

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

161

31
años

www.revistabuenviaje.com.ec



MUCHAS QUEJAS DE LA ACCIÓN DE
LA CTE EN LAS CARRETERAS

ANILLO VIAL Y BYPASS DE QUEVEDO:
TERRITORIO FIJO PARA LOS ASALTOS

IASA PRESENTA LOS
NUEVOS CAMIONES
EICHER DE CARGA
LIVIANA CON
TECNOLOGÍA VOLVO

Teojama Comercial S.A.

Desde 1963



LOS 60 AÑOS DE **TEO**JAMA COMERCIAL

SU NOMBRE ESTÁ COMPUESTO POR LAS PRIMERAS LETRAS DE LOS NOMBRES DE LOS HERMANOS: **TEODORO**, **JACINTO** Y **MANUEL** MALO MONSALVE. TEOJAMA COMERCIAL SE ESTABLECIÓ EN NOVIEMBRE DE 1963, INICIANDO OPERACIONES EN QUITO EN UN PEQUEÑO LOCAL ALQUILADO UBICADO ENTRE LAS AV. 10 DE AGOSTO Y LAS CASAS. LUEGO, EN 1969 SE MUDÓ A SU PRIMER LOCAL PROPIO EN AV. AMAZONAS Y SANTA MARÍA Y POSTERIORMENTE EN 1974, A LO QUE HOY ES SU CASA MATRIZ EN AV. GALO PLAZA LASSO.



Inauguración de la oficina matriz de Teojama cerca de 1973

QUITO

En sus inicios fue representante de DAIHATSU y hacia 1969 inició su relación con HINO, las dos, marcas 100% Japonesas. Teojama sustentó su crecimiento inicial en Quito, vendiendo las dos marcas que fueron -de a poco- creciendo gracias al desarrollo paulatino de la industria Ja-

ponesa en el mundo. Ecuador inició un crecimiento económico acelerado a partir de 1970 con la exportación de petróleo, lo que permitió la construcción de obra pública factor muy importante ya que Hino en especial, tuvo la oportunidad de vender sus volquetas KA, KB y KY, para apuntalar ese crecimiento.

También, se inició el desarrollo de un mejor sistema de transportación pública a través de minibuses en los cuales Hino tuvo su oportunidad con los modelos KM y FD, dando también cabida al desarrollo de la industria metal mecánica ecuatoriana.

Surgieron las sucursales

Con el pasar de los años Teojama creció e inauguró su primera sucursal en Cuenca (1989), luego Guayaquil (1992), Manta (2004), Ambato (2008), y siguieron sus otros locales tanto de venta de vehículos como centros de postventa y colisiones a nivel nacional.

En la actualidad son 320 familias que dependen directamente de la empresa, número significativamente superior al de los años 70's cuando en total eran aproximadamente 25. Y esto sin contar quienes en forma indirecta se benefician del trabajo que genera un vehículo HINO, tanto en su transformación hacia un camión, volquete, tanquero o autobús.

Se suman quienes dependen de la operación de cada una de estas uni-



Logo antiguo Hino, 1994.



Logo antiguo Daihatsu, 1951.



Logo actual Hino.



Logo actual Daihatsu.

dades. Es que son más de 20.000 unidades HINO las que actualmente transitan por los caminos del Ecuador.

Trabajo duro y constante

La empresa no hubiese crecido sin la visión y el trabajo de sus fundadores Don Manuel y Don Jacinto Malo Monsalve. Siempre creyeron en el país, en especial en épocas muy difíciles donde las constantes crisis económicas y políticas provocaron frustraciones y limitaciones; pero que los hermanos Malo, con tesón y fortaleza supieron enfrentar y superar.

Hacia 1989 inició el relevo generacional

La llegada de Manuel Malo Vidal y luego Sebastián, refrescó la visión de Teojama. Ellos, la mano de sus fundadores originales, fueron labrando terreno fértil para la expansión y crecimiento de la empresa. Hacia el 2010 Teojama ya contaba con 12 locales habiendo, además, consolidado a HINO como la marca número uno en las preferencias de los transportistas ecuatorianos.

Los logros obtenidos

Teojama ha capitalizado casi la totalidad de sus utilidades con el objetivo de otorgar crédito directo a sus clientes, ya que la dificultad de adquirir vehículos de trabajo (buses o camiones), fue un tabú para el sector financiero. Siempre fue uno de los limitantes en Ecuador, además de que, al tener (el Sucre) una moneda débil y sujeta a constantes devaluaciones, los riesgos de pago siempre fueron una constante.

De alguna manera, esto terminó con la llegada del Dólar en el año 2000. Esto permitió no solo a la empresa y al sector financiero, sino también a todo el país crecer sostenidamente y por consiguiente al sector del transporte. He ahí, la importancia de defender el sistema monetario actual.

Los retos superados

Como no recordar la sucretización de 1982 que casi lleva a la quiebra a la empresa. Las crisis de 1985 (guerra con Perú), el terremoto de 1987, la guerra del Cenepa 1995 y la crisis financiera de 1999. Fueron días duros que la empresa



Línea de producción de HINO Japón (1979)

y los accionistas enfrentaron y que, lejos de debilitarlos, fortalecieron el carácter y determinación de lo que hoy es el ADN de Teojama Comercial.

A pesar de tener una economía dolarizada con una estabilidad relativa que ha permitido a la empresa crecer y consolidarse; el actual caos político, la inestabilidad e inseguridad jurídica, la pérdida de institucionalidad, de valores éticos y morales en los últimos años, más los efectos de la pandemia del COVID-19 y ahora el desbordamiento de la criminalidad y el narcotráfico, han llevado a la familia Malo a replantear el futuro de Teojama.

Sin embargo, no en vano son ya 60 años de toda una historia, y, si se ha sobrevivido a las grandes crisis pasadas, es posible hacerlo a esta, eso es lo que la familia está convencida que sucederá.

Teojama en la actualidad

Se encuentra en un proceso de profesionalización y transición hacia un nuevo estándar de calidad, con la transformación de sus estructuras gerenciales, sistematizando procesos y buscando la inserción futura en los nuevos patrones evolutivos que serán los que finalmente decidirán para que la empresa pueda adaptarse a los tiempos que gobernarán el mundo futuro.

Teojama se innova, y eso la convierte en una de las empresas que surcarán por la nueva corriente que ha llegado, y ¡está para quedarse!



Modelo de volquete HINO KB212 (1974-75)

Teojama Comercial S.A.

Desde 1963

1800 TEJAMA (1800-8365262)

WWW.TEOJAMA.COM



Teojama Comercial S.A.



Teojama Comercial

CONTENIDO



5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL
Control de carreteras
con problemas

10 LO EMPRESARIAL

12 ZONA DE DERRUMBE
Asaltos en carreteras

14 NOTICIAS NACIONALES

20 PUENTE ANGOSTO

**22 CIRCULACIÓN
OBLIGATORIA**

24 ECUATORIANOS DESTACADOS

26 CONDUCTORES
Conductores honestos
y responsables

30 CEDA EL PASO

32 SEGUIMIENTOS

34 PARA TI
Ruta del cangrejo rojo

36 CONTEMOS LO BUENO
Anécdotas de buenos momentos

38 SALUD
La obesidad, asesino silencioso

39 LA CHICA DE LA PORTADA

40 SOBRE LA MARCHA

48 PIONERA
Leticia de Lourdes
Mackliff Sandoya

50 HUMOR



El nuevo Presidente renueva la esperanza; pero a la vez, se le exige seriedad

Octubre 15 de 2023 se realizó la segunda vuelta electoral entre Luisa Gonzáles (Revolución Ciudadana) y Daniel Noboa (ADN). Los resultados fueron: 51,83% para Noboa y 48,17 para Gonzáles.

Desde hace tiempo el Ecuador atraviesa una crisis institucional, política y social sin precedentes. La inseguridad, el desempleo, la falta de diálogo entre actores políticos han llevado al país a una encrucijada, cuyas consecuencias más evidentes fueron la disolución de la Asamblea y la convocatoria a elecciones en mayo 2023.

Los ecuatorianos somos por naturaleza optimistas: siempre pensamos que las situaciones adversas pueden mejorar, aunque se demoren un poco. Nuestra idiosincrasia nos ha convertido en luchadores pues hemos aprendido a superar las dificultades dando la pelea, encarando a la vida tal como viene.

Las elecciones presidenciales son una posibilidad de cambio, de renovación y, en consecuencia, de esperanza de días mejores. En esta perspectiva, Daniel Noboa, el presidente más joven de la Historia ecuatoriana, tiene una oportunidad única entre sus manos de cambiar el rumbo incierto, si actúa pensando en todo el país y no sólo en los intereses de pocos.

Sabemos que su periodo es corto. Esperamos que durante el año y medio que aproximadamente durará su gobierno se concentre en los problemas claves del país: inseguridad, falta de trabajo, reactivación económica y no haga de su posición una plataforma política para las elecciones de 2025.

Esperamos que aproveche esta oportunidad y trabaje por encontrar una salida a lo que demandamos todos. No queremos que el Ecuador sea considerado como un estado fallido, donde sus ciudadanos no encuentran respuesta a sus peticiones más fundamentales. Tampoco queremos más pugnas al interior de la Asamblea que lo único que traen es ingobernabilidad, fragmentación y aversión hacia los políticos.

El presidente Noboa no debe copiar fórmulas extranjeras sino conocer nuestras múltiples realidades, priorizar y enfocarse en los más desfavorecidos, los más pobres y vulnerables. Aspiramos a una profundización de la democracia para que en el Ecuador se generen oportunidades para todos y nuestros compatriotas no se vean obligados a migrar a riesgo de sus vidas.

El Presidente debe reconocer nuestra valía que se refleja no sólo cuando acudimos a las urnas a pesar de la inseguridad y la violencia; sino cuando continuamos saliendo a nuestros trabajos, conduciendo en las carreteras, abriendo nuestros negocios y comercios.

Sr. Daniel Noboa: los desafíos son muchos; debe estar a la altura de sus electores.

NR. 161 OCTUBRE - NOVIEMBRE 2023

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

RESPONSABLE
MARITZA GUEVARA

GRUPO COLABORADOR
DR. SEGUNDO CUNDULLE
ING. FABIAN ESPINOZA
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
LORENA GAIBOR / BABAHYOY

COORDINACIÓN GENERAL
LCDA. MARÍA MOGOLLÓN

DISEÑO
MARISTHER GUEVARA

IMPRESIÓN
GRAFITEX

COORDINACIÓN
STO. DOMINGO
BOANERGES COLOMA

DISTRIBUCIÓN GENERAL
GIOVANNI VALENCIA
MIRIAN VELASTEGUI

PUBLICIDADES Y SUSCRIPCIONES

Telfs: 02-2056898 • 2056899



0999818639 • 0999816629

Email: maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

DISTRIBUIDORES LOCALES

QUITO Geovanni Valencia	LAGO AGRIO Unión de Sucumbios
GUAYAQUIL Wimper Moreno	MANTA & PORTOVIEJO Leonardo Pilligua
HUAQUILLAS Juan Espinel	SHUSHUFINDI Janeth Rivadeneira
MACHALA FETRANSPSUR	TANIA SOLANO Tania Solano
	DISTRIBUCIÓN NACIONAL POR COURIER

DIRECCIÓN

Av. Gonzalo Pizarro y Machala.
Tumbaco - Quito

ENCUÉNTRANOS EN:



Revista Buen Viaje



@revistabuenviaje



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.

Alóag – Santo Domingo: vía estratégica y a la vez llena de problemas

LAS CARRETERAS SON VITALES PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CUALQUIER PAÍS. GRACIAS A ELLAS SE CONECTAN REGIONES, CIUDADES, PUEBLOS Y COMUNIDADES; SE CREA TRABAJO, MEJORA LA INDUSTRIA, EL COMERCIO Y LA PRODUCTIVIDAD Y, EN CONSECUENCIA, LA CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN. UNA RED VIAL DE CALIDAD ES FUNDAMENTAL PARA EL CRECIMIENTO DE UN PAÍS PORQUE ES EL ÚNICO MEDIO QUE POSIBILITA EL TRANSPORTE DE PERSONAS Y MERCANCÍAS.

ALÓAG

POR ANA MARIA MONCAYO

La carretera Alóag – Santo Domingo es una de las más importantes del Ecuador. Es la principal ruta para quienes viajan desde Quito a Guayaquil (o quienes van desde la Sierra hacia la Costa) y viceversa. Tiene una extensión de 101 kilómetros de los cuales 72.5 están en Pichincha y 28.5 en Santo Domingo de los Tsáchilas; soporta un tráfico diario de aproximadamente 12.500 vehículos, de los cuales el 45% son de carga pesada.

Su construcción inició en 1925. Para 1935 se había alcanzado el kilómetro 62 y se estudiaba el paso por el río Toachi. En ese lugar se construyó un puente de madera que sería reemplazado por uno de concreto en 1946. En 1937 se alcanzó el kilómetro 78 y el camino -que tenía entre 3 y 6 metros de ancho- ya permitía el tránsito de vehículos. Hasta esa fecha la construcción fue sin maquinaria, solo con trabajo humano y dinamita. Recién en 1939 se adquirieron equipos camineros.

El 4 de septiembre de 1939 llegó el primer vehículo automotor a Santo Domingo de los Colorados, después de una

“lucha abierta con la naturaleza”, tal como lo describen los estudiosos. Sin embargo, esta vía todavía estaba lejos de ser una carretera de calidad.

En 1942 se creó la Junta de la Carretera Quito – Santo Domingo – Quindé – Esmeraldas, que se encargaría del mantenimiento de la sección carrozable y de herradura de la vía.

La Alóag – Santo Domingo, tal como la conocemos hoy, se inauguró hace 60 años. Fue un proyecto del Ministerio de Obras Públicas que contrató a Antonio Granda Centeno para su ejecución. Desde entonces, se constituyó en una carretera estratégica y de importancia nacional por varios motivos: 1) Une a la Sierra con la Costa; 2) Se conecta con la vía Panamericana; y, 3) Es una vía de amplio potencial económico.

Quienes hemos recorrido esta vía conocemos de su impresionante topografía. Se viaja con la Peña a un lado y el abismo al otro. Al avanzar nos cruzamos con cascadas, pueblos, asentamientos humanos e incluso con la imponente escultura del Diablo de Tandapi. Justamente debido a su excepcional paisaje y difícil geografía es una vía peligrosa. Los deslizamientos, derrumbes y curvas



Carretera Alóag-Santo Domingo.
Fotografías tomada de Internet.



Vehículos pesados en esta vía.

hacen de la Alóag – Santo Domingo una carretera sólo para expertos.

Si a la peligrosa geografía le sumamos la falta de mantenimiento que ocasiona baches, socavones, cierre de tramos y una señalización deficiente, nos encontramos con una vía que a pesar de ser una de las más importantes y de mayor circulación del Ecuador, las autoridades no le dan el mantenimiento, cuidado, ni importancia que se merece. Está descuidada pese a que se paga dos peajes y hasta a los pichinchanos nos cobran un impuesto extra que dice la Prefectura de Pichincha es para mantener las carreteras de la provincia.

La CTE tiene graves problemas y quejas en el control de las vías nacionales

El control de tránsito en las carreteras es una actividad esencial para preservar la integridad y seguridad de sus usuarios.

La Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) tiene competencias de control de tránsito y transporte terrestre en la red vial y sus corredores arteriales (siempre que no atraviesen zonas urbanas dentro de la jurisdicción de los GAD) en: Guayas (excepto Guayaquil), Manabí, El Oro, Santa Elena, Los Ríos, Azuay, Santo Domingo y, en el cantón Mejía de Pichincha. Es decir, la CTE es la institución que realiza el control vehicular en la vía Alóag – Santo Domingo. La Policía Nacional también trabaja en esta carretera, pero no tiene la competencia principal.

Abundantes quejas sobre la acción de la CTE

Aunque la CTE es la institución especializada en tránsito, lo cual supone perfecto conocimiento de sus tareas para aplicarlas a los conductores con justicia y rectitud, un gran número de conductores y transportistas coinciden que no cumple con las funciones para las que fue creada, no sólo en la vía Alóag – Santo Domingo, sino a nivel nacional.

Esta verdad molesta a los ecuatorianos de manera tan grave que mal juzgamos a la Comisión de Tránsito del Ecuador por culpa de los constantes y reiterados actos de corrupción de sus

agentes. Su mala imagen es generalizada pese a que los altos mandos se empeñan en desvirtuar tanta queja. Multas injustificadas, sobornos, intimidación y hasta descaradas solicitudes de dinero son algunas de las denuncias de los conductores que han sido víctimas de estos malos funcionarios.

Todo chofer sabe que un vigilante solo puede detener la marcha de un vehículo por dos razones: cuando ha cometido una infracción de tránsito o cuando se trata de un operativo debidamente planificado.

Sin embargo, los transportistas que recorren todos los rincones del país afirman que esto no se cumple. Los malos agentes detienen a los vehículos sin motivo aparente y, sobre la marcha, buscan cualquier pretexto para imponer una multa. Un vehículo detenido, es vehículo multado.

Afirman que el trabajo de los vigilantes de la CTE debería ser preventivo y no persecutorio. Pero, para molestia nacional, ellos piensan que el rol de la CTE se reduce a intimidar, amenazar, buscar el mínimo pretexto para imponer una sanción, por lo cual se nota claramente que está lejos de brindar seguridad a quienes utilizan las carreteras.

Este proceder lo único que ha ocasionado es un deterioro de la imagen,



respeto y confianza hacia los vigilantes de la CTE y esto redundará en el desprestigio de la institución. Si a esto añadimos la falta de sanción a los malos agentes (impunidad), tenemos como resultado un descontento general que cada día está aumentando al punto que hemos visto casos de agentes maltratados por conductores enojados que les han perdido el respeto. La frustración, cansancio e impotencia es evidente entre los transportistas.

URGENTE: Deben recuperar su prestigio

Al respecto, la Revista BUEN VIAJE considera que es fundamental la recuperación de la confianza de los ciudadanos hacia los vigilantes de tránsito de la CTE. Esta misión requiere un esfuerzo conjunto, firme, decidido y de verdadera buena fe entre la institución, las autoridades y la sociedad. Solo a través de medidas contundentes y un cambio real en la ética profesional de los agentes se podrá superar la mala imagen y combatir la corrupción.

Para comprobar y/o contrastar estas afirmaciones entrevistamos a dirigentes del gremio del transporte, líderes de organizaciones y asociaciones de transportistas y a conductores.



La CTE en controles de la vía, significa muchas veces dolores de cabeza y temor.

¿Qué opinan de la CTE los representantes del sector del transporte?

ALÓAG

Transportistas que representan a diferentes sectores / asociaciones / organizaciones del transporte enfatizan que la mala reputación de la CTE se debe a algunos malos elementos que la conforman. Las denuncias de corrupción no son nuevas, sino que vienen desde hace varios años sin que se haya alcanzado una solución.

El problema radica en que la CTE no brinda seguridad al transportista. En caso de un accidente los agentes se limitan a pedir documentos y no garantizan la seguridad de los conductores ni de la mercancía, señalan. Por eso demandan la salida de la CTE y que asuma este trabajo la Policía Nacional. Pero, el problema no está únicamente en esa institución, sino también en los agentes de tránsito de los GAD Municipales, que pueden llegar a ser incluso más corruptos.

En el cantón Mejía se han hecho gestiones para que la Policía Nacional tome el control de tránsito y la seguridad. Los transportistas del cantón organizados en la Pre-asociación de Transporte de Mejía representada por Luis Pilicita y Daniel Cadena, luego de una larga y constante gestión con las autoridades municipales por más de cuatro años, consiguieron que en noviembre de 2022 se firme un convenio entre el GAD Municipal de Mejía, el Ministerio del Interior y la Policía Nacional para que esta última retome el control de tránsito. El convenio se notificó a las partes para proceder con su implementación, pero se convirtió en un asunto político y no llegó a ponerse en práctica.

Debido a que ya se tenía el convenio, el GAD Municipal de Mejía hizo gestiones para poner radares y que los policías tengan un instrumento para realizar un control. Los radares estarían ubicados en la Alóag – Santo Domingo y en la E-35 (Machachi – Quito). La Pre-asociación nunca impulsó la colocación de radares. Con el reciente cambio de autoridades municipales, la pre-asociación está presionando primero, para que no se instalen los radares y, posteriormente, para que la Policía Nacional retome el control de la carretera Alóag – Santo Domingo.



Directivos del transporte.

En días pasados, el GAD Municipal de Mejía les indicó que el convenio suscrito en 2022 no tiene validez porque no fue notificado a la Agencia Nacional de Tránsito, cosa que sí sucedió. Al momento, están esperando el pronunciamiento del Consejo Nacional de Competencias en relación a quién tiene la competencia del control de la Alóag – Santo Domingo. Al tornarse político el pedido y si no encontraran una solución, se verán obligados a movilizarse y hacer presencia en las calles.

Bolívar Caza, vocal de la Federación Nacional de Transportistas Pesados del Ecuador – FENATRAPE, señala que este problema no tiene solución ni es atendido en la ANT, en parte debido al constante cambio de directores pues las quejas y reclamos de los transportistas no han sido atendidos por las autoridades. La actual dirigencia de la Fenatrape ha elevado ante la ANT la petición para que la Policía Nacional retome el control de las carreteras no sólo en la vía Alóag – Santo Domingo, sino en otras del país, sin obtener una respuesta positiva.

Por su parte, Fernando Ortiz, presidente de CONFETRAPE con sede en Santo Domingo nos dijo que, aunque la dirigencia ha hecho esfuerzos para que la CTE salga de Pichincha, Santo Domingo y de otras provincias, no hay resultados. “Nos hemos reunido por más de diez veces con las autoridades de la ANT sin respuestas positivas”. A pesar de la insistencia ante las autoridades que el trabajo de la CTE debe ser preventivo y no persecutorio, las peticiones han caído en oídos sordos.

Señala que cada vez es más difícil frenar la corrupción de los malos vigilantes

de la CTE y que su trabajo nunca está enfocado a realizar un verdadero control de carreteras, sino que se centran en sancionar y recaudar coimas para sus bolsillos.

Ante la pregunta de por qué no denuncian, dice: “Para denunciar es necesario un abogado, y los choferes no tienen recursos para pagar uno. Entonces, prefieren dejarse extorsionar y así evitan perder su flete y que la mercancía sea detenida porque en muchos casos es perecible y deben cumplir un horario para entregarla”

Para Fernando Ortiz, el problema de la CTE no tiene solución. A pesar de su amplia experiencia como transportista y de haber luchado a favor de sus compañeros del volante desde varios frentes y por distintas causas, afirma no encontrar una solución para combatir este problema. Dice sentirse impotente ante tanta corrupción e impunidad.

A esto se suma la inseguridad y los asaltos

Las fallas de la CTE son de conocimiento público. “La corrupción no es solo en el cantón Mejía sino a nivel nacional”, dice un dirigente. Considera que no ha cumplido con la misión para la que fue creada por el mal proceder de sus agentes que amedrentan al conductor en lugar de guiarlo para encontrar soluciones viables cuando ha cometido un error. El panorama se agrava por la inseguridad que es insostenible y frente a la cual nadie los defiende. No solo son las extorsiones por parte de los malos agentes, sino los robos y asaltos en las vías. Cuentan que en provincias como Carchi donde la CTE no está presente no hay problemas.

Entrevistas hechas al filo de la carretera



Ángel Vizcaíno, lleva 36 años de experiencia como conductor. Cubre la ruta Sangolquí – Guayaquil – Shushufindi tres veces por semana transportando combustible. Nos dice: “Los agentes de la CTE con el pretexto de pedir documentos son despotas, imprudentes al ejercer el control, prepotentes detienen el tráfico en curvas o lugares peligrosos para cazarle al conductor y ver si rebaza en línea continua. Se presentan ante nosotros con amenazas y queriendo hacer trampa. Directamente piden coimas. Un día un vigilante me cogió en Balzar y como todo tenía en orden, me dijo “ojalá otro día no le vea”. Preferiría que el control lo realizara la Policía Nacional. Lo único que buscan los agentes de la CTE es dinero”.



Luis Pilaguano, tiene 7 años de experiencia y al momento trabaja en la ruta Quito – Latacunga – La Maná – Quevedo. “Sólo he tenido experiencias negativas con la CTE que deben controlar el tránsito, no perseguir a los conductores. Nos paran sin motivo. Nos ven la mínima para sancionar. Es claro que no les interesa imponer la multa. Nos vemos obligados a entregar el dinero porque nuestro sustento es la licencia y si nos quitan puntos podemos quedarnos sin trabajo. Estoy de acuerdo que nos sancionen si incumplimos, pero no sin motivo. Debido a nuestro desconocimiento de la Ley de Tránsito no sabemos cómo defendernos ante tanta arbitrariedad, nos asustamos y pagamos lo que piden. Tenemos que capacitarnos.



Franklin Jerez transportista que trabaja en la ruta Guayaquil – Quito y su experiencia es de más de 20 años al volante, nos comentó que: “Nunca he tenido un problema con los agentes de la CTE en las vías. Esto creo yo será porque llevo todos los documentos en orden, actualizados y circulo con precaución y manteniendo vía derecha obedeciendo las normas y señales de tránsito. En los operativos que me he encontrado han procedido correctamente”.

Si un agente nos detiene es para asustarse aunque se tenga toda la documentación, porque nunca se sabe qué pretexto va a poner o cómo nos va a amenazar.



Gustavo Paillacho, de Tulcán, con 20 años de experiencia y que actualmente cubre la ruta La Libertad – Quito. “Los operativos han bajado. Antes había muchos más. Los agentes de la CTE buscan el mínimo pretexto para imponer una sanción. Lo primero que molestan, son las llantas. Si no encuentran nada en las llantas, son las luces. Si están bien las luces, se van por el sello de la empresa, el botiquín o lo que sea. Lo que quieren es dinero. Si les decimos que no tenemos dinero, nos piden que llamemos al jefe. Nos llevan al cajero o nos dan el número de cuenta para hacer la transferencia. Como en algunos tramos de la ruta no hay servicio telefónico no podemos comunicarnos”.



Roberth Villareal del Carchi, con 25 años en el volante cubre la ruta Tulcán – Huaquillas. “Mi experiencia con la CTE no ha sido buena. Buscan cualquier motivo para la infracción. El tráiler tiene 22 llantas y por una sola mala quieren multar. Buscan la mínima falla como un ligero trizado en el parabrisas. Se saben de memoria todos los valores y sanciones para asustarnos e intimidarnos con la Ley de Tránsito y como vamos con cargas perecibles, no nos podemos detener y nos vemos obligados a coimar, entre 10 y 20 dólares por agente. Piden más, pero toca negociar. Preferiría que sea la Policía Nacional la que controle esta carretera. Desde Quito hasta el Carchi está la Policía Nacional y no tenemos ningún problema.”



Álex Arteaga, es un joven transportista quien posee 10 años de experiencia y recorre todo el Ecuador, a excepción de Galápagos.

Arteaga dijo: “Personalmente no he tenido ninguna experiencia negativa con la CTE al volante del camión que conduzco. Con el automóvil si me detuvieron y tuve que pedirles a los señores que me “ayuden” para evitar la multa. Los otros compañeros transportistas cuentan que cuando les detiene un agente es para solicitarle coimas y que no les interesa sancionar la infracción. Sin embargo, si se tiene todo al día, no hay problema”.



Negocio del transporte, enfoques técnicos y base científica para su gestión y éxito

EL TRANSPORTE CONSTITUYE UN EJE IMPORTANTE EN EL DESENVOLVIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD, BASTA QUE SE PARALICE UNOS DÍAS PARA DARNOS CUENTA DE SU DIMENSIÓN. POR ESO ES IMPORTANTE CONOCER LOS ASPECTOS TÉCNICOS QUE EXIGE LA ADMINISTRACIÓN DE UNA EMPRESA QUE SE DEDICA A ESTA ACTIVIDAD Y CÓMO AFRONTAR SUS INCONVENIENTES.

CUENCA

POR BEATRIZ RIVERA

Gestionar este tipo de negocio no es tarea fácil. ¿Cómo se maneja una compañía o cooperativa de transporte de carga o pasajeros, o qué elementos necesita para mejorar la flota vehicular?, son interrogantes que no se toman oportunamente en cuenta y que a futuro afectarán al negocio.

Mejorar la eficiencia operativa y garantías para un viaje seguro y eficaz son dos enfoques a considerar a la hora de emprender este tipo de negocio. Claro está que, para emprender, se necesita una planificación estratégica, recurso humano, regulaciones, tecnología, seguros, entre otros elementos que fortalecen la intención.

¿Pero, qué pasa en el Ecuador con estos enfoques? Hablemos de la mejora en la eficiencia operativa, que es considerada una estrategia que fortalece la entrega más rápida, precisa y confiable de productos y servicios. Si eso lo trasladamos al negocio del transporte, podemos darnos cuenta que falta mucho para cumplir estos objetivos.

Así lo demuestra el estudio realizado por estudiantes (Tayupanda y Kapitip) de la carrera de Administración de Empresas de la Universidad Politécnica Salesiana sobre la satisfacción del servi-

cio de transporte público intracantonal masivo y el Tranvía de Cuenca. Luego de aplicar una serie de variables, proyectaron datos interesantes como la satisfacción de los usuarios, llegando a la conclusión de que existe insatisfacción en aspectos como limpieza al interior del bus, confort de los asientos, el piso y ventilación.

Para el Tranvía se ha identificado que tiene mayor higiene y cuidado al interior y el trato a los usuarios obtuvo la calificación de muy bueno. Es importante identificar estas valoraciones para cumplir o superar la expectativa de satisfacción del usuario, tendencia clave en la gestión y que tiene incidencia directa en la eficiencia.

Otro de los enfoques a tomar como referencia es la garantía de un viaje seguro; es decir, cumplir las inspecciones de los vehículos antes y después de un viaje para garantizar seguridad en las vías. Lo óptimo es contar con un equipo que verifique luces, señalización, niveles de aceite, líquido de frenos, neumáticos, etc., antes de un viaje y que se ocupe de la limpieza, inspección y reporte de problemas al llegar al destino, esto es calidad en el servicio. Las inspecciones también evitarán multas, sanciones y producen ahorro de costos al identificar a tiempo algún daño.

Para el Dr. Alejandro Aguilar, coordinador de Movilidad de la Municipalidad



Dr. Alfredo Aguilar, coordinador de Movilidad del Municipio de Cuenca

de Cuenca, brindar un servicio eficiente es bueno para la movilidad y genera una cultura de seguridad. “Todos los actores de la movilidad siempre estamos haciendo algo más. La seguridad vial es siempre lo primero, la capacitación, la prevención de siniestros de tránsito son prioridad y todos debemos colaborar. Así garantizamos un servicio de calidad”, enfatiza.

Bajo estos parámetros y el empeño que se ponga a estos enfoques, se reflejará la confianza del usuario hacia la empresa de transporte. Vale recalcar que, de acuerdo al estudio de los estudiantes de la UPS, el servicio de transporte está adaptado a principios científicos y tecnológicos, prácticas de proyecto, operación y gestión de cualquier modo de transporte, teniendo como objetivo garantizar el movimiento de la población y mercancía de forma estable, veloz, cómoda, práctica, barata y en armonía con el medio ambiente.



Buses en la Terminal Terrestre de Manta.



Te presentamos a la nueva estrella de tu empresa

Invertir en camiones **Mercedes-Benz Actros** es pensar en una mayor rentabilidad en todo sentido

Fabricados en Alemania

Mercedes-Benz
The best or nothing.



Autolider Ecuador
Quito, Guayaquil, Cuenca y Ambato
www.mercedes-benz.com.ec



Los asaltos en Quevedo continúan pues no hay iluminación ni señal celular

QUEVEDO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Un grupo de conductores del transporte pesado y extrapesado de Santo Domingo de los Tsáchilas y del norte de la provincia de Los Ríos, por sugerencia del Ministerio del Interior, se organizaron en “Grupo Seguridad Transportistas” para protegerse frente a la ola de violencia, asaltos y robos diarios en el bypass de Quevedo, un ramal del gran Anillo Vial de esta jurisdicción.

En este paso obligado es común encontrarse con conductores de las diferentes ramas del transporte que intentan reportarse, pero les es imposible porque el celular no se conecta en varios tramos de la vía. Esto los vuelve más vulnerables frente a los delincuentes que cada día aumentan su número de actores.

Se agrava la situación y aumentan los riesgos por la falta de iluminación y la presencia de radares que los obligan a disminuir la velocidad con lo cual quedan expuestos al ataque seguro de los grupos armados que sin pudor ni temor, los persiguen en motos y carros sin placas, les disparan, se cruzan en la vía, saltan hacia las puertas del bus o camión para perpetrar los robos y hasta llegando a herir o matar a los transportistas y viajeros por las noches y madrugadas.

Modalidades de robo

La forma más común es obstaculizar la carretera con llantas o palos para obligar a los conductores a detenerse para asaltarlos. Cuando los antisociales no pueden cumplir con su objetivo, disparan o lanzan piedras a las unidades.

Los transportistas aseguran que el grupo de asaltantes pasa de los 50 jóvenes bien organizados y armados.

El transporte de carga, últimamente, no solo es sujeto de asaltos y robos de las mercancías, sino también de extorsiones y secuestros. Conductores son amedrentados con armas de fuego y llevados a sitios apartados para mantenerlos custodiados por los integrantes de las bandas armadas, mientras otros se encargan de dismantelar el vehículo o solicitar significativas recompensas para liberarlos.

En el sector Cuatro Vientos, los propietarios optaron por cerrar varios comedores, porque los conductores fueron asaltados mientras se alimentaban. Hay delincuentes que operan bajo la modalidad “vehículo estacionado”; es decir, cuando el carro familiar, buses o camiones se detienen, a un descuido del propietario proceden a abrirlo para robar.

La presencia policial

Ante esta situación, la Policía Na-

cional informó que realizan paradas técnicas, convoys operativos de control de vehículos y personas; y procuran dar atención inmediata ante eventos delictivos o de alteración del orden público en los ejes viales del Distrito Quevedo.

Pese a la predisposición policial de colaborar con los transportistas, en algunas ocasiones su acción no es oportuna, debido a las dificultades de los conductores para comunicarse de manera inmediata por la falta de señal celular. Esto da lugar a que los delincuentes huyan de la escena del crimen antes que la Policía se informe del suceso.

Frente a esta problemática, el Ministerio del Interior y el de Transporte y Obras Públicas, informaron que, con las compañías de telefonía celular, trabajan en un proyecto para instalar antenas repetidoras en esos sectores, pero ¿Cuándo lo harán?



Rutas y destinos peligrosos para transportistas

PUERTO BOLÍVAR

POR FRANCISCO CELI

La Compañía de Transporte Pesado Uno de Diciembre, con sus 24 unidades carga camión y otras mercaderías, ya hubiera cerrado sus actividades si no fuera porque aceptó pagar la vacuna que le impuso un grupo “desconocido”.

Ingresar a Puerto Bolívar es casi imposible para un transportista extraño.

Las grandes empresas de transporte de minerales, mariscos, banano y otros productos agrícolas que acuden al puerto, invierten mucho en seguridad privada y solo pueden hacerlo a ciertas horas del día, debiendo retirarse de inmediato.

BUENVIAJE visitó la zona de salida de vehículos en la terminal portuaria de Puerto Bolívar, habiendo recibido la advertencia por parte de individuos en moto de no permanecer en el lugar.

Hace seis meses a George Apolo, quien es propietario de un bus, lo amenazaron por no pagar la vacuna. El propietario se resistió y como resultado le pusieron una bomba en la terminal de Huaquillas durante la noche, como advertencia para que pague.

Los transportistas consultados no quieren tomar fletes a destinos como Manta, Durán, Quevedo, Esmeraldas y Puerto Bolívar, porque creen que el riesgo es demasiado alto.

Articulación interinstitucional por la seguridad de la provincia

CUENCA

POR BEATRIZ RIVERA

Se instaló 16 cámaras de seguridad en los peajes solidarios de las vías de la Prefectura de Azuay. El sistema será monitoreado por el ECU 911 como parte de su compromiso para la articulación interinstitucional por la seguridad de la provincia.

El prefecto Juan Cristóbal Lloret resaltó el trabajo que se viene ejecutando entre instituciones para sumar capacidades por la seguridad. Las cámaras están

instaladas en las vías Turi – Tarqui; Zhucay – Tutupali; Girón – San Fernando y La Ramada – Nabón.

El aporte de la Prefectura supera los USD 21 mil y comprende equipamiento tecnológico de videovigilancia, respuesta inmediata a emergencias y monitoreo constante.

Esteban Coronel, coordinador zonal del ECU 911 revalidó el apoyo a estas iniciativas y resaltó el trabajo de la Prefectura de Azuay, a través de su empresa Asfaltar EP, al colocar los dispositivos que permitirán



Entrega del sistema con las autoridades

la identificación de vehículos y personas en el sistema provincial de peajes.

Se eligieron puntos estratégicos en las vías con el objetivo de apoyar a mejorar la seguridad en la provincia, aseguró el gerente de Asfaltar, Roberto Cobos, quien además explicó que la señal emitida por estos dispositivos será en HD.

Inseguridad en carreteras aumenta en todo el país

QUITO

POR ANA MARIA MONCAYO

Ser conductor de vehículo de carga pesada siempre supone un riesgo, pero hay carreteras o lugares más peligrosos que otros. Todos los días los transportistas denuncian que son asaltados y la mercancía robada. La actividad delincriminal además de poner en riesgo su vida, supone una gravísima pérdida económica para todos: empresas, conductores, ciudadanía.

Los transportistas señalan que hay lugares donde es imposible conducir por la noche, pues si lo hacen, segu-

ro serán víctimas de un asalto. Dicen que los delincuentes se ubican en los lugares estratégicos y se aseguran que el conductor no pueda pedir ayuda. No son pocos los conductores que afirman haber sido detenidos en la carretera por sujetos disfrazados de policías o agentes. A decir de los conductores, la ruta Santo Domingo – Guayaquil es muy peligrosa, donde incluso los han asesinado.

Preferible circular durante el día

Transportar la mercadería solo durante el día eleva los costos de movilización de cargas. En la noche, moverse es más fluido porque hay menos vehículos y las distancias se cubren en

menor tiempo. Para protegerse viajan en convoys para cuidarse a sí mismos, sus unidades y su carga.

El pasado 4 de septiembre de 2023, los gremios del transporte exigieron garantías al Presidente de la República para trabajar con tranquilidad. Solicitan constante vigilancia policial en las vías y que militarice las carreteras más peligrosas.

Como Revista Buen Viaje nos sumamos a estas peticiones. La transportación genera trabajo, riqueza, desarrollo y productividad. No es posible que una actividad tan trascendental para el país esté desprotegida.

Otra reunión con autoridades por la inseguridad

QUITO

POR 10 DE OCTUBRE, 2023

El Ing. Alex Ayala, presidente de Cetrapi, junto con directivos de Fenatrape, Fenacotip y Fenacotrali, preocupados por los altos índices de inseguridad, robos de vehículos con atentados contra la vida de los conductores con disparos sin piedad alguna, fueron recibidos en Carondelet por el Ministro del Interior y los Viceministros de Gobierno, Defensa y Transporte; además del Gral. de Policía Geovanny Pavón. Se acordó a partir del 4 de octubre reforzar el corredor del Bypass Quevedo, Buena Fe y parte del

río Macul. También se coordinó reforzar a la Policía con dos vehículos militares y así no queden sin atención los vehículos que circulan por allí.

Así mismo, debido a las constantes denuncias de extorsión de malos elementos de la CTE, acordaron con el Viceministro de Transporte solicitar al Comandante General a la CTE no realizar operativos fantasma parando a los vehículos en las vías. Aceptan que los operativos los realice exclusivamente el grupo destinado al transporte público, quienes son los únicos que organizan operativos programados en

horas y sitios determinados. El fin es evitar extorsiones con el agravante de que esos operativos fantasma ayudan a que delincuentes se adelanten a los vehículos que están parados entregando documentación a los agentes.

Además, debido a innumereables denuncias y quejas por los radares, solicitaron realizar pronta verificación de la ubicación y confirmación que funcionan de acuerdo a las normas. Solicitaron retirar inmediatamente los radares de la CTE en el corredor Quevedo - Bypass porque favorecen a los delincuentes limitando la velocidad de los transportistas. ®



●● HUAQUILLAS

Fumigación a vehículos en CEBAF

POR FRANCISCO CELI

Agrocalidad tiene a cargo el control fronterizo de enfermedades contagiosas de origen animal y vegetal. En el CEBAF del eje vial 1, el túnel de desinfección de vehículos de carga que ingresan desde Perú no descansa.

El Ing. Jonathan Córdova, responsable del punto de control de Agrocalidad en el CEBAF, informa que el control a la peste porcina clásica y africana como al Foc R4T no se detiene porque en otros países aún no ha sido erradicada; por lo tanto, la fumigación a todos los vehículos que ingresan a Ecuador continuará.

En el caso del hongo Raza 4 Tropical (Foc R4T) que afec-

ta al banano, la vigilancia es más extrema, indica Córdova; quien cuenta que ya son 4 años de vigilancia y control a este hongo que fue detectado en Colombia y Perú.

Agrocalidad pide la máxima colaboración a los transportistas de los dos países para el éxito de las medidas de control fronterizo. El arco y el túnel de desinfección se accionan de manera automática, aplicando amonio cuaternario concentrado.



Trailer pasa por túnel de fumigación.

●● CAÑAR

Señalización y organización, plan macro de vialidad

POR BEATRIZ RIVERA

Vamos a poner orden en todo lo que respecta a señalética, lo dijo el Ing. Nery Sanclemente, director de Movilidad del Municipio de Cañar. La intención es que tanto transportistas como ciudadanía respeten las señales creando una cultura vial dentro de la ciudad, que en horas pico se convierte en un caos total. A ello se

suma el cruce de todo tipo de transporte por la Panamericana que ya está casi en el centro de la urbe.

“Dos proyectos son prioritarios, el uno es poner orden la señalización vertical, horizontal, de flujo, parterres, pasos cebra y seguridad para el peatón. Y el otro, la organización de buses intracantonal, interprovincial y transporte comercial”.

“No queremos ser autoritarios, por eso estamos en reuniones con varios gremios de transporte para evitar el atolladero que se genera los días de feria. Aunque las vías estatales no son de nuestra competencia, hemos apoyado con la colocación de semáforos que en algo ayudan a que el tráfico fluya”, concluye el Director.



Vías de la ciudad de Cañar.

●● AMBATO

No se aprobó el incremento de pasaje urbano

POR YOLANDA QUINCHE

El Concejo Municipal de Ambato, después de varios debates, decidió NO aprobar el alza del pasaje de transporte público, dejando intactas las tarifas vigentes.

Ciudadanos expresaron alivio tras la decisión, argumentaron que gran parte de la población enfrenta una situación económica difícil y se necesita mantener costos accesibles para garantizar movilidad. María Sánchez, dijo: “estoy contenta que no hayan subido el pasaje. Ya es bastante difícil llegar al fin de mes con los gastos actuales y un aumento en el transporte, hubiera sido un golpe duro para nosotros, los ciudadanos comunes”.

Por otro lado, los representantes del gremio del



Buscar soluciones para mantenerse en actuales presiones económicas.

transporte público, manifestaron su descontento. Consideran que el incremento en las tarifas es necesario para cubrir los crecientes costos operativos, incluyendo mantenimiento de los vehículos y el alza del precio de los combustibles. Entienden la situación de los ciudadanos, pero también se debe pensar en la sostenibilidad de las operaciones. La situación plantea desafíos importantes para el transporte público.

Mayor número de siniestros de tránsito



POR YOLANDA QUINCHE

Según información del ECU 911, Ambato ha registrado el mayor número de siniestros de tránsito. Desde enero hasta septiembre 2023, se han reportado 3.031 eventos. Uno de los puntos críticos es el Paso Lateral, catalogado como una vía de alta incidencia debido al tráfico intenso y condiciones riesgosas para la circulación. Las estadísticas de la ANT revelan que en los primeros siete meses de 2023 se registró 409 víctimas de siniestros en Tungurahua de las cuales 365 resultaron lesionadas y 44 fallecieron.

El agente de tránsito Sebastián Velasteguí manifestó su preocupación y señaló que el personal de tránsito está trabajando por turnos para abordar la problemática. Cada turno enfrenta, en promedio, tres eventos en la zona incluyendo choques, volcamientos, rozamientos y otro tipo de accidentes.

Las autoridades están tomando medidas para abordar el creciente problema de inseguridad vial, incluyendo campañas de concientización y reforzamiento de la presencia policial.

● ● QUITO

Juez constitucional suspendió las fotomultas y radares a escala nacional

POR JANETH CRUZ

Un juez de la Unidad Judicial Penal de Santo Domingo de los Tsáchilas concedió una acción de protección con medida cautelar "por inminente vulneración al derecho a la seguridad jurídica y derecho al debido proceso", solicitada por el Abg. Abel Gómez, gerente de (Fenacotip).

En su fallo del 24 de agosto de 2023, el juez ordenó a la ANT y a la CTE que dispongan a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) la suspensión del uso de medios tecnológicos como radares, fotoradares y fotosensores.

La orden judicial se mantendrá vigente hasta que gobiernos municipales cuenten con un informe de factibilidad del órgano de control en materia de tránsito conforme su circunscripción territorial. Además, hasta que los medios tecnológicos implementados se encuentren calibrados, operativos y funcionales de acuerdo a la tecnología implementada.

Los GAD deben contar con un certificado de calibración

y homologación otorgado por la ANT y controlado por la CTE. También deberán emprender procesos de socialización con la ciudadanía de forma obligatoria por un periodo no menor a 60 días.

El juez dispuso, adicionalmente, que "bajo ningún motivo" los aparatos tecnológicos deben estar colocados en curvas, pendientes y otros definidos en la normativa establecida por la ANT y la CTE. Todo espacio o zona de control mediante los señalados medios tecnológicos, deberán contar con señalización vertical y horizontal en el punto de control y antes del mismo como medida de prevención. Amparó su dictamen en cinco artículos de la Constitución y en nueve de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.



Radares causan reclamos en el país.

Curso obligatorio para transportadores de materiales peligrosos

POR ANA MARIA MONCAYO

El Acuerdo 061, Reforma del Libro VI del Texto Unificado de Legislación Secundaria del Ministerio del Ambiente (R.O. 316 de 4 de mayo 2015), en su artículo 106 señala que las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras que transporten materiales peligrosos y/o especiales deben obtener el permiso ambiental.

En el mismo Acuerdo, el artículo 114 establece la obligación del transportista de materiales peligrosos, de portar el certificado de aprobación del curso de transporte terrestre de materiales peligrosos, emitido por la Autoridad Ambiental.

El certificado avala que los conductores tienen los

conocimientos y habilidades para identificar materiales peligrosos y actuar durante una emergencia en el transporte y así garantizar su seguridad personal, de terceros, bienes y el ambiente. El Ministerio del Ambiente tramita la capacitación de conductores.

El curso está dirigido a empresas públicas y privadas y personas naturales que transporten materiales peligrosos establecidos en el Acuerdo Ministerial 142 (R.O. 856 de 21 de diciembre 2012).

Para acceder al curso es necesario:

1. Copia de la licencia de conducir tipo E;
2. Factura del Ministerio del Ambiente del pago de USD 30,00 por participante; y,
3. Tener puntos en la licencia.

Cumplidos los requisitos, los conductores acceden al "Curso básico obligatorio para conductores de vehículos que transportan materiales peligrosos", que se imparte virtualmente y debe ser aprobado con una calificación mínima de 16/20. El certificado tiene validez de dos años.



Conductor profesional.

● ● QUITO

Reglamento para servicio comercial de Tricimotos

POR ANA MARIA MONCAYO

Mediante Resolución 013-DIR-2023-ANT de agosto 24 de 2023, el Directorio de la ANT expidió el Reglamento para el servicio comercial de tricimotos (mototaxis) cuyos principales contenidos son:

1. Tricimotos son vehículos a motor de tres ruedas, debidamente homologados, cuya parte posterior tiene un espacio para el transporte comercial de pasajeros. Para prestar el servicio se requiere un permiso de operación emitido por los GAD municipales.

2. GAD municipales determinarán las zonas de operación de tricimotos. El ser-

vicio no se debe realizar en vías de primer orden y áreas de masiva afluencia vehicular.

3. Las tricimotos deben estar homologadas para el tipo de servicio; tener un identificador emitido por el GAD municipal y contar con las condiciones de seguridad exigidas en la homologación vehicular.

4. Para circular, deben cumplir con:
- No exceder capacidad de pasajeros.
 - No exceder velocidad máxima (40 km/h).

- Poseer placa vehicular y matrícula.
- Contar con el sello de revisión técnica vehicular.

- Contar con un dispositivo GPS.

5. Prohibidas tricimotos en Galápagos.
6. Los conductores no tienen la obligación de utilizar casco.



Tricimotos de Guayaquil (tomada de página Policía Nacional)

●● CUENCA

Más de mil días al servicio de los cuencanos

POR BEATRIZ RIVERA

Subirse a este transporte es como estar en otro país, comentaron los turistas manabitas. Han pasado ya tres años desde que inició operaciones y aún persisten polémicas legales con el consorcio encargado del proyecto. Un promedio de 20 mil cuencanos ocupan diariamente el servicio; sin embargo, no cumple con la expectativa inicial del exalcalde Paúl Granda de que movería más a 120 mil.

A decir de los entendidos el servicio no es rentable, por lo que genera deudas que la Municipalidad debe asumir. El alcalde de Cuenca, Cristian Zamora, informó que se firmó un acuerdo con el Consorcio Cuatro Ríos, al que se le adeuda un monto aproximado de USD 7 millones y que será pagado en cuotas hasta el 2026.



Tranvía recorriendo la ciudad.

Autoridades esperan conseguir un equilibrio económico. El objetivo para 2024 es llegar a un promedio de 30 a 35 mil usuarios/día, fortaleciendo estrategias de integración del sistema de transporte. Eso significaría cubrir un 80% los costos operativos con ingresos del tranvía por operación comercial y venta de publicidad.

Al margen de la situación legal y deudas que ha generado, el tranvía de Cuenca es un ícono de la ciudad admirado por propios y extraños. Se espera que para el primer bimestre del 2023 ya se integren el tranvía y la bicicleta pública para, posteriormente, continuar con el transporte urbano.

●● DURÁN

El tren muere entre matorrales

POR LUIS RUIZ

El tren es un transporte popular en decenas de países del mundo, pero aquí sucumbe entre la maleza de Durán, ciudad que se jactaba de "ferroviaria".

Fue un medio de movilización masiva y popular a mediados del siglo pasado, pero los daños mecánicos y el nulo mantenimiento hicieron que deje de funcionar. Luego, en la década pasada el gobierno de Correa lo readecuó con la intención de hacerlo turístico.



Ferrocarril moribundo.

co, pero con precios elevados. Fueron 456 km de rieles entre Quito y Durán, con un propósito que sucumbió por las malas administraciones.

El pretexto perfecto para cerrarlo fue la pandemia del Covid, y, en una triste agonía, entre la maleza sigue rumbo al cementerio. En el olvido quedó la promesa de campaña del actual Gobierno de revivirlo, pese a que, a finales de 2022, el MTOP anunció la reactivación de un tramo. Durán aún espera el ofrecimiento.

El burgomaestre Luis Chonillo, asegura que trabaja lo que le compete al Cabildo. Las prioridades de Durán son agua potable y seguridad, no el moribundo tren. La Empresa Pública de Ferrocarriles del Ecuador tiene a cargo el sistema.

●● DAULE

Once cooperativas en la nueva Terminal Terrestre

POR VÍCTOR ESPINOZA

La TT Nuevo Daule de 34.498 m² de construcción, ubicada en Av. Vicente Piedrahita y vía E48 de la parroquia Emiliano Caicedo, al norte de Daule, cuenta con 10 boleterías y 18 andenes: 12 de salida y 6 de llegada.

Operan 11 empresas de transporte local, intra e interprovincial: Los Daulis, Asaad Bucaram, Narcisa de Jesús, Sta. Clara, Sta. Lucía, Señor de los Milagros, Sta. Rosa de Colímes, Rutas Balzareñas, Rutas Empalmeñas, Fifa y Rutas Vincesas, que movilizan viajeros en el territorio guayasense o hacia el centro sur de Los Ríos.

Administrada por la Agencia de Tránsito Municipal y atiende de 05h00 a 21h00 de lunes a domingo. Cuenta con locales comerciales, parqueadero externo particular y vías de acceso.



Terminal Terrestre de Daule.

La obra costó 6 millones de dólares y los viajeros pagan 15 centavos por su uso. Su puesta en funcionamiento ha descongestionado el tránsito vehicular y peatonal en los exteriores del colegio Juan Bautista A. y en la Av. Los Daulis donde se estacionaban los buses intracantonales.

Los usuarios aseguran que viajar representa mayores gastos e incertidumbre por las noches o madrugadas, porque está apartada de la ciudad y sin vigilancia policial. Los transportistas manifiestan que están en un sitio con servicios básicos y mayor orden.

●● ESMERALDAS

"Vacunas" dentro Terminal Terrestre

POR RICARDO CORNEJO

Conductores de distintas operadoras con rutas y frecuencias que parten o llegan a la terminal, han sido víctimas de extorsionadores que abordan el vehículo y los amenazan contra su integridad o de la unidad, si se niegan a pagar la "vacuna".

Telmo (nombre protegido), conductor, llegó de Manta y al bajarse de la unidad fue abordado por una persona que le pidió colaborar con 50 dólares



Terminal terrestre de Esmeraldas

para un grupo delictivo organizado. Tuvo que negociar una cantidad menor. Como esa, hay varias historias de choferes que no se atreven a denunciar por miedo a represalias. De muy buena fuente este medio conoció que para la mayoría de unidades las vacunas están entre 10 ó 20 dólares por cada turno que sale, ya sea intra o interprovincial. Tratamos de contactar al administrador de la terminal de Esmeraldas, pero no tuvimos respuesta, prefieren no manifestarse.

Es un secreto a voces que al interior de esta terminal, las boleterías, oficinas de encomiendas, tiendas, comercios y las unidades son asediados por extorsionadores. La Policía Nacional desconoce que una denuncia en firme que se haya presentado por estos hechos.



EL DURO DE ESTAS TIERRAS

¡LOS MEJORES MODELOS 2024 LLEGARON CON GRANDES PRECIOS!



CANTER 611

3,4 TON

\$30.490.00

~~\$32.390.00~~



CANTER 714

4,2 TON

\$33.490.00

~~\$35.990.00~~



FA814

5 TON

\$36.990.00

~~\$37.990.00~~



FA1014

6,2 TON

\$38.990.00

~~\$42.990.00~~



FI1217

8 TON

\$44.490.00

~~\$47.990.00~~

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



Quito: Av. 10 de Agosto y Juan de Ascaray, sector de La Y. Teléfono: 02-2940800
Guayaquil: Av. Juan Tanca Marengo, km 1.5, junto a Dicientro. Teléfono: 04-3801600
Cuenca: Autopista Azogues - Cuenca y Pueblo Shuar, km 9 1/2. Challuabamba (sector Puente Sixto Durán Ballén). Teléfono: 07-4134504
Ambato: Av. Manuelita Saenz y Gómez de la Cerna (Referencia: a una cuadra del SRI). Teléfono: 03-6000307

f @FusoEcuador www.fuso.com.ec @ fuso. _ecuador



●● EL COCA

Terminal de El Coca, ícono de una ciudad que crece

POR CARLOS NAVARRETE

La terminal terrestre inaugurada hace 11 años, sigue siendo un ícono de esta ciudad pujante. Hasta aquí llegan y salen diversas unidades de transporte que van a todas las ciudades de país, así como a los rincones más apartados de Orellana y de la Amazonía.

Además, se constituye un punto de enlace con sus buses que llevan nombres de comunidades y lugares en las provincias de Napo, Pastaza, Sucumbíos y Orellana. Cooperativas como Río Sumaco, Alejandro Labaka, Ciudad Coca, representan y se identifican con lugares y personajes que hicieron histo-

ria en la Amazonía. Es el caso de Alejandro Labaka, aquel misionero que murió junto a una monja lanceados por un grupo de huaruanis.

Esta terminal tiene todos los servicios para los usuarios que lo visitan, desde un minimartek, venta de atractivos turísticos, hasta una sala de cine.



Terminal Terrestre El Coca.

●● CAÑAR

Transporte y vialidad, ejes de prevención en parte baja de Cañar

POR BEATRIZ RIVERA

Los cantones de Suscal y la Troncal que están en la cota de los 1500 msnm, pueden ser los más afectados por el fenómeno de El Niño, por eso se está tomando medidas para afrontarlo. Los municipios, juntas parroquiales y gremios de transportistas de las zonas costaneras de la provincia, trabajan en labores preventivas con personal y maquinaria.

"En la zona baja tenemos un equipo caminero permanente. Con el MTOP se hizo un primer ejercicio en el caso de que la E40 tenga alguna complejidad, se habilitarían vías alternas para dar continuidad al tránsito", enfatiza el Arq. Gonzalo Ormaza de la Prefectura de Cañar.

Inundaciones, deslizamientos de tierra, vías y puentes

comprometidos son considerados prioridad, con el fin de que la ciudadanía, el transporte y la vialidad no se vean afectados.

"Hicimos una matriz inicial que bordea los USD 3 millones de intervención que incluye equipo caminero que costó alrededor de USD 2 millones y que se obtuvo con un préstamo del Banco del Estado. El resto de recursos son para obras de prevención como muros de contención, dragado de ríos, reforzamiento de puentes, que evitarán mayores conflictos dentro del territorio", finaliza Ormaza.



Maquinaria realizando trabajos.

●● BABA (LOS RÍOS)

Desaparece capa asfáltica en vía a Guayas

POR VÍCTOR ESPINOZA

Transportistas riosenses deben hacer malabares para circular por las vías de Baba que conectan con Samborondón y Salitre, debido a que ha desaparecido la carpeta asfáltica en varios tramos.

El sector Tres Marías, está en pésimo estado sin carpeta asfáltica debido a la humedad de la estación invernal y la falta de mantenimiento.

Moradores de las comunidades campesinas aledañas, con pala en mano, cubren los huecos en ciertos tramos a cambio de la colaboración económica voluntaria que dan algunos conductores.



Comuneros tapan los huecos de la vía Baba – Salitre.

Roberto, con cierta desconfianza, detiene su camión y nos cuenta que por el mal estado del camino están propensos a ser víctimas de asaltos o accidentes, además de la destrucción del sistema mecánico del vehículo. Situación similar se presenta en uno de los carriles del cruce Babahoyo – Baba, donde los conductores por esquivar los huecos, se arriesgan a accidentarse.

●● AMBATO

Nueva vía que conecta La Playa con El Castillo



Mejora la conectividad y fomenta el desarrollo.

POR YOLANDA QUINCHE

Se realizó la entrega oficial de la nueva vía en la parroquia Pasa, con 1.2 km de longitud y 7 m de ancho, con una inversión aproximada de USD 130 mil.

Alonso Días, presidente de la parroquia, manifestó que ha sido el esfuerzo conjunto entre la Prefectura y los habitantes. "La construcción de esta vía es de vital importancia ya que permitirá una mejor comunicación y accesibilidad".

Choferes que operan en la ruta y miembros de la co-

munidad, expresaron su satisfacción. Los conductores destacaron la reducción significativa en el tiempo de viaje y la mejora en las condiciones de conducción; mientras que los habitantes locales celebraron la apertura de nuevas oportunidades económicas y una mayor conexión con el resto del cantón.

La vía brinda espacio suficiente para el tránsito de vehículos de carga y pasajeros, lo cual contribuirá al crecimiento económico de la zona al facilitar el transporte de productos agrícolas y otros bienes.

●● CUENCA

Mantenimiento en la vía Cuenca – Girón - Pasaje

POR BEATRIZ RIVERA

El convenio de concurrencia suscrito por los municipios de Cuenca, Girón, Santa Isabel, la Prefectura del Azuay y el MTOP, para la limpieza de deslizamientos, alcantarillas y cunetas en la vía Cuenca – Girón – Pasaje avanza lentamente. Para algunos transportistas continúa sin mantenimiento con huecos y rocas que se desprenden.

Las autoridades desean mejorar la movilidad del Austro y dinamizar la economía. Carlos Largo oriundo del Valle de Yunguilla en Santa Isabel, es transportista y productor de café, opina que las condiciones de la vía no garantizan un normal desenvolvimiento de actividades.

“Tengo 75 años y desde que tengo uso de razón esta vía fue una complicación. Me preocupa que solo le den una “pasadita” con la maquinaria. Se debe hacer

un trabajo que perdure en el tiempo”, expresa.

El material utilizado para el mantenimiento corresponde a las minas de Sulupali en Santa Isabel y de Lentag en Girón. Motoniveladoras, volquetas y rodillos se encuentran en tramos de los kilómetros 39, 41 y 53 en Girón y en los kilómetros 66, 67 y 68 de Santa Isabel.

“Espero que las autoridades no abandonen esta propuesta pues con la llegada del fenómeno de El Niño se puede complicar el estado de las vías”, finaliza.



Carlos Largo Guzmán

Mantenimiento en la vía Ramada - Nabón

POR BEATRIZ RIVERA

Con 14,5 km que están siendo intervenidos de los 16 km de la vía que conecta el sector La Ramada con Nabón, ubicado al sudeste del Azuay, debido a la falla geológica que afecta a los sectores Rosas y Membrillo.



Mantenimiento de la vía.

Adicionalmente, se aprovechará para realizar tareas de bacheo asfáltico, limpieza de cunetas, mantenimiento de pasos de agua y eliminación de maleza. Esta vía constituye un eje esencial del sistema provincial de peajes de gran circulación vehicular. Estos trabajos avanzarán mientras las condiciones climáticas lo permitan.

Roberto Cobos, gerente de Asfaltar EP, manifestó que el presupuesto destinado asciende a USD 146.713, y parte de ello es subsidiado por la Prefectura del Azuay. El objetivo principal es mejorar la seguridad, tanto de los residentes locales como de los usuarios de la vía que van hacia el sur del país.

●● ESMERALDAS

Frente de Transportes exige respetar plazas de trabajo

POR RICARDO CORNEJO

Medidas de hecho como el cierre de vía Esmeraldas / Quinindé y reuniones con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, Petroecuador y Gobernación de Esmeraldas, han sido tomadas por el Frente de Transporte de Esmeraldas para exigir que se respete la mano de obra local y que se contrate transporte y maquinaria local.

Carlos García, presidente del Frente expresa que han planteado varios acuerdos luego de las extensas reuniones; sin embargo, no se cumplen, sobre todo por parte del Cuerpo de ingenieros, a pesar de la buena voluntad y veeduría del Gobernador de Esmeraldas Frickson Erazo.



Carlos García, transportista.

Desde que la reparación de la vía Esmeraldas-Quinindé fue adjudicada al Cuerpo de Ingenieros en junio pasado, a decir del Presidente del Frente de Transporte, no se ha tomado en cuenta a volquetas y maquinaria locales. “Todo lo traen de otro lado y nosotros seguimos pidiendo espacios de trabajo para nuestra gente que puede colaborar con esta obra que nos beneficia a todos. Si las cosas no cambian y seguimos siendo ignorados tendremos que realizar otra medida de hecho”, manifiesta García.

●● LOJA

Terminación del IV Eje Vial se dilata

POR ELVIS MERINO

La construcción del IV eje vial Loja-Vilcabamba-Yangana-Zumba-La Balsa (límite fronterizo) de aproximadamente 200 km. fue un derecho alcanzado tras la firma del Acuerdo de Paz entre Ecuador y Perú suscrito en Brasilia el 26 de octubre de 1998. Pese a los 25 años transcurridos, a criterio de sectores ciudadanos y autoridades, por falta de voluntad política de los diferentes gobiernos, hasta la fecha no se termina.

La carretera conecta a las provincias de Loja y Zamora



IV Eje Vial continua inconcluso.

Chinchipe y a la parte norte del Perú. Los trabajos no avanzan, a diferencia de la parte norte del vecino país que cuenta ya con una vía de primer orden.

El tramo uno Vilcabamba-Bellavista de 101 kilómetros está terminado, se invirtió USD 150 millones; pero, el tramo dos Bellavista-Zumba-La Balsa de 53 kilómetros se encuentra inconcluso y requiere una inversión de USD 130 millones.

El tramo Bellavista-Zumba-La Balsa está en mal estado; instituciones como GAD Provincial de Zamora, Municipio de Chinchipe, gobiernos parroquiales y hasta el MTOP deben colaborar para dar mantenimiento. Se espera que el próximo Gobierno ubique los recursos para concluir esta vía considerada de vital importancia para provincias como Loja y Zamora.



Líneas navieras merman mucho trabajo a transportistas portuarios

GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ

El pasado año, según estadísticas de Terminal Portuario de Guayaquil, movilizaron medio millón de contenedores de más de 250 embarcaciones de diferente calado, pero de dimensiones gigantescas como Post Panamax, Neopanamax o Panamax. Estas colosales construcciones permiten transportar entre 8.000 y 14.000 contenedores (de 20 y 40 pies) por viaje. El 2022 fue un gran año.

Pero, no lo es 2023 para quienes transitan el transporte pesado y tienen su pequeña empresa con RUC para facturar; no encuentran mayores oportunidades. Se esfuerzan para aumentar prestaciones, minimizar costos y precios, para “atrapar en la red un pescado”. El panorama es difícil por la competencia desleal o la monopolización de servicios.

Y es que las agencias navieras han hecho un “enganche” para sus clientes a través de las líneas navieras que también ofrecen transporte terrestre afectando a los transportistas independientes. Lo crítico es que esto está regulado por las leyes ecuatorianas.

Líneas navieras no son agencias navieras.

Las líneas son los armadores, los dueños de las naves quienes contratan a una agencia naviera para hacer su operación en Ecuador. La agencia naviera NO puede ser una empresa de transporte pues necesita otro tipo de documentación y certificación. En consecuencia, debe limitarse a representar a los buques para que lleguen y salgan del Ecuador.

Las líneas navieras han creado sus propias unidades de negocios. Por ejemplo, la tercera empresa a nivel mundial en movimiento de carga, creó su empresa CMA CGM Ecuador donde maneja la comercialización incluido el transporte. El pasado 9 de septiembre, el buque Alexander Von Humboldt de esta multinacional llegó



Transportista en el Puerto de Guayaquil.

al puerto de aguas profundas de Posorja. Es hasta ahora la embarcación de mayor tamaño que ha arribado a Ecuador y Sudamérica. Trajo centenares de contenedores para comercializar. Pero no hay registros de que el movimiento lo haya realizado un transportista pequeño.

“Esto es lo que nos mata. Tienen toda la estructura monopolizada, la rueda gira solo para las grandes empresas y nosotros no tenemos mayores chances de trabajar. Rara vez, cuando no abastece su personal o sus carros por la cantidad de contenedores, nos subcontratan y pagan lo que a ellos les parece”, dijo Henry Mendoza, transportista con más de 20 años afincado en las periferias del puerto marítimo.

A lo largo de la avenida 25 de Julio, una fila de cabezales aguarda su oportunidad. Allí, Mendoza espera con impaciencia que lo contraten. “No hay trabajo, estoy esperando que el dueño del carro consiga algo y me llame, pero es complicado si no se trabaja con un tercerizador”, explicó. Y es que una línea naviera, con un capital importante, también suele subcontratar.

En Ecuador existe la Subsecretaría de Control de Mercado, cuya función es

evitar la monopolización de los servicios para diversificarlos y no caer en el acaparamiento. Pero, mientras no infrinjan la ley, las navieras seguirán incursionando y ampliando su abanico de negocios.

La mala competencia

A esta vicisitud hay que añadirle otra desventura: el poco trabajo que se perezca es mal remunerado porque tienen competencia desleal de los transportistas no regularizados.

Movimientos de contenedores de 20 pies, entre el Posorja y algún patio en Guayaquil, deben costar un promedio de 200 dólares; pero, hay quienes ofrecen el servicio a través de un tercerizador por 140 dólares. Esto es una derrota catastrófica para un transportista formal que tiene su documentación en regla y tributa impuestos.

A esto, hay que agregar que los carros no pueden permanecer mucho tiempo aparcados a lo largo de las vías, ni por fuera de los patios, ya que se exponen a multas por parte de los agentes de tránsito. Los transportistas, pese a que conocen que RBV busca soluciones, muchas veces prefieren opinar en el anonimato para evitar que luego, hasta lo poco que hay, desaparezca en referencia al trabajo. ☹

UNIDADES 2024

\$17,990
INCLUIDO IVA

MOD. 2024

**ELF/100P
2.9T**



Cuotas desde \$374*

*Aplican restricciones y condiciones.

60* meses
plazo

MOTOR/TRANSMISIÓN Y MÁS PARTES 100% ISUZU



2771cc



98HP



TURBO



FULL A/C



100%
TECNOLOGÍA JAPONESA



**QINGLING
MOTORS**

Cuenca: Av. Gil Ramírez Dávalos y del Pedregal, a 100m de gasolinera Primax.
Quito Norte: Av. Eloy Alfaro S/N y Av. de las Anonas, sector Solca.
Guayaquil Aeropuerto: Av. de las Américas y La Salle, junto a gasolinera Primax.

www.qinglingcamiones.com.ec

COTIZAR EN LÍNEA



Exoneración arancelaria no incluye al transporte público intra e interprovincial

QUITO

27 DE SEPTIEMBRE 2023

POR MARITZA GUEVARA

Miguel Bonilla, presidente de FENACOTIP señala: “el gremio al cual represento estuve en las conversaciones mantenidas cuando se trató el tema referente a las medidas compensatorias por la eliminación del subsidio del diésel. Los gobiernos de Lenin Moreno y Guillermo Lasso se comprometieron en apoyar a este sector, siendo una de las medidas compensatorias la eliminación de aranceles a la importación de neumáticos y buses.

Lamentablemente, durante estos años hemos percibido que no hubo ni hay la voluntad del MTOP. En el momento de ejecutar las compensaciones ofrecidas, el ex ministro Darío Herrera decidió emitir el correspondiente acuerdo excluyéndonos del referido beneficio. Por ello, tanto el transporte intra e interprovincial no están considerados para acceder al descuento de aranceles para la importación de buses. La resolución de las medidas compensatorias consideraba un cupo para la importación de cada modalidad; al sector al cual represento le correspondería 1.500 unidades.

Actualmente, estamos solicitando que se reforme el acuerdo ministerial y esperamos que pronto se lo haga, con la finalidad de alcanzar el objetivo. A mediados de septiembre mantuvimos una reunión con las autoridades gubernamentales y existe el ofrecimiento de realizar las reformas respectivas.

La CTE y los abusos de malos agentes

Yo creo que todos sufrimos abusos no solo en la vía Alóag – Santo Domingo, sino en muchas otras del país. Fenacotip siempre está vigilante y conoce el problema escuchando a los compañeros.

Quiero ser claro: Nosotros no estamos en contra de la Institución que fue creada con el propósito de mantener el control del tránsito y el transporte, porque es necesario que haya control en las vías del país. Caso contrario los

conductores tendríamos libertad de incurrir en graves infracciones y hasta en siniestros de tránsito.

Lamentablemente, y como en todo lado, hay elementos malos de la CTE que no cumplen con lo que ordena la Ley y es por eso que la institución se ha desprestigiado. No estamos de acuerdo en que se elimine a la CTE, lo que si es deseable es que se sancione y despidan a los malos agentes que perjudican a los conductores en las vías.

Para que la Policía tome a su cargo el control del tránsito, hay que considerar el tema de las Competencias en este ámbito, porque para que existan cambios se tendría que reformar la Ley.

La inseguridad en el Anillo Vial y el Bypass

Nuestra Federación viene trabajando con el anterior y actual Alcalde de Quevedo, con los ministros del Interior anteriores y actual; en este caso con Juan Zapata y con muchos más involucrados, hasta con el mismo Presidente de la República. Lamentablemente, este tema es muy delicado y al Gobierno se le fue de las manos el tema de la seguridad del país. Todos conocemos el

grave problema que existe en Quevedo y nadie hace nada, no hay conectividad, ni iluminación, no hay nada que permita circular con seguridad.

Hemos hecho gestiones con todo el mundo; pero nadie ha podido controlar este grave peligro, no solo en Los Ríos, sino en todo el país. Nos sentimos impotentes de no poder obtener resultados positivos. Hay muchos reportes y videos de lo que ocurre en el Anillo Vial y el Bypass; pero nadie puede ponerle fin.

Esperamos que las nuevas autoridades tengan la sapiencia para darnos seguridad a los ecuatorianos. Mientras tanto, nosotros procuramos encontrar soluciones internas. Por ejemplo, viajamos en convoys de 8 a 10 carros para pasar; pero, aparecen los asaltantes fuertemente armados, equipados y bien organizados para amedrentar a los conductores y viajeros. ¿Cómo nos defendemos si no podemos portar ni usar armas?

¿Qué podemos hacer, no trabajar? Eso es imposible, es nuestro negocio y debemos continuar sirviendo a los conciudadanos.



Alcalde da por terminado contrato de 42 radares

CUENCA

POR BEATRIZ RIVERA

Los radares de la vía rápida Cuenca – Azogues dejan de multar, pero se quedarán encendidos para educar. Así se una campaña de concienciación denominada “Ahora te toca a ti”.

De esta manera el alcalde de Cuenca, Cristian Zamora, dio por terminado el contrato de 42 radares con Mobil Technology. Esto fue una promesa ofrecida en campaña electoral.

Geovany Nieves, conductor del disco 12 de Cooperativa Cañar, que diariamente circula por esta vía, afirma que la seguridad vial es importante y que una promesa de campaña no debería estar por encima de la seguridad de transportistas y peatones.

“Parecería que no lo han tomado en serio algunos que no respetan las nuevas medidas. Ahora que los radares no



Vía Cuenca – Azogues.

multan, aceleran exponiendo al resto de conductores a sufrir algún accidente. Los radares ayudaban a controlar ese exceso de velocidad”.

Para contrarrestar esta sensación de irresponsabilidad de algunos conductores, las autoridades han instalado semáforos, señalética reflectante sobre la vía

y han destinado agentes con sus balizas en puntos críticos de la autopista. Estas estrategias se han implementado para evitar el exceso de velocidad.

Mientras todo esto sucede, el Municipio tendrá que pagar más de 3 millones de dólares al consorcio que invirtió en la instalación de los radares.

Entre vías que reparan y radares escondidos

SANTA ELENA

POR LUIS RUIZ

Pese al nuevo peaje en Santa Elena, el estado de las vías locales no es óptimo y esto acarrea quejas de conductores, en especial los de mercadería pesada y frágil que temen daños no solo del carro sino de lo que transportan.

El pasado abril una intensa lluvia desbordó un río cercano a la comuna Buenos Aires. Hace pocas semanas los deslizamientos de tierra entre Manglaralto y Montañita y al ingreso a Playa Rosada, no solo afectan el turismo, sino a la transportación de mariscos, carnes y víveres.

Revista BUEN VIAJE recorrió desde la entrada a la provincia 24 y constató que la concesionaria que administra la vía ya realiza trabajos en la calzada para mejorarla. También, verificó que no están los 55 radares que abundaban cada cierto tramo en la ruta que conecta con Guayas. Un agente de la CTE que prefirió la reserva, comentó que los radares fueron quitados, pero hay controles de velocidad ocultos para sancionar a quienes excedan los límites de velocidad en Santa Elena.

Según estadísticas que recolectó RBV, el pasado año, 128 citaciones de tránsito sumaron casi 17 millones de dólares

en la provincia. Se conoció de casos como el de un conductor que tuvo casi 40 citaciones por exceso de velocidad. Otros que, en un solo viaje a Guayaquil, fueron castigados hasta 3 veces. Los perjudicados realizaron plantones fuera de la CTE local y un frente común con un solo grupo jurídico para revertir las multas. 📢



Reparando la vía a la altura de Buenos Aires.



Quienes buscan la verdad y el bien pueden ganar a pesar de las dificultades. El sentido de esta nueva sección es, a través del reconocimiento a personajes ecuatorianos que marcaron la diferencia, demostrar que el Ecuador está lleno de personas buenas y honestas.

Marco Vinicio Rueda

"Hace el que quiere, no el que puede. Nunca perdí la fe, pero había en mí una actitud de secreta rebeldía espiritual, que venía a matizar mi vida íntima con una rajadura de independencia y libertad. Graduado de bachiller en el colegio San Gabriel, quise romper mis lazos espirituales y un domingo resolví hacerlo. Hubo tanta amargura en mi corazón que opté por seguir con fidelidad en la fe. Y esta especie de esquizofrenia espiritual se ha repetido varias veces en mi vida interior. Terminé el Colegio con fama de ser alguien de izquierda; por eso cuando surgió la vocación, causó admiración y sonrisa en no pocos conocidos".



Sacerdote jesuita, filósofo, antropólogo, escritor y profesor. Nació en Quito, el 12 de agosto de 1914 y falleció en 2005. Fundador y exponente de la Escuela Budista Zen en Ecuador.

Estudió Derecho en la Universidad Central del Ecuador. En 1934 ingresó a la Compañía de Jesús en Quito como novicio. Posteriormente estudiaría Filosofía en España y en 1949 obtuvo su Licenciatura en Teología en la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá.

En 1967 viajó a París, donde fue alumno del famoso antropólogo Claude Lévi-Strauss. A su regreso, ya en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, fue catedrático de Teoría Etnológica y Antropología Religiosa por más de 20 años. Además, fue tres veces Decano de la Facultad de Ciencias Humanas y Vice Gran Canciller.

Marco Vinicio Rueda introdujo el método de Meditación Zen en Ecuador. En 1976 fundó el "Monasterio Invisible" en la

PUCE y junto a Vera Kohn fundó el Centro de Desarrollo Integral (CDI). Maestro de Meditación Zen y articulista de las revistas "Mensajero" y del "15 al 15".

Su trabajo y personalidad marcó la vida de cientos de estudiantes de la PUCE. El Padre Rueda siempre fue un referente de bondad, inteligencia e integridad. Su pensamiento y accionar inspiró a muchos a aventurarse en el camino de la antropología, la meditación zen y la bondad.

Isabel Herrería Herrería

Profesora, nació en 1910 en la hacienda La Clara (Los Ríos). Sexta de catorce hermanos. Aprendió las letras con su madre. A los 12 años viajó a Guayaquil y estudió en la Escuela Municipal No. 4 "Manuel María Valverde".

En 1930 conoció a Pedro Saad Nigaim. Se casó en 1932. En 1940 inició su trabajo sindical con campesinos, especialmente del Ingenio San Carlos. En 1943 se involucró totalmente en política y ayudó a la formación de los Comités Populares de Guayaquil.

Como parte del buró político del Partido Comunista organizó el I Congreso de la Confederación de Trabajadores del Ecuador, que se realizó en clandestinidad.

Al triunfar la Revolución del 28 de mayo de 1944 "La Gloriosa", su esposo fue designado diputado a la Asamblea Constituyente y ella "primera dama del Partido Comunista".

En 1945 Velasco Ibarra dio un golpe de Estado. Su Ministro de Gobierno persiguió a los opositores. Pedro Saad, al ser presidente de la Confederación de Trabajadores, se escondió. El Ministro ordenó el secuestro de su hijo de 4 años para obligar a Pedro a entregarse. Los policías ejercieron violencia en contra del niño quien estuvo en cuidados intensivos por algunas semanas.

Cuando en 1950 Pedro Saad fue electo senador por los Trabajadores viajó a Quito, el matrimonio se rompió e Isabel se separó del Partido Comunista.

En 1962 Isabel viajó a Rusia donde enseñó español en el Instituto Lenin de Moscú. En 1969 regresó al magisterio como profesora de primaria en la Escuela Mixta Nocturna "Manuela Cañizares" donde trabajó hasta 1985 con niños del suburbio.

Nunca regresó al Partido Comunista, pero continuó dictando cursos



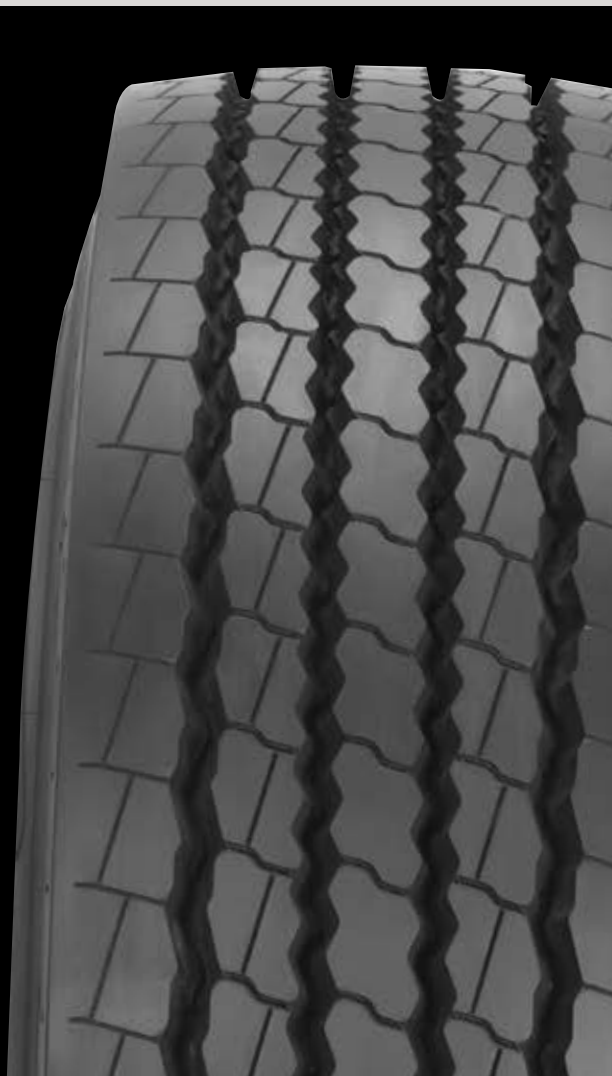
de teoría marxista a hombres y mujeres sindicalizados. En 1990 recibió la Medalla al Mérito Educacional de Primera Clase.



INCLUYEN
LLANTAS RIN 22.5 \$130
EN BONOS



LA CALIDAD
TIENE MÁS
VIDAS
QUE UN
GATO



APLICA TUS BONOS EN LOS 3 REENCAUCHES SIGUIENTES PIRELLI

➤ **\$30**

1er Reencauche
Premium

➤ **\$40**

2do Reencauche
Premium

➤ **\$60**

3er Reencauche
Premium



Términos y condiciones

Válido desde Agosto 2023 a Nivel Nacional / *Aplican restricciones

QUITO. Planta: Panamericana Sur Km11. PBX:(593-2) 269-1018 FAX: (593-2) 269-1116

GUAYAQUIL. Vía Daule Km 10 1/2 / PBX: (593-4) 211-3110 FAX: (593-4) 211-3986

CUENCA. Parque Industrial PBX: (593-7) 280-1022 FAX: (593-7) 286-6385



www.durallanta.com



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.

El conductor honesto y responsable es bien recibido en todas partes

MACHALA

POR FRANCISCO CELI

Como en todas las profesiones, el trabajo de conductor exige mucho sacrificio y requiere características propias de su campo laboral: dedicación, preparación constante, visión de negocios, valores humanos como honradez, lealtad, disciplina, puntualidad y más.

Los conductores descienden de generaciones de transportistas o son miembros de empresas, cooperativas o asociaciones donde casi todos son familiares y/o coterreños llevan esta profesión en su corazón. Es el caso de Cristhian Baroja Flores de Quito y David Vivanco Córdova de Loja.

Para **David Vivanco** el sur del país ha sido su territorio de trabajo y vida en sus 60 años de existencia y 35 como conductor profesional. Su especialidad, desde el inicio, estuvo vinculada al transporte de productos agrícolas a varias partes del país.

En 1987 compró su primer vehículo para llevar tomate desde Catamayo a Guaya-

quil. El cuentapropista lojano recuerda esa época como próspera, no había muchos problemas como ahora y se ganaba buen dinero.

Con la finalidad de mejorar su negocio en 1992, Vivanco se traslada a Huaquillas: el emporio comercial de moda donde se vendía todo. Primero, se dedicó a comercializar limón, pimienta, tomate y otros productos agrícolas hacia Guayaquil. Luego, pasó a trabajar en la ruta más promisoría de esos años, transportando plátano, yuca, frutas y más, desde Manabí, Santo Domingo o Los Ríos para los consumidores peruanos que se peleaban el mercado huaquillense.

En su larga experiencia de transportista, también incurrió en la zona agrícola del cantón Zapotillo, productor de cebolla, tomate, pimienta, coco, ganado. Además, la época de maíz en Pindal es excelente o el arroz de Macará.

Vivanco reconoce que ha habido épocas de bonanza para los transportistas, bastante trabajo y condiciones favorables; sin embargo, muchos no supieron administrar esas buenas ganan-

cias. Es consciente de lo difícil que ahora es trabajar en las vías, se requiere más esfuerzo, hay mucha la competencia desleal, fletes más baratos y el peligro acecha a cada instante.

Él, en más de tres décadas, ha hecho vida en la carretera, duerme, se alimenta y vuelve por poco tiempo al hogar. Comenta que dejar a los hijos, a la esposa en casa, a veces por largos períodos no es gratificante para un conductor. “La ausencia de la familia se siente y, además, los peligros en las vías hacen que en la actualidad el trabajo sea muy duro”. A pesar de todo, Vivanco se cree un conductor exitoso, feliz, con la misión cumplida. Está convencido que su profesión es la correcta.

El quiteño **Cristhian Baroja**, con 22 años de experiencia en el volante, dice que para sentarse en una cabina 18 horas seguidas hay que tener amor a la profesión. “Tener vocación de conductor, sentir el diésel por la sangre y eso, se logra solo con entrega al trabajo”.

Conduce para una gran empresa de transporte que

le permite moverse en toda la región andina, por lo cual, ha ido acumulando experiencia de vida en las carreteras. Cuenta que lo suyo es hereditario: su abuelo y padre fueron trailereros. Confirma que ya son cinco generaciones de conductores en la familia.

Para ser un buen conductor opina que el profesional del volante tiene que estar preparándose, conocer las normas de tránsito y estar en un perfeccionamiento constante. Esto, porque a su criterio, el éxito del conductor está en su apego a la profesión y a su vocación.

Argumenta que un conductor honesto y responsable es bien recibido en todas partes. Se gana la confianza para que le confíen un vehículo, un capital, una carga que debe llegar a su destino en tiempo y condiciones normales; por eso, aconseja evitar conflictos en la carretera y no caer en tentaciones que pueden ser peligrosas.

Finalmente, los dos conductores coinciden en que la crisis actual exige conductores leales al trabajo, honestos, agradecidos con el cliente o dueño del vehículo que es su herramienta de trabajo.



David Vivanco



Cristhian Baroja.

Pro3008



5.7 TON

PRECIO DE INTRODUCCIÓN

\$33,000.00 + \$1,000.00

MÁS BONO DE



Para mayor información
chatea con un asesor

GARANTÍA
3 AÑOS Sin límite
de horas

PAGA
Desde diciembre

ENTRADA
Del 25%

PLAZO
60 meses

Emprendamos el camino ¡Llevemos tu negocio al siguiente nivel!

VE COMMERCIAL VEHICLES
A VOLVO GROUP AND EICHER MOTORS JOINT VENTURE



www.iasaglobal.com

MAQUINARIAS | CAMIONES | RESPALDO
Tel.: 3731777 • 0995118177 • info@iasaglobal.com

IASA

Comenzó como conductor por cuenta propia y hoy es fletero

MONTALVO

POR VICTOR ESPINOZA

Roland Teodoro Paredes, de 55 años de edad, 20 de los cuales se ha dedicado al volante entre maquinarias agrícolas y camiones desde hace 15 años. Sintió nervios al pasar de un tractor a un vehículo que se mueve a mayor velocidad. Eso sintió a sus 17 años cuando empezó a conducir una camioneta de su padre que por su edad ya no quería conducir.

Desde hace nueve años combinó la actividad agrícola con la de camionero por cuenta propia. Las dificultades económicas actuales lo obligaron a trabajar de manera informal transportando bultos para conseguir algún flete y dinero extra. Esto le causaba problemas con los agentes de tránsito en las vías, quienes en varias ocasiones lo detuvieron y sugirieron agremiarse a una operadora de transporte. Se afilió a una empresa de reciente creación en el cantón Montalvo de Los Ríos.

Así se convirtió en camionero formal con toda su documentación en regla para conducir y transportar mercadería en su camión adquirido con esfuerzo, desde Babahoyo o Montalvo a diferentes sectores rurales y urbanos de la provincia. Carga sacas de cacao o arroz a un dólar cada una y realiza mudanzas locales y a otros cantones a valores bajos de entre 30 y 70 dólares. Trabaja de 07h00 a 17h00.



Roland Teodoro Paredes pasó de informal a transportista formal.

Cuenta que fue testigo de varias tragedias en las carreteras. No niega que en principio sentía temor al conducir por esas vías, pero con el pasar del tiempo y la experiencia adquirida durante los viajes terminó su temor y, por el contrario, cuando ha ocurrido un siniestro, en ocasiones, ha auxiliado a las víctimas.

Recomienda a sus colegas revisar el sistema mecánico cada mañana antes de “despegar”. Además, conducir con prudencia y circular con precaución sobre las carreteras húmedas o en curva ante el anuncio de la llegada del fenómeno de El Niño.

No le gustaría trabajar en esta época violenta

BABAHOYO

POR VICTOR ESPINOZA

Simón Zambrano, de 78 años de edad está jubilado. Trabajó durante 51 años como transportista, primero en un bus de Coop. Flota Babahoyo Interprovincial y luego un camión de la cervecería. Narra que de manera empírica y siendo oficial, tomó por primera vez el volante para estacionar el bus. Ahí sintió amor por la profesión, luego se capacitó y obtuvo la licencia profesional.

En la Coop. FBI viajaba de Babahoyo a Guayaquil y otras ciudades sobre tramos asfaltados o lastrados. El viaje era dificultoso y largo como los recorridos de Babahoyo a Quito que demoraban hasta 14 horas en lugar de las seis actuales.

Su profesión le permitió viajar fletado de Guayaquil a Colombia con las manos sobre el volante entre 18 y 24 horas de-

pendiendo del temporal, mientras que ahora se lo hace en 15 horas; así conoció Bogotá. Narra que, en un viaje, la guerrilla colombiana retuvo el bus unas 3 a 4 horas en medio de una larga fila, pero sin agresiones físicas.

Otra ocasión le tocó pasar hambre por un paro en el Carchi que duró 21 días que lo mantuvo en medio de una interminable fila de vehículos y con los recursos económicos agotados. Esta vivencia jamás la imaginó y sigue imborrable en su mente.

En El Guango que en los años 70 era una de las vías lastradas hacia Quevedo, le tocó permanecer dos días por un desperfecto mecánico e incluso en la oscuridad de la noche sin peligro alguno. Hoy, se sorprende de los constantes delitos violentos en este ramal del actual Anillo Vial de Quevedo.

Se muestra opuesto a los múltiples radares y los califica de ladrones y peli-

grosos, porque al detener la marcha los vehículos, los conductores son víctimas de robos y asaltos. Este jubilado expresa que no le gustaría ser chofer de vehículos pesados en la actualidad por el auge delictivo y la inseguridad reinante en las carreteras del país.



Simón Miguel Zambrano Villamar.

Soy azafata porque me gusta esta desafiante profesión

EL COCA

POR CARLOS NAVARRETE

Son las 12h35 cuando veo que llega el bus con disco 29 de la Cooperativa Baños. Al fin observo una azafata en el interior del vehículo que ingresa a la terminal de El Coca. Es Gabriela Jimbiquiti Vera.

La joven con su uniforme: pantalón negro y camisa blanca, apenas se detiene el bus en su andén, se mete al interior del portamaletas y comienza a entregar las respectivas maletas a sus viajeros. Generalmente, las azafatas que llegan a esa terminal, lo hacen en sus unidades a primeras horas del día; pero, el bus 29 llegó a esa hora por el largo recorrido que tuvo que hacer.

“Ha sido un viaje largo, agotador pero al mismo tiempo muy hermoso porque hay cosas bellas en el paisaje y en la gente que hace que se ame a esta profesión”, dice contenta Gabriela, de 22 años de edad. Después de 14 horas de viaje desde la ciudad de Loja, la azafata luce alegre, sonriente y feliz ya que tendrá dos días de descanso para pasar con su hija de cinco años. Gabriela es de Shushufindi, su padre es de Morona Santiago y su madre de Esmeraldas.

Ya son tres años desde que

inicio su jornada como azafata de esa unidad, trabajo que lo comparte con su compañero Germán. “Me gustó esta profesión y me dije ‘vamos a ver como me va’; es una experiencia más en mi vida. Tengo un jefe que es bueno conmigo”, comenta sin perder su sonrisa.

Lo que más le gusta de su trabajo es: “conocer personas diferentes, recorrer por mi trabajo lugares y ciudades diversas y disfrutar de la deliciosa gastronomía que hay por todo el país”. Respecto al trato que recibe de los usuarios de la unidad reconoce que son, “respetuosos, amables y una vez que se termina el servicio, siempre van agradeciendo”.

De hecho, su meta más importante es seguir la universidad, “quiero estudiar agronomía y aportar a mi padre en la finca familiar”.



Gabriela Jimbiquiti, azafata de Coop. Baños.

Laufenn

Journey in Style

Mayor desempeño Mejor reencauchabilidad



Laufenn
Journey in Style

A brand by Hankook Tire
OFFICIAL PARTNER



AutoMundial
somos más que llantas

Distribuidor
autorizado



098 257 4419

Quito: Panamericana Norte Km 7 1/2 José Andrade Oe1 381
Guayaquil: Vía Daule Km 10 1/2

Síguenos



Automundialec

Informalidad e ilegalidad afecta al transporte organizado

ES UN MAL SIN REMEDIO LA INFORMALIDAD E ILEGALIDAD EN LAS DIFERENTES MODALIDADES QUE SE REALIZAN A TODO NIVEL EN LA PROVINCIA DE LOJA Y EL RESTO DEL PAÍS. PERJUDICA GRAVEMENTE LA ECONOMÍA DEL TRANSPORTE ORGANIZADO QUE ATRAVIESA UNO DE SUS PEORES MOMENTOS.

LOJA

POR ELVIS MERINO

Estas son las expresiones del Ing. Fredi Guerrero Lapo, gerente de la Unión Provincial de Transporte Intra e Interprovincial de Loja. Con mucho énfasis, explica que se complica cada vez más, porque crece la oferta de quienes están al margen de la ley, siendo indispensable que las autoridades encargadas del control tomen cartas en el asunto con la seriedad y responsabilidad que amerita, porque de lo contrario se afecta a quienes cumplen con la ley.

Manifiesta que la informalidad, en unos casos, a través de sus contratos de operación, se disfraza como transporte turístico, pero en realidad realizan transporte intra e interprovincial. Un ejemplo es lo que ocurre en la ruta Loja-Cuenca y viceversa donde hasta carros particulares transportan viajeros. El transporte mixto es otro servicio que los tiene complicados, porque en cada parroquia se han creado y ofrecen sus servicios a cualquier parte de la provincia y el país.

A la ANT en forma recurrente le han solicitado que inicie trámites administrativos en contra de las compañías o cooperativas que se dedican al transporte informal; sin embargo, hasta la fecha no conocen que se haya emitido sanciones o la suspensión de los permisos de operación. También han planteado a las autoridades como una posible solución que se les exija presentar un salvoconducto.

“Para el control del transporte informal e ilegal hace falta la decisión y voluntad de las autoridades. En el caso de la Policía, en los sectores que les compete, la justificación que tienen para no controlar es de que no cuentan con personal suficiente, igual ocurre con los agentes de tránsito. Sin em-



Ing. Fredi Guerrero dirigente del transporte en Loja.

bargo, en el cantón Loja, cuya competencia tiene el Municipio se está colaborando”, reconoce.

El transporte organizado se encuentra férreamente unido no solamente en la provincia, sino en todo el país. Guerrero dice que luego de reuniones de trabajo con dirigentes de las Uniones Provinciales de transporte concluyen que no hay apoyo por parte de las autoridades para controlar a la informalidad.

“Nosotros seguimos insistiendo en que una medida que podría fortalecer y aliviar el peso que estamos soportando, sería la focalización del subsidio de los combustibles, con lo cual la ilegalidad e informalidad automáticamente se frenaría porque tendría un costo de combustible a precio internacional.

Control en corredores viales

En el cantón Loja, con el apoyo de los agentes civiles de tránsito, se reactivaron los controles en varias vías interprovinciales. Se instalaron casetas con servicios indispensables para que la autoridad de control pueda pernoctar y ejercer su trabajo. Este control se realiza en las vías Loja-Saraguro-Cuenca, Loja-Zamora, Loja-Catamayo, Loja-Macará, Loja-Vilcabamba-Zumba.

Marlon Severino Maldonado, jefe de la Unidad de Control de Tránsito -UCOT- del Municipio de Loja, reconoce que existen ciudadanos que usan vehículos particulares para ofrecer el servicio de movilización. “Se está violentando la ley, además no prestan garantía alguna al pasajero y afectan a quienes cuentan con un permiso de operación y aportan al Estado con sus impuestos. Los operativos de control por parte de los agentes de tránsito son constantes para frenar esta actividad”, asegura.

En otras provincias como Cañar, se han reunido en Azogues delegados de la Policía, CTE, Ministerio de Turismo, ANT, SRI y Judicatura para planificar el control al transporte informal.



Controles para detener a quienes no cumplen con la ley.



QUE BELLEZA DE
CAMIÓN

AUMARK E 2.9 TON

*Aplican restricciones

+ POTENCIA



Motor con tecnología japonesa
110 Hp / 280 Nm

+ TECNOLOGÍA

Pantalla táctil y cámara de retro



**CRÉDITO
DIRECTO**

PRECIO FINAL
\$17.990

INCLUYE BONO DE
\$2.000

AUMARK E 3.5 TON AUMARK S 4.5 TON AUMARK S 6 TON AUMARK S 8 TON



BONO DE \$2.000

Sucursales: Quito | Guayaquil | Ambato | Cuenca | Loja
Manta | Portoviejo | Santo Domingo

0981485572
fotonecuador.com



Fetug exige seguridad y sube tarifa

GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ

El conductor de bus urbano es incomprendido. Siempre tiene la culpa de un accidente, si excede la velocidad, nunca tiene la razón y tanto usuarios como choferes de carros chicos, lo insultan y hasta quieren golpearlo por cualquier situación de tránsito. Por esto y ante la delincuencia que campea, la Fetug anuncia constantemente paralizar actividades si no hay garantías de vida para sus conductores y pasajeros.

El asalto con cruce de balas entre guardias y antisociales, en que algunos proyectiles impactaron en la carrocería de un bus de la línea 42 que transitaba

por Urdesa, alarmó a sus dirigentes. La Fetug exigió a las autoridades del Gobierno central y local brindar las garantías para seguir dando el servicio con el resguardo de militares, policías y agentes de tránsito. Si es posible, hasta que viajen en los buses para aliviar al usuario.

“Nuestra situación económica es crítica, no solo sufrimos el embargo de unidades por falta de pago de las acreencias; ahora tenemos la destrucción de buses y la única alternativa es suspender el servicio para salvaguardar la vida de todos”, dijo Christian Sarmiento, presidente de Fetug.

Señala que al negarse a pagar extorsiones (vacunas), delincuentes incineraron una unidad que circundaba



Bus que ya cobra 40 centavos porque tiene A/C.

la vía Perimetral. Como en película de terror, los delincuentes cometieron la barbarie pese a que había pasajeros. Por la puerta trasera pudieron escapar del fuego que inició en el costado derecho exterior del bus.

En otro tema se informa que ya circulan unidades que cobran USD 0,40 el pasaje. Poseen el permiso pues ya cuentan con aire acondicionado y sillas más cómodas.

Escolares con “servicio blindado”

GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ

El transporte escolar se blindará para ofrecer seguridad a los estudiantes su clientela principal. Según datos que recogió Buen Viaje, en Guayaquil circulan 2483 expresos escolares, de los cuales 1560 tienen cámaras de seguridad; es decir, un 62%.

En el vehículo se instalan 4 cámaras: con 2 se vigila a los alumnos y las 2 de afuera monitorean a su alrededor. Además, cuenta con botón de pánico que al activarse emite señales al ECU911 y a la ATM. Seguidamente, en la base informática de ambas instituciones se identifica la placa, el conductor y la ubicación para enviar unidades de socorro.

Junto a autoridades como Policía Nacional se prevén reuniones para elaborar un



Unidad escolar de Guayaquil.

plan de seguridad integral. “Pedimos patrullajes para evitar asaltos o amenazas de extorsionadores que piden dinero dizque para ofrecer la seguridad que los uniformados no brindan”, reclama Oswaldo Guamán, presidente de la Federación de Transporte Escolar del Ecuador.

El sistema de seguridad en unidades escolares iniciado en octubre 2022, según datos proporcionados por ATM, ha permitido localizar 8 carros robados y atender casos de acoso dentro de las unidades. La meta es lograr vigilar a los 100.000 niños y adolescentes que se movilizan a diario a los centros educativos fiscales y particulares de la urbe.

CTE socializa para tener tránsito en “paz”

GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ

Luego de nuestro reportaje, en la edición pasada, titulado “La CTE genera rechazo”, la Institución nos invitó a la Sesión Solemne de la Casa Abierta Caravana por la Paz, evento que se realizó el pasado septiembre. Entre otras actividades se socializó con transportistas sobre causas o malestares y soluciones para una relación armoniosa basada en respeto y cumplimiento de la ley para beneficio de ambas partes.

“Los vigilantes no salen a multar y si el conductor se siente perjudicado, debe denunciarlo; pero la premisa es clara: el uniformado solo detiene carros con visibles daños para pedir sus documentos”, dijo Francisco Ante, de la CTE.

Para el tráilerero Carlos Jaime, esta iniciativa es prove-

chosa para alejar el estigma de que los vigilantes son “buitres” que esperan la mínima oportunidad para cebarse de la desgracia ajena. “Debemos tener los documentos en regla, el vehículo en buen estado y no infringir la ley. Con un buen proceder de lado y lado, ganamos todos”, señaló Jaime.

La CTE tiene 5000 uniformados que prestan su contingente. Según datos proporcionados, por mes hay 10 denuncias formales. Los agentes están ubicados por zonas y es sencillo identificarlo si alguno tiene un mal proceder.



Socialización que se fortaleció por nuestro reportaje.

Unión pide abrir Terminal Terrestre

QUININDÉ

POR RICARDO CORNEJO

Continúa sin finalizar la construcción de la terminal de Quinindé pese a que se prometió su apertura en febrero de 2022 por parte de la administración municipal (dueños de la terminal). No se ha concretado por razones que no da a conocer la nueva administración. Buen Viaje 159 de junio pasado, ya publicó una nota al respecto.

La dirigencia de la Unión Provincial de Transportes de Esmeraldas en la última sesión de Concejo Municipal del cantón palmicultor, puso sobre la mesa algunos puntos para que sean atendidos con urgencia.

Es indispensable la activación de la Terminal para que sea el punto de llegada y salida de los buses intra e interprovinciales que tienen alrededor de 50 años sirviendo a la comunidad en el centro

de la urbe, ocasionando caos y exceso de tráfico.

La apertura y funcionamiento permitirá tener un tratamiento equitativo entre las unidades de transporte y generar el pago de la tasa de mantenimiento que precisa la nueva construcción para sostenerse. Otro de los puntos es la regularización intracantonal y la colocación de los sellos y orden de salida desde el punto establecido para subida y bajada de pasajeros.



Terminal terrestre de Quinindé sin concluir.

Puentes Bailey como solución temporal

SUCUMBIOS

POR CARLOS NAVARRETE

12 OCTUBRE, 2023

Con la ubicación del puente Bailey en el río Piedra Fina por parte del MTOP y el otro sobre el río Marker (Socavon) la conexión entre Lago Agrio y Quito se solucionaría de manera temporal hasta que se construya una nueva variante. Sin embargo, lo ideal será que la vía pase por el otro margen del río Coca, según los gremios de Sucumbios.

A raíz de la posesión de César Rohon, como ministro de Transportes y Obras Públicas y el empeño de las nuevas autoridades: Yofre Poma, prefecto de Sucumbios; Darwin Azes, alcalde de Gonzalo Pizarro y Byron Herrera, presidente de la Junta Parroquial de El Reventador, en acción conjunta se logró ubicar los puentes evitando que los vehículos sigan cruzando por el agua. En el Socavon, debido al



Puente Bailey sobre río Piedra Fina.

terreno inestable, los trabajos continúan antes de habilitar el puente del río Marker. La maquinaria sigue trabajando.

Otro factor fue el atascamiento, por cuatro horas en la madrugada, de una unidad de transporte interprovincial, que casi fue arrastrada. Gracias a la intervención de la maquinaria se la pudo remolcar en las aguas del río Market.

La solución es solo temporal, dicen los transportistas y gremios de Sucumbios que esperan se construya la nueva variante más arriba de la actual vía, de 8.5 km y a un costo de USD 37 millones, cuyo proyecto está aprobado.

Municipio desembolsó más de USD 7 millones sin respaldo para Revisión Vehicular

QUITO

POR JANETH CRUZ

La Contraloría General del Estado (CGE) concluyó que la revisión técnica vehicular en Quito, durante la administración del entonces alcalde, Jorge Yunda, se desarrolló sin respaldos contractuales.

La institución señala que para la prestación del servicio de la RTV de los automotores no se efectuó un concurso público. En su lugar, entre noviembre 2019 y julio 2021, suscribieron convenios de pago aplicando porcentajes de participación de las tasas para el Municipio y las operadoras y que se establecieron sin sustento técnico.

El informe de la auditoría señala que, luego de finalizar los contratos suscritos en 2020 con las empresas DANTON S.A. y Consorcio ITLS del Ecuador para la operación de los centros de revisión vehicular, el Municipio realizó desembolsos por USD 7'434.732 sin respaldo contractual. Los pagos corres-

ponden a la prestación del servicio entre el 23 de noviembre de 2019 y el 31 de julio de 2021.

Para realizar las transferencias, Guillermo Abad, exsecretario de Movilidad de la gestión del exalcalde Yunda, suscribió ocho convenios de pago a pesar de los criterios emitidos por el asesor legal de la Agencia Metropolitana de Tránsito (ATM) y el procurador Metropolitano, quienes señalaron que no se podía seguir utilizando esa figura excepcional hasta que se regularice contractualmente la prestación del servicio.





La Ruta del Cangrejo Rojo con destino exquisito

NARANJAL

POR VÍCTOR ESPINOZA

Miles de vehículos livianos, buses de transporte público o furgonetas con turistas, al igual que transporte pesado, se movilizan a diario desde diversos lugares del país para acudir a la denominada Ruta del Cangrejo Rojo.

La ruta empieza desde de Guayaquil, pasando por el cantón Durán hacia el kilómetro 26; luego se toma la carretera a Cuenca para continuar por Puerto Inca hasta llegar a Naranjal, la tierra del mejor cangrejo del mundo, según sus habitantes.

Jose Orobio es un vendedor de planchas de cangrejo rojo desde hace 25 años en el kilómetro 11 de la vía Panamericana que se conecta con la carretera principal de Naranjal, (Guayas). Ofrece el producto a los conductores que pasan por esta importante arteria vehicular nacional e internacional.

Orobio narra que pagan a 30 dólares la plancha a los comuneros naranjaleños provenientes de los sectores: Taura, Chrurute y El Mango; luego las venden a los transportistas y viajeros a 35 y 40 dólares dependiendo del tamaño y la calidad del crustáceo.

Rafael Miranda, otro comerciante nos cuenta que vende un promedio de 10 a 15 planchas por día y que los conductores de las provincias de El Oro, Guayas, Azuay y Cañar están en la lista de sus principales clientes, seguidos de los turistas del norte del Perú.

Ellos acuden en mayor cantidad durante el Festival del Cangrejo Rojo, un evento anual que se realiza a inicios de agosto antes de la veda del crustáceo. En su última temporada contó con la presencia de más de 70 mil viajeros nacionales e internacionales.

Los comensales degustaron de piqueos y platillos a partir de USD 1,50; así como platos fuertes desde 5 a 15 dólares. Entre las delicias constan los pinchos de cangrejos con cama-



Cada año antes de la veda se realiza el Festival del Cangrejo Rojo.

rón, cangrejos con salsa, pizza de cangrejo, empanadas con cangrejo, cangrejo a la piña, lasaña de cangrejo, encocado de cangrejo, tallarines con cangrejo, guatita de cangrejos, encebollado y carapacho de cangrejos rellenos, arroz con cangrejo, tacos y sushi de cangrejo, hamburguesas y lomititos de cangrejo, cangrejos al ajillo. Para acompañar están los vinos, cerveza, limonadas y otras bebidas de frutas, productos que se ofrecen en unos 40 locales ubicados a lo largo de la avenida Olmedo.

Además, se instaló un stand tipo manglar con fines educativos, donde se mostró a los visitantes una recreación del manglar para que los turistas conozcan el hábitat del cangrejo rojo y la forma en que es capturado por los comuneros, a la vez promoviendo entre todos el cuidado de los manglares que protegen las playas. También disfrutaron de un show artístico/musical y bailable a lo largo de la arteria principal naranjaleña.

Los turistas que se animaron experimentaron las formas de captura del crustáceo y participaron del concurso de mayor resistencia a la tenaza de un cangrejo en un dedo humano, aunque pocos lograron soportarlo. 🦀



Vendedores ofertan planchas de cangrejos a transportistas en el kilómetro 11 de la vía Panamericana.



Más de 30 variedades de piqueos, platillos y platos fuertes preparados a base del crustáceo.

El G8 de Marcopolo sigue expandiendo fronteras



El vehículo fue presentado por primera vez al mercado europeo durante Busworld 2023, en Bruselas-Bélgica, el mayor evento de buses del mundo.

Marcopolo.

El bus en el que puede confiar.

SUDACAM

f @MarcopoloSudamericana



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

onibus.marcopolo.com.br

@onibusmarcopolo


Marcopolo



Metas, logros y aspiraciones cumplidas, buenos momentos, etc. Ponemos una nota de optimismo para recordar que si existen buenos momentos. No caigamos en el sufrimiento, ignorando o minimizando los buenos momentos.

Relatos de los muchos buenos momentos que se sobreponen a los malos



David Salazar

TULCÁN

POR MARLON RUALES

Mi profesión la heredé de mi querido padre

David Salazar Pozo es un esforzado conductor que ha dedicado 30 años de su vida a su profesión. Viene de una familia de transportistas: padre, tíos y primos. David conduce vehículos desde muy joven y le apasiona su profesión; posee licencias C, D y E lo que le avala a conducir su camión FTR que lo tiene 13 años. Es afiliado la Cía. Contrainers.

David nos habló de sus experiencias. “Anteriormente, dice, las carreteras eran pésimas, desde el 2009 las cosas empezaron a cambiar; no había ni peajes. Lo que sí rescató del pasado es el compañerismo, la solidaridad y sobre todo la calma en las vías, se podía estacionar en cualquier lugar y no pasaba nada”.

Viajar está entre sus mejores experiencias porque conoce la diversidad de personas que se encuentra en el camino: sus raíces, costumbres, la gastronomía, los lugares turísticos. “Uno de los mejores momentos es hacer buenas amistades, con ellos podemos comentar cualquier incidente

y entre risas dice: “a mí me conocen como el pasopcito”

Lo más importante de su vida es haber formado una hermosa familia con cuatro hijos de: 25, 24, 20 y 10 años, todos son profesionales, aunque ninguno es conductor.

Cuando dice: “me siento orgulloso de mi profesión” sus ojos se llenan de lágrimas al recordar a su padre Don Luis, quien condujo por más de 50 años; “a él le debo mi carrera, lo heredé y estoy seguro que me cuida junto a Dios”.

“He vivido momentos buenos ante situaciones difíciles en la carretera, como cuando en 2008 salí con vida luego que me asaltaron y me propiciaron una golpiza. Dios siempre ha estado conmigo, al salir de viaje me encomiendo a Él. A pesar de estos percances no he pensado en retirarme, nací transportista y así seguiré”.

Con su trabajo se construyó una casita y compró su vehículo. Le gusta la gastronomía manabita, la cazuela de pescado, también un caldo de gallina y el seco de choncho.

Salazar transporta desde la aduana productos terminados, chocolate, galleta para Kimberly y Supermaxi.

De transportista a Comisario Nacional

Edgar Eliecer Villarreal Burgos es conductor de 57 años, casado, con tres hijos y dos nietos, radicado en Tulcán; sus padres fueron colombianos. Con sus hermanos, desde niño jugaban a ser choferes; “nuestros juguetes eran camiones, construíamos carreteras en la arena y soñábamos en ser conductores”.

En la universidad conoció a su esposa Yolanda Fuentes. Los dos empezaron a traer productos de Colombia: café, caramelos, golosinas y artículos varios; “con la venta subsistíamos y nos educamos, fuimos cacharreritos”.

Al egresar de la universidad, ella en Química y Biología y él en Jurisprudencia, decidieron comprar un camión FTR, de 10 toneladas. “Teníamos que pagar USD 2.000 mensuales y le metimos toda la verreaquera”.

Viajaban a Cuenca, Loja, Guayaquil, transportando atún y sardina. Pero los fletes no cubrían sus gastos, y en 2005 decidió traer a Tulcán ofertas para las bodegas:

morochillo, arrochillo, arroz. “Les fiaba por ocho días. Actualmente tenemos nuestra propia bodega”.

“Los logros no sólo deben ser materiales, también deben ser humanos como servir, ser buen compañero, solidario. Continuaré colaborando con la gente. Nosotros empezamos de la nada. Con esfuerzo y trabajo se puede salir adelante, y lo más importante es jamás apartarse de la mano de Dios”.

“A mí me gusta ser camionero, porque agarro mi vehículo y recorro el país; disfruto en cada viaje la belleza del país. Amo la naturaleza, me encanta nadar en los ríos, los anocheceres son espectaculares, la gastronomía es variada como caldo de gallina de Santo Domingo y en el Naranjal los cangrejos; la magia de viajar no tiene precio”.

Su vida ha dado un giro, hoy es Comisario Nacional, sus conocimientos avalan su trabajo. “Desde este escenario sirvo a la gente, pero es por corto tiempo, lo mío es el transporte y regresaré a mi camión”, finaliza. 📍



Edgar Villarreal

Tecnología para Caja Común. Mejora la gestión y control de tu flota.

ECUADOR TIENE LA TECNOLOGÍA QUE PERMITE GESTIONAR FLOTAS DE TRANSPORTE URBANO DE MANERA EFICIENTE



LOJA

La competencia por el 'centavo', los correteos, mal servicio, falta de control y mala administración son las principales necesidades de las operadoras de transporte urbano en Ecuador y Latinoamérica. Ante ello, Clipp Bus oferta tecnología de primera para mejorar la gestión, planificación y control de la flota.

El modelo de gestión denominado 'Caja Común' con recaudo electrónico, integrado en los servicios que oferta la empresa lojana Clipp, ayuda al control total de la flota y beneficia a los actores principales: operadoras y usuarios.

A las operadoras les brinda la oportunidad de controlar los ingresos de manera adecuada, planificando tiempos de llegada y salida, evitando incremento de velocidad y reduciendo evasión. Reduc-

ción de costos operativos y mantenimiento de las unidades, brindando seguridad al conductor en su jornada laboral y al usuario al no exponerse a robos o pérdida de efectivo.

Más beneficios

Tener el control y rastreo de unidades en tiempo real, contador de pasajeros, les permite a las operadoras identificar la demanda de usuarios y planificar de manera eficiente la operación de las rutas específicas sin afectar a todos los usuarios.

Al identificar falencias y plantear correctivos, incrementan los beneficios para todos los integrantes de la operadora, los usuarios ven el servicio más eficiente, rápido, de mejor calidad y lo usan con mayor frecuencia.

Con el apoyo de la tecnología, los conductores se enfocan en brindar el servicio ya que a través del recaudo electrónico, el uso del efectivo en el transporte urbano es nulo, garantizando así la seguridad y tranquilidad al conductor en su labor y al usuario para movilizarse.

Ciudades con nuestra tecnología (Caja Común)

Actualmente, estamos en empresas como Cooperativa de Transporte Urbano 29 de Septiembre (Manta), Mariscal Sucre (Santa Rosa), Consorcio de Transportistas Urbanos (Loja) y próximamente en Sto. Domingo y Colombia.

Soluciones que oferta Clipp Bus:



Sistema de apoyo a la Explotación (SAE)



Sistema Integrado de Recaudo (SIR)



Sistema de Información al Usuario (SIU)



Tecnología para Caja Común

Nuestros Clientes dicen:

“

Con la caja común hemos sincerado nuestros ingresos, reducido accidentes en un 60% brindando mayor seguridad a nuestros usuarios y optimizamos el uso de cada unidad.

”

Juan Carlos Aguilar

Gerente de Coop. Mariscal Sucre (Sta. Rosa EC)

“

Gracias a la Caja Común con recaudo electrónico hemos mejorado la calidad del servicio de transporte público en Loja, controlamos la flota mediante rastreo satelital y hemos logrado trabajar organizadamente entre transportistas.

”

Jorge Herrera

Presidente del Consorcio de Transportistas Urbanos (Loja EC)

Presencia Internacional:



Contáctanos



México y Curazao esquina - Loja

096- 298- 4322 clipp.app

La obesidad, un asesino silencioso en la industria del transporte

LA OBESIDAD ENTRE LOS TRANSPORTISTAS ES UN PROBLEMA QUE NO PUEDE SER IGNORADO. LOS COSTOS HUMANOS Y ECONÓMICOS SON DEMASIADO ALTOS COMO PARA PERMITIR QUE ESTA CRISIS CONTINÚE. *ES HORA DE QUE CADA UNO DE LOS CONDUCTORES TOMEN CONCIENCIA DE SU CUERPO Y CONSIGAN APOYO PARA ENFRENTAR ESTE ASESINO SILENCIOSO.*

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

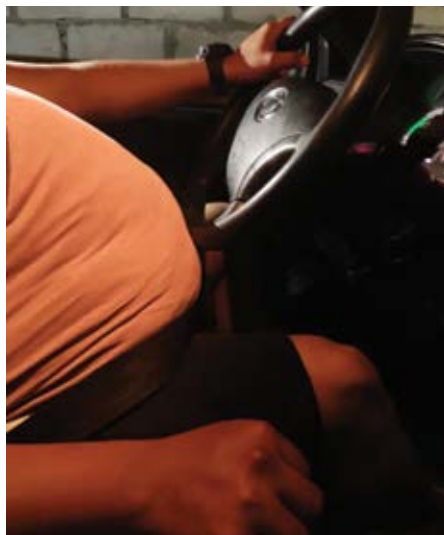
La obesidad es una epidemia global que afecta a personas de todas las edades y profesiones. En Ecuador, este problema de salud ha alcanzado proporciones alarmantes en toda la sociedad y también está impactando significativamente en una de las actividades vitales del país: el transporte.

Las causas

Las largas horas de trabajo, la falta de actividad física y la disponibilidad de alimentos poco saludables en la carretera, son solo algunas de las razones por las que los choferes de camiones y buses están en riesgo de desarrollar obesidad (o ya la sufren). La naturaleza sedentaria de la profesión y el desinterés en opciones de comida saludable empeoran el panorama.

Impacto en la salud de los Choferes

Esta enfermedad no solo pone en peligro la salud de los choferes, sino que



Un viaje largo para un conductor obeso es mucho más agotador.

también tiene un impacto en la seguridad en las carreteras.

Johana Bone endocrinóloga explica que, la apnea del sueño es un trastorno común entre las personas obesas, puede causar somnolencia durante la conducción, lo que aumenta el riesgo de accidentes. Además, la obesidad está vinculada a enfermedades cardíacas, diabetes tipo 2 y otros problemas de salud que pueden afectar la capacidad de trabajo de los choferes y su calidad de vida. Ella enfatizó la importancia de crear conciencia sobre la nutrición y el ejercicio.

“La obesidad no solo afecta la salud individual de los conductores, sino que también tiene un impacto económico en el sector del transporte”, afirma la nutricionista Germania Lalaleo, quien ha trabajado con conductores. La obesidad conlleva un mayor riesgo de enfermedades crónicas; además de la diabetes están las enfermedades cardiovasculares, lo que puede resultar en bajas laborales y costos médicos crecientes que desequilibran la economía familiar, explicó.

Juan Ramírez, un experimentado chofer de camiones de carga pesada de combustible, compartió sus desafíos personales con la obesidad. “Pasamos muchas horas sentados y la comida chatarra es fácil de conseguir en cualquier lugar. Es un círculo vicioso que puede ser difícil de romper”, comentó.

Hacia una solución

Es esencial que la sociedad tome medidas para abordar este problema de manera efectiva. Aquí algunas sugerencias:

Educación nutricional: Promover la educación nutricional entre los conductores para que puedan tomar decisiones más saludables en su dieta diaria.

Programas de bienestar: Las empresas de transporte pueden implementar



El conductor necesita estar en buena forma.

programas de bienestar que fomenten la actividad física y la pérdida de peso entre sus empleados.

Exámenes de salud regulares: Para identificar problemas de obesidad y brindar apoyo a quienes lo necesiten.

Apoyo psicológico: Ofrecer apoyo psicológico a los conductores que puedan estar lidiando con problemas de salud mental relacionados con la obesidad.

Conclusión

La concientización es el primer paso. Los conductores deben conocer los riesgos asociados con la obesidad, y las empresas de transporte deben tomar medidas proactivas para proteger la salud de su fuerza laboral.

La conciencia y la acción son clave para abordar este problema de manera efectiva. Al educarnos, apoyarnos mutuamente y promover hábitos de vida más saludables, podemos ayudar a salvar vidas y hacer que las carreteras de Ecuador sean más seguras para todos. La salud y la seguridad deben ser siempre nuestras principales prioridades en la vida y en la carretera. 🚚💪

Lorena Gaibor

Nació en Babahoyo el 10 de diciembre de 1995. Empezó su vida artística desde los 14 años en televisión en el reality "Las tardes son de Carolina", quedando en segundo lugar. Después, fue parte de varias agrupaciones musicales como Kandela y Son 4ta. Generación siendo compañera de Dayanara Peralta. Tras dos años en la agrupación decide incursionar en la actuación, donde le dieron la oportunidad de interpretar un personaje antagónico llamado "Yamileth" con el elenco de 3 Familias producido por Ecuavisa donde estuvo dos temporadas.

Al culminar su contrato decide radicarse en Quito dando clases de baile y canto básico a niños, también tuvo la oportunidad de trabajar en el Patronato de Quito durante dos años. Actualmente, Lorena es mamá y modelo y animadora de marcas y tiene una empresa de eventos infantiles con personajes de Disney algo que también le apasiona.

39





LA CHICA DE LA PORTADA
es un auspicio de:



Reencauche

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



099 318 0000

www.durallanta.com/reencauche



PRIMER SEMINARIO-TALLER: ESTRATEGIAS PARA LA DISMINUCIÓN DE EMISIONES MÓVILES

Del 13 al 15 de septiembre en la EPN se desarrolló el seminario taller con varios motivos de interés: Identificar estrategias para disminución de emisiones de fuentes móviles. Analizar calidad de combustibles e identificar cuánto afecta a las emisiones de vehículos. Establecer hoja de ruta para actualización de normativas de combustibles y emisiones. También se identificó los límites máximos de azufre en gasolina y diésel de 2019. Las emisiones promedio de CO₂ en el mercado automotriz. Líneas base de economía de combustible Latinoamérica y el Caribe; además, el factor de emisión un indicador de la masa que emite un vehículo por kilómetro recorrido. Determinación experimental de factores de emisión.

Se contó con Dr. Alberto Ayala PhD, funcionario del gobierno de California como Director Ejecutivo del Sacramento Metropolitan Air Quality Management District y profesor adjunto de Ingeniería Mecánica y Aeroespacial en la Universidad de West Virginia. Dr. Helemer Acevedo PhD, Consultor Nacional e Internacional en Cambio Climático y Descarbonización del Transporte y Consultor Senior del International Council on Clean Transportation, y Dr. John Ramiro Agudelo PhD por la Universidad de Antioquia (Medellín).

Se mencionó la normativa de calidad del aire y niveles máximos permisibles de contaminantes para 2023. Conceptos sobre el control de contaminación en fuentes móviles. Postramiento de gases de escape en motores a diésel. Compromisos adquiridos



Izq. Drs. Alberto Ayala, Luis Tipanluisa, MSc. Liliana Guzmán, Drs. Daniel Cordero y Helmer Acevedo.

para mitigar gases de efecto invernadero. Datos sobre el avance del motor de combustión interna hacia metal ambientales.

Se estableció un canal de comunicación entre el Estado, empresa privada y la academia para apoyar el desarrollo de políticas públicas en beneficio de la calidad del aire.

GUAYAQUIL ◆◆

VIVE GUAYAQUIL EN BUSES DE DOS PISOS

POR LUIS RUIZ

Evocar reminiscencias por las Peñas, sentir la brisa del río o fotografiarse con las iguanas del Parque Seminario, son paradas obligadas para quien visita Guayaquil. Empresas especializadas como Vanservice ofrecen esta experiencia en buses colosales de 2 pisos.

En "Turibus" el recorrido abarca sitios emblemáticos de la urbe huancavilca. El precio del ticket es de USD 8 adultos y USD 4 niños. El recorrido dura unas 2 horas.

Los buses Hino AK de 2 pisos son confortables para 60 personas sentadas. También, la empresa cuenta con una chiva farrera adornada de luces psicodélicas y audio. Este servicio cuesta



Buses de dos pisos para turismo.

USD 200 por 2 horas de diversión. En el tour, los guías relatan historias y tradiciones guayacas; además, el turista conoce más del hábitat de los animales endémicos de la región.

AGENTES DEBEN PONERSE EN FORMA Y EVITAR ENGORDAR

POR LUIS RUIZ

Aponerse en forma. El alcalde Aquiles Álvarez advirtió a agentes metropolitanos y de tránsito dependientes del Cabildo, que deben mantener una silueta estilizada para desempeñar su trabajo con eficiencia, ya que su actividad demanda agilidad física.

El edil aseguró que un porcentaje importante de los agentes no están con el peso adecuado. "Algunos tienen más barriga que yo, están vagando por el centro chateando, jugando en el celular o comiendo tripita. No se cuidan", enfatizó. La ciudadanía comparte su opinión.

"Hay que estar en buen estado de salud para hacer un trabajo bien hecho y además, poner ejemplo y cuidar del

tráfico", opinó Milton Bravo, un conductor particular.

Por su parte, un agente que prefirió la reserva, también apoyó la postura de Álvarez. "En lo personal, mi biotipo siempre fue delgado, pero sí hay compañeros que deben ponerse en buena forma", agregó.



Uniformados de ATM en buena forma.

HUAQUILLAS

CONTROL DEL AIRE EN LAS LLANTAS CUESTIÓN IMPORTANTE

POR FRANCISCO CELI

Llantas en buen estado, primer requisito para salir de viaje. La revisión del motor, del sistema de rodaje y las llantas son la mejor medida de confianza para rodar tranquilos.

Cristhian Briceño dirige una vulcanizadora por muchos años en Huaquillas, dice que un regular control del aire, aporta seguridad y rendimiento del vehículo. Puntualiza que, "para cuidar la llanta y su duración, el control del aire juega un rol clave, poniéndole la medida exacta de presión".

El técnico explica que una llanta grande, por ejemplo una 295 o 315/22.5 debe tener un rango de 110 a 120 libras de aire, ni más ni menos. Si baja del mínimo se genera un desgaste por desnivelación; por eso, debe comprobarse el aire dos veces por semana, especialmente para viajes largos.

Briceño detalla que, con muchas horas de rodadura se hincha la llanta, elevando la presión del aire hasta en 20 libras y cuando se enfría, baja y pierde de 5 a 10 libras de su peso inicial.

Para los viajes largos, Briceño recomienda poner Nitrógeno, aunque un poco más caro, pero enfría la llanta no permitiéndole hincharse, garantizando estabilidad y durabilidad a largo plazo.



Técnico Cristian Briceño.

LAGO AGRIO

COOTRANPS SE MODERNIZA CON NUEVAS INSTALACIONES

POR CARLOS NAVARRETE

30 DE SEPTIEMBRE

Estas instalaciones aportan a la sociedad una nueva identidad, un sello de modernidad que nos pone a la vanguardia de las empresas del país. Rendimos homenaje a Edwin Jiménez y a Marcelo Torres por ser los padres de esta obra, dijo Patricia Córdova en la inauguración de la nueva sede de la Cooperativa de Transportes de Carga Pesada Sucumbíos, ubicada en Av. Jorge Aguilera.

En la inauguración los anfitriones Marcelo Torres, gerente y Edwin Jiménez,

presidente, recibieron a las autoridades, asambleístas de Sucumbíos y la dirigencia de la Cooperativa conformada por 48 socios.

El nuevo edificio, donde laboran 29 personas, es parte de las dos hectáreas de terreno en el que está la nueva sede. La Av. Jorge Aguilera (inaugurada hace poco) se ha convertido en un nuevo polo de desarrollo de Lago Agrio y entre Ecuador con Colombia, debido a que une a los dos países. Al estar en el sector las instalaciones del OCP, tanto el traslado de combustible desde Colombia hacia el OCP, como el tráfico de

vehículos pesados, se lo hace a lo largo de esta avenida.



Casa nueva de Coop. Sucumbíos

TULCÁN

29 AÑOS CUMPLE TRANSPORTES STEBART CÍA. LTDA

Nos sentimos orgullosos de cumplir 29 años de trabajo dedicado a la ciudadanía tucaneña, brindando el mejor servicio de transporte de pasajeros a nuestra colectividad.

Felicidades y éxitos en un año más de vida institucional de la Compañía Stebart. Orgullosos de ser la mejor operadora del transporte urbano del norte del país.

Abg. Emiro Herrera, presidente
Sr. Patricio Ortiz, gerente



QUITO

CAPACITACIÓN DE CONDUCTORES DE BUSES ESCOLARES

POR ANA MARÍA MONCAYO

Entre el 25 de septiembre y el 8 de octubre de 2023 se desarrolló el curso de capacitación "A Clases Seguros", dirigido a propietarios, conductores y colaboradores del transporte comercial escolar. Se estima que en Quito existen más de 6.000 vehículos para transporte escolar e institucional.

Fue iniciativa de la Agencia Metropolitana de Tránsito, la Secretaría de Inclusión Social del MDMQ y la DINAPEN.

Duró 20 horas académicas y abordó los siguientes temas:

- Factores de riesgo para la siniestralidad vial

en vehículos de transporte escolar e institucional.

- Protección de derechos de niños, niñas y adolescentes.
- Conducción segura.
- Normativa legal vigente relacionada con vehículos de transp. escolar e institucional.
- Trato de los pasajeros de grupos de atención prioritaria.
- Seguridad vial – concepto y definiciones.



Furgoneta escolar.

BAHÍA DE CARÁQUEZ

TRANSPORTES URBANOS ONDINA DEL PACIFICO: 29 AÑOS DE VIDA

POR GEOVANNI VALENCIA

COTVOP CIA. LTDA. fue creada el 10 de octubre de 1994. Los socios fundadores son: Alfonso Jiménez, Vicente Guachamín (+) y Luis Cedeño. Ahora somos 15 miembros. La directiva está formada por Alfonso Jiménez, Presidente; Carlos Mero, Gerente y Federico Freire, Comisario.

Brindamos servicio invaluable y seguro a la ciudadanía de Bahía de Caráquez, con eficacia, seriedad y profesionalismo. Nuestro éxito se debe al trabajo arduo de socios y el equipo de conductores, personal directi-

vo, administrativo y de apoyo. Cada uno contribuye con su granito de arena para mantener los estándares de calidad que nos caracterizan.

Con esfuerzo nos hemos adaptado a los cambios tecnológicos y a las demandas de la sociedad, para ello implementamos sistemas de control de unidades. Seguiremos creciendo, innovando y sirviendo a la comunidad para dejar huella en el corazón de nuestros clientes.

¡Feliz aniversario y gracias por su incansable labor!

Carlos Mero Marcillo - Gerente



GUAYAQUIL

"SÚPER GRÚA" CUMPLIÓ UN AÑO OPERATIVO

POR LUIS RUIZ

La "Súper Grúa" del Puerto Marítimo lleva un año entre movilización de miles de contenedores. Su costo fue USD 11 millones. La grúa Gantry Súper Posponamax es de primera generación. Puede trabajar con cualquier tipo de nave y está entre las más poderosas de Sudamérica. Tiene la capacidad impresionante de 24 filas.

El Puerto cuenta con 5 grúas STS (Ship to Shore) y en el último lustro es el de mayor movimiento entre los puertos ecuatorianos, por encima de Esmeraldas, Manabí y El Oro. En 17 años de operaciones el Terminal Portuario de Guayaquil ha invertido más de USD 175 millones en



Personal del Puerto junto a la Súper Grúa.

grúas, ampliación de muelle, áreas de respaldo, sistemas logísticos y automatización de procedimientos, dragado de frente de atraque, convirtiéndose en uno de los puertos más importantes de la región.

Tiene un récord de 135 millones de toneladas de carga movilizadas de 14.000 buques a los cuales ha prestado sus servicios. Al finalizar el 2023, prevé movilizar más de 900.000 TEU (contenedor de 20 pies), un 5% más comparado al pasado 2022.

SOBRE MASCOTAS, SALUD Y SOLIDARIDAD EN LA TT

POR LUIS RUIZ

La Terminal Terrestre de Guayaquil permite el viaje de animalitos domésticos tranquilos. La mascota debe estar acompañada por su dueño en todo momento, usar collar de identificación, estar vacunada, tener certificado, usar pañal y, ante todo, que su propietario se comprometa a viajar con el animalito.

Además, en la Terminal se preocupan que los pasajeros no tengan molestias, y si se diera el caso, en el segundo piso se instaló un consultorio médico de primer orden que atiende con odontología, controles de hipertensión, diabetes y medicina general, de lunes a viernes de 07H30 a 16H00.

Ubicados estratégicamente en las puertas de acceso a la terminal, personal de apoyo brinda el servicio de sillas de ruedas para el usuario con movilidad reducida. Son siete las confortables y amplias salas de espera de la Terminal, equipadas con wifi.



Puesto de información en la Terminal Terrestre.

CALUMA, BOLÍVAR

53 AÑOS CUMPLE COOPERATIVA INTERPROVINCIAL "CALUMA"

POR GEOVANNI VALENCIA

Nace Transportes Caluma en el corazón del cantón con emprendedores que unieron sus fortalezas y deseos de superación con la visión de un futuro mejor. Fueron años de lucha, sacrificio y constancia. Su trayectoria representa el trabajo de sus socios llenos de optimismo, a pesar de los obstáculos del camino.

Actualmente, estamos orgullosos de nuestra Cooperativa al cumplir 53 años. Vale la pena reflexionar sobre los logros conseguidos y que, hoy por hoy, nos han hecho una de las más grandes cooperativas de la provincia y, porque no del país, con unidades modernas para servir a nuestros usuarios.

Expresamos profundos agradecimientos a los socios, personal administrativo, choferes y colaboradores quienes son el eje fundamental de nuestra Institución.

Lic. Franklin Jhony Jiménez García,
Presidente

Jhofre Narváez Moya,
Gerente



TOSAGUA, MANABÍ

COMTRANSAGUA S.A. CUMPLE 5 AÑOS

POR RICARDO CORNEJO

En sesión solemne con accionistas y colaboradores, Comtransagua S.A. festejó cinco años de creación. Esta empresa de transporte intracantonal recorre el sector urbano, recintos rurales y comunidades de Tosagua.

Con 20 accionistas y 20 unidades se proyecta como la más prometedora del cantón. Fue duro empezar porque los usuarios se trasladaban en camionetas hasta los recintos y áreas rurales; pero, comprendieron que la seguridad que le brinda un transporte adecuado es indispensable.

La directiva promete progreso, lo expresa su gerente, Mario Velásquez, transportista conocedor y entusiasmado de sacar adelante el proyecto que iniciaron sus antecesores. "Mi visión es dar lo mejor y todo lo que sé para el éxito. Se harán los cambios que se requiera para consolidarnos y mejorar el parque automotor, oficinas y negocios afines".

Adrián Zambrano, presidente, señala que han mejorado el transporte de Tosagua, que su servicio es bien aceptado pues su compromiso es con los pasajeros y la comunidad.



Accionistas de Cia. Comtransagua S.A.

LA LIBERTAD

55 AÑOS CUMPLE COOPERATIVA DE TRANSPORTE DEL PACÍFICO

POR GEOVANNI VALENCIA
19 DE SEPTIEMBRE

En el transcurso de este tiempo han pasado diferentes directivas. Cada una dejó su huella imborrable para hoy conformar la gran familia Del Pacífico. Fuimos pioneros en el transporte cumpliendo el legado de las directivas anteriores de ser los mejores en el servicio a la colectividad peninsular. Han pasado 55 años, y hemos logrado institucionalizarnos. Nuestro servicio es el más conocido en los cantones de Santa Elena, La Libertad y Salinas.

Somos inversionistas de alta calidad humana. Los socios cumplimos los reglamentos, teniendo siempre presente a la familia y a la colectividad, responsabilidad

que reforzamos frente al volante en lo que significa llevar vidas, mientras en casa nos espera la familia.

Mil gracias y bendiciones a cada uno de ustedes, a quienes amamos, seguiremos respetando la institucionalidad de nuestra Cooperativa

Manuel Yucaila, Presidente
Carlos Sanchez, Gerente



Izq. Carlos Sánchez, Armando Vásquez, Marcelo Viñán y Manuel Yucaila.

PORTOVIEJO

55 AÑOS DE COOPERATIVA DE TRANSPORTES AYACUCHO "C.I.T.A."

POR GEOVANNI VALENCIA

Estamos cumpliendo 55 años de vida institucional. Nuestra Cooperativa está conformada por 27 socios con unidades modernas que brindan comodidad y confort a todos los fieles usuarios.

El Consejo de Administración está integrado por: Ing. Carlos Loor Zamora, presidente; Tnlgo. George Mendoza Campana, gerente. Vocales principales: Luis García Loor y Héctor Mero

Cedeño. Consejo de Vigilancia: Juan Ramón Pinargote Pico, presidente; Ing. Juanita Delgado Alonso y Humberto Pinargote Mera, vocales principales.

Estamos enfocados en proporcionar un servicio eficiente y responsable para lo cual contamos con conductores profesionales. El recorrido que brindamos es desde: Los Cuyeyes, Las Mercedes, Poza Honda, Honorato Vásquez, Ayacucho, Santa Ana, Portoviejo y Manta hasta Cielito Lindo y viceversa.



Socios de Coop. Ayacucho.

PIMAMPIRO ◆◆

52 AÑOS DE COOPERATIVA DE TRANSPORTE ORIENTAL PIMAMPIRO

POR GEOVANNI VALENCIA

El 1 de septiembre de 1971, se conmemoró 52 años de trabajo serio y responsable de la Cooperativa pionera en el transporte de pasajeros de este cantón. Se han destacado por brindar servicio de calidad y calidez en modernas unidades. Además, han impulsado el desarrollo de nuevas fuentes de trabajo directo e indirecto, aportando al desarrollo tanto de Pimampiro como de la zona norte del país.

En esta fecha especial, sus directivos le rinden homenaje y hacen extensiva la felicitación a sus 22 socios (as), a sus familiares, al personal administrativo, conductores y colaboradores, deseándoles éxito en la vida institucional.

Estamos seguros de que continuaremos siendo ejemplo de organización y cooperativismo en el transporte del Ecuador.

Danilo Reyes Pepinos, gerente
Maura Pepinos Dávila, presidente



Socios de Coop. Oriental Pimampiro.

IBARRA ◆◆

56 AÑOS DE COOPERATIVA DE TRANSPORTE URBANO
28 DE SEPTIEMBRE

POR GEOVANNI VALENCIA

Un referente importante, en el norte del país, es la Cooperativa de Transporte Urbano 28 de Septiembre que cumple 56 años de servicio a la ciudadanía de Ibarra.

Se caracteriza por su servicio direccionado a la excelencia y liderado por la directiva conformada por Marcelo Yépez, presidente y Richard Luna, gerente, representando a los 160 socios y socias, quienes trabajan arduamente para ofrecer un transporte de calidad y calidez a todos los usuarios de su ciudad.



Izq. Marcelo Yépez y Richard Luna.

QUITO ◆◆

39 AÑOS CUMPLIÓ COOP. DE TRANSPORTE DE PASAJEROS COTOCOLLAO

POR GEOVANNI VALENCIA

Fundada el 8 mayo de 1984, se creó con un grupo de compañeros que vieron la necesidad de constituir una operadora de transporte para dar servicio a los barrios periféricos de Quito y así impulsar el desarrollo del transporte urbano en la Capital.

Hemos cumplido 39 años de servicio en vehículos nue-

vos y confortables. Vemos que el trabajo que desarrollamos es reconocido por nuestros usuarios, pues servimos de manera puntual y sobre todo profesional.

La directiva está conformada por:

Lcdo. Wilina Vilena, gerente; Jorge Flores, presidente; Robinson Huertas, presidente de vigilancia; María Shigui, secretaria; Jimmy Guajala, operaciones.



SANGOLQUÍ ◆◆

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TURÍSTICO ESTYSAN C.A.



POR GEOVANNI VALENCIA

La operadora Transporte Turístico Estysan fue constituida en el año 2000. En el 2002, la ANT le otorgó el permiso de operación correspondiente y a partir de este año la Compañía goza del reconocimiento, a nivel nacional, en el transporte turístico pues constantemente busca mejorar su servicio con personal calificado y cumpliendo las

disposiciones emanadas de las autoridades de control.

Su parque automotor está constituido por furgonetas y buses; estos vehículos son unidades modernas que cumplen todas las normas de seguridad. Los buses tienen una capacidad de hasta 44 pasajeros, con los cuales se ofrece un servicio de excelencia y confort a sus clientes.

Ing. Marlene López, Gerente

QUITO

BUS ELÉCTRICO DE PRUEBA CIRCULA EN LA CAPITAL

POR MARITZA GUEVARA

Está laborando en la ruta Pueblo Blanco – Congreso desde el 5 de junio de 2023 y cuenta con la autorización de la Secretaría de Movilidad para probarlo en ruta con pasajeros hasta el 31 de diciembre de este año. Lleva el logotipo de la Compañía Guadalajara.

Durante este tiempo se conocerá el desempeño del bus por ser un sistema nuevo del cual no tienen antecedentes ni experiencia. También comprobarán el rendimiento de las baterías, si su autonomía es aplicable a la realidad de Quito y su geografía. Un tramo de la ruta (La Bota) es exigente y hasta hoy, el



Bus eléctrico para servicio urbano.

desempeño no ha dado problemas. Se le ha realizado el mantenimiento y controles correspondientes para recopilar información (data) que permitirá tomar una decisión en cuanto al rendimiento y la diferencia de costos entre el bus convencional y el eléctrico.

DURÁN

ESTACIÓN DE SERVICIOS COOPERATIVA PRESIDENTE ELOY ALFARO



Estación de servicios.

POR GEOVANNY VALENCIA

Este 16 de octubre la Estación de Servicio Cooperativa Presidente Eloy Alfaro cumplió 8 años de servicio eficiente, seguro y técnico para todos los socios y público en general, en la distribución de combustibles. De igual manera, atiende las necesidades de los clientes en el área de aceites y demás productos que requiere el funcionamiento de un motor vehicular.

La atención es de primera, realizada por personal calificado y capacitado, con amplia experiencia en esta rama.



Al conmemorarse el Trigésimo Octavo Aniversario de Constitución del Sindicato de Choferes Profesionales del Cantón Cayambe, quiero expresar un saludo fervoroso, fraterno y clasista a toda esta gran familia que conforma nuestra querida Institución que nos hace sentir orgullosos alegres y optimistas por todos los logros conseguidos en nuestro beneficio, de la clase del volante y de la colectividad en general.

Marcelo Velasquez
SECRETARIO GENERAL

QUININDÉ ◆◆

25 AÑOS CELEBRÓ CONSORCIO AUTOMOTRIZ DE TRANSPORTE TERRESTRE



POR GEOVANNI VALENCIA

En Cautrat celebramos nuestras Bodas de Plata. La fundación se efectuó el 28 de octubre de 1998. Siempre abrigamos el deseo de dar un servicio más amplio a la ciudadanía, por lo que, un 12 de octubre del 2018 se reformaron los Estatutos, y en el Art. 2 se estableció que pasamos a ser Transporte Intracantonal, para recorrer todos los límites cantonales. Contamos con 114 accionistas y 27 unidades cómodas y modernas

Nuestra misión: Proporcionar un servicio de

transporte intracantonal confiable, seguro, puntual y con alta responsabilidad, impulsando el desarrollo de socios y colaboradores.

Nuestra visión

Ser la mejor compañía de transporte intracantonal del cantón Quinindé; dar un excelente servicio a la comunidad, constituyéndose en un referente por su excelencia en el servicio de transporte para el desarrollo del cantón con el apoyo institucional y gubernamental.

Maritza Cedeño, Presidente
Pablo Limones, Gerente

MACAS ◆◆

ARDUA LABOR DE LA COMPAÑÍA TRUJAMA S.A.

POR GEOVANNI VALENCIA

La creación de Trujama S. A. fue la iniciativa de seis socios: Marcelo Fárez, Raúl Velásquez, Segundo Fárez, Luis Rivera Chango, Luis Rivera Otacoma, Froilán Guzmán, en octubre 2002. Fue aceptada y registrada por la Superintendencia de Compañías el 25 de octubre 2002.

Inició el servicio de transporte urbano con cinco unidades de: Marcelo Fárez (Hyundai 32 pasajeros); Segundo Fárez (Hino 32 pasajeros); Luis Rivera (Chevrolet

32 pasajeros; Romulo Barzallo (Isuzu 34 pasajeros) y Nelson Jara (Mitsubishi 32 pasajeros).

Hoy laboran 28 buses autorizados por la D.G.T.T.T.S.V. del cantón Morona. Son 43 accionistas acreditados por la Superintendencia de Compañías. Con el tiempo y si hay necesidad de incrementar vehículos lo haremos de inmediato, caso contrario se seguirá sirviendo con las unidades que tenemos a la presente fecha.

Jhon Fares, Presidente
Raúl Velásquez, Gerente



Bus de Cia. Trujama.

GUAYAQUIL ◆◆

60 AÑOS CUMPLIÓ COOPERATIVA URBANA JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO

POR GEOVANNI VALENCIA

El pasado 26 de agosto, Cooperativa José Joaquín de Olmedo, celebró su sexagésimo aniversario de fundación.

A la ceremonia de aniversario asistieron: socios, socias, autoridades de la provincia y personal de apoyo. Se inició con la Misa de Gracias Conmemorativa y continuó el acto con el agradecimiento de los directivos por el apoyo que siempre han recibido, e invitaron a los presentes a un brindis. La celebración por su aniversario continuó en un ambiente alegre y festivo.

Al momento, la Cooperativa está integrada con 105 socios y un parque

automotor de 110 unidades que están siendo continuamente renovadas, para brindar un servicio de primera a nuestros usuarios.

Presidente, Ángel García
Gerente, Washington Hidalgo



Socios y directivos de JJ Olmedo

CITA EXPRESS INTERNACIONAL CELEBRA 54 AÑOS DE VIDA INSTITUCIONAL

COOPERATIVA DE TRANSPORTES "CITA" EXPRESS NACIÓ, GRACIAS AL ESFUERZO TENAZ DE UN GRUPO DE VISIONARIOS TRANSPORTISTAS AMBATEÑOS, EL 18 DE SEPTIEMBRE DE 1969, BAJO EL SISTEMA DE FONDO COMÚN QUE FUE EL SEÑUELO DE DONDE NACIÓ LA ACTUAL COOPERATIVA DEDICADA AL SERVICIO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO Y FUERA DEL PAÍS.

AMBATO

Constan en la apertura de las páginas que marcaron historia en calidad de socios fundadores: Víctor Hugo Gavilanes, Germánico Espinoza, Enrique Álvarez, Eduardo Barclay, entre otros ambateños de singular liderazgo.

Al inicio de la actividad cooperativa en el transporte de pasajeros, el lugar de partida fue la esquina de las calles Mera y 12 de Noviembre, donde funcionaba la Estación del Ferrocarril, hoy el Centro Comercial Ambato.

A partir de 1981, con creciente afán de servicio a la colectividad renovó sus esfuerzos humanos y materiales ampliando las rutas entre Ambato-Guayaquil; Ambato-Esmeraldas; Ambato-Quito; Quito-Pelileo y viceversa para, años después, unir el corazón de la patria con el norte costanero del Ecuador en la Ruta Ambato-Ibarra-San Lorenzo.

Ocho años atrás cambió nuestra historia.

Gracias al trabajo de directivos jóvenes y visionarios apuntando siempre a la innovación y buscando estar entre los mejores, se han efectuado cambios importantes.

Hace dos años la empresa expandió la operación llegando a Atacames y

muchos puntos más ampliándose hacia el norte del país. Se gestionó llegar a Tulcán, cubriendo así las frecuencias: Ibarra – Esmeraldas – Atacames.

También se ha fortalecido y explotado el servicio de encomiendas con base en alianzas estratégicas, llegando a variados destinos a nivel nacional con entrega y recepción de encomiendas y servicio a domicilio.

Nuestra flota cuenta con 66 buses modernos en constante renovación, de los cuales siete son importados para el servicio semicama de Ambato a Guayaquil. Todas las unidades cuentan con aire acondicionado y baño. Las nuevas unidades se están renovando sólo con capacidad de 38 asientos para permitir mayor comodidad de nuestros usuarios.

Nuestras rutas son:

Ambato-Guayaquil (Vicev.)
Ambato-Esmeraldas (Vicev.)
Ambato-Atacames (Vicev.)
Ambato – Ibarra - San Lorenzo (Vicev.)
Ambato- Ibarra-Tulcán (Vicev.)
Ibarra-Esmeraldas-Atacames (Vicev.)
Ibarra-Ambato-Riobamba ((Vicev.)
Ambato-Quito (Vicev.)
Ambato-Ibarra (Vicev.)
Cayambe-Santo Domingo (Vicev.)



Nuestros servicios complementarios:

- Servicio ejecutivo y compra de boletos desde APP CITA EXPRESS
- Servicio de encomiendas y entrega a domicilio
- Rastreo de encomiendas

Considerable incremento de oficinas:

Antes de iniciar la nueva administración teníamos 9 sucursales; a la fecha la expansión es muy amplia pues contamos con 27 oficinas a nivel nacional, en: Ambato, Salcedo, Latacunga, Sangolquí, Pifo, Cusubamba, Cayambe, Otavalo, Ibarra, San Lorenzo, Tulcán, Riobamba, Durán, Guayaquil, Santo Domingo, La Concordia, Quinindé, Esmeraldas, Atacames, Pelileo.

Ing. Santiago Narváez, Presidente
Freddy Mariño, Gerente





Leticia de Lourdes Mackliff Sandoya: Señora del “Llanero” y primera dama del transporte



Leticia tiene 105 sombreros pues le encantan.

BABAHOYO

POR MARITZA GUEVARA

Nació en Babahoyo hace 90 años. Su historia como transportista profesional comienza así: “Me casé a los 17 años. Cuando mi esposo Ramón Vecilla, fundador de Coop. Flota Babahoyo Interprovincial (FBI) falleció a los 26 años de matrimonio. Tenía dos “Llaneros” y tres meses antes de fallecer vendió el “Llanero 1”. En el Llanero 2 se accidentó el 24 de junio de 1975, día del Chofer Ecuatoriano. Venía a Guayaquil a llevarnos a la familia a la fiesta.

Se accidentó cerca del hospital psiquiátrico de Guayaquil. Eran las 4 de la mañana cuando el hijo de un socio, Washo que dijo: “Sra. Letty su esposo ha sufrido un accidente y el carro está destrozado hasta la cuarta fila. Supe que Ramón no había manejado sino el chofer. El sepelio fue inolvidable; cerraron las oficinas de Guayaquil, Quevedo, Catarama, Babahoyo. Desde Guayaquil le llevamos a Babahoyo en medio de una caravana.

La directiva de la FBI propuso darme 200.000 sucres por el bus; luego 150.000 y finalmente 60.000. Mi hijo menor me aconsejó venderlo en piezas para repuestos.

El desconocido que nunca volví a ver

Un señor que yo no conocía, ni me conocía, me dijo: “véndalo rodando, primero debe arreglar el carro”. Me dio tres direcciones en Guayaquil para arreglar el chasis, la carrocería y el motor y me dijo: “cíteles a los tres a la misma hora”. Los maestros del chasis y la carrocería dijeron: “peores carros hemos arreglado”; pero el del motor dijo: “cierre los ojos y mande esto a donde sea”.

Aunque no sabía nada de mecánica insistí pues me decían que el motor debe estar bueno porque tenía dos años de comprado. Para llevarlo al taller yo misma le empujaba de la rueda porque no tenía el volante y un niño de 12 años me ayudaba. La gente me hacía la venia al verme.

El Sindicato de Choferes de Babahoyo me ayudó con 10.000 sucres, dinero que daba a las viudas. Pero, si tenía dos o tres mujeres se dividía para todas. Mi esposo no era así. Ese dinero se fue en el arreglo del chasis. Supe que unos socios de la FBI dudaban que el Llanero salga; decían: “si nosotros que sabemos de carros no podríamos sacarlo, peor ella que es mujer y no sabe nada”.

Cuando el carro salió a fines de noviembre, un chofer se ofreció a trabajarlo; ahí le dije: “cuando estaba en chatarra nadie me ayudó y ahora que lo ven bien parado lo quieren manejar”. Yo no quería que me tengan lástima.

La reparación fue un laberinto

Los repuestos compré en Colombia y tenía que pagar la Aduana, pero no tenía plata y nadie a quien acudir. Entonces busqué a alguien que sea de Tulcán. Fue así como encontré a un capitán en la Comisión de Tránsito de Los Ríos. Cuando le conté mi caso llamó a su prima que vivía en Tulcán y le pidió que me ayude. Al otro día me envió los repuestos en un bus de Panamericana. El 8 de octubre yo viajé a Tulcán a retirar el mamparo (parabrisas) que era grande y pesado, pero no hallaba carro para traerlo. El dueño de un camión me dijo que puede llevar el mamparo, “pero usted no tiene donde ir”. Le rogué que me traiga en el cajón aunque era peligroso. Yo viajé sobre las papas cogida del caballete con piernas y brazos soportando frío y viento. Mi mayor temor era pasar el puente del Juncal pues se movía como si fuera colgante.

Llegamos a Alóag a las 7:00 a.m. Una Panamericana aceptó llevarme, pero no había quien ayude al oficial a subir el mamparo a la parrilla. Yo lo hice pese a que dudaban de mis fuerzas. Sostuve el pesado mamparo en mi hombro y arriba lo cogió el oficial, así viajamos a Guayaquil.

Para Finados estuvo listo el bus y contraté chofer. Viajábamos de Babahoyo a Guayaquil. Los dirigentes no me dijeron nada, ni lo creían tampoco. Al verlo, la gente decía “igualito al Llanero”, pero dudaban que yo lo haya arreglado porque no sabía que era tuerca o tornillo.

Después que falleció mi esposo saqué la licencia profesional para estar preparada cuando el bus salga listo. Era un Ford 600.

La primera mujer con licencia

El Sindicato de Babahoyo no me quería dar la licencia; entonces hablé con el capitán Gómez Jurado quien me dijo: “imposible que usted tenga, a pesar de que en Quito hay una mujer con licencia”. Yo le pregunté: ¿si Pichincha tiene una mujer taxista, por que Los Ríos no puede tener una transportista?, sonrió y me autorizó a seguir el trámite.

Se arriesgó a conducir

Perdimos el turno del viaje porque el chofer se quedó dormido; entonces decidí aprender a conducirlo. Pregunté que hacer para llevarlo a la estación y me dijeron: medir el aceite, el agua, el aire de las llantas y limpiar el lodo del parabrisas. Luego aprendí a encender el carro, y comencé a llevarle a la estación. Los pasajeros me pedían llevarlos al primer control. Cuando llegué a Juján los policías que me apoyaban me decían: “señora usted por aquí no pasó”. Los pasajeros me alentaban, pero yo tenía licencia de tercera y cuando llegamos a Yaguachi al puente para pasar a Guayaquil, en Durán me detuvo un vigilante y me buscó un chofer autorizado para que continúe porque yo no debía con esa licencia, solo podía conducir dentro de la provincia de Los Ríos.

Necesitaba la licencia de primera

Durante una reunión la FBI invitó a tres personas de la Federación Nacional de Choferes quienes habían preguntado si ‘esa mujer de turquesa es la viuda de Vecilla’. Cuando me presentaron les dije que trabajaba en el bus, pero no podía ingresar a Guayaquil que exigía licencia de primera. Opinaron que no me darían porque es de hombres, pero ofrecieron ayudarme. Fui a Quito a la dirección indicada donde quedaron en gestionar mi solicitud y enviarme los papeles a Babahoyo. En el

Consejo Nacional de Tránsito el Secretario hablaba por mí, pero en la primera sesión me negaron; ya en la segunda sesión aprobaron y en 1976, me enviaron la licencia de primera, nunca tuve de segunda. Yo estaba por los 43 años.

Carreteros muy malos.

Viajé por todos los caminos menos a Loja. Hacia Quito las vías no valían, eran puro huecos y baches. Había lastre para que cada carro ayude a poner en los huecos para pasar. Cuando me tocó pasar un inspector se sorprendió y me dijo: “usted no señora porque es una dama”. Pero le dije: “soy una dama, pero soy el chofer; cogí una pala tiré mis cuatro paladas de lastre, el oficial también y pasamos. Hace cinco años un señor me preguntó si yo era “La llanera”. Era el inspector que me hizo recordar esta historia.

La única carretera que me asusta es la Crespa de Manabí pues yo no manejaba bien el dual. Era horrible, de piedra y angosta.

Preferencia por el pasajero

Entre comodidad para el pasajero o economía para mi bolsillo, yo elegí la comodidad porque la economía significaba añadir una fila de asientos acortando el espacio para las piernas como otros socios lo hacían. Mantuve al Llanero bien presentado, hasta cocía los forros de los asientos rotos y pintaba los aros.

No aprendí a tomar ni fumar, siempre estaba puntual en los horarios, mi carro salía con tanque lleno y bien mantenido para que no se dañe en medio camino

Fui feliz con el Llanero. Lo tuve 14 años, pero me retiré porque estaba por dar a luz la esposa de mi hijo que vivía en NY y me pidió su ayuda; entonces lo vendí para viajar. Un socio de la FBI

se quedó muy poco tiempo con el bus porque empezó a dañarse pues no lo mantenía; luego supe que lo vendió a Coop. Citam de Montalvo.

Una anécdota graciosa

Escuché gritos de un señor que lloraba porque manejaba una mujer. Le pregunté: ¿qué vengo haciendo de malo para que le de tanto susto? No le haré caso porque mientras usted grita yo me pongo más valiente. Le recomendé tomar una pastilla tranquilizante. Con el tiempo, el pasajero me pidió disculpas y siempre prefería viajar en el Llanero.

Tristes y alegres recuerdos

En la FBI me dieron la contra los mejores amigos de mi marido. Nunca reclamé cuando me escribieron una carta, supuestamente firmada por el capitán de tránsito, diciendo que no podía manejar porque me van a llevar presa a mí y al carro. No hice caso porque los policías me apoyaban y felicitaban por mi audacia, los pasajeros hablaban bien de mí.

Siempre me encargué de mi carro, aunque me ponían plazos diciendo que no voy aguantar y me querían ver derrotada. Cumplí todos los requisitos que exigían, solo pedía que me traten igual sin preferencias.

El mes pasado la FBI me invitó a una reunión a la que acudí con recelo porque estoy en silla de ruedas. Allí muchas personas me ayudaron, se tomaron fotos conmigo, me sentí tan bien de ver como me trataban con tanto cariño.

Dirigido a mujeres transportistas

Lo principal es dominar los nervios y no dejarse vencer. Deben ser fuertes, valientes, seguras de sí mismas, afrontar los problemas y seguir adelante sin miedo. 🍀



Doña Leticia en su Llanero.



Los compañeros de viaje alegran y armonizan

POR MARITZA GUEVARA

Cómo se ha sentido cuando ingresa en un bus y observa el cuidado y alegría llena de colores que su propietario ha colocado en el techo, sobre el tablero, en el parabrisas, la palanca de cambios o su asiento? Así viaja muy bien acompañado de “atrapa sueños”, dados de la buena fortuna, el poderoso Mario Bros, algunos peluches, monitos colgantes, banderas de su equipo favorito, etc.



No lo juzgue por el exceso, mas bien calcule cuánto habrá invertido para decorar su Hábitat en el cual se pasa las mejores horas de su vida trabajando y no, precisamente en el cielo, pues a veces los recorridos se vuelven un infierno.

Pienso que cada conductor, al llevar una vida tan dura, especialmente el de buses urbanos que tiene que trabajar más de ocho horas asimilando, sintiendo y hasta siendo víctima del mal genio de algún pasajero mal dormido o con el hígado virado, o porque alguna damita se atrasó, se quedó dormida y tuvo que salir sin el desayuno para llegar a tiempo. Entonces, para recuperar ese tiempo o desahogarse le grita al chofer, le reclama al ayudante o exige que “vaya rápido” o “no corra tanto”.

¡Santo Dios! ¿a quien mismo hacerle caso?

El conductor seguramente alivia su stress mirando sus bonitos adornos y sabiendo que estos no se enojan, reclaman, exigen, ni gritan. Sólo sonríen y le acompañan en su diario trabajo. 🍷



PAGA DESDE ENERO

ÚLTIMAS UNIDADES 2023



■ HD 55 / 3.5 TON.

■ PAVISE / 10-13 TON.

■ HD 65 / 4.5 TON.

BONOS* / **MATRÍCULA***
ESPECIALES / **GRATIS**

*Aplican restricciones. Beneficios exclusivos en modelos 2023.

 **098 142 5805**

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)

www.hyundaicamiones.com.ec

COTIZA TU HYUNDAI



4 AÑOS Sin límite
de kilómetros

 **HYUNDAI**
CAMIONES & BUSES

vehicentro



SINOTRUK

5 Años de
Garantía
o Kilometraje
ilimitado

**SERIE
100**

**SERIE
T5G**

**SERIE
T7H**

**SERIE
C7H**



RENTABILIDAD



RESPALDO



REPUESTOS



AMBATO | QUITO | SANGOLQUÍ | IBARRA | CUENCA | RIOBAMBA | GUAYAQUIL | SAMBORONDÓN | MANTA | MACHALA | LOJA | GUALACEO

www.vehicentro.com



 **032 994 740**