., dicha empresa fue fundada por el Sr. Darwin Rosales Jácome, su esposa la Sra. Katia Cepeda Rivadeneira y su hermano el Sr. Jorge Rosales Jácome, es entonces que inició este gran sueño, como un emprendimiento familiar y que hasta la fecha se ha convertido en un holding empresarial.

Tres décadas después y con una gran visión de crecimiento y desarrollo empresarial, esta familia ecuatoriana ahora con el apoyo y liderazgo de sus 4 hijas busca ofrecer a sus clientes soluciones integrales en sus líneas de negocios tanto automotriz, financiera y de producción con la finalidad de otorgar el respaldo, garantía, seguridad y calidad en todos sus productos y servicios.

Gracias a este trabajo, constancia e innovación familiar, han logrado conformar 20 empresas relacionadas a la producción, comercialización e importación de vehículos livianos y pesados, accesorios y repuestos dentro el sector automotriz; además empresas afines al financiamiento, logística y rastreo satelital.





Hoy en día, gracias al trabajo, constancia y su éxito empresarial Olímpica Corp. se devela como representante nacional y distribuidor oficial de vehículos livianos y pesados de la marca DFAC, perteneciente a la exitosa multinacional Donfeng Motor Group (DFG). El portafolio comercial de esta marca asiática en el Ecuador incluye los modelos DFAC 250, DFAC 350, DFAC 550, DFAC 800 y DFAC 1000. Además, la proyección de ingresar al mercado un tracto camión de 6x4.



Los camiones DFAC se caracterizan por la versatilidad con la que se adaptan a diferentes tipos de trabajo productivos o de carga, además de la comodidad y calidad que ofrecen a sus ocupantes.

La llegada de DFAC al Ecuador, permitirá a varias áreas productivas del país que emplean camiones como su herramienta fundamental de trabajo, disponer de una oferta más amplia de movilidad y con precios muy accesibles que impulsarán al crecimiento de sus negocios y de la economía nacional.



Para este 2023, las proyecciones de Olímpica Corp. están en alcanzar la venta de 500 unidades en el año y cumplir al 100% el presupuesto global en Quito, Guayaquil Cuenca y Machala; las ciudades estratégicas donde está presente la corporación con 250 plazas de trabajo. Además, planea la reintroducción de una marca automotriz al mercado local y nacional, que abrirá 50 plazas más de trabajo.

El transporte urbano: una huella de identidad de las ciudades

LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS CIUDADES GRANDES Y PEQUEÑAS SON UN MEDIO PARA ENTENDER LA DINÁMICA DE SU COMUNIDAD. SON UN SELLO DISTINTIVO, ÚNICO E INCONFUNDIBLE. EL SERVICIO DEBE SER CONFIABLE, EFICIENTE, CÓMODO Y SEGURO.

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

Si queremos conocer una ciudad podemos hacerlo de infinitas formas: a través de la historia, la cultura o la gente; probar su gastronomía, visitar lugares turísticos, insertarse en su vida nocturna o ir a un evento deportivo. Estos son factores de identidad, reconocimiento y representación de una comunidad y experimentarlos dependerá del gusto, intereses y afinidades de los exploradores.

Formas de transportar a los pasajeros

El Ecuador está organizado política y administrativamente en 24 provincias divididas en 221 cantones con su capital. Las más grandes son Quito, Guayaquil, Cuenca, Santo Domingo y Machala.

Quito, Guayaquil y Cuenca tienen sistemas integrados de transporte público; es decir, un conjunto articulado y estructurado de diferentes medios de transporte de pasajeros que permite llegar a cualquier lugar de la ciudad. Tienen integración tarifaria y operativa, además de estar regidos por una misma autoridad.

Quito tiene el Sistema Metropolitano de Transporte conformado por los corredores del Trolebús, Ecovía, Occidental y el Metro de Quito. Guayaquil, la Metrovía y Cuenca, el Tranvía. Estos sistemas con sus corredores exclusivos y buses alimentadores ofrecen movilización rápida con un solo pasaje de bajo costo.

Un vínculo entre usuarios y más personas

El transporte público moviliza a cientos de miles de ciudadanos cada día. Trabajadores, estudiantes, comerciantes, empleados y desempleados toman alguna de las líneas. Si nos subimos a un autobús en hora pico de la mañana, es fácil ubicar al empleado que está tarde, a la jovencita que aprovecha el viaje

para maquillarse o al cansado guardia de seguridad después de una jornada nocturna. Más temprano encontramos miles de estudiantes que van a sus colegios y en la tarde, a los trabajadores que lo único que quieren es llegar a casa.

Analizando un poco más, el transporte público no sólo moviliza, también es un espacio donde muchas personas se ganan unas monedas. Dependiendo de la ruta nos encontraremos con los vendedores de dulces, audífonos o lápices de colores. No falta el vendedor de productos naturales que afirma que su producto cura casi cualquier enfermedad o el que con la venta de galletas recauda fondos para una fundación dedicada a curar adicciones.

¿Quién no se ha topado con los músicos de cualquier género (hip hop, raperos, cristianos, folclóricos o baladas) que nos cantan sus canciones a cambio de una contribución voluntaria? También

están los migrantes extranjeros recién llegados que solicitan “cualquier mone-dita” que les permita comer y pasar el día, o quienes con una receta médica emplastada piden dinero para una intervención quirúrgica. Si tenemos suerte, nos cruzaremos con el predicador que anuncia el fin del mundo si no cambiamos nuestro comportamiento.

Como dice la canción de Piero: “Las cosas se cuentan solas, sólo hay que saber mirar”. La realidad pasa frente a nosotros y no prestamos atención.

Subirse a un autobús no es sólo para llegar a un destino, es la posibilidad de interactuar con la gente de una ciudad.

El transporte público nos facilita la vida porque es barato, cómodo, eficiente (dependiendo de la hora). Para utilizarlo se requiere ingenio y agilidad. Si viajamos despiertos, desde un autobús la ciudad se mira de otra manera. 📷



Pasajeros urbanos Portoviejo



Pasajeros urbanos Quito.

Ahora el mejor **Reencauche**



viene con

**GARANTÍA
TOTAL**

Exclusivo Línea Premium



DV-UM3

BRM

BDR-HG

WH-LUG

Términos y condiciones

- Vigencia hasta el 31 de diciembre de 2023.
- Aplica exclusivamente para Reencauche Durallanta Línea Premium (VIPAL y BANDAG).
- Todo reencauche aplicable al beneficio deberá tener en el costado el sello oficial de la Garantía Total.
- La garantía será reconocida en nota de crédito por el porcentaje del remanente de la banda de rodamiento, su reparación cuando sea posible ó el cambio de banda. Durallanta se reserva el derecho en cualquiera de estas alternativas.
- Aplica también en la compra de llantas reencauchadas con carcaza y se reconocerá en igual proporción al porcentaje remanente de la banda de rodamiento.

*Restricciones: Garantía aplica hasta el 50% de la vida de la banda de reencauche. Se aplica a todo tipo de daño, excepto los ocasionados por recalentamiento ó mal enlantaje en la ceja o talón. Restricciones sujetas a cambios sin previo aviso.

www.durallanta.com/reencauche



Mujer de zapatas y discos de embrague

ESMERALDAS

POR RICARDO CORNEJO

María Elena Romero, empezó un negocio muy “sui generis” en su tiempo y en su género, ligada al mundo del transporte en buses ya que su pareja es chofer profesional y dueño de buses urbanos y escolares. Doña Elenita, como la conocen en Esmeraldas, montó en 1989 su negocio de revestimiento de zapatas y discos de embrague para carros pesados; además, vendía aceites, filtros, bandas y repuestos de alta rotación.

Oriunda de Riobamba y radicada por más de 46 años en Esmeraldas, doña Elenita cuenta: “Desde que llegué a esta ciudad vi en el transporte un negocio sacrificado y complejo, pero a la vez lucrativo. Mi pareja salía de mañana y regresaba tarde, lo cual hacía que yo piense mucho en qué hacer con ese tiempo. Puesto que soy mujer de

trabajo, a los pocos años de estar aquí le propuse a mi compañero poner un negocio acorde a su profesión. Se dio la ocasión y nos vendieron el negocio ya instalado, pero con poca mercadería. Al principio se hizo duro aprender a revestir esos fierros grandes y pesados; pero todo es cuestión de práctica y costumbre, así que fui para adelante y, a pesar, de que muchos me veían con pena por ser mujer, he sacado adelante mi negocio, he criado a mis tres hijos y he tenido mis ahorros. Vivo agradecida del transporte y creo que este negocio es noble”.

En la actualidad ya no remacha zapatas ni reviste discos, se dedica a negociar aceites y filtros para clientes selectos ya que todos sus hijos y algunos familiares poseen buses y están ligados al transporte.

“Veo en el transporte de pasajeros una oportunidad de negocio y a pesar

de sus pros y contras. Soy agradecida de este oficio que permite que tenga la comida en mi casa y que mis hijos que son profesionales en distintas carreras, sean también parte de este maravilloso mundo del transportista”.



María Elena en la bodega de su negocio.

Le apostó al transporte en plena pandemia

TOSAGUA

Cuando la mayoría tenía un panorama triste e incierto en cuanto al transporte, ya que todas las unidades estaban guardadas y sin producir el año 2020 debido a la pandemia del Covid-19, un tosaiguense le apostó al transporte porque vio la oportunidad de realizar uno de sus sueños más grandes: ser dueño de una unidad.



Mario Vicente Velásquez en su unidad

Mario Vicente Velásquez, oriundo de Tosagua, parroquia del cantón Rocafuerte, es un entusiasta del transporte desde sus 13 años cuando empezó en la Cooperativa Tosagua.

“Empecé desde pequeño como oficial en el bus de mi tío quien me dio la oportunidad de desarrollarme en este oficio. He escalado con trabajo y sacrificio todos los peldaños del transporte: ayudante, segundero, oficial, chofer y ahora socio de Contransagua. Cuando todos veían en el transporte una pérdida, yo vi una oportunidad y no la desaproveché, junto a mi familia y todo su apoyo salimos adelante”.

A pesar de que todo estaba detenido en el 2020, Mario buscó otras opciones para sobrevivir. Conducía la unidad 03 de Coop. Tosagua, pero, al no poder salir a trabajar, empezó a vender mariscos y así montó su emprendimiento comerciando quesos, mariscos y productos manabitas como sal prieta, maní y dulces, esperando con fe que pronto saldría a las vías.

Apenas tuvo la posibilidad de volver a laborar en unidades de transporte, Mario Vicente no lo pensó dos veces y adquirió un bus del año 2003 para ingresar como accionista de Compañía de Transporte Urbano e intracantonal Contransagua, donde, desde este año es su Gerente. “Así se cumplen los sueños en el transporte”, dice; y fiel a sus principios como transportista de corazón reafirma: “el transporte es el negocio que nunca muere”.

EL CAMIÓN QUE TU CARGA NECESITA

Vivela
EXPERIENCIA
Mercedes-Benz



FABRICADO EN ALEMANIA

MEJOR SISTEMA DE FRENOS

CABEZAL Y CAMIÓN

48 TONS

PESO BRUTO VEHICULAR COMBINADO

ACTROS 2645S 449 CV

ACTROS 3348S 476 CV

ACTROS
2645 S / 3348 S

 **Autolider**
An Inchcape Company





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

La ruta del corazón, un homenaje a los Choferes del Ecuador ¡Feliz Día del Chofer!

QUERIDOS AMIGOS TRANSPORTISTAS DE CARGA Y DE PASAJEROS, EN ESTE DÍA ESPECIAL, QUEREMOS EXTENDER NUESTRO MÁS SINCERO RECONOCIMIENTO Y FELICITACIONES A CADA UNO DE USTEDES EN HONOR AL DÍA DEL CHOFE QUE SE CELEBRA EL 24 DE JUNIO. LA LABOR DIARIA QUE REALIZAN ES FUNDAMENTAL PARA MANTENER NUESTRA SOCIEDAD EN MOVIMIENTO, Y ES IMPORTANTE DESTACAR EL COMPROMISO, DEDICACIÓN Y AMOR QUE PONEN EN SU TRABAJO.

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Los transportistas son el pilar visible que sostienen nuestra economía y la conectan de manera efectiva con todas las áreas de la producción. Su capacidad para trasladar mercancías y personas de un lugar a otro, con una conducción segura y serena, es verdaderamente rescatable. A lo largo de las carreteras, construyen el puente que une comunidades y naciones, permitiendo el intercambio de personas, bienes y experiencias.

Para rendir homenaje a estos héroes modernos, nos embarcamos en un viaje a través de las vivencias de los siguientes entrevistados. Cada uno compartió sus historias únicas, demostrando el coraje y pasión que los impulsa a cumplir con su labor.



PEDRO RAMOS, un chofer de carga con una vasta experiencia dice: “la fuerza está en el camino”. Sentado frente a su volante, compartió su entusiasmo por llevar mercancías por todo Ecuador. “El camino es mi compañero de vida, cada kilómetro es una oportunidad para mostrar la destreza y dedicación, más allá de las largas horas al volante, mi prioridad y responsabilidad es entregar a tiempo, los bienes de mis clientes”.



LAURO MONTALUIZA, chofer de transporte interprovincial, reveló que para él “cada viaje es una oportunidad para escuchar historias increíbles desde jóvenes aventureros hasta personas mayores en busca de nuevas experiencias”. Cada destino significa el vínculo humano que se forma en cada trayecto. “Ver las sonrisas en sus rostros cuando llegamos a nuestro destino es mi mayor recompensa”, agregó.

CARLOS LÓPEZ, chofer de transporte público, compartió la importancia de su trabajo en momentos críticos, que para él significan solidaridad en el asfalto porque “cada minuto cuenta cuando se trata de salvar vidas”. En sus 18 años de realizar este trabajo ha enfrentado situaciones en las que ha transportado a pacientes de forma segura y rápida, haciendo lo imposible por llegar a tiempo. “Ayudar a salvar vidas es un privilegio”, concluye con orgullo en su voz.

MARTHA UYAGUARI, es conductora de camión y rompe estereotipos en esta industria dominada por hombres. “Amo mi trabajo y quiero inspirar a otras mujeres a seguir sus pasiones”. Los inicios de su trabajo fueron llenos de desafíos que tuvo que enfrentar para superar las barreras de género con habilidad y determinación. “No hay límites para lo que

puedo lograr en la carretera”, expresó con una chispa de valentía.

El conocimiento y destreza en la conducción son fundamentales para garantizar la seguridad en las vías. A pesar de los desafíos que enfrenta diariamente, nunca deja de lado la responsabilidad que lleva sobre sus hombros. Su profesionalismo y el compromiso con la seguridad, son ejemplos a seguir. “Se que el camino no siempre es fácil y que enfrente largas horas de trabajo en trayectos interminables. Sin embargo, la pasión por lo que hago es lo que marca la diferencia”.

El amor por esta noble profesión

El trabajo de un chofer va más allá de manejar vehículos. Es una vocación que implica responsabilidad, dedicación y un amor profundo por lo que hacen. En este día especial, queremos expresar nuestro más profundo agradecimiento por su dedicación y entrega.

Cada kilómetro recorrido es una muestra de esfuerzo y determinación por brindar un servicio de calidad.

Que este Día del Chofer, sea una oportunidad para reconocer su arduo trabajo y reafirmar nuestro respeto y gratitud hacia cada uno de ustedes.



La vida de quien transporta combustible

LOJA

POR ELVIS MERINO

Miguel Ángel Pineda, es un conductor profesional que por 47 años ha desarrollado su trabajo únicamente en camiones, mulas, articulados y tanqueros con los cuales ha recorrido el país. Desde que se graduó como conductor trabajó en distintas empresas constructoras y en el Ministerio de Obras Públicas, siempre estuvo conduciendo carros con plataforma para movilizar maquinaria y tanqueros. “Antes, los carros no eran tan fáciles de manejar como los de ahora que parecen autos, la caja de cambios era dura y la dirección mecánica”.

Se independiza

Hace unos 15 años adquirió su propio vehículo Hino GH para transportar combustible. Sale desde la terminal en Catamayo, Loja para entregar el combustible a diferentes estaciones de servicio en toda la provincia y la parte alta de El Oro. Siempre fue “madrugador”, a las 6:00 a.m. ya estaba esperando el primer turno para ingresar a cargar el tanque.

“Ser conductor de un vehículo que transporta combustible es de mucha responsabilidad. Se exigen medidas de seguridad para el conductor como casco, gafas, guantes, pantalón y chaqueta de trabajo, arnés, zapatos punta de acero, mascarilla entre otros. Además, tener actualizado el certificado de haber realizado el curso de medio ambiente para cargas peligrosas, una póliza de seguro, extintores y licencia ambiental”, enfatiza.

En la carretera se debe conducir con cuidado especialmente en las curvas donde el carro se desestabiliza debido a que el combustible en el tanque bambolea y puede provocar graves accidentes si no se tiene precaución. Para el transporte de ganado y combustible hay que tener experiencia”.

También transportó combustible de las terminales de Pascuales y La Troncal. Desde Loja, dice, se sale en la tarde y se queda a descansar cerca de Guayaquil en alguna estación de combustible segura; se madrugaba hacia las terminales para evitar los peligros por la delincuencia.

Para protegerse de posibles asaltos los conductores de tanqueros que transportan combustible se han unido para ir en convoy. Agradece a Dios porque no ha sufrido asaltos o accidentes.



Miguel Pineda Castillo, junto a su tanquero.



Jhoni Soto Torres, conductor.

Parte de mi vida en el transporte

Cada profesional del volante tiene sus propias vivencias e historias. Jhoni Alonso Soto, cuenta que parte de los mejores años de su vida los ha dejado en el transporte pesado. Cinco años en una plataforma de su propiedad y 25 como chofer contratado en tráileres tanqueros de combustible. Ha tenido dos jefes: los señores Liberando Castillo y Rafael Vásquez, personas muy honorables y correctas.

Como si fuera hoy, recuerda el pésimo estado de las vías por los años 90. “En ese tiempo de Loja a Guayaquil con el carro vacío hacíamos hasta 12 horas y de regreso lleno de combustible 17 horas”. Hoy las circunstancias han cambiado, pues las vías están en mejor estado.

Recalca que el peligro siempre está presente ya sea por el mal estado de las vías o por la delincuencia que ha aumentado peligrosamente. Antes, con el vehículo llegábamos hasta la terminal de Pascuales, en las afueras dormíamos para coger turno y cargar el carro a primera hora; hoy eso es imposible por la delincuencia, se debe buscar lugares seguros y llegar muy por la mañana.

El tanquero a su cargo tenía capacidad para 10.000 galones de combustible. En la terminal eran despachados rápidamente y tras sellar el carro, por lo general salían en caravana. En su caso el combustible se descargaba en la terminal de Catamayo.

Profesión hermosa

No se arrepiente de su profesión de trailero, dice que es hermosa pues da la oportunidad para tener gran cantidad de amigos. Encontrarse con ellos en cualquier lugar del país es una emoción que no tiene precio. Lo negativo es la separación, por largos períodos, de la familia que es la que más sufre; pero al final entienden que ese es el trabajo del jefe de hogar, enfatiza.

“Esta profesión es de sacrificio, requiere responsabilidad y mucha concentración, por eso siempre aconsejo a los conductores jóvenes que hagan prevalecer estos valores si quieren tener éxito”, concluye.

Un costeño que aprendió a conducir en la serranía

BALSAPAMBA

POR VÍCTOR ESPINOZA

En Balsapamba, cantón San Miguel de Bolívar encontramos a Lautaro Alonso Pérez de 67 años, oriundo de Babahoyo que se desarrolló como conductor en medio de las elevaciones de la serranía. Lleva 47 años como chofer de vehículos pesados y narra que los primeros años de su vida trabajó como oficial en un camión que transportaba banano de exportación entre la hacienda La Clementina (Babahoyo) y el puerto de Guayaquil,

Luego, le nació la inquietud de conducir un vehículo y superarse. Para ello se capacitó y obtuvo la licencia profesional. Su inclinación por el volante, el deseo de superarse y de desarrollarse como conductor en un medio adverso y diferente al habitual, le hicieron emigrar a la provincia de Bolívar donde se encontró con rutas de relieves y orografía diferentes a los de la Costa.

“Aprendí que a diferencia de la Costa donde se circula entre 70 u 80 km/h sobre planicie, aquí entre lomas solo se maneja en primera y segunda o en tercera en ciertas partes a una velocidad máxima de 10 o 20 km/h, y al bajar de la loma a lo plano se usa el freno de máquina y despacio en segunda”. Cuenta que al comienzo le resultó difícil circular por la vía El Torneado, una de las más impresionantes y riesgosas del Ecuador, por su forma geográfica.

Es un enamorado de esta tierra bolivarense, donde popularmente es conocido como El Negro por la gente amable que lo trata con aprecio. El ritmo costeño aún lo lleva en la sangre pese a vivir muchos años en clima frío. Dice que siempre anda alegre en el volante con buena música. Esto le permite brindarle buena atención a los usuarios y a los turistas que viajan en una de las chivas de la Cooperativa Cristal que conduce y cubre las rutas entre Bolívar y Los Ríos: Balsapamba - Montalvo - Paraíso - San Pablo - Guamalan - San Miguel - Changuil - El Tam-

bo - Las Guardias - Tronador - Gadijala - Guíoloma y Santa Lucía.

Cada día se enfrenta al desafío de circular sobre montañas en turnos de entre las 02h00 y 18h00 para movilizar con responsabilidad a los pasajeros, algunas ocasiones en condiciones adversas cuando hay derrumbes. Recomienda a sus colegas conducir con precaución a una velocidad moderada por esta zona para evitar desgracias que lamentar.



Lautaro Pérez hace más de cuatro décadas experimento transitar por las lomas.

Trabajo de azafata poco reconocido y sacrificado

CUENCA

POR BEATRIZ RIVERA

Ser azafata no es sencillo. Es sacrificado viajar toda la noche pasando un día, de una ciudad a otra y en ocasiones humilladas por ciertos pasajeros que creen que nos



Elizabeth Tapia, azafata de Coop. Santa.

pueden tratar mal”, dice Ruth Elizabeth Déleg, que lleva 11 años en este trabajo.

A sus 29 años es madre de dos niñas, una de 15 y otra de un año cuatro meses. La mayor vive en Machala con su abuelita, mientras que su pequeña viaja con ella desde que tenía un mes. “Está acostumbrada, duerme toda la noche no se despierta para nada, ni llora”. Sin embargo, piensa retirarse en un año más porque con el horario actual le será imposible atender a la niña.

Disfruta de su trabajo, le encanta viajar, conocer lugares, el contacto diario con los pasajeros y sus historias, hacer amistades.

Nació en Cuenca pero vivió en El Oro donde se vinculó al trabajo de azafata en las Cooperativas Ecuatoriano Pullman, Rutas Orenses, Panamericana, Flota Imbabura y desde hace cuatro años en Cooperativa Santa.

Actualmente la situación del transporte está mala. “A veces salimos con 8 o 10 pasajeros para cumplir con las frecuencias.

Los ingresos deben cubrir pago de dos conductores, azafata, combustible, peajes, alimentación, etc. No queda ganancia. Hay empresas que cubren las mismas rutas y eso afecta. Adicional, está el pésimo estado de las vías, como la Cuenca-Quito, trayecto en el que tardamos tres horas más por el derrumbe de Alausí”.

Su rol es la limpieza de la unidad, revisar boletos, dirigirles a los pasajeros sus asientos, poner películas o música, abrir las puertas del baño, estar pendiente de quienes se quedan, entregar maletas. “Un trabajo de atención al cliente que me gusta mucho”.

Su relación con los dueños de la unidad y con los compañeros es muy buena. Indica que el conductor principal es como su padre. Los siniestros le impactan mucho y agradece a Dios que no han sufrido ninguno gracias a las exigencias impuestas a los conductores, como evitar el uso del teléfono mientras conducen. Igualmente, para eludir a la delincuencia no recogen pasajeros en la vía y realizan control a los pasajeros. 📞



DESDE EL ORIGEN HASTA EL DESTINO **iMARCOPOLO** **SIEMPRE ESTÁ A SU LADO!**

Nuestra amplia red de postventa ofrece proximidad, colaboración y buena relación para que su flota circule siempre con la calidad y excelencia de un Marcopolo. **¡Cuenta con nosotros!**



Santo Domingo se alista para implementar el Sistema Integrado de Recaudo -SIR- y el Sistema de Ayuda a la Explotación -SAE- a nivel urbano

SANTO DOMINGO

POR MARITZA GUEVARA

Entrevistamos al consultor Arq. Rodrigo Torres (Braxton), sobre planificación y reestructuración del transporte. “Ya está cerca la implementación tecnológica para Santo Domingo. El proyecto se detuvo desde 2016 en previsión de lograr el mejor escenario administrativo en la Municipalidad y los operadores”, señala.

Intentos fallidos en el país

Son cinco intentos de implementación: Quito implementó dos sistemas de recaudo electrónico, el primero en 1995-96 y otro en 2008. Con el inicio de la operación del Metro habrá un tercer intento.

Guayaquil va por el tercer intento. Cuenca logró parcialmente el éxito de los transportistas; pero, no se logra integrar con el recaudo del Tranvía; los dos sistemas son incompatibles.

En la ciudad de Santa Elena la ANT intentó implementar el recaudo electrónico sin éxito. Finalmente, la ciudad de Loja lleva poco más de seis años y está en pruebas cada vez más consistentes.

¿Por qué han fallado los sistemas?

Porque no existe conocimiento afinado y pormenorizado de autoridades y técnicos, para contratar firmas con experiencia internacional. Implementar un sistema electrónico de recaudo es complejo, pues se imponen reglas jurídicas, operacionales y tecnológicas

Para Santo Domingo se estudió los pro y contra de los sistemas de otras ciudades. El punto más negativo es la economía de los operadores para adquirir los sistemas y luego la previsión de reglas para usuarios y operadores, y las tarifas.

Los proyectos públicos suelen concesionarse por falta de dinero o de financiamiento de los municipios: siendo así, un concesionario pondrá lo estrictamente necesario para cumplir los términos de referencia y por eso hay falencias importantes en lo técnico y administrativo/financiero y el resultado no es el esperado.

En el Plan de Movilidad de Santo Domingo y el proyecto BRT la prioridad es el recaudo electrónico, un diseño



Buses urbanos de Santo Domingo

para la ciudad y apoyar a la Municipalidad y operadores a implementarlo.

¿Por qué implementarlo ahora?

2020 y 2021 fueron años críticos para el transporte del mundo y de Ecuador, la pérdida final de usuarios está por el 10% en 2022. El sector se debe recuperar financieramente y, por lo tanto, hay que terminar con el fraude y evasión que incrementan otro 10% las pérdidas. Hoy, en muchas ciudades de Ecuador y Latinoamérica sobran buses porque la gente aprendió otro modo de moverse y se adaptó al trabajo y reuniones telemáticas que han generado cambios en la movilidad.

Por otro lado, los sistemas de recaudo electrónico hoy tienen costos más accesibles ya que no hay que comprar licencias de software o instalar data centers con inversiones fuertes. Hoy, el software se contrata como servicio operacional a costos bajos.

Estos cambios tecnológicos ya se incorporaron al proyecto de Santo Domingo. Sin embargo, aún hay algunos operadores que desean seguir trabajando del modo antiguo y se resisten a sistematizar el “secreto” del recaudo que se vuelve público y difícil de defraudar porque ya no existe dinero ni ingresos en los buses. Cada línea o empresa es ON LINE y es fiscalizada por la autoridad. Esto será el mayor cambio en el país. También implica alta responsabilidad del municipio que tendrá que preparar técnicos para fiscalizar esos sistemas tecnológicos.

¿Por qué Santo Domingo y no otra?

Porque el 70% de los operadores están dispuestos a hacerlo e inclusive afrontar el financiamiento. Porque los ciudadanos reclaman mejor transporte y la autoridad, finalmente, tomó la decisión política de hacerlo en beneficio de los 300.000 usuarios diarios. Además, en Santo Domingo una ciudad intermedia hay 380 buses urbanos y 34 líneas de servicio, los operadores ya tienen personal entrenado en planificación y operación de flotas. Es el escenario adecuado.

Moderno y acorde a la tecnología

La pandemia sacó el dinero físico del transporte de casi todas las ciudades del mundo y el cobro electrónico se volvió -prácticamente- una exigencia. Actualmente, el software y la telemática son servicios actualizados día a día a través de un proveedor tecnológico.

El hardware sofisticado y probado junto al software en línea ya no necesitan un operador local, porque el mismo proveedor asegura que el sistema funciona bien y no sea manipulable ni por los operadores ni la autoridad. Este Software como un Servicio SaaS, ya se probó en 2021 y 2022 en ciudades de Latinoamérica y ya es una tendencia masiva en el mundo.

Se exige experiencia en los oferentes

Desde años anteriores hay cerca de seis ó siete oferentes entre internacionales aliados con nacionales y otros ecuatorianos. Al ser delicado el manejo de los dineros de la ciudad y de los transportistas, no cabe ningún experimento. Por eso, los términos de referencia son exigentes. Para obviar fallas se exige que los oferentes demuestren que operan exitosamente un mínimo de 6 ciudades iguales o mayores a Santo Domingo y que sean propietarios de tecnologías para abaratar costos.

Invitación a proveedores de todo el mundo

Para Santo Domingo se realizaron invitaciones abiertas a nivel global y los oferentes más importantes son de Asia, Europa y Latinoamérica. Algunos ya han ofertado los sistemas exigidos entre USD 5.000 y 15.000 por plataforma operativa incluyendo los sistemas SIR y SAE para los 380 buses, Centro de Control de Operaciones, Centro de Control de Recaudo, 3 Centros de Atención al Usuario, Red de recarga Telemática en teléfonos celulares, Red de recarga en 80 puntos de venta, 200.000 tarjetas inteligentes, sistema de biometría facial para evitar el fraude; 5 terminales de datos para los operadores, controles de acceso en los buses. Al final, los transportistas contratarán por la experiencia del oferente y el compromiso de cumplimiento. La Municipalidad fiscalizará la implementación y hará cumplir la ley, ordenanzas y contratos de operación.

Se prevé invertir cerca de USD 4 millones

La inversión prevista está entre USD 3,2 y 3,8 millones financiados por la banca pública o privada pagaderos a 5 años. El recaudo electrónico eliminará entre el 10 a 12% de fraude. La evasión se reducirá un 5 a 7% y el valor recuperado permitirá a los transportistas pagar la inversión. De esa manera existe un equilibrio financiero.

Las tarjetas para menores de 18 años, tercera edad y discapacidad serán gratuitas previo el catastro correspondiente. Las tarjetas de otros usuarios tendrán un costo mínimo.

Recargas en el celular o tarjetas

Será el primer sistema en el país que pagará el pasaje usando celulares. También habrá quioscos, farmacias, supermercados y otros sitios para recargar físicamente las tarjetas ciudadanas.



Portabicicletas en los buses.

Centro único de operaciones y control

Se implementará un único Centro de Control de las Operaciones (CCO) y un Centro de Control del Recaudo (CCR) donde funcionarios de las 5 operadoras administrarán las flotas bajo la fiscalización municipal. En el CCO se comanda la operación de cada bus urbano, el cumplimiento de horarios y recorridos, así como de los conductores. En el CCR se administrarán los créditos vendidos, los validados y los depósitos, garantizando la correcta distribución de los ingresos de cada bus en cada línea y empresa.

Dr. Miguel Angel Guamán, gerente del Consorcio Empresarial MIO informa:

Primero, tenemos que poner la flota a punto para que los usuarios tengan las comodidades necesarias y así estén tranquilos comprobando los beneficios y mejoras que estamos implementando. En abril llegaron los equipos de control de acceso y elevadores para sillas de ruedas desde Brasil.

Equipamiento de los buses

La movilidad activa y sustentable genera la operación de las ciclovías, y por eso, en los buses se colocaron porta bicicletas para llevarlas sin costo y los elevadores para sillas de ruedas que representan una inversión social aproximada de medio millón de dólares.

Además, el sistema de recaudo prevé colocar en cada bus cámaras de reconocimiento facial para que toda persona que suba sea identificada por motivos de seguridad. Luego, viene la implementación de las tarjetas sin contacto mediante los validadores de los buses.

Mas información:

Braxton - Arq. Rodrigo Torres +593 99 901 2656. 📞



El “outfit camionero”, entre el estilo, la comodidad y la seguridad

PANTALONES JEAN, CAMISETAS POLO, ZAPATOS DE CAUCHO, PRENDAS FRESCAS PARA LA COSTA Y SUÉTERES O CHOMPAS PARA EL FRÍO. LAS PRENDAS UTILIZADAS POR LOS CAMIONEROS ES VARIADA, PERO CON ESTILO. LA PRESENCIA ES IMPORTANTE PARA DENOTAR CONFIANZA Y CERRAR UN CONTRATO EN TODO ÁMBITO PROFESIONAL Y EL TRANSPORTISTA IMPONE SU MODA EN EL MUNDO DEL VOLANTE.

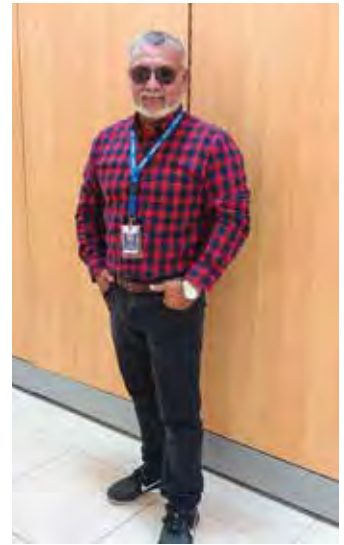
GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ BRAVO

Son muchas las características para un camionero ideal teniendo en cuenta el trabajo a realizar. Entre esas una importante, aunque laborioso de conseguir, es un buen estado físico y fuerza suficiente ya que, por lo general, viaja solo y debe estibar. Mejora mucho la imagen tener un carácter afable. Pero, también importa estar bien vestido y, en especial para afrontar las condiciones climáticas variables que tiene Ecuador. Es importante contar con prendas que le protejan del frío en invierno y frescas para los meses de verano que suelen ser muy calurosos.

La ropa que más encargan confeccionar las empresas de transporte son los polos bordados, chaquetas, gorras y chalecos con el valor agregado de los logos de la compañía sobre el pecho o en la manga corta de la camiseta. La ropa de trabajo de un transportista construye una buena imagen corporativa de la empresa que representa. “El uniforme brinda seguridad y es la bandera de la marca”, cuenta Héctor Castro, sastre inmerso en el mundo de los uniformes.

En caso de los dueños de carros o conductores que no utilizan uniforme para laborar, lo principal es que la ropa no sea ceñida ni apretada, ya que dificulta los movimientos y en el transporte, un segundo puede costar caro, por esto los brazos y piernas deben estar ligeros tanto para los pedales como para el volante.



Algunos uniformes son de tela resistente y durable para proporcionar protección frente a peligros o altas y bajas temperaturas. Protegen extremidades superiores e inferiores para evitar lesiones al cuerpo por agresiones externas.

La cinta reflectiva genera visibilidad y prevención como mecanismo de defensa y permite distinguir a los operarios para evitar accidentes. Los uniformes se elaboran con materiales resistentes al agua y al fuego.

Si hace calor, las prendas deben ser transpirables y finas. Para la sierra, llevar ropa más gruesa pero que no sea molesta.

El calzado debe ser firme y bien ajustados los cordones. Ojo, si el zapato es muy grande tiende a ser peligroso. Por motivos de seguridad, el zapato preferido es aquel que tiene punta de acero, con suela antideslizante, aislante de calor y con orugas. No es aconsejable manejar en zapatillas y shorts, mucho menos distancias largas.

En la cabina, los conductores que cruzan de Sierra a Costa o Amazonía, deben contar con un par de mudadas de ropa para las estaciones. Completan la “pinta” las infaltables gorras y gafas, para cuidar la piel y ojos de los rayos caniculares del sol.

El “outfit” del camionero ecuatoriano no solo se encasilla en camisas a cuadros con mangas recogidas, estilo clásico usado para graficar la profesión en otras partes del mundo. Aquí, lo primordial es la comodidad para poder tener un viaje seguro, eficiente con final feliz y que se lo recuerde como un BUEN VIAJE. 🚚

PAVISE

10 TON. / 13 TON.



Paga desde

Septiembre*

Entrada desde **20%***

Tasa desde **9,9%***

72 Meses*
plazo



100%
COREANO

POTENCIA 13T 255 HP / 10T 225 HP - FRENOS 100% AIRE - FULL A/C - COMPUTADOR A BORDO
DOBLE TANQUE DE COMBUSTIBLE - CAMA INTERIOR - ASIENTO CON AJUSTE LUMBAR

*Aplican restricciones. Promoción por tiempo limitado

Síguenos



www.hyundaicamiones.com.ec

Cuenca: Av. Américas S/N y San Pablo de los Lagos, junto a la Gasolinera P&S, sector Quinta Chica

Guayaquil: Av. de las Américas S/N y La Salle (Junto a Gasolinera Primax)

Quito: Av. Eloy Alfaro y Alfonso Altamirano (Frente al terminal de buses Carcelén)

4
AÑOS

Sin límite
de kilómetros



098 142 5805



HYUNDAI
CAMIONES & BUSES

La inteligencia artificial y su potencial para beneficio del transporte

LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE REPRESENTA EL 15% DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO A NIVEL GLOBAL. ESTO SIGNIFICA QUE HAY UNA GRAN RESPONSABILIDAD EN ESTE SECTOR PARA CONTRIBUIR EN LOS ESFUERZOS PARA CONTRARRESTAR EL CAMBIO CLIMÁTICO Y REDUCIR LAS EMISIONES DE GASES.

POR MARISTHER GUEVARA

Han surgido iniciativas para apoyar al transporte en estos esfuerzos, como: combustibles alternativos, vehículos eléctricos, inteligencia artificial, entre otros. En esta ocasión, nos enfocaremos en el papel que juega la inteligencia artificial en la reducción de gases de efecto invernadero (GEI) en la transportación.

La tecnología ahora presenta una oportunidad de impactar positivamente en el manejo de rutas y la eficiencia de buses y camiones en las vías. Esto se puede lograr con la ayuda de la inteligencia artificial.

¿Qué es inteligencia artificial (IA)?

IA es un campo que combina ciencia computacional con bases de datos para que las máquinas puedan resolver problemas, aprender, razonar, planear, percibir y generar estrategias. Esto se da gracias al uso de algoritmos que hacen que los sistemas puedan predecir y clasificar, e inclusive mover objetos. Ejemplos de inteligencia artificial incluyen traducción automática entre idiomas, mapas, reconocimiento de voz o rostro hasta la posibilidad de hacer preguntas a un programa y que éste sea capaz de responderlas.

En el caso del medio ambiente

El transporte se puede beneficiar de la IA de varias maneras:

- **Monitoreo de emisiones:** la IA puede llevar un registro automático de los gases emitidos por vehículo, para que el propietario sea notificado si la calidad del gas ha cambiado y así realice mantenimiento preventivo.

- **Predicción de emisiones:** la IA puede hacer cálculos que pronostiquen las futuras emisiones de gases de efecto invernadero dependiendo de las rutas, la carga, las condiciones ambientales, entre otras. Se puede utilizar estos datos para generar planes de reducción más efectivos.

- **Reducción de emisiones:** con los datos de las dos categorías anteriores, la IA puede generar una idea real de la emisión de gases y sugerir cómo mejorar la eficiencia de rutas, horarios, entre otros para reducir costos y emisiones de GEI.

La IA calcula, prevé, planifica, aprende patrones, diseña, etc.

Un reporte publicado en 2016 dice que la congestión vehicular (tráfico) le cuesta a la industria del transporte pesado más de USD 74 mil millones, equivalente a más de mil millones de horas de trabajo perdidas. Cada camión pierde, en promedio y a nivel global, USD 6500 por año debido al tráfico. A esto se suma los gases emitidos mientras el carro está en uso por más tiempo del necesario y las pérdidas en combustible.



Foto tomada de <https://rb.gy/kgakdm>

Es imprescindible planear rutas eficientes

Usualmente, es trabajo humano calcular horas pico y otros factores; pero ahora, la IA puede aprender los patrones de tráfico a lo largo del tiempo, las ganancias y la demanda de los clientes y tomarlos en cuenta de manera automática para generar rutas que consideren tiempo, distancia y eficiencia de costo. La idea es que los datos analizados por los algoritmos de la IA ayuden a reducir el costo por kilómetro y generen tiempos de llegada más precisos.

La IA y el mantenimiento preventivo.

Los sistemas de la IA recopilan información de sensores colocados dentro del bus o camión y alertan a los conductores de potenciales problemas mecánicos o si este ya debe recibir mantenimiento. Así se logrará mejor desempeño con eficiente de combustible, menores emisiones de GEI y menor riesgo de daños.

En resumen

La inteligencia artificial no solo es utilizada en los aparatos electrónicos y en las páginas web para sugerirnos el siguiente video o el meme que nos va a causar risa. La IA ofrece amplias oportunidades para incrementar eficiencia en un negocio y más capacidad para ser más sustentable y apoyar a la reducción de los gases que causan el cambio climático.

Entonces, la siguiente vez que esté en su celular y le pregunte algo a "Siri" o "Google" recuerde que hay mucho más que ofrece la IA para trabajar con nosotros aumentando eficiencias.

Fuentes:

<https://dataconomy.com/2023/01/artificial-intelligence-supply-chain/>
<https://www.dispatchtrack.com/blog/optimize-route-planning-ai>
<https://www.ibm.com/topics/artificial-intelligence>



Federación Nacional de Cooperativas de
Transporte Público de Pasajeros del Ecuador.
"FENACOTIP"



¡Detrás de cada transportista hay una familia!

Estimados socios y colaboradores de la Federación Nacional de Transporte Público de Pasajeros del Ecuador:

Con motivo del **cuadragésimo primero aniversario** de la fundación de FENACOTIP, queremos extender nuestras más sinceras felicitaciones a todos aquellos que han contribuido al éxito de esta importante institución.

Desde su creación en el año 1982, la Federación se ha destacado por ser una organización comprometida con la integración de sus filiales a nivel nacional, así como por su importante labor en la defensa y articulación de la clase transportista frente a los organismos estatales que regulan y controlan las diferentes actividades del sector de la transportación.

Es también un órgano proponente de políticas relacionadas con el transporte, el tránsito y la seguridad vial. En este sentido, es una institución que pertenece al sector de la Economía Popular y Solidaria en el segmento de los servicios, y que ha logrado consolidarse como un referente en la materia gracias a su compromiso y dedicación.

Es importante destacar que FENACOTIP es responsable de ejercer la defensa de los intereses de sus filiales y un proponente del desarrollo de su trabajo ante organismos públicos y privados,

colaborando en la solución de conflictos mediante capacitaciones, asesorías y asistencia técnica. De esta manera, al ser el transporte público considerado como sector estratégico del país, FENACOTIP aporta de forma efectiva en la movilidad del ciudadano.

En este día tan especial, queremos reconocer el valioso trabajo que han realizado las filiales y colaboradores de FENACOTIP en estos **41 años de vida institucional**. Sin su compromiso y dedicación, no se habría alcanzado los importantes logros y avances que se han conseguido hasta el día de hoy.

Aprovechamos esta ocasión para reiterar nuestro compromiso con FENACOTIP, el sector del transporte inter e intra provincial público de pasajeros del Ecuador, y para manifestar nuestro deseo de seguir trabajando juntos para lograr un futuro próspero y sostenible para todos.

En la actualidad, el transporte enfrenta una crisis sin precedentes. Pero en lugar de rendirnos, debemos unirnos en solidaridad. Juntos, podemos superar estos desafíos, levantarnos y seguir adelante. Hagamos del coraje y la colaboración nuestra bandera, construyendo un futuro resiliente para el transporte. ¡Mantengamos la unidad y avancemos hacia un mañana mejor!

¡Feliz aniversario, FENACOTIP!

www.fenacotip-ec.com

Bebidas energizantes: ¿riesgo o fuente de vitalidad?

LUEGO DE VARIAS ENTREVISTAS LA CONCLUSIÓN ES CLARA: HAY CONDUCTORES QUE NO QUIEREN HABLAR DEL CONSUMO DE BEBIDAS ENERGÉTICAS. POR EL CONTRARIO, HAY OTROS QUE ACEPTAN ABIERTAMENTE SU USO PUES, MÁS QUE COMO UNA AYUDA PARA NO DORMIR, LO USAN COMO ENERGIZANTE PARA LA ACTIVIDAD SEXUAL. ¿SERÁ POR ESTO QUE, MUCHOS SE NIEGAN A DAR SU NOMBRE EN LA ENTREVISTA?

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

Conductores, médicos, expendedores de bebidas, dan su punto de vista sobre el consumo de bebidas energéticas o bebidas analcohólicas que suelen ser vistas como refuerzo energético del organismo ante escenarios de agotamiento físico o mental.

En los markets de dos gasolineras de la vía Huaquillas-Machala, se averiguó sobre la venta de cuatro marcas de energizantes, especialmente para conductores. Se comprobó que el expendio es alto y los compradores, generalmente son hombres.

Versión de los conductores

El conductor de tráiler Vicente Murillo, orense, con 40 años de experiencia en el volante, cree que el consumo de energizantes o drogas por parte de un conductor está mal. En su vida, jamás ha utilizado esa clase de bebidas y su experiencia personal es que cuando le da sueño, busca un lugar seguro en la vía y descansa dos horas y continúa su camino.

Murillo no gusta ni del café porque cuando lo toma, al otro día no puede



Vicente Murillo

dormir. Cuenta que prefiere bebidas aromáticas. Aconseja a los choferes jóvenes cuidar su salud, no consumir energizantes y drogas para conseguir más rendimiento físico en la carretera porque hay efectos negativos en el organismo a largo plazo, puesto que todas esas bebidas son altamente adictivas.

El experimentado chofer de 59 años, confirma que las empresas o dueños de los vehículos no se preocupan de la salud de sus conductores, no dictan charlas educativas sobre salud laboral.

Otro transportista consultado es Hugo Peralta que hace ruta entre Perú y Ecuador, afirma que las bebidas energizantes no son malas si no se cae en el consumo frecuente. Como en todo, el abuso de bebidas o alimentos trae malas consecuencias en la salud; por ejemplo, taquicardias, preinfartos o problemas respiratorios.

El peor error del conductor -aconseja Peralta- es creer que el consumo de energizantes va a solucionar el cansancio físico que genera una ruta larga. Lo correcto es descansar cada cierto tramo según se pueda; si es posible cada cuatro horas es bueno buscar un punto de descanso para distraerse, conversar con otros transportistas, estirar el cuerpo.

Edwin Gómez, cree que esas bebidas son muy dañinas para el cuerpo; en su caso, es hipertenso y no puede utilizar ningún energizante. Confirma que hay muchos conductores que consumen de manera frecuente estas bebidas porque son jóvenes, el problema vendrá con el paso de los años, opina.

Los médicos recomiendan

Para el galeno Cristhian Encarnación, los energizantes son producto del marketing comercial que no garantizan concentración y reacciones adecuadas ante



Dr. Cristhian Encarnación

eventos fortuitos en la carretera. Da a conocer que existen estudios especializados en Europa para demostrar los efectos de bebidas energéticas en conductores y los resultados no son positivos. Explica que las personas hipertensas, diabéticas, con sobrepeso, con gastritis no deben consumir este tipo de bebidas.

El médico cirujano Paco Delgado afirma que “las bebidas energéticas que contienen taurina y cafeína ejercen a corto plazo efectos en la contractibilidad del corazón”. Por su parte el Dr. Oswaldo Rodas, advierte que el mayor peligro es para el hígado cuando el consumo es continuo. Desde ahí empiezan los problemas, precisa.

Composición y efectos

Los energizantes contienen cafeína e hidratos de carbono, aminoácidos, taurina, vitaminas, minerales, extractos vegetales acompañados de aditivos como conservantes, saborizantes y colorantes químicos.

Los efectos conocidos más frecuentes son: daños en el cerebro, cardiovasculares, gastrointestinales, afección a la función hepática y respiratorios. También cefaleas, trastornos del sueño, irritación y cansancio crónico, producto de la adicción. ®



DAULE



GUAYAS



UNIÓN DE COOPERATIVAS DEL GUAYAS

AL SERVICIO DE LA TRANSPORTACIÓN DEL PAÍS

SERVICIOS TECNICENTROS:



- ✓ ALINEACIÓN Y BALANCEO
- ✓ ENLLANTAJE Y DESENLLANTAJE
- ✓ CAMBIOS DE FILTROS Y ACEITE
- ✓ MECÁNICA EN GENERAL
- ✓ MANTENIMIENTO E INSTALACIÓN DE EQUIPOS DE SEGURIDAD
- ✓ MANTENIMIENTO E INSTALACIÓN DE A/C
- ✓ VENTA DE LUBRICANTES, NEUMÁTICOS, REPUESTOS AUTOMOTRICES Y MÁS

E/S UCTPG EN ISIDRO AYORA



- ✓ VENTA DE COMBUSTIBLE
- ✓ DUCHAS Y MINIMARKET
- ✓ ZONA DE DESCANSO



Contraloría señala falencias en el control de buses

QUITO

POR JANETH CRUZ

Desde 2021, durante la alcaldía de Jorge Yunda, varias empresas de buses obtuvieron la autorización de aumentar el pasaje de 25 a 35 centavos. A esto se sumaron los corredores y transporte municipal como Ecovía y Trolebús. Para que el aumento del pasaje se dé debían cumplir parámetros de calidad en el trato al usuario, precaución al manejar, anular el exceso de velocidad y las peligrosas “carreras” entre buses. Pese a que más de 30 cooperativas aumentaron el costo del pasaje; la realidad en las calles sigue siendo igual. Un ejemplo es el atropellamiento que terminó con la vida de Santiago Gangotena,

fundador de la Universidad San Francisco de Quito quien, pese a cruzar por el paso cebra, fue golpeado por un bus con el logo ‘Movilidad Digna’ brandeado a los buses que podían subir la tarifa.

Según un informe de la Contraloría General de Estado –emitido a inicios de 2023– en el manejo del transporte público de Quito hay irregularidades. Entre los aspectos más graves están conductores que con cero puntos en sus licencias siguen conduciendo. Otros no cuentan con la licencia profesional tipo D o E, exigida para transportar a más de 25 pasajeros.

El informe agrega que las cooperativas no cumplieron con, al menos, una



En Quito circulan 3.082 buses urbanos.

capacitación anual al personal administrativo y operativo en temas como calidad de servicio, género, seguridad vial y accesibilidad universal.

Según la Contraloría, la Secretaría de Movilidad no implementó un sistema de monitoreo para emitir informes que sustenten el mantenimiento de la calidad del servicio por parte de las operadoras beneficiarias del incremento de la tarifa.

Fuerzas Armadas, Policía y funcionarios municipales efectúan operativos

QUITO

POR JANETH CRUZ

Armas blancas como machetes, cuchillos y navajas se decomisan regularmente en el transporte público de Quito. El Ejército se suma a estos operativos que suelen ser realizados por funcionarios municipales y la Policía Nacional.

En el último mes se ejecutaron 16 operaciones de control de armas en diferentes terminales y paradas del Trolebús y Ecovía. También se incluyó el Corredor Sur-Occidental, que va desde la Universidad Central del Ecuador hasta la Terminal Quitumbe.

En vista de la situación de inseguridad que vive el país, nuevamente, se han unido las Fuerzas Armadas a esta labor. El objetivo es reforzar el control en todo el Sistema Integrado de Transporte Municipal y la presencia del contingente militar ayuda a cum-

plirlo, señalaron funcionarios del Comando Conjunto.

Durante los operativos se decomisan sustancias sujetas a fiscalización. En lo que va de 2023 se realizaron 54 operativos antidelinquenciales, incautaron 105 armas blancas. El objetivo es continuar con estos controles.

Según datos de la Empresa de Pasajeros, el Distrito Ñaquito es de los más conflictivos en torno a los delitos en paradas o unidades de transporte. Paradas como El Florón, Benalcázar, Naciones Unidas, Bellavista, Manuela Cañizares, Quitumbe, Guajaló, Guamaní y Chiriyacu son de las más conflictivas.



Comando Conjunto de FFAA tiene luz verde para combatir la delincuencia

La ANT aumenta la vida útil de algunos vehículos

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

Mediante Resolución 026-DIR-2022-ANT la ANT amplió la vida útil de los vehículos de transporte público y comercial del país. El artículo primero establece que la ampliación será por una sola vez y se justifica por la afectación económica ocasionada por la pandemia de COVID-19.

La vida útil de los vehículos queda de esta manera:

Año en que cumple la vida útil	Ampliación años de vida útil
2020	5 años
2021	4 años
2022	3 años
2023	2 años
2024	1 año

El artículo 2 señala que los vehículos inmersos en esta ampliación, están obligados a realizar la RTV dos veces al año, para garantizar la seguridad y el servicio. La Resolución que entrará en vigencia a partir de su expedición sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, ha generado polémica en el transporte, pues sus dirigentes indican que el taxi ejecutivo, escolar y urbano tiene 20 años de vida útil a partir de su fabricación, mientras que los carros de carga liviana (cabina simple) solo tienen 15 años de vida útil, ocasionando desigualdad.

Autoridades quieren habilitar la vía Lago Agrio-Quito

EL SOCAVON (NAPO)

POR CARLOS NAVARRETE

Por iniciativa del prefecto de Sucumbíos, Yofre Poma, al inicio de su gestión, convocó a las autoridades de Napo y Sucumbíos, para estudiar la apertura de la vía Lago Agrio-Quito, afectada de la erosión regresiva del río Coca, desde diciembre 2022.

Atendiendo la invitación estuvieron en el sector El Socavón el prefecto José Toapanta, de Napo y los alcaldes: Darwin Aze de Gonzalo Pizarro y Wilson Sanmantián de Cascales, y varios presidentes de los gobiernos parroquiales de las dos provincias amazónicas.

Las autoridades recorrieron la zona afectada en el sector Piedra Fina y firmaron una carta de intención para trabajar conjuntamente en la apertura de la vía Quito – Lago Agrio, en el menor tiempo posible. Se conformará una mesa técnica que dé seguimiento.

Han pasado más de 17 meses para que las autoridades tomen decisiones y se establezca metas claras para mejorar la vialidad de las provincias de la Amazonía. “Se invertirán



Ciudadanía de las dos provincias llegó al Socavón para apoyar la apertura de la vía.

recursos y se utilizará la maquinaria requerida para agilizar los trabajos”, prometió el prefecto José Toapanta.

En mayo 2022 la conexión Quito - Lago Agrio fue restablecida de manera provisional; pero, después de un corto tiempo se cerró la vía debido a inconvenientes en el terreno. Las variantes ofrecidas por el Gobierno Nacional de 8,9 km. por ese mismo sector y la de 100 km por el otro margen del río Coca, están en suspenso.

Hay que renovar unidades del sistema de transporte público

QUITO

POR JANETH CRUZ

El alcalde de Quito, Pabel Muñoz, en funciones desde el 14 de mayo pasado, ha garantizado que entre sus planes prioritarios se encuentra la compra de 42 unidades para renovar la flota del Sistema Trolebús. Alrededor de 250 mil usuarios utilizan a diario el Corredor Central de Trolebuses articulados. De los 113 trolebuses, 54 iniciaron operación en 1996 y 56 en 1999. Actualmente, solo operan de forma parcial 70 trolebuses. Las flo-

tas de trolebuses articulados terminaron su vida útil de 20 años en 2015 y 2019 respectivamente.

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros administra y opera tres corredores BRT (Bus Rapid Transit): Central, Ecovía-Sur Oriental y Sur Occidental-Corredor Central Norte, con un total teórico de 351 trolebuses y buses articulados, transportando más de un millón de pasajeros por día. A continuación, las flotas, sus vidas útiles reales y tiempo para la salida de operación:

Cantidad vehículos	Marca	Año fabrica	Fin vida útil	Edad tope	Años al 2023
54 trolebuses	Mercedes Benz	1995	2015	20	28
56 trolebuses	Mercedes Benz	1999	2019	20	24
41 articulados Ecovía	Volvo B10M	2003	2018	12	20
80 articulados	Volvo B12M	2011	2023	12	12
40 articulados	Mercedes Benz	2014	2026	12	9

NOTA: Solo 40 articulados y 80 biarticulados cumplen el tiempo de vida útil, el resto (231 unidades) debe cambiarse de urgencia.



El Municipio dice que la atención al sistema de transporte es una prioridad.

NUESTRO PUNTO DE VISTA:

Una resolución política no es válida porque la seguridad de los usuarios está de por medio. Hay que tomar en cuenta que los buses articulados y trolebuses son de transporte masivo; es decir de alta exigencia operacional.

Por lo tanto su vida útil es técnica y no política, y las casas comerciales especifican 12 años de vida útil para articulados y 20 años para los trolebuses. 📌



GUAYAQUIL ♦♦♦

ATM, ENTRE RETIRO IMPORTANTE Y NUEVOS TIMONELES

POR LUIS RUIZ

El conocido general Luis Lalama dejó la dirección de Control de Tránsito de la ATM tras 8 años de servicio y reminiscencias a una gestión llena de momentos inolvidables para el “Chino”, como lo conocen al oficial de tránsito.

Lalama, fuente de consultas y amigo de Revista Buen Viaje, también formó parte por 31 AÑOS de la CTE. El oficial destaca por su conocimiento de los temas de tránsito y su carácter afable para buscar soluciones a todo tipo de conflictos.

Pero la vida continúa y el “Chino” ya tiene reemplazo. El MgSc. Manolo Agurto Carpio ha sido designado nuevo director encargado de Control de Tránsito, en concordancia con el numeral 13 del artículo 11 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

En otra designación importante para Guayaquil, Javier Guzhñay Zurita fue nombrado gerente general de la ATM. Nuestro medio informativo saluda a las nuevas autoridades y augura una gestión honesta y positiva para beneficio de su propio prestigio.



Luis Lalama “Chino” en formación.

GUAYAQUIL ♦♦♦

TRANSPORTE FLUVIAL ¡UN NOTICIÓN PARA PORTEÑOS!

POR LUIS RUIZ

En el transporte fluvial, lo que parecía una quimera y quedaba en las reminiscencias de los guayaquileños, tomaría forma en la alcaldía de Aquiles Álvarez. El Cabildo proyecta hacer masivo este sistema de transporte que conectaría el sur con el norte de la urbe, a través de muelles en el ala Este, en un trayecto de 15 a 17 minutos.

“El río Guayas será utilizado para el transporte fluvial de pasajeros y mercaderías. Construiremos muelles en sitios estratégicos”, manifestó el alcalde. Como reportó RBV en su edición 156, en décadas pasadas el transporte fluvial entre

Guayaquil y cantones aledaños, formaba parte de la cotidianidad. El reto será hacerlo económicamente asequible.

En fotografías del siglo pasado se aprecia que el transporte por la ría era una característica diaria de los porteños. Pero, la sedimentación y falta de dragado complicaron por años su utilización. Hoy, la modernidad e inversión harían posible retomarlo.

Estudios técnicos hechos por la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (Dirnea) aseguran que el Río Guayas es navegable, pero con ciertas restricciones. Por el canal, hasta el Malecón Simón Bolívar, se puede navegar las 24

horas con lanchas de hasta 2,50 m. de calado, similares a las que trasladan pasajeros a la isla Puná.

También es posible operar lanchas medianas una vez que el dragado del río se lleve a cabo. De ser realidad, se reactivará el turismo local.



Foto panorámica de Guayaquil del siglo pasado.

SALINAS ♦♦♦

“GARITO”, EL FAMOSO QUE NO DUERME

POR LUIS RUIZ

La vulcanizadora de “Garito” es una de las más famosas de Salinas el balneario más importante de Santa Elena. Está ubicada casi a la entrada del malecón, detrás de un parque que limita la ciudadela Italiana con Santa Rosa. Siempre su propietario “Garito” está presto a ayudar a un conductor con un percance en sus neumáticos.

Es que la fama de Jaime Lindao de 52 años tiene ribetes de legendaria. A “Garito”, como le apodan en la barriada desde su niñez, dicen que nunca lo han visto dormido. “Je je es una fama muy rara. Si duermo, pero siempre estoy disponible para cambiar una llanta a cualquier hora de la madrugada”, comenta a RBV.

El hombre de voz ronca y contextura media aprendió el oficio de un vecino a quien pidió ayuda para llevar algo de dinero a casa tras sus estudios escolares. Con el tiempo y la experiencia, pudo montar su pequeño negocio con el que mantiene el hogar que formó con Cecilia y sus dos

hijos Arturo y Hank, que ocasionalmente lo ayudan.

En temporada alta de turismo, “Garito” atiende decenas de carros y tiene ayuda de un oficial. “Cuando el negocio decae por ciertos meses debo trabajar solo. Gracias a Dios si hay trabajo en especial de madrugada”, añade el vulcanizador que también se ayuda con la venta de neumáticos usados y recargando baterías. Si usted amigo lector, circula por Salinas y sufre un pinchazo en alguna llanta, pregunte por “Garito” que, muy comedidamente, lo ayudará con buen ánimo.



Jaime Lindao trabajando en su negocio en Salinas.

QUEVEDO

PRIMER PASO A DESNIVEL YA EN OPERACIONES

POR VICTOR ESPINOZA

Luego de siete meses de retraso por parte de la compañía constructora, ya está en funcionamiento el paso a desnivel de Quevedo, el primero en la capital y en la provincia de Los Ríos.

La obra fue construida mediante convenio de cooperación interinstitucional entre el MTOP y la Municipalidad de Quevedo a un costo de USD 8 millones. El puente a desnivel y paso deprimido están en la avenida Walter Andrade para descongestionar la cir-

culación vehicular hacia los cantones El Empalme (Guayas), Buena Fe (Los Ríos) y Santo Domingo.

César Ramírez, superintendente de obra, informó que el puente a desnivel es de 350 m. de largo con carriles de sentido contrario, cimientos apoyados en pilotes y pilares de hormigón armado con vigas superiores de acero estructural sobre lo cual se apoya la losa de hormigón armado. El segundo es el nivel intermedio para ingresar y salir del sur hacia el casco central.

En este mismo nivel hay un ramal para ingresar hacia la gasolinera y salir a la Av. Walter Andrade con dirección norte.

Finalmente, hay un nivel inferior a 4 metros por debajo de la vía actual (paso deprimido) para el tránsito de la zona norte e ingreso al centro de la ciudad.



Vehículos locales e interprovinciales circulan en mejores condiciones.

TISALEO (TUNGURAHUA)

SE IMPLEMENTÓ NUEVA SEÑALIZACIÓN VIAL

POR YOLANDA QUINCHE

Con el fin de mejorar la fluidez del tránsito en el cantón Tisaleo, la Mancomunidad de Tránsito Tungurahua, a través del Departamento de Planificación, ha llevado a cabo un estudio de jerarquización vial y ha implementado 405 señales de tránsito verticales.

Fabrizio Quispe, técnico en transporte, informó que se encuentran modificando la circulación vehicular de una a doble vía, en las calles Juan Benigno Vela, Atahualpa y República para mayor fluidez en el cantón.

Para Carlos Paredes, conductor de transporte público, las nuevas señales "nos brindan una mejor orientación". Además, señaló que los cambios en las vías permitirán evitar congestiones y llegar al destino más rápido.

Rodrigo López, conductor de transporte intracantonal, destacó que con la señaliza-

ción vertical ha mejorado la seguridad vial. "Ahora contamos con indicadores claros que nos permiten saber cuál es la velocidad máxima permitida y qué dirección tomar en cada calle".

Los conductores experimentan una reducción significativa de los tiempos de desplazamiento, mientras que los peatones cruzan las calles de manera segura y sin contratiempos.



Señalización vial brinda una mejor movilidad.

CUENCA

EL TEMOR DE TRANSITAR POR LA VÍA SÍGSIG, CHIGUINDA, GUALAQUIZA

POR BEATRIZ RIVERA

Para la Federación de Transportistas Intercantones del Austro, la situación actual de una de las vías que conecta Azuay con Morona Santiago, sigue siendo un mal sin remedio. El deterioro de la capa asfáltica, los constantes derrumbes y la falta de mantenimiento por descuido de las autoridades, han hecho que esta vía se torne intransitable.

"El centralismo nos ha afectado bastante", dice Diego Fajardo, presidente de la Federación, quien comenta que esta arteria vial sirve también para transportar material de las minas de Tundayme, lo cual representa un fuerte deterioro, ya que los camiones

cargados superan el tonelaje permitido afectando las vías.

"Dos cooperativas de nuestra Federación tienen turnos diarios desde Sígsig a Gualaquiza, movilizan a más de mil personas por esa misma vía y esto preocupa por la seguridad que debemos brindar a los clientes. Alrededor de cuatro horas toma cubrir los 90 kilómetros que separan los dos cantones, que de tener el mantenimiento adecuado bien se pudiera cubrir en la mitad del tiempo.

"Cada dos kilómetros tenemos problemas: hay hundimientos o derrumbes, agravándose en el sector de Churuco e Ingamullo. Cuando se cierra la vía Gualaceo - Plan de Mila-

gro, el tránsito se desvía por la Sígsig, incrementando los vehículos y se debe conducir a 40 km/h. hacia Gualaquiza", concluye.



El deterioro es notorio y afecta a todo vehículo.

LAGO AGRIO ◆◆

DIRIGENTES SON CONCEJALES DEL MUNICIPIO DE LAGO AGRIO

POR CARLOS NAVARRETE

Arcadio Bustos reelecto y Narciso Orellana elegido concejal en los comicios del 5 de febrero. Son dirigentes emblemáticos de la Unión de Taxis de Sucumbíos. Han ocupado cargos importantes en representación de sus cooperativas: Lago Agrio y Oro Negro. Desde 2014 compartieron presidencia y gerencia de la Unión.

Orellana tiene claro que el cantón necesita servicios básicos para los barrios alejados, rehabilitación de vías para mejorar el transporte público. Urge el ordenamiento del comercio en el centro de la ciudad debido a que los informales se han tomado las aceras. Planea emitir una ordenanza para mejorar la ubicación de las franjas azules para estacionamiento. "Estas franjas solo deben estar a un lado de la vía y así evitar embotellamientos" sostiene.



Ordenar espacios de estacionamientos es fundamental

MACHALA ◆◆

TRANSPORTISTAS PESADOS SOLICITAN SEGURIDAD



Izq. Gobernador Byron Zapata junto a Ing. Freddy Cueva.

POR GEOVANNI VALENCIA

El Arq. Byron Zapata, gobernador de la provincia de El Oro, comprometió su apoyo a quienes forman parte de Fetranspsur presidido por el Ing. Freddy Cueva. Al salón principal de la Gobernación asistieron los dirigentes de las diferentes operadoras de transporte pesado.

Entre sus planteamientos están: Seguridad en las vías; ingreso por Yilport para eliminar las grandes columnas de camiones; reducir tramitología en la ANT; erradicar la delincuencia graves problemas que perjudican al gremio del transporte.

Byron Zapata, tras escuchar los planteamientos, aseguró que coordinará con el comandante de la Policía Nacional en El Oro, para incrementar patrullajes en la provincia y evitar los asaltos en las vías.

También buscará entrevistarse con el gerente de Yilport para coordinar acciones que conlleven a mejorar la atención a los transportistas bananeros. Se reunirá con el Director Provincial de la ANT, para mejorar aspectos con fallas para optimizarlos en beneficio de este sector de la economía ecuatoriana.

AMBATO ◆◆

SE INSTALARÁ DISPOSITIVOS INFORMATIVOS DE VELOCIDAD

POR YOLANDA QUINCHE

Para promover la seguridad vial y prevenir accidentes por exceso de velocidad, el Municipio está en camino de instalar pantallas LED que informarán al conductor su velocidad en tiempo real a una distancia de 200 m. y recopilarán datos de tráfico para futuras decisiones.

Las pruebas preliminares han generado diversas opiniones entre los conductores



Pruebas para nuevos dispositivos de velocidad en Ambato.

quienes analizan cómo afectará su actividad:

Para Eduardo Mendoza, conductor de transporte público, es una herramienta útil para concienciar a los choferes el respeto a los límites de velocidad. "Muchas veces nos dejamos llevar por la prisa y ponemos en riesgo nuestra vida y la de los demás", señaló.

Sin embargo, no todos están convencidos de su efectividad. Luis Pérez de transporte pesado Los Andes, expresó sus dudas sobre el impacto real en la reducción de accidentes. "La mayoría de los conductores conocemos las velocidades permitidas y los riesgos asociados con la velocidad excesiva". No está seguro que las pantallas cambien la forma de conducir. Cree que es más efectiva la presencia policial y sanciones estrictas.

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

Subscríbase y reciba la mejor información del transporte ecuatoriano



WhatsApp:

0999816629 • 0992476529

HUAQUILLAS

BUSES URBANOS TRABAJAN A PÉRDIDA

POR FRANCISCO CELI

La única cooperativa de buses urbanos "6 de Octubre" de Huaquillas, no mejora ingresos, no renueva unidades, pierde socios y se acaban sus vehículos. El panorama es desalentador para una empresa de 40 años de vida, en una ciudad de 60 mil habitantes.

En mayo, Manuel Pulla y Melania Piedra, presidente y gerente de la Coop., acudieron al llamado del nuevo Alcalde cuyas propuestas fueron arreglo de vías en las rutas de servicio urbano y control a mototaxis.

Jimmy Feijoo, conductor de la unidad 29, comenta que de las cinco rutas urbanas solo dos son rentables; las tres restantes son a pérdida.



Unidad abandonada de Coop. 6 de Octubre.

Considera que ya es tiempo de aumentar cinco centavos al pasaje que aún es insuficiente para reflotar a la Cooperativa.

La afectación a la Coop. también hace reaccionar a taxistas, transporte de camionetas y liviano; puesto que la problemática es común a todos: el descontrol de las mototaxis, irrupción de vehículos y motos peruanas, vías urbanas en mal estado y falta de una terminal terrestre que ayude a ordenar el caótico tránsito urbano.

PALENQUE (LOS RIOS)

ÚNICO TRANSPORTISTA ELECTO CONCEJAL



Jairo Flores electo concejal.

POR VICTOR ESPINOZA

En Palenque el dirigente Jairo Flores es el único chofer elegido concejal de los 13 cantones riosenses. En entrevista concedida a BV, informó que tiene 40 años de edad; 15 como transportista, accionista y presidente de Cía. Nicolás Infante Díaz que cubre la ruta Jauneche - Palenque y Vines.

Cree que su elección es resultado del trabajo constante realizado, no solo como con-

ductor o dirigente, sino por el legado de su familia de transportistas, honesta y estimada en la jurisdicción palenqueña, misma que está vinculada con acciones en lo social, deportivo y comunicacional por décadas.

Acotó que la confianza otorgada por transportistas y la colectividad, lo comprometen a trabajar con responsabilidad para mejorar la calidad de vida. En el Concejo Cantonal planteará la pavimentación de calles, mejora de vías y caminos vecinales. También velará por el bienestar de la niñez y los adultos mayores.

Además, pretende plantear ante la Agencia de Tránsito Municipal y la ANT, la ampliación de la ruta Palenque-Balzar, para servir a los habitantes de las comunidades agrícolas.

EL REVENTADOR (SUCUMBIOS)

NUEVA PRESIDENCIA PARA HABILITAR VÍA

POR CARLOS NAVARRETE

Byron Herrera dirigente de El Reventador estuvo en todas las reuniones con el MTOP en el recinto San Luis y en El Reventador. La temática: restablecimiento de la vía que se fue por la erosión del río Coca, el 10 de diciembre del 2022.

El Gobierno, a través del MTOP, prometió construir una alterna de 8,9 km por arriba de la colapsada; y también una carretera de 100 km. al otro margen del río Coca; pero, todo quedó solo en promesas.

Ante esta realidad, "los Mingueros del Socavón" grupo de mujeres y hombres de poblaciones como El Reventador, San Luis y más comunidades, con pala y machete, empezaron a construir una vía alterna para no quedarse aislados y seguir con su comercio de manera urgente. Byron Herrera es uno de los dirigentes más notorios en este proceso.

En las últimas elecciones Byron Herrera ganó la presidencia de El Reventador y promete que junto a las autoridades de Napo y Sucumbíos, van a hacer realidad el sueño de los "Mingueros del Socavón"



Población del sector acompañó a Herrera, en la visita al Socavón.

RIOBAMBA

SEGUNDO FORO DE MOVILIDAD



Grupo de técnicos participantes en el II Foro.

RIOBAMBA, 6 MAYO 2023

Por el aniversario de Escuela Politécnica del Chimborazo (ESPOCH), se realizó el II Foro de Movilidad para la administración y regulación de la Revisión Técnica Vehicular y Planificación de Movilidad Sostenible. Los auspiciantes fueron ESPOCH, AME y la empresa DocuSecure.

Asistieron 650 personas de 23 provincias, 141 municipios, 7 mancomunidades y 14 empresas públicas de movilidad. También funcionarios de ANT, CNC y AME. Se presentaron ocho expositores técnicos en movilidad, tecnología sostenibilidad, regulación y administración pública del transporte, tránsito y seguridad vial. Fue complementado por estudiantes de Ingeniería de Gestión de Movilidad de la ESPOCH, donde se observó la participación de la academia para desarrollar aplicaciones técnicas y tecnológicas para mejorar el transporte.

Las conclusiones del Foro son: 1.- Actualizar la regulación vigente; 2.- Cambios urgentes en los sistemas informáticos de ANT; 3.- Implementación de seguridad en las bases de datos y en documentos oficiales y 4.- Necesidad de planificar la movilidad de modo sostenible.

MACHALA

OROCONTI CUMPLE 28 AÑOS DE VIDA INSTITUCIONAL

POR GEOVANNI VALENCIA

A lo largo del desarrollo de Oroconti superamos dificultades y contratiempos. Con esfuerzo, unión y ahínco logramos fortalecer las raíces de la Empresa. Con trabajo salimos airoso y robustecidos para alcanzar el objetivo que desde nuestra fundación, establecimos:

SER LOS MEJORES

Este año compartimos con nuestros compañeros, tanto la fe en nuestra Patrona La Virgen de El Cisne, así

como nuestros festejos de aniversario. Invitamos a las autoridades del cantón y de la provincia y organizamos un Baile de Gala.

Durante la reunión solemne se rindió reconocimiento a los accionistas con más de 20 años en la Empresa, de igual manera al Alcalde y Prefecto por su labor en favor de la comunidad.

Alex Maldonado Torres,
Gerente
Ramiro Torres Heredia,
Presidente



Directivos, Prefecto, Autoridades del Cantón Machala.



Socios de la Coop.

TUMBACO

TRANSPORTES TUMBACO CUMPLIENDO 67 AÑOS

POR GEOVANNI VALENCIA

Fundada en mayo de 1956, celebra 67 años de servicio a la comunidad, siendo pionera en el transporte de pasajeros desde Tumbaco a Quito.

El esfuerzo y dedicación de los socios la han consolidado como una de las empresas de transporte de pasajeros más importante de la región. En los años 1980 sirvieron hasta la provincia de Napo, venciendo toda dificultad, buscando el porvenir de las familias de los socios y orgullosos de pertenecer a la Institución.

Actualmente, cuentan con 63 unidades modernas para servicio cómodo y seguro a todos los sectores y barrios de Tumbaco, conducidos por conductores profesionales, que diariamente sirven con la calidad y calidez que los caracteriza.

“Al conmemorar un año más de fundación, extendemos un profundo agradecimiento a nuestros



El servicio a la comunidad es su prioridad.

socios, personal administrativo, choferes y colaboradores; quienes son el eje fundamental de nuestra Institución para continuar con el progreso de Tumbaco”.

El excelente trabajo en este periodo está dirigido por: Raúl Cárdenas, **presidente**; Rodrigo Andino, **gerente**; Jaime Barreiro, **presidente de vigilancia**.

LOJA

TRANSPORTES LOJA INTERNACIONAL EN SU ANIVERSARIO DE 62 AÑOS

POR GEOVANNI VALENCIA

En una Sesión Solemne se recapituló su desarrollo, avances y gestiones realizados por la actual administración y sus socios. Se reconoció a: Jorge Orlando Montoya por 53 años socio activo; Víctor E. Ludeña por su intachable trayectoria y a trabajadores destacados del área operativa y administrativa.

Los actos de la celebración alegraron a socios, familiares, conductores y trabajadores con la coronación de la Reina Sofía Piedra; novena en honor de la Virgen de El Cisne patrona de la Institución; eucaristía de acción de gracias por el bienestar de todos; noche artística - cultural y jornadas deportivas.

Breve reseña histórica de su progreso

El 15 de febrero de 1961, 30 socios de las coop. Ecuador, Ce-

lica y Cenepa se reunieron para fundar la Cooperativa de Transportes Loja que inició sus labores con frecuencias a Cariamanga, Celica y Macará.

En 1971 fue el primer viaje Loja-Quito. En 1993 se importó 30 chasis. En 1995 se importó 80 buses brasileños. En 2002 inició la renovación con buses Scania que continuó con importaciones durante 2012, 2015, 2016 y 2018. En 2021 se importó unidades BUS CAMA DOBLE PISO.

Otros importantes proyectos han marcado la historia de Transportes Loja Internacional como su Taller de Carrocerías, Estación de servicios, Lavadora y Lubricadora y por supuesto en 2023 la conformación de la COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA Y ENCOMIENDAS y remodelación total de la agencia matriz en la ciudad de Loja.



Socios de Coop. Loja Internacional un ícono de progreso.

LATACUNGA

COOPERATIVA DE TRANSPORTE URBANO SULTANA DE COTOPAXI

POR GEOVANNI VALENCIA

En mayo pasado nuestra "Sultana" cumplió 48 años de vida institucional por lo cual nos cabe el honor de ser una de las Pioneras de Cotopaxi. Durante todo este tiempo nos hemos distinguido por la seguridad y confort que brindamos a los pasajeros.

Muchas son las etapas por las que ha pasado nuestra no-

ble institución desde su fundación el 12 de mayo de 1975.

Actualmente, con el trabajo incansable de sus dirigentes y socios, la Cooperativa ha crecido y se ha fortalecido para ofrecer un servicio de primera con unidades modernas y seguras.

Fabián Sinchiguano
Presidente
Ing. Carmita Salguero
Gerente



IBARRA

COOPERATIVA 28 DE SEPTIEMBRE EN CONSTANTE PROGRESO

POR GEOVANNI VALENCIA

La Administración del período 2022 – 2024, de la prestigiosa Cooperativa de Transportes 28 de Septiembre y sus asociados, han realizado la importante inversión de adquirir un nuevo cabezal Kenworth T880, año 2023. Este potente vehículo será utilizado para transportar combustibles a la estación de servicio de la Cooperativa y abastecer los requerimientos de socias, socios y de la ciudadanía en general.

Marcelo Yépez
Presidente
Richard Luna
Gerente



SANTO DOMINGO

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE RUMIÑAHUI: 29 AÑOS

POR GEOVANNI VALENCIA

Nuestra Compañía fue fundada el 4 de mayo de 1994. Estamos cumpliendo 29 años de servicio a la ciudadanía de Santo Domingo de los Tsachilas.

Todos los días nos esforzamos por ofrecer un transporte que genere confianza con excelente atención a nuestros fieles usuarios. Con el fin de brindar seguridad y confort,

hemos renovado todas las unidades con las mejores carrocerías del país.

Además, de manera constante capacitamos a los propietarios y conductores profesionales en temas de atención al cliente, relaciones humanas e intrapersonales.

Presidente:
Lic. Jorge Mejía -
Gerente:
Lic. José Verdezoto



SANTO DOMINGO

58 AÑOS: COOPERATIVA DE TRANSPORTE KENNEDY

POR GEOVANNI VALENCIA

Hace 58 años, un grupo de ciudadanos se reunió para formar la Cooperativa de Transporte Interprovincial John Fitzgerald Kennedy, con sede en Santo Domingo.

Desde su inicio se destacó por brindar un servicio de alta calidad en el noroccidente del país, siendo líder gracias al esfuerzo conjunto de dirigentes, socios, personal administrativo y operarios. Con

entrega, los colaboradores han logrado que se mantenga su prestigio de responsabilidad, pues cumple con altos estándares en el transporte.

Actualmente, los 53 socios se esfuerzan por mejorar, cada día, el servicio que brindan equipando a las unidades con mejor confort para que el usuario viaje satisfecho.

Javier Cevallos
Presidente
Ing. Carlos Benenaula
Gerente



MANTA ◆◆

COOPERATIVA DE TRANSPORTE
MANTA: CUMPLE 60 AÑOS

POR GEOVANNI VALENCIA

El pasado 1ro. de mayo, la Cooperativa de Transporte Urbano Manta, celebró un aniversario más de vida institucional. Son 60 años de trabajo de la primera y más grande cooperativa de transporte urbano de la ciudad. Su desarrollo es firme gracias al trabajo constante de sus socios y directivos siempre dispuestos a brindar, día a día, un servicio humanista y de calidad.

En la sede social inició la conmemoración con la Misa de Acción de Gracias para dar paso a la Sesión Solemne que contó con la presencia del alcalde Ab. Agustín Intriago y más invitados.



Arriba: Ing. Daniel García (gerente), Miguel Mendoza (presidente). Abajo: Alcalde, presidente, gerente, concejales y otras autoridades

Miguel Mendoza, presidente de la Cooperativa, a nombre de los socios hizo un especial reconocimiento a la acertada gestión del gerente, Ing. Daniel García, quien recibió el homenaje con emoción. El Presidente también resaltó el esfuerzo, seriedad y visión de todos los socios, funcionarios y sus familias presentes en la celebración.

TULCÁN ◆◆

66 AÑOS CUMPLE COOPERATIVA
EXPRESO TULCÁN

POR GEOVANNI VALENCIA

Se fundó en 1957 con 16 socios luchadores y unidos para crear la pre-cooperativa. Al alcanzar su conformación se constituyó en pionera del norte. El 20 de diciembre de 1962 fue inscrita en el Registro General de Cooperativas, A.M. 4907, quedando jurídicamente reconocida como Cooperativa de Transportes Interprovinciales Expreso Tulcán.

En 2018, se conformó la comisión pro-mejoras integrada por la Presidencia

y Gerencia quienes fueron responsables de planificar la construcción de la nueva sede social que inició el 2019 y finalizó en 2020.

En 2019, basándose en el Plan Operativo Anual, se realizó el levantamiento de información para crear la página web: www.expresotulcan.com, en la cual se sistematiza el movimiento de boletería, encomiendas y venta de pasajes en línea.

Coop. Expreso Tulcán está conformada por 20 socios: 7 mujeres luchadoras y 13 hombres valientes.

Presta servicio de transporte de pasajeros y encomiendas a: Tulcán, San Gabriel, Ibarra, Otavalo, Carcelén, Quitumbe, Santo Domingo. Mantiene convenio con las Cooperativas Patria, Coto-paxi y Santo Domingo para el enlace de encomiendas a diferentes destinos.



Sede social de Expreso Tulcán

TULCÁN ◆◆

COOP. DE TRANSPORTE URBANO
"11 DE ABRIL" CELEBRA 53 AÑOS

POR GEOVANNI VALENCIA

La Cooperativa se fundó el 1 de junio de 1970, siempre con el horizonte certero de brindar servicio a los ciudadanos de nuestra querida ciudad fronteriza. A la fecha han transcurrido 53 años de un trabajo serio, firme y profesional en Tulcán, los cuales queremos que se multipliquen para eternizar nuestro legado.

En esta fecha memorable nuestra operadora rinde un homenaje fraterno a todos sus socios y familias, trabajadores y colaboradores. Celebramos y festejamos un año más de continuar al servicio a la noble ciudad de Tulcán.

Lic. Edmundo Tulcán
Presidente
Mauricio Rosero
Gerente



GUAYAQUIL ◆◆

J.J. OLMEDO: 140 CONDUCTORES
FUERON CAPACITADOSFUENTE DIRECCIÓN DE
COMUNICACIÓN AMT

El 3 de Junio, en la ciudadela La Atarazana, 140 conductores de transporte urbano de la Cooperativa José Joaquín de Olmedo, fueron capacitados en temas de educación vial como respeto a las normas de tránsito, pirámide de la movilidad y atención al usuario.

La finalidad es disminuir el índice de siniestros de tránsito, a través de una conducción responsable y una cultura de respeto hacia todos los actores de las vías.

Además de las charlas teóricas, los conductores experimentaron situaciones de riesgo a través de simuladores de realidad virtual, que permiten conocer las consecuencias de manejar a exceso de velocidad, en estado de ebriedad o con sueño.

Las instrucciones son gratuitas y se extenderán hacia el resto de cooperativas de transporte urbano, con el objetivo de abarcar la mayor cantidad posible de conductores capacitados.



Recibiendo capacitación de la AMT.

GUAYAQUIL

UNIÓN DE COOPERATIVAS DEL GUAYAS CONMEMORÓ 60 AÑOS DE HISTORIA

POR GEOVANNI VALENCIA

El pasado 29 de abril del 2023, celebró su sexagésimo aniversario de vida institucional con una sesión solemne, discursos emotivos y reconocimientos a los miembros destacados que marcaron el certamen.

Fue un día memorable que honró la visión y dedicación de sus fundadores, entrega de placas conmemorativas, así también se destacaron los logros continuos de la Institución.

En su discurso, el presidente de la Unión del Guayas, Héctor Salinas, expresó: "Cumplir 60 años no es tarea fácil porque ello indica la permanencia de la institución, la fortaleza de sus dirigentes en los distintos periodos cumplidos acertados o no; esto y más es lo que está conformando nuestra historia".

Por su parte, el gerente de la Unión del Guayas, Miguel Anchundia, destacó el aporte significativo de las cooperativas filiales y fraternas en la ejecución de

los proyectos emblemáticos de la Institución. Proyectos como la edificación de dos modernos tecnicentros, una estación de servicio, entre otros. En su intervención indicó, además, que la Unión del Guayas es un ejemplo de progreso continuo y que siempre busca garantizar un servicio eficaz y eficiente a sus agremiados y a la comunidad en general.

"Somos una Unión que siempre ha luchado y seguirá luchando. Nos sentimos orgullosos de pertenecer a esta institución. Decía yo... Somos como aquel boxeador, como aquel soldado golpeado, que han caído y se han levantado con su corazón intacto, rebelde y lleno de orgullo y que, con la ayuda de Dios, vamos a seguir adelante" expresó, Anchundia.



Socios de Unión de Coop. de Guayas

MACHALA

NUEVA DIRECTIVA DE FEDERACIÓN TRANSPORTE PESADO DE LA FRONTERA SUR

POR GEOVANNI VALENCIA

En la sede social de la Institución se cumplió la elección, juramento y posesión de la nueva directiva de Fetranspsur.

Cumplidas las acciones legales, con la presencia de representantes de las filiales de la provincia de El Oro de Fetranspsur, la sesión estuvo bajo la dirección de Carlos A. Beltrán y la nueva Directiva quedó conformada por:

Presidente: Ing. Freddy Cueva Bravo (Transantarroseña)

Vicepresidente: Jérica Álvarez Torres (Jestranscar)

Tesorero: Víctor Hugo Lima Valarezo (Petro Oro)

Secretaria: Gladys Llanos Yunga (Sinatransport S.A.)

Asesor Jurídico: Ab. Ángel Cartuche Cartuche

Vocales principales: Lenin Dávila Viteri (Sertradavi)

Mussuline Arias (Centinela de El Oro)

Alejandro Beltrán C. (Petrooro)

Vocales suplentes:

Vicente A. Macas (Se-Wong)

Mario Aguilar A. (Orotranspe)

Luis M. Maldonado (Transocar)

Comisión educación y disciplina:

Marco B. Freire (Transbaoro)

Comisión de Validad y Tránsito:

Marcela Yunbay (Quiserv S.A.)

Comisión deportes:

Ab. Lupe Sares (Cotisesa)



Vicente Macas, Mussoline Arias, Luis Maldonado, Lenin Dávila, Mario Aguilar, Freddy Cueva, Carlos Beltrán, Víctor H. Lima, Gladys Llanos, Maria Aguilar.



Carlos Oswaldo Toro Jurado: su vocación ha sido servir al transporte

CON SU ENTREVISTA NOS HIZO REFLEXIONAR QUE LA FRANQUEZA, SERIEDAD Y ESFUERZO CONSTANTE SON ELEMENTOS INDISPENSABLE PARA RECORRER LA VIDA PRODUCIENDO Y APOYANDO A LOS SEMEJANTES.



Mi primer trabajo fue como segundero conduciendo un tanquero Mercedes Benz 1920. En 1970 transportaba combustible que se cargaba en la Libertad para llevarlo a Quito, Tulcán y otras ciudades. Las distancias eran grandes y los carros muy lentos. Yo había cumplido 20 años, aún no tenía la licencia.

De La Libertad a Tulcán hacíamos entre 30 y 35 horas sin parar. Íbamos máximo a 60 km/h y las cuestas subíamos super lentos porque los carros no tenían turbo.

El viaje a Lago Agrio, ida y vuelta duraba 12 días. Los vehículos no tenían litera para descansar, nos acomodábamos en el asiento de la derecha del conductor. Era un servicio duro e importante transportar combustible.

Nos alimentábamos en los comedores del camino. Viajábamos hacia el Oriente por el peor camino que tenía el país; había derrumbes, atascamientos, accidentes. Era tan estrecho que cuando se dañaba un carro los inconvenientes eran incontables.

Nunca llegamos a un hotel. Nos aseábamos en las cascadas camino al Oriente o en la de Alluriquín. En los ríos que cruzábamos, además de bañarnos lavábamos la ropa. Era una vida sacrificada más que de aventura.

Recuerdos familiares

Me gradué de chofer profesional en el Sindicato de Choferes de Cotopaxi en 1977. Salía de viaje con el tanquero el domingo en la tarde, y regresaba el sábado en la mañana; hacía mantenimiento al vehículo y descansaba por la tarde.

Mi esposa trabajaba lejos, pero cuando yo llegaba ella venía y pasábamos juntos unas horitas del sábado y la mañana del domingo. Si no era posible encontrarnos, le escribía en el espejo con lápiz labial: “llegué, gracias por la ropa” y me despedía con cariño. Ella compraba muchos lápices de labios, porque yo los acababa con mis mensajes.

Me case a los 21 años; ya son 50 años de mi matrimonio. Mi esposa Eva León Jácome fue maestra. Tenemos cinco hijos todos profesionales.

Entre 1977 a 1980 ganaba dos mil sucres mensuales, mis jefes eran de los que mejor pagaban, no alcanzaba para cubrir todos los gastos, pero tenía un trabajo que me gustaba.

Cuando dejé de transportar combustible, con mi esposa hicimos un crédito para adquirir un vehículo en la Coop. de Transporte 14 de Octubre. Ingresé como socio en 1977 con un Ford 350, carrocería de madera, motor 3.8, llantas 7,50x16.

PUJILÍ

POR MARITZA GUEVARA

Nací en Pujilí el 28 de julio de 1951. Tuve el ejemplo de mi padre José Bernabé Toro, pionero en el transporte del cantón. De él heredé la vocación de servicio en el transporte. A los 15 años, comencé a manejar.



Ford 350 modelo 1958 con carrocería de madera

Tengo gratos recuerdos de la directiva. Permanecí 39 años en esta operadora. Me entregué 100% al trabajo.

Luego pasé a las busetas con carrocería metálica para 22 pasajeros, pero llevaba 24, acomodando dos en un asiento a la izquierda. Fui cambiando buses, entre ellos: Ford 75, Ford 76; Ford 80; Ford 81 y luego di el salto al Hino FG. Nunca he comprado un bus nuevo porque lo ganado no permitía un gasto fuerte. Pero, siempre adquirí vehículos buenos: un Nissan a diésel, un Ford con motor Detroit Diesel, un Mercedes Benz y con ese me retiré en 2015.

Varias dignidades locales y nacionales

Gracias a la confianza de mis compañeros fui presidente y gerente de la Cooperativa por muchos años. Siempre ayudé a los compañeros. Cuando eran detenidos hacíamos gestiones para que salgan; si tenían un accidente colaborábamos en todo. Representé a la Cooperativa en dignidades a nivel nacional, provincial y cantonal. Además, me desempeñé como gerente de la Unión de Cooperativas de Transporte de Cotopaxi; Vocal del Consejo Provincial de Tránsito, entre otros. He tenido satisfacción de haber llegado a sitiales gremiales, clasistas, cooperativistas y también de la ciudadanía.

En la Cooperativa todos éramos amigos de la misma tierra de Pujilí. Fuimos propietarios y conductores, no contratábamos choferes. La primera terminal que tuvimos en Quito fue en la 24 de Mayo, luego en Chimbacalle, después el Cumaná y ahora Quitumbe. En un comienzo teníamos frecuencias no reconocidas. Fue un gran triunfo cuando se logró legalizar a todas y poder trabajar tranquilos.

Compramos un terreno y construimos un edificio de dos pisos donde funcionan las oficinas y el salón para sesiones del directorio.

Recuerdos tristes y alegres

En mi corazón llevo alegrías y tristezas. Recuerdo a compañeros que se han ido por algún percance; uno de ellos en el puente de Tambillo se accidentó y murió junto a ocho pasajeros.

Fueron mi alegría los viajes por turismo. Cierta vez estuvimos en Manta nadando y unos compañeros se agarraron a tomar y no querían irse. Decidimos dejarles, ellos se asustaron y nos siguieron en una camioneta, en pantaloneta, silbando y gritando para que nos detengamos. Todo fue gracioso.

Éramos maestros mecánicos

Si se dañaba el embrague, con habilidad seguíamos hasta la próxima ciudad, bajábamos la caja de cambios, cambiábamos el embrague, poníamos la caja en su sitio y seguíamos el viaje.

Cuando se dañaban las crucetas del árbol de levas la cambiábamos por una usadita en medio camino. Antes no se compraba el kit de repuestos como ahora, si una pieza se dañada, la arreglábamos.

El asiento a la izquierda del conductor, era la caja de herramientas. Allí se llevaba: cruceta, disco de embrague, rulimán de la rueda y más repuestos. También un juego completo de herramientas, palas y picos, grasa, el engrasador y ropa de mecánico.

El apoyo de pasajeros

Cuando rodábamos por Isinliví, más allá de Sigchos, nos enterrábamos en el lodo, había que limpiar el camino poniendo arena. Los pasajeros nos ayudaban con pala y pico para salir. Los oficiales eran muy trabajadores y ganaban por viaje. Hoy, algunos de ellos son propietarios de vehículos y choferes profesionales.

Pasajeros, frecuentes y amigos

Los lunes viajaban estudiantes y trabajadores. Al salir pasábamos pitando y les recogíamos de sus casas, a las 02h00 ó 03h00. En Quito se quedaban en la 24 de Mayo. Habían 22 pasajeros que trabajaban en la construcción y les llevábamos hasta el Hotel Quito. Una señora iba siempre en el turno de las 08h30, llevaba chaguarmishqui, cuajada y capulíes.

Nosotros éramos los únicos que ingresábamos a Pacayacu, Quantoro y Sigchos, los pasajeros llevaban a vender los productos de su tierra; también recibíamos encomiendas, cartas, dinero y encargos; todo llegaba completo y sin novedad.

Un susto en la carretera

Manejando cerca de Machachi por

la Avanzada, veo una rueda que va saltando y a los cinco segundos el carro se viró. Era la rueda de mi vehículo, se habían roto los pernos de la rueda. No pasó a mayores, el carro se cayó de lado, porque iba despacio.

Responsabilidad ante todo

Cuando se conduce no se puede cometer imprudencias porque acarrear tragedias. El bus transporta seres humanos y tras de ellos hay una familia que espera. Es primordial el respeto a las leyes, reglamentos de tránsito y honradez en el desempeño en todos los ámbitos.

Recuerdos de la Historia

Deseo dejar sentado mi agradecimiento al Dr. José María Velasco Ibarra cinco veces Presidente del Ecuador. En el año 1937, declaró el 24 de junio como el Día del Chofer Ecuatoriano en reconocimiento a nuestra sacrificada labor.

En 1982, siendo presidente el Dr. Oswaldo Hurtado presentó un proyecto de ley que permitió la afiliación voluntaria al IESS. Cuando fui Secretario General del Sindicato, usamos esta autorización para afiliarnos a 120 compañeros y hoy disfrutan de su jubilación. 🇪🇨

*Mensaje sentido y cordial
Agradezco a la Sra. Maritza
Guevara de RBV, por darnos
la oportunidad de expresarnos
a quienes ya hemos salido del transporte.
También poder decirles a los
compañeros, que siempre
dignifiquen su profesión de
Chofer Profesional, realizando
con orgullo su labor.*



Buseta Ford 350 año 1973 de 21 pasajeros.



Andrea Carolina Quito Torres

54

Tiene 31 años y nació en Cuenca. Desde niña se radicó en Macas pues sus abuelitos y demás familia viven en esa ciudad. Se traslada constantemente entre estas dos ciudades que le encantan.

Si bien es odontóloga, se inclina por su trabajo actual: "Me dedico al modelaje y a la preparación de reinas de belleza. Soy profesora e instructora de pasarela. Los concursos de belleza y el modelaje son mi pasión".

A los jóvenes nos inculcan el sueño familiar de obtener un título universitario y así lo hice. Pienso que una chica de 18 años no puede saber que quisiera hacer de su vida. Si bien mi familia no me obligó, yo cumplí con mis padres obteniendo el título universitario de Odontóloga. Pero, no ejerzo pues en el camino he experimentado cambios importantes en mi vida. Empecé a cuidarme, a comer saludable, a cuidar mi cuerpo y decidí trabajar como modelo. Esto me abrió las puertas para ser la reina de Macas y muchas otras oportunidades.

Soy soñadora y apasionada. Me esfuerzo cada día, creo en Dios, en las energías positivas y en el poder de la mente y la palabra. Si nos enfocamos en un objetivo podemos lograrlo poniendo nuestra mente en ese empeño. Siendo positivos se puede dar la vuelta a las situaciones negativas, aunque conlleve esfuerzo.





QUITO (593-2) 269 1018 / GUAYAQUIL (593-4) 211 3110 / CUENCA (593-7) 260 1022 / DISTRIBUIDORES A NIVEL NACIONAL

LA CHICA DE LA PORTADA
es un auspicio de:



Reencauche



099 318 0000
www.durallanta.com/reencauche



El metro y buses de Singapur

POR MARISTHER GUEVARA

Singapur es una ciudad/estado de los más pequeños, pero más competitivos del mundo. Su territorio mide 728,6 km² (equivalente a dos veces Guayaquil).

La historia de esta isla del sur asiático está llena de guerras, conquistas de muchos países como China, Gran Bretaña, Japón, Estados Unidos. Obtuvo su independencia en 1965 de la mano de Lee Kuan Yew su líder inolvidable.

Singapur es una de las principales ciudades globales y uno de los centros neurálgicos del comercio mundial. Cuenta con el segundo mayor centro financiero y el segundo puerto que más mercancías mueve. Su economía globalizada y diversificada depende especialmente del comercio y del sector manufacturero. En términos de poder adquisitivo es el tercer país con mayor renta per cápita del mundo, además de figurar entre los primeros países en las listas internacionales de educación, sanidad, transparencia política y competitividad económica.

Registra los primeros puestos en numerosas mediciones internacionales, tales como calidad de vida, libertad económica, educación, cuidado de la naturaleza, atención médica, seguridad personal y vivienda con una tasa de propiedad de vivienda del 91%. También tiene uno de los niveles de corrupción percibidos más bajos del mundo. La expectativa de vida es de las más largas del mundo, las velocidades de conexión a internet más rápidas y una de las tasas de mortalidad infantil más bajas del mundo. (Wikipedia)

Los buses y el Metro

La red de transporte público de Singapur funciona a la perfección. La puntualidad, frecuencia y limpieza de los transportes es ejemplar. La red de Metro de Singapur (MRT - Mass Rapid Transit) es eficiente, moderna y alcanza casi toda la ciudad. Por esa razón, los habitantes no poseen vehículos privados, pues además, el derecho de tener uno cuesta aproximadamente USD 90 mil por carro.

Es sorprende el ambiente y la vida que hay en el subsuelo de la ciudad. Algunas estaciones del metro son inmensas y dan cobijo a tiendas, restaurantes y otros comercios. Al contrario que en ciudades europeas, tener un negocio en el metro es estar en una ubicación privilegiada.

Algo que llama la atención de cualquier viajero son los carteles con las prohibiciones en las estaciones de MRT. En el metro de Singapur no se puede fumar, comer, beber, introducir sustancias inflamables y, la guinda del pastel, introducir durianes una fruta local que, si bien su sabor no es malo, el olor es muy desagradable.

El horario de funcionamiento es de 5:30 de la mañana hasta la media noche. La frecuencia es de 2,5 y 8 minutos dependiendo de la línea y la hora. El precio del MRT varía en función de la distancia recorrida. Las tarifas oscilan entre 1,50 SGD (USD 1,10) y 2,50 SGD (USD 1,90) por trayecto.

Los autobuses son la mejor forma de llegar a las zonas donde el metro no llega. Por esta razón, cada día se producen más de dos millones de desplazamientos en este medio de transporte.

Las dos empresas de autobuses más importantes de Singapur son SBS Transit y SMRT (la gestora del metro). Entre ambas compañías, la red de autobuses está compuesta por más de 4.000 vehículos. Los autobuses también tienen claras prohibiciones que son obedecidas por todos sin excepción.

El horario de operación de los autobuses es de 5:30 a.m. hasta la media noche. La frecuencia varía dependiendo de la línea y la hora; pero en las líneas principales esto no es un problema.

Al igual que las tarifas del metro, el precio de los autobuses varía en función de la distancia recorrida. Las tarifas comienzan en 1,40 SGD (USD 1,00) por trayecto.

Autobuses nocturnos

Además de las rutas diurnas, la compañía SMRT opera 7 líneas nocturnas que circulan viernes, sábados y vísperas de festivos de 11:30 p.m. a 2:00 a.m.

Para ahorrar en el transporte la mejor opción es adquirir la tarjeta Ez-Link o la Singapore Tourist Pass. 🇸🇬



Metro en Singapur



Bus urbano sirviendo en la ciudad.



Carroceros nacionales en medio de desafíos económicos y cambiantes

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

La industria carrocera, ha sido históricamente un pilar importante de la economía local, generando empleo y atrayendo a clientes de todo el país. Sin embargo, en los 2 últimos años, se ha observado un declive significativo en la demanda y la rentabilidad del sector.

Luis Jácome, gerente de Carrocerías Jácome, manifiesta que la importación de carrocerías prefabricadas, ha impactado negativamente en los negocios locales. Además, la crisis económica y la reducción del poder adquisitivo de la población han llevado a una disminución en la demanda de carrocerías.

Frente esta situación, están estableciendo alianzas estratégicas con proveedores de materiales, componentes; así como también, explorando nuevos mercados y oportunidades de exportación. Se han visto obligados a reducir costos y buscar alternativas para atraer clientes, como ofrecer descuentos y promociones especiales.

Los empresarios nacionales afirman que las políticas estatales no han favorecido el desarrollo y la competitividad del sector. La colaboración entre los empresarios, el apoyo gubernamental y la adaptación a las nuevas tendencias, son clave para superar estos desafíos y asegurar un futuro próspero para este sector activo en la región y el país.



Mejoran la calidad y diversifican sus productos para adaptarse.

La época dorada de los buses urbanos de Quito

QUITO

POR FERNANDO VITERI

Muchos recordamos con especial nostalgia aquellas unidades de transporte urbano de la Capital que orgullosas portaban los colores propios de cada operadora, en un arco iris que se fundía con el ajeteo propio de la ciudad. En uno de esos buses plasmó su trayectoria como conductor Don Luis Navarrete, quién para esos años contaba con un autobús Ford carrozado por la entrañable Carrocera Thomas. Dicha unidad había tenido un periplo interesante en Trans. Minas para luego formar parte de la extinta Cooperativa El Inca.

Cuenta Don Luis que, si bien en la actualidad se ha logrado modernizar las unidades, los réditos no son como en esos años. De igual manera, tampoco se equipara al flujo del trabajo que en esa época tenían las líneas abarrotadas en las denominadas horas pico, impregnando la práctica recurrente de muchos caballeros de colgarse en la puerta de acceso. Entre los años 70 y 80 la mayoría de unidades solo contaban con un solo acceso. Los rúters metálicos indicaban cada rincón por el que solían pasar o al menos acercarte a tu destino. Los choferes se ingeniaban para tener el dinero recaudado en sendos bolsos, aquel monedero tipo “rondador”.

Eran otros tiempos, más humanos, más cercanos, más habitables.

Qué decir de las carrocerías de las anteriormente citadas décadas: el habitáculo destinado al encuentro de los pasajeros,

a veces con ventanas tipo guillotina, atascaba abruptamente la intención de los viajeros de abrirlas para permitir que ingrese aire a la unidad llena de amas de casa, oficinistas, jornaleros y estudiantes.

Los asientos acolchonados invitaban al descanso momentáneo de quienes que con fortuna lograban acomodarse en medio del “gentío” que viajaba de polo a polo.

Nuestro entrevistado cuenta también que los dueños, en gran mayoría, confiaban sus unidades a conductores probos dignos de confianza y hacían lo máximo posible por estar al tanto de las necesidades de sus “fierros”.



Luis Navarrete en su unidad de Coop. El Inca.

Cooperativa Baños Internacional trae la Generación 8

BAÑOS

Es un flamante bus Marcopolo modelo Paradiso 1200, año 2024, Generación 8 (G8).

Este nuevo modelo tiene capacidad para 42 pasajeros. Adicionalmente, cuenta con las siguientes características y comodidades: asientos semicama de nuevo diseño, cinturón seguridad de tres puntos, cargadores de celular tipo USB, 5 monitores en el salón de pasajeros, A/C frío-calor, nueva decoración interna en el salón de pasajeros, nuevo tablero de mando con control táctil, mini nevera en el tablero del lado del copiloto, baño con urinario, radio MP3/USB, DVD, cámara de retro y otra en el salón pasajeros, camarote con ventilación, parlante e intercomunicador, neblineros delanteros, faros

delanteros LED que brindan 300% mayor iluminación, amplio espacio en las bodegas.

Trae muchas más comodidades las cuales puede descubrirlas cuando viaje en esta moderna unidad.



Historia del resurgimiento del tranvía (Parte 4)

POR MARITZA GUEVARA

A partir de la década de los 80 (Siglo XX), cuando empezó a crecer la “ola verde” de cuidados, concienciación y respeto a la naturaleza, y como una alternativa de solución a la alta contaminación de las ciudades causada por los vehículos con motores de explosión que usan combustibles fósiles, y al tráfico varias ciudades decidieron rescatar el uso del tranvía.

Los ingenieros de las diferentes marcas lo modernización para ser usado en el transporte urbano, equipándolo con un motor eléctrico para que no produzca emisiones que contaminan el aire de las ciudades. Para los nuevos tranvías el trato en las calles sería diferenciado por llevar gran cantidad de gente en un solo viaje. Por ejemplo, los semáforos dan prioridad al tranvía que circula por su carril especial donde están colocadas las rieles. Este carril exclusivo permite menor tiempo de desplazamiento y los siniestros se reducen casi a cero.

Aunque, pueden ocurrir accidentes porque no faltan personas despistadas o

que incumplen las normas vigentes o no alcanzan a comprender la peligrosidad que representa cruzar las rieles sin precaución. Es bueno saber que el tranvía ha podido resurgir casi del abandono y que es bienvenido a servir a las comunidades donde lo instalan.

Actualmente, a nivel mundial son muchas las urbes grandes o pequeñas que han aceptado esta opción para sustituir o disminuir el uso de buses con motor de combustión como: México, Valencia, San Francisco, Sevilla, Estambul, Múnich, Oslo, San Petersburgo, Bélgica, etc. Otro beneficio del tranvía es que los carriles y vías son más económicos que construir una vía y/o túneles y estaciones bajo tierra como el caso del subway.

Etimología de la palabra tranvía

El término es adaptación del inglés tramway = línea de carriles; voz compuesta de:

1. tram= barra de madera o de hierro, carril, riel
2. way= vía, camino.

El vocablo llegó a España vía Francia y lo recogió el Diccionario Oficial por

primera vez en 1869. Al principio la palabra era femenina, pero el uso impuso el cambio, hecho que aceptó la Real Academia Española en 1884. 📖



El tranvía de Cuenca.



Los adornos de la cabina: “dime con quien andas y te diré quien eres”

Los amigos del transporte, especialmente los conductores de camiones de todo tamaño, marca, color o procedencia, tienen en su ADN camionero el gusto y satisfacción -aunque costoso- de comprarle “juguetes” a su camión.

Tan es así, que a donde van no solo están mirando donde alimentarse, sino que andan “pelando el ojo” a las vitrinas de las tiendas para comprar adornos a sus “naves”, aunque no le lleven un regalito a la novia. La novia o esposa lo comprenden y no se resenten, pues saben que la cabina es el hábitat de su gran conductor. Allí tienen un equipo de audio de buena marca con muchas funciones y música variada entre alegre, movida, romántica o rockolera.

¿Y los adornos?

Esos son punto aparte. No son elegidos por capricho; ¡no señor! Cada uno

representa una partecita del propietario. Los hay de todo color, materiales, formas y representaciones.

Por ejemplo, cuando mire a un “mounstrito sonriente”, no se asuste, pues es para que el conductor viaje despierto y alerta. Si encuentra cubos colgados, puede ser que le encanta la geometría y por su figura 3D, tal vez estamos frente a un matemático.

Mario Bross es muy popular en las cabinas. Parece ser tan buen compañero de viaje que muchos lo prefieren. Un peluche de osito cariñoso, seguramente les recuerda al amor de su vida.

Otros prefieren imágenes religiosas para sentirse bendecidos y protegidos. Los hay aquellos que gustan de los héroes galácticos o los tiranos de caricatura. No es porque son malos o justicieros, sino porque les recuerda a los dibujos animados de su niñez. 📺





Camiones y Buses

CONTIGO A TODO LADO



Constellation 31.280
\$103.900
22 TONELADAS



Constellation 17.280
\$73.900
12 TONELADAS

Delivery 9.170
\$39.900
6 TONELADAS



Volksbus 17.260 OD
\$59.900
URBANO E INTERPROVINCIAL



Dirección Quito: Av. Maldonado y Pujilí, sector El Recreo.

Comunícate vía WhatsApp al: 096 2989 898

*Imágenes Referenciales para uso Publicitario. Precios Sujetos a Cambios. Pesos Corresponden a Capacidad Técnica de Carga.

Autowagen

vehicentro



SINOTRUK



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

**SERIE
100**

**SERIE
T5G**

**SERIE
C7H**

**SERIE
T7H**



RENTABILIDAD



RESPALDO



REPUESTOS



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

www.vehicentro.com



032 994 740