163 Buen Viaje

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

163

www.revistabuenviaje.com.ec

31 años

FOCALIZACIÓN DEL DIÉSEL: LA ACADEMIA DEBE CONTRIBUIR CON EL ESTADO

SEGURIDAD ES EL TEMA NEURÁLGICO PARA EL TRANSPORTE

EL MERCADO DE REPUESTOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE

LA CIÁTICA AFECTA FUERTEMENTE A LOS CONDUCTORES

DISTRIBUCIÓN SIN COSTO · FEBRERO - MARZO 2024 · CIRCULACIÓN IMPRESA Y DIGITAL

Teojama Comercial

Desde 1963

60 AÑOS DE EXPERIENCIA NOS PERMITE SABER CUAL ES EL MEJOR AUTO PARA TI

QUITO SUR · GUAYAQUIL · CUENCA · AMBATO · MANTA

WWW.TEOJAMA.COM

MAXUS

MG

CON EL RESPALDO DE

Teojama Comercial

Desde 1963

MAXUS

MG

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

QUITO · GUAYAQUIL · CUENCA · AMBATO · MANTA

CONTENIDO

5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL
Subsidios y universidades

10 NOTICIAS NACIONALES

16 ZONA DE DERRUMBE
Seguridad es tema crucial para desarrollo del transporte

18 PUENTE ANGOSTO

20 CONTEMOS LO BUENO
Llevo el transporte en mi sangre

21 LO TÉCNICO

22 CONDUCTORES
Tanqueros de agua, un servicio social

24 CEDA EL PASO

26 SEGUIMIENTOS

29 PARA TI
Seco de chivo de Zapotal

30 SALUD

31 LA CHICA DE LA PORTADA

32 SOBRE LA MARCHA

38 PIONERO
Pastor López Villata

40 CARROCEROS

42 HUMOR

EDITORIAL

PARA REGISTRO HISTÓRICO

Ecuador está guerra contra el narcoterrorismo

Mediante Decretos 110 y 111 de 8 y 9 de enero de este año respectivamente, el presidente Daniel Noboa declaró estado de excepción en todo el territorio nacional y reconoció la existencia de un conflicto armado interno. Con estos decretos fortaleció su firme decisión de declarar la guerra al narcoterrorismo signando como terroristas a cerca de 25 bandas delictivas y sus cabecillas objetos de alto interés.

El estado de excepción que dura 60 días ordena la movilización e intervención de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional en todo el territorio nacional para garantizar la soberanía e integridad territorial contra el crimen organizado, organizaciones terroristas y actores estatales no beligerantes. La decisión es aplaudida por los ecuatorianos. Más allá de las diferencias políticas o ideológicas, coincidimos que es urgente detener la avanzada de la delincuencia organizada.

A raíz de la declaratoria y luego de un enorme trabajo de la Policía Nacional y Fuerzas Armadas, se logró recuperar el control de las cárceles que habían sido tomadas por los reclusos y se liberaron a más de 150 rehenes que permanecían retenidos. Los operativos policiales y militares arrojaron excelentes resultados. En cifras muy aproximadas se han realizado cerca de 40.000 operativos, incautado 45.000 kilos de droga, 1.500 armas de fuego, 100 operaciones contra grupos terroristas y detenido a más de 3.300 personas. Las muertes violentas disminuyeron de 29 diarias a 3.

Según declaraciones del Presidente, más de 38 países ofrecieron su apoyo para afrontar la violencia que vive el Ecuador. Indicó que aceptó la cooperación de Estados Unidos y Argentina. Sin embargo, debido a la gravedad del problema la cooperación es insuficiente. Se requieren recursos para financiar y equipar a la Policía Nacional y Fuerzas Armadas. En consecuencia, el Presidente propuso algunas formas de financiamiento. Una es la focalización del subsidio a la gasolina y la otra, el incremento del IVA al 15%. Ya que la focalización es más laboriosa de implementar, el incremento del IVA parece una solución inmediata y eficiente.

Desde el anuncio de la posibilidad de incrementar el IVA, el Gobierno comprobó que no será fácil conseguirlo. En la Asamblea Nacional no existe una mayoría que lo apruebe. Entonces, es urgente encontrar salidas que no perjudiquen a la mayoría menos favorecida.

El trabajo del presidente Noboa es sobresaliente. Tenemos claro que el ejercicio de su mandato presidencial no es fácil y requiere de consensos. Vemos en el Mandatario un sentido de responsabilidad y la claridad de su misión histórica que es terminar de una vez por todas con la lacra del narcoterrorismo.

Confiamos que los actores de este proceso encontrarán soluciones justas y proporcionales. No tenemos ninguna duda que en este tema la sociedad ecuatoriana está unida.

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

CIRCULACIÓN BIMENSUAL

www.revistabuenviaje.com.ec

NR. 163 FEBRERO - MARZO 2024

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

RESPONSABLE
MARITZA GUEVARA

GRUPO COLABORADOR
DR. SEGUNDO CUNDULLE
ING. FABIÁN ESPINOZA
ARQ. RODRIGO TORRES
ING. RAÚL PAILLACHO

ENTREVISTAS Y REPORTAJES
JACQUELINE CALDERON
FRANCISCO CELI
BOANERGES COLOMA
RICARDO CORNEJO
JANETH CRUZ
VÍCTOR ESPINOZA
ELVIS MERINO
MARÍA MOGOLLÓN
ANA MARÍA MONCAYO
CARLOS NAVARRETE
YOLANDA QUINCHE
MARLON RUALES
LUIS RUIZ
FERNANDO VITERI

MODELO PORTADA
MARIA JOSÉ RAMIREZ / QUITO

FOTOS PORTADA
GUSTAVO GÓMEZ

COORDINACIÓN GENERAL
LCDA. MARÍA MOGOLLÓN

DISEÑO
MARISTHER GUEVARA

IMPRESIÓN
GRAFITEX

COORDINACIÓN
STO. DOMINGO
BOANERGES COLOMA

DISTRIBUCIÓN GENERAL
GEOVANNI VALENCIA
MIRIAN VELASTEGUÍ

PUBLICIDADES Y SUSCRIPCIONES
Telfs: 02-2056898 • 2056899
0999818639 • 0999816629
Email: maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

DISTRIBUIDORES LOCALES
QUITO
Geovanni Valencia
GUAYAQUIL
Wimper Moreno
HUAQUILLAS
Juan Espinel
MACHALA
FETRANSPSUR
LAGO AGRIO
Unión de Sucumbíos
MANTA & PORTOVIEJO
Leonardo Pilligua
SHUSHUFINDI
Janeth Rivadeneira
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.

Subsidios y Universidades: ¿Cómo pueden contribuir las aulas a encontrar el camino hacia la focalización?

QUITO
POR ANA MARIA MONCAYO

Los subsidios siempre han formado parte de la economía de nuestro país y han dejado de ser un tema únicamente económico para convertirse en político. En muchos casos, la simple idea de eliminar un subsidio puede ser detonante de un estallido social e incluso de la caída de un presidente.

Las universidades y otras instituciones de educación superior públicos son financiados con recursos estatales. Los recursos asignados a las públicas se distribuyen en función al número de estudiantes y el costo de cada carrera. Los centros superiores particulares también reciben fondos estatales que ayudan a garantizar la excelencia académica y disminuir los costos de colegiatura.

Sabemos que el Estado atraviesa una aguda crisis económica y está altamente endeudado. Ante la falta de liquidez, una de las propuestas para conseguir recursos es focalizar el subsidio a los combustibles, de esta manera se generan ingresos para el Estado sin afectar a quienes más lo necesitan.

Con estos antecedentes, Revista BUEN VIAJE se pregunta ¿cómo podrían las universidades y demás centros de educación superior contribuir a esta iniciativa que tiene dificultades para concretarse?

El Ecuador tiene muchas y muy buenas universidades y escuelas politécnicas sean públicas o privadas. Centros intelectuales que forman profesionales capaces de transformar no sólo su entorno cotidiano, sino el mundo.

La crisis económica que atraviesa el Estado ecuatoriano debería ser una oportunidad para que los centros de educación superior se replanteen el papel que desempeñan como actores de desarrollo del pensamiento y conocimiento científico.

A todos nos urge que el Estado ecuatoriano tenga suficientes ingresos que aseguren la calidad de vida de la población y que sean invertidos con prioridad en seguridad, educación, salud, protección, infraestructura, etc. Los expertos coinciden en que uno de los mecanismos más eficientes para obtener esos recursos es la focalización del subsidio a los combustibles. Sin embargo, hasta la fecha no se ha encontrado el mecanismo adecuado para que esta medida se implemente. Su ejecución requiere, además de la voluntad política, sólidos estudios técnicos y mecanismos de control para evitar la evasión.

La universidad debe apoyar al Estado.

¿Qué dan a cambio de los fondos recibidos?

Como Revista nos preguntamos ¿por qué las universidades y escuelas politécnicas no trabajan conjuntamente con autoridades del Gobierno para presentar alternativas viables para que nuestro país pueda salir adelante de una buena vez? Así, todos nos beneficiamos.

Encontrar el método adecuado para aplicar la focalización de los combustibles es la oportunidad ideal para apoyar al país. Las escuelas politécnicas y universidades deberían ser actores sociales indispensables en la gestión de todo Gobierno, así habría un equilibrio entre lo que reciben y lo que dan.

La inversión del Estado en educación superior

- El Estado asignó USD 1.306 millones en 2023.
- Existen 33 universidades, escuelas politécnicas e institutos de educación superior públicos.
- Estos 33 centros reciben el 26% de los ingresos del presupuesto general del Estado que corresponde a la Educación.

Las universidades PÚBLICAS con mayor presupuesto:
- Universidad Central del Ecuador
- Universidad de Guayaquil
- Universidad de Cuenca
- Escuela Superior Politécnica del Ejército
- Escuela Superior Politécnica del Litoral

Las PRIVADAS cofinanciadas que recibieron del Estado cerca de 39 millones en el 2021:
- Universidad Laica Vicente Rocafuerte (1,6 millones)
- Pontificia Universidad Católica del Ecuador (8,2 millones)
- Universidad Católica de Cuenca (3 millones)
- Universidad Técnica Particular de Loja (5,5 millones)
- Universidad UTE (4,5 millones)
- Universidad Politécnica Salesiana (7,1 millones)
- Universidad del Azuay (2,7 millones)
- Universidad Católica Santiago de Guayaquil (6,1 millones)

El análisis científico y técnico debe aportar a la comunidad

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ BRAVO

Las instituciones educativas deben ser proveedoras de estudios para la transformación social, originando modelos y soluciones en diversos ámbitos. La docencia, la investigación y el análisis científico están al servicio de la comunidad.

Hace 18 meses se establecieron mesas de diálogo para el proceso de focalización de combustibles que fue una de las demandas de la CONAIE en el paro nacional de junio 2022. Pero, las reuniones quedaron paralizadas.

Para anteriores y el actual Gobierno, resulta dificultoso definir quiénes deben o no percibir el subsidio. La premisa busca fijar el valor según el vehículo e ingresos, diferenciado entre quienes tienen recursos y quienes no.

Las universidades e institutos técnicos reciben apoyo económico del Estado y sus representantes reclaman el cumplimiento puntual cada año, tenga o no tenga fondos el Gobierno. A cambio, ¿qué dan ellos al Estado? ¿No deberían los intelectuales, técnicos, científicos de esas universidades ofrecer al Estado sus propuestas para resolver este problema?

"Las universidades o institutos tecnológicos son las principales fuentes formadoras de nuevas generaciones de profesionales y de por sí, esto se convierte en el principal aporte en el avance de la ciencia, dotando y formando capital humano avanzado que contribuya a la equidad, refuerce los valores democráticos y el desarrollo territorial", manifestó Eduardo Valencia, experto en políticas públicas a RBV.

"Lastimosamente, muchos de estos estudios científicos son relegados y no aplicados, pensando en la conveniencia del capital político de los gobiernos de turno", añadió el especialista económico.

A criterio de Paúl Meza, reconocido economista con grosa experiencia en entidades financieras, las universidades ayudan al Estado financiando becas con recursos propios, a estudiantes con el fin de impulsar nuevos proyectos. "La Academia, mediante sus técnicos y científicos, está en la obligación de aportar con propuestas y proyectos para la búsqueda de un sistema de focalización que implemente el Estado", explicó.

El pasado 2023, el país gastó en subsidios a los combustibles (diésel, gasolina y gas doméstico) más de USD 2.300 millones. El actual objetivo es ahorrar USD 1.000 millones, a través de la focalización.

Estación de servicio de Guayaquil

La educación superior puede colaborar, investigar y proponer tecnologías eficientes

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

El economista Jorge Salinas, docente del Instituto Técnico Superior Pelileo, sostiene que las universidades e institutos tienen un rol crucial en la búsqueda de soluciones para desafíos como la focalización de combustibles.

Econ. Jorge Salinas, docente Instituto Técnico Superior Pelileo.

Estas instituciones poseen el conocimiento técnico y la capacidad de investigación necesarios para proponer alternativas viables. Por ejemplo, podrían trabajar en la investigación y desarrollo de tecnologías más eficientes, en la promoción de energías renovables o en la optimización de los sistemas de distribución de combustibles.

Una educación superior de calidad es esencial para preparar a los profesionales frente a los desafíos del mercado laboral y fomentar la innovación y el emprendimiento, lo que a su vez impulsaría la economía.

Salinas considera fundamental promover la colaboración entre las instituciones académicas, el sector privado y el Gobierno para asegurar que las medidas propuestas sean aplicables en la práctica. La sinergia entre estos actores puede generar soluciones más efectivas y realistas para abordar los desafíos relacionados con el subsidio de combustibles.

La reforma de los subsidios puede liberar recursos esenciales que podrían ser invertidos en la formación y el desarrollo del capital humano del país, "esto contribuiría al crecimiento económico y al bienestar general de la sociedad ecuatoriana", expone el catedrático.

Esta colaboración puede asegurar que Ecuador avance hacia un futuro más próspero y sostenible, donde la educación superior desempeñe un papel central en la búsqueda de soluciones a los desafíos económicos y energéticos del país.

Sobre la focalización de los subsidios a los combustibles

CUENCA

POR JACQUELINE CALDERÓN

El subsidio a los combustibles y en especial su focalización, ha sido un tema de discusión de varios gobiernos y que, hasta la fecha, no se ha concretado.

Ante esta situación, conversamos con el Econ. Víctor Gerardo Aguilar, decano de la Facultad de Economía y Ciencias Administrativas de la Universidad de Cuenca, quien manifestó que este planteamiento tiene su raíz en la necesidad de cubrir un déficit fiscal del Estado de 5.500 millones de dólares, más los 1.000 millones que serían necesarios para combatir la inseguridad que azota al país, lo cual sumaría 6500 millones aproximadamente.

Entre las diversas propuestas para la consecución de estos recursos está la focalización de los subsidios a los combustibles, ya que se considera que la eliminación del subsidio está descartada. Según informó el Decano desde esta alma mater ya hubo hace aproximadamente un año, una mesa de discusión por este tema que surgió a raíz de la última protesta indígena de junio de 2022; la mesa contó con la participación de algunos docentes.

Pero aclaró que, para la ejecución de la focalización sería necesario un estudio técnico de viabilidad realizado por el Gobierno nacional con el apoyo de la academia ya que para lograrlo, es necesaria la sumatoria de estudios ambientales, sociales, económicos, entre otros.

"Lo principal es lograr la viabilidad política y no sé cuánto podría aportar la academia con un estudio técnico si esta predisposición política es inexistente", manifestó Aguilar.

Hasta la fecha, el Gobierno no ha pedido la presentación de una propuesta, al menos no a la Universidad de Cuenca; pero en caso de hacerlo, será necesario un presupuesto ya que la Universidad debe optimizar la inversión de sus recursos ante las dificultades que presenta la falta de los mismos.

Econ. Víctor Gerardo Aguilar, decano

Transportistas opinan acerca del subsidio focalizado a los combustibles

BABAHOYO

POR VICTOR ESPINOZA

Luis Piedrahita, vicepresidente de la Federación Nacional de Transporte Pesado en Cooperativas y Anexos, manifiesta que la ANT debe realizar un censo de transportistas por provincias en coordinación con las gobernaciones y el Ministerio de Transporte (MTOP) para la aplicación del subsidio focalizado.

Además, se debe solicitar la documentación legal a las operadoras de transporte pesado que serían parte de este proyecto, para tener el control estricto de quiénes serán los beneficiarios y de los dirigentes de cada empresa que deben responder a las disposiciones del Ministerio de Energía y Minas y al MTOP.

Geovanni Cozzarelli, transportista público sugiere que se congele el precio de los combustibles para que no se afecte a la transportación pública ni a sus usuarios. Afirma no ser partidario de los subsidios que, en reiteradas ocasiones, los gobiernos anteriores los aplicaban; pero que -en la práctica- no los cumplieron a carta cabal.

En cambio, Fabián Carrera otro transportista, cree que debemos aprender de los errores del pasado cometidos por los gobiernos anteriores y la transportación, evitándolos y trabajando bien para que el subsidio focalizado funcione. Para esto sugiere que primero se ejecute un plan piloto o modelo que sirva como guía para que inicie la puesta en marcha de la focalización de manera exitosa.

Transporitstas tienen puntos de vista y sugerencias sobre subsidio focalizado.

Danilo Benavidez un camionero, considera que el subsidio focalizado si es bien aplicado y con buenas intenciones, podría convertirse en una oportunidad para que el dinero que el Estado ahorre y recaude por este concepto, sea dirigido a programas sociales a favor de los ciudadanos y familias más vulnerables del país, sino sería otro fracaso.

El subsidio al combustible, no beneficia a quienes necesitan en Sucumbíos

LAGO AGRIO

POR CARLOS NAVARRETE

Los combustibles subsidiados del país pasan la frontera para otros usos. No es que sea muy caro en Colombia, sino que el combustible ecuatoriano tiene mayor octanaje y es una ventaja para la elaboración de estupefacientes, es el criterio de transportistas de Lago Agrio. El subsidio es aprovechado en el contrabando, comentan.

Se sugiere que se debería realizar estudios reales para que el subsidio focalizado llegue a quienes lo merecen como el transporte público que, prácticamente, trabaja a pérdida porque actualmente hay falta de pasajeros.

En el transporte urbano, las motos quitan trabajo a buses y taxis; éstas se ubican en sectores estratégicos de la ciudad de Nueva Loja, ofertando sus servicios no autorizados.

Del subsidio se benefician grandes grupos inmersos en la delincuencia, al tráfico del combustible y de gas, que pasan en cantidades exorbitantes por la frontera en Sucumbíos. La focalización de los subsidios es un tema muy delicado que frena a los gobiernos, dice un transportista de Shushufindi. "Creo que se debería racionalizar una focalización de subsidios, pero hacerlo de una forma bien coherente".

Estudios deben ser hechos para identificar los grupos que se beneficiarian del subsidio.

¿Por qué no han funcionado los subsidios a los combustibles?

UN SUBSIDIO O INCENTIVO GUBERNAMENTAL ES UNA FORMA DE AYUDA O APOYO FINANCIERO QUE SE EXTIENDE A UN SECTOR ECONÓMICO PARA PROMOVER POLÍTICAS ECONÓMICAS Y SOCIALES. ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PRECIO REAL DEL BIEN Y EL PRECIO COBRADO AL CONSUMIDOR. ES UN ESTÍMULO ECONÓMICO PARA QUE LOS PRECIOS DE UN BIEN O SERVICIO SEAN ASEQUIBLES A LOS MÁS DESFAVORECIDOS.

QUITO

POR ANA MARIA MONCAYO

Según información del INEC, hasta mediados de 2023, en el Ecuador el 27% de personas estaban en situación de pobreza y el 10.8% en pobreza extrema; es decir, un aproximado de 6 millones 600 mil personas. El problema estructural de la pobreza hace que el Ecuador sea un país de subsidios para: vivienda, desarrollo social, desarrollo agrícola; seguridad social, electricidad, gas, gasolina, diésel, etc. El valor total en subsidios en 2023 es USD 7.463 millones

USD 2.667 millones solo en subsidios a combustibles en 2023

Cifra muy alta si se considera que también se benefician quienes no necesitan y hasta los contrabandistas. El subsidio no es sólo para los vehículos privados, sino para otros sectores como el camaronero, atunero, pesca artesanal, entre otros.

Los subsidios al combustible representan un gasto alto para el país.

Por eso, cada vez que un gobierno quiere reducir o eliminar el subsidio a los combustibles el pueblo rechaza la iniciativa argumentando que implica un incremento sustancial en los costos de su negocio y de la canasta familiar.

Ante esta circunstancia una de las propuestas es el subsidio focalizado. Es decir, la discriminación positiva a favor de un grupo de personas. Varias son las variables que se estudian: en el sector automotriz se aplicaría en función del cilindraje del vehículo, número de vehículos del propietario, vehículos de alta gama, propietarios con ingresos superiores a un monto previamente determinado. El transporte está considerado para la focalización.

A pesar de las buenas intenciones nunca se ha implementado. Los expertos señalan que la puesta en ejecución requiere además de la voluntad política, sólidos estudios técnicos y mecanismos de control eficientes para evitar la evasión.

QUITO

Vanessa Cueva, designada directora ejecutiva de la ANT

PARA REGISTRO HISTÓRICO

El Directorio de la ANT designó a Vanessa Cueva como directora ejecutiva de la Institución, de la terna enviada por el presidente de la República, Daniel Noboa.

Vanessa Cueva es quiteña de 36 años, graduada de arquitecta en la Universidad Internacional SEK; tiene un máster en Ciencias, en Diseño Sostenible e Iluminación de la Universidad de Sydney - Australia. Realizó consultorías y preparación de proyectos de transporte para el Banco Mundial, específicamente para la Red de ciclo-infraestructura y sistema de bicicleta pública para Quito y Movilidad activa en Ibarra.

Para la Agencia Francesa de Desarrollo ejecutó consultorías y preparación de proyectos de movilidad urbana sostenible como: Manual de ciclo-infraestructura y micro movilidad para Ecuador; análisis y optimización de la demanda de la Aerovía, teleférico urbano de Guayaquil; análisis del estudio para la implementación de un corredor BRT desde El Labrador hasta Carapungo; y, la Política de Movilidad Urbana Sostenible - NUMP Ecuador.

Promover la innovación tecnológica, calidad de servicio y una cultura de seguridad vial en el país, son sus principales objetivos, para lo cual impulsará un trabajo técnico y coordinado con el MTOP, entes de control, transportistas, academia y sociedad civil.

QUITO

Chatarrización y ampliación de plazo para vehículos eléctricos

POR ANA MARIA MONCAYO

El 11 de enero de 2024 entró en vigencia la Ley Orgánica de Competitividad Energética, aprobada por la Asamblea Nacional. Promueve soluciones económicas y de generación de energía para superar la crisis energética, optimizando recursos públicos asociados al sector eléctrico. Para conseguirlo, la Ley reforma la normativa existente.

Para el transporte, la Ley reforma algunos artículos de la Ley Orgánica de Eficiencia Energética vigente. Los principales puntos son:

• EJE DE ACCION: Se incluye al tránsito y transporte como eje de acción del Plan y del Sistema Nacionales de Eficiencia Energética

• CHATARRIZACIÓN: El Gobierno Nacional a través de los ministerios competentes y en coordinación con los GAD crearán un programa de chatarrización para los vehículos de trabajo de personas naturales y del transporte público que salgan de servicio y que se reemplacen por eléctricos.

Con 131 votos la Asamblea aprobó Ley.

• ELÉCTRICOS: A partir de 2030, todos los vehículos que se incorporen al servicio de transporte público urbano, intraparroquial y comercial en el Ecuador continental deberán ser 100% eléctricos o de cero emisiones.

• ELECTROLINERAS: A partir de 2024 los GAD en coordinación con el Comité Nacional de Eficiencia Eléctrica, desarrollarán estudios e implementación de la infraestructura necesaria para garantizar la operatividad de los vehículos eléctricos.

• IMPUESTO 1%: Para financiar el Fondo Nacional de Inversión de Eficiencia Energética (FNIEE) se crea el impuesto del 1% al valor de la matrícula de los vehículos particulares de motor de combustión interna. Será recaudado por la ANT y su pago es prerrequisito para la matriculación vehicular.

MILAGRO

Nueva Terminal Terrestre con tipología T5

POR VÍCTOR ESPINOZA

La ANT calificó a la nueva Terminal Terrestre de Milagro, en el km 4.5 vía Virgen de Fátima, con tipología T5 "Costanera"; esto significa que tiene capacidad para la atención de usuarios interprovinciales, que no tenía la anterior.

Cuenta con 27 operadoras (14 interprovinciales y 13 intraprovinciales), con 2551 frecuencias diarias y con unos 19.566 pasajeros/día. Está considerada como una de las mejores y más grandes del país. Además, tiene un centro de negocios, informó Johana Tipanquiza de la Autoridad de Control de Tránsito. Trabaja 24 horas/dia y 7 días de la semana, bajo la modalidad de "puertas cerradas" eliminando las mini terminales.

Fabián Rubio, transportista, manifestó que en la terminal se brinda el servicio en un ambiente moderno y, además, protege y previene de hechos delictivos con cuatro puntos de control:

• **Punto 1.** Estatal E25 con dirección al "Cruce de Milagro", aprox. a 3,5 km desde el redondel del Chobo.

• **Punto 2.** Estatal E25 vía a Virgen de Fátima (parroquia 5 de Junio), aprox. a 2.3 km de la Terminal.

• **Punto 3.** Estatal E488 vía a Naranjito, sector de "Linderos de Venecia", aprox. 6 km del Monumento al Colibrí.

• **Punto 4.** Vía a parroquial Mariscal Sucre, aprox. a 4.3 km desde el cruce con la vía a Carrizal, por el ingreso al balneario "Las Cataratas".

Instalaciones internas de la nueva TT Milagro.

CUENCA

Los RTV de Azuay cobrarán tasa de movilidad ecológica y sostenible

POR JACQUELINE CALDERÓN

El 19 de diciembre de 2023, la Cámara Provincial del Azuay encabezada por el prefecto Juan Lloret, aprobó la Cuarta Reforma y Codificación a la Ordenanza que Regula el Sistema de Gestión Vial de la provincia. Esta Ordenanza require a los dueños de vehículos pagar un aporte único anual denominado «Tasa de Movilidad Ecológica y Sostenible». Esta decisión fue tomada ante la grave situación de las vías y la falta de asignaciones por parte del Gobierno Nacional.

Vehículos deberán pagar nueva tasa.

A decir del secretario de la Cámara Provincial Dr. Trostky Serrano, los gobiernos provinciales no tienen fuentes de autogestión y esta decisión es una alternativa y se espera recaudar 2,4 millones de dólares.

Considerado como un fondo de inversión, el 70% se invertirá en el cambio de la matriz vial que de lastre y tierra pasará a asfalto cuya durabilidad se estima en 10 años y; el 30% para proyectos de remediación y mejoramiento ambiental.

El proceso arrancó el 17 de enero, el pago se realiza en los Centros de Revisión Vehicular de Cuenca, Paute, Gualaceo, Santa Isabel. Desde febrero se habilitará una ventanilla única en la Prefectura. El pago es requisito para la matriculación.

Los valores anuales son:

Motocicletas USD 6,50; autos particulares, transporte liviano, público, escolar y taxis USD 14,00; transporte comercial y carga pesada UD 20,00.

QUEVEDO

Seguridad vial y transporte con Inteligencia Artificial

POR VÍCTOR ESPINOZA

Una empresa norteamericana sostuvo una reunión demostrativa del Sistema de Seguridad Vial, Transporte y Seguridad Ciudadana con Inteligencia Artificial (IA) que se pretende implementar en Quevedo.

Oscar Gallardo, director de Quevial, informó que se contará con un centro de monitoreo permanente y un Software con Inteligencia Artificial que les permita realizar la verificación de las placas de cada vehículo y determinar si fue reportado como robado o si por primera vez ingresa al territorio.

Para el transporte público, el software realizará reconocimiento facial tanto del conductor del bus, como de quienes lo abordaron, si lleva exceso de pasajeros y de los peatones que cometieron infracciones de tránsito y ocasionaron accidentes.

Además, los sistemas de IA pueden detectar obstáculos y la presencia de animales en las vías, obtener información de las condiciones meteorológicas de un sitio en específico, alertar sobre riesgos de accidentes por la calzada mojada o neblina, y mantener al conductor informado siempre.

Presentación ante autoridades y diferentes representantes.

Aún no se ha determinado la fecha cuando el sistema empezará a funcionar en la jurisdicción quevedeña que cuenta con 220 mil habitantes y por cuyas arterias vehiculares circula un parque automotor de entre 40 y 45 mil vehículos, locales e interprovinciales por día.

BABAHOYO

Cooperativas de transportes volverán a pagar tasas iniciales

POR VÍCTOR ESPINOZA

Un total de 32 cooperativas de transporte de pasajeros intracantonal e interprovincial volvieron a pagar las tasas iniciales acordadas por el uso de la Terminal Terrestre y que mantuvieron rebajadas en un 50% entre los años 2022 y 2023, debido a los efectos del Covid y en solidaridad con la transportación nacional.

A partir del 1 de febrero de 2024 entró en vigencia la nueva Ordenanza Reformatoria Sustitutiva de Constitución, Organización y Funcionamiento de Transvial EP. Esta determina que las tasas a pagarse sin descuento son: USD 260 por boleterías, 260 por bodegas de las cooperativas de transporte, 0,10 por uso de la terminal por pasajero (torniquete), un dólar al transporte intracantonal por uso de andén de llegada y salida. El transporte interprovincial pagará 1,25 por este mismo concepto.

Tranvial Ep informó que previo a la vigencia de estos cobros, socializaron con las áreas involucradas y que los mencionados valores no serán motivo para el incremento de los pasajes ni afectarán a los viajeros, porque estas tasas fueron acordadas entre operadoras de transporte y representantes de la Institución desde el 2016 cuando empezó a funcionar la Terminal Terrestre.

Cooperativas que usan TT de Babahoyo pagan tasas reales.

CALUMA

Malos caminos, competencia desleal y falta de pasajeros los afecta

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los transportistas de la provincia de Bolívar afrontan varios inconvenientes. Cléver Verdezoto, gerente de la Cooperativa de Transporte de Pasajeros Vencedores de Caluma que posee 19 rancheras y 11 buses, informa sobre los principales problemas que enfrentan con sus colegas.

Mal estado de la vía interprovincial Caluma – Montalvo.

No pueden renovar su parque automotor en totalidad debido a que tres vehículos tipo ranchera, no pueden ser transformados en omnibuses por la mala situación económica que afrontan y porque movilizan a sus usuarios por caminos lastrados.

La viabilidad es otro de los problemas que los perjudica. El sistema mecánico de sus unidades está afectado por el mal estado de la carretera interprovincial Caluma (Bolívar) – Montalvo (Los Ríos), ruta principal de sus recorridos diarios, al igual que las carreteras de segundo y tercer órdenes por las que circulan. El desgaste de las hojas de resorte, pines y bocines son afectaciones frecuentes y comunes.

A esto se suma la competencia ilegal que a los transportistas locales hacen camionetas de uso particular de otras provincias y vehículos fleteros para transportar mercancías. Todos clandestinamente movilizan pasajeros de forma insegura por las rutas que la ANT asignó movilizarse a la Cooperativa Vencedores de Columa.

Por este motivo solicitan a la CTE efectuar operativos permanentes de control vehicular en esta jurisdicción bolivarense.

AMBATO

Dificultades en el transporte de carga pesada

POR YOLANDA QUINCHE

Los transportistas de carga pesada que operan en el Mercado Mayorista de Ambato, desempeñan un papel fundamental en la distribución de productos a nivel nacional, enfrentan una situación con impacto significativo.

Hernán Pazmiño, transportista con 28 años en la compañía Transcemer S.A, expresó su preocupación porque los precios del diésel y los repuestos ya incrementados, generan impacto en los costos operativos que "afecta nuestra rentabilidad".

Además, la inseguridad en las vías preocupa profundamente a Juan Pérez, conductor carga pesada quien manifestó que los robos son más frecuentes obligando a los transportistas a tomar rutas más largas esperando que sean seguras, lo cual aumenta los costos operativos y los tiempos de entrega.

Transportistas con dilema.

Debido a esta crisis, algunos transportistas consideran la posibilidad de abandonar el negocio. Luis Rodríguez, propietario de un camión, alegó que la situación es insostenible. "Estamos en una lucha constante por mantener las operaciones y algunos piensan retirarse ante el problema. La incertidumbre persiste".

Piden atención urgente de las autoridades, del sector empresarial y de sus clientes para encontrar soluciones que ayuden a estabilizar esta importante industria. Por su parte ellos están dispuestos a colaborar con su trabajo para no dejar desabastecidos los mercados nacionales.

Un pilar invisible de la industria logística

POR YOLANDA QUINCHE

Su esfuerzo silencioso mantiene en movimiento la industria del transporte pesado. Además de la evolución tecnológica en la industria del transporte, los mecánicos de vehículos pesados se enfrentan a otros retos en el 2024.

Las regulaciones ambientales están en constante evolución y los mecánicos deben asegurarse que los vehículos cumplan con las normativas más recientes en cuanto a emisiones y eficiencia de combustible. Esto requiere la instalación de sistemas de control de emisiones y la adaptación de motores y sistemas de escape.

Ramiro Sailema, mecánico de 32 años de experiencia, revela que el reto más destacado es la constante evolución de la tecnología en la industria del transporte; "los vehículos pesados se vuelven cada vez más sofisticados, con sistemas avanzados de diagnóstico y control". Esto

Ramiro Sailema

demanda un aprendizaje continuo y una adaptación constante a las innovaciones.

Sailema explica que el mantenimiento preventivo sigue siendo fundamental para evitar averías costosas y tiempos de inactividad no planificados.

Dado que la tecnología y las regulaciones cambian constantemente, los mecánicos de transporte pesado deben invertir tiempo en capacitación continua y certificaciones para mantener actualizados sus conocimientos y habilidades.

SANTA ELENA

Urbanos de 3 cantones en estado fantasmagórico

POR LUIS RUIZ

La gente asustada y los buses semivacíos. Los 3 principales cantones de Santa Elena: Libertad, Salinas y Santa Elena, sufren las consecuencias del estado de excepción decretado, hasta el próximo marzo, por el Ejecutivo para combatir la delincuencia y terrorismo en el Ecuador.

Las empresas de transporte Unificación Peninsular, Pacífico, Puerto Peninsular, Horizonte Peninsular, Transcisa, Salisel y Trunsa, que conforman el Consorcio Integrado de Transporte Santa Elena (CITSE), cuentan con más de 250 unidades para servir a 15 rutas en la provincia.

"No hay pasajeros, la gente está asustada y sale poco de casa. Nuestros carros van con pocos usuarios y los ingresos se ven afectados", dijo Ricardo de la Rosa, conductor de Trunsa.

Operativos para seguridad.

Las deudas, los intereses bancarios para renovar unidades y los gastos personales apremian. "Como chofer y dueño del carro, me afecta directamente como a todos los compañeros", señaló.

Pese a los esfuerzos de las FFAA, con Policía Nacional y CTE para devolver la calma con operativos permanentes y se retome la cotidianidad, el recelo continua. Los desplazamientos entre comunas también disminuyeron. En las ventanillas de la Terminal Terrestre de Sumpa, los taquilleros están aburridos por el escaso movimiento.

SANTA ROSA

Transporte requiere capacitación para enfrentar inseguridad

POR FRANCISCO CELI

El cantón Santa Rosa (El Oro) basa su economía, principalmente, en la abundante industria camaronera; a la par, el transporte pesado es el principal aliando en el esfuerzo exportador del marisco, hacia todos los puertos del país.

La principal compañía santarroseña que trabaja con las empresas exportadoras de camarón, es dirigida por Jairo Becerra quien, desde 2011, ofrece transporte en traíleres y camiones con resultados positivos, aun en tiempos de pandemia o inseguridad.

Ing. Byron Beccerra.

Con 80 socios, la Compañía de Transporte Pesado Transantarroseña, no ha tenido casos de importancia con la delincuencia, gracias a las medidas de seguridad que aplican para circular en las carreteras.

Aparte de los GPS en los vehículos, la carga es resguardada por personal armado; pero, además, la comunicación por radio y otros medios electrónicos es constante y compartida con los organismos de seguridad.

El ingeniero Becerra, cree que el transportista necesita cambiar su cultura sobre la seguridad. Las entidades estatales y los gremios del transporte deben invertir en capacitación al chofer y a los empresarios, sobre las nuevas formas de enfrentar al crimen organizado.

CASCALES

Se viene la construcción del puente en la comuna San José

POR CARLOS NAVARRETE

Un puente de concreto de 320 metros de longitud sobre el río Aguarico, para llegar a las comunidades del sur de Cascales, en la parroquia de reciente creación: Nueva Troncal, será una realidad en el primer semestre del 2024 y su costo es de 7 millones de dólares. "Esta obra generará empleo, impulsando el crecimiento agro productivo del cantón y de la provincia", anunció el prefecto Yofre Poma.

Al momento, en el lugar solo está una torre de las cuatro proyectadas para sostener el puente, construida hace más de 10 años en la administración del prefecto Guido Vargas.

El puente por construirse estará paralelo al emblemático puente de "Tonny el suizo" que es un referente turístico, puesto que se trata de un puente colgante que permite el paso de la comunidad, mientras las gabarras cruzan el río con vehículos y carga.

Puente de Tonny el suizo.

ESMERALDAS

Terroristas se ensañan con buses de transporte urbano

POR JORGE RICARDO CORNEJO

La delincuencia e inseguridad que se vive en la ciudad de Esmeraldas específicamente, se ha ensañado con los buses del transporte urbano; es así que, en los días más fuertes a inicios de enero, durante la ola de actos terroristas se incendiaron alrededor de 11 vehículos entre particulares y un bus urbano de la Cooperativa Las Palmas, disco 29.

Gracias a la rápida actuación del chofer bus que, al percatarse que le lanzaron un artefacto incendiario, no se bajó de la unidad sino que la condujo rápidamente hasta impactarse con un cerramiento de alambres de púas y poner a buen recaudo tanto él como la unidad.

Bus se salvó de ser incendiado.

En este caso, en particular, se pudo rescatar el bus sin mayores daños, salvo unos cuantos asientos quemados, roces y un parabrisas. El año anterior otra unidad de la misma cooperativa, disco 14, fue incendiado por completo cuando prestaba servicio en el sector El Coral.

MACHALA

Transporte va percibiendo cierta seguridad en las vías

POR FRANCISCO CELI

La gestión empresarial en el transporte pesado también se cumple a través de los organismos zonales, regionales o nacionales. Es el caso de la Federación Fetranspsur que agrupa a 15 filiales con sede en El Oro, cuyo presidente es el Ing. Freddy Cueva Bravo.

Su tarea es velar por el cumplimiento de las normas y leyes que emite el Estado y que competen al transporte y salvaguardar el mercado trabajo de las empresas agremiadas denunciando la informalidad y la competencia desleal. Esas tareas han sido históricamente el rol de la Federación; ahora, se ha sumado la coordinación de la seguridad que incumbe directamente tanto a transportistas como a las organizaciones.

Para Freddy Cueva, el estado de excepción y el combate frontal a la delincuencia que lleva adelante el Gobierno del presidente Daniel Noboa, permite tener ya una percepción de seguridad. Sin embargo, la vinculación entre entidades de seguridad, Policía y/o Fuerzas Armadas, con el transporte debe seguir y fortalecerse más, porque esto no se va a terminar de inmediato, expresa.

También, indica que la Federación tiene puesta la mira en la funcionalidad de los puertos pesqueros o puertos marítimos, donde el crimen organizado podría afectar o contaminar la carga. Pero, sobre todo, evitar robos, secuestros o vacunas, concluye.

Freddy Cueva, presidente de Fetranspsur.

HUAQUILLAS

Transporte de pasajeros y sector turístico buscan alianzas

POR FRANCISCO CELI

La inseguridad ha golpeado por igual al transporte de pasajeros como al sector turístico, Por ello, los dos sectores quieren aprovechar las acciones positivas que lleva adelante el Gobierno nacional para mejorar la seguridad y reactivar la economía nacional.

El complejo turístico Punta Payana ubicado en la isla San Gregorio, del cantón Santa Rosa (El Oro); gracias al apoyo de la Marina y la comuna ancestral Costa Rica, ha logrado mantenerse como un balneario de playa muy seguro. Con esa garantía, ha venido proponiendo alianzas de mutuo beneficio a las empresas de transporte de pasajeros que operan desde todo el país hasta Huaquillas.

El pasado enero, en la ciudad de Loja, Nelson Rivera, máximo directivo de Punta Payana mantuvo una reunión de trabajo con el Ing. Freddy

Unidad de Cuenca Express.

Guerrero, gerente de la Cooperativa de transporte de pasajeros Unión Cariamanga que mantiene rutas desde la provincia lojana hacia Huaquillas. En Azuay, la propuesta es con la empresa de transporte turístico Cuenca Express.

Según Rivera, su complejo turístico pretende firmar sendos acuerdos de mutuo beneficio con empresas de transporte de pasajeros que operan desde todo el país hacia la frontera sur, de manera especial, con aquellas de Azuay, Cañar, Loja y Zamora Chinchipe. El objetivo es integrarlas al proyecto de promoción turística que el complejo Punta Payana ejecutará en el año 2024 en esas provincias.

Camioneros y más medidas de seguridad

POR FRANCISCO CELI

La intervención de las fuerzas de seguridad del Estado en el territorio nacional ha beneficiado a toda la sociedad; el transporte pesado ve resultados en las carreteras; sin embargo, las empresas de transporte también han tomado sus propias medidas de seguridad.

El uso de frecuencias de radio, seguimiento con dispositivos electrónicos, contactos vía zoom y uso del teléfono, son algunas de las herramientas utilizadas.

Juan Carlos Quezada, directivo de Citraoro, precisa que la empresa que dirige utiliza grupos puntuales de Whatsapp para estar informados durante los desplazamientos de los agremiados en los diferentes destinos; todo, con el conocimiento de las entidades de seguridad.

Desde hace seis meses, esta empresa orense, ha implementado más medidas de seguridad y de manera especial, desde noviembre del año anterior, cuando un socio fue secuestrado con su vehículo en la zona de Taura. Este suceso, puso a prueba la preparación de la compañía para enfrentar hechos delictivos. "La recuperación con vida del socio y su vehículo, aunque no la carga, hizo que tomemos en serio la seguridad", afirma.

Por su parte, la Cetrape dirigida por Alex Ayala, que agrupa un buen sector del transporte pesado, coordina a nivel nacional con Policía y Fuerzas Armadas para ceñirse a las disposiciones técnicas de seguridad en las vías; así como canalizar los requerimientos de vigilancia y seguimiento en rutas peligrosas bien conocidas por todos.

Camión circulando por vía del país.

AMBATO

Santiago Vargas Salman, es el Gobernador de Tungurahua

POR MARITZA GUEVARA

Es Administrador de Empresas por la PUCE y Upsala College New Jersey USA. Cuenta con un Diplomado internacional en Administración de Empresas Familiares por la Universidad ICESI. Además, acudió a la 13ra. Academia de Liderazgo de Japón, Junior Chamber International - Yamagata Japón.

Su experiencia es basta donde destaca: Presidente de la Cámara de Industrias y del Consorcio de Cámaras de la Producción de Tungurahua, Vicepresidente de la Federación Nacional de Cámaras.

"Es un gran honor contar con la confianza del Presidente Daniel Noboa para ser su representante en Tungurahua. Es una responsabilidad que debo cumplir para reciprocar esa confianza.

"Estamos trabajando en obras que no se han concretado en 14 años. Le solicitamos al Presidente que su Gobierno vea a Tungurahua como la provincia que no solo le dió el mayor porcentaje de votos, sino que es la más abandonada por los gobiernos anteriores.

"Vamos avanzando. Estamos contando con la visita de varias autoridades como ministros, viceministros y subsecretarios para analizar las necesidades de la provincia. Estamos enfocados especialmente en la vialidad. Esto incluye la ampliación de la vía desde Yambo hacia el Parque Industrial, donde inicia el Paso Lateral; y desde Huachi Grande hasta Urbina, que son las dos entradas principales de Tungurahua. También trabajamos en el control de la vía Baños-Puyo. Adicionalmente, otros temas en nuestra agenda son el medioambiente, salud y la desnutrición infantil." comenta Vargas.

QUITO

Ecuador debe vender diésel subsidiado a transporte de carga internacional

POR MARITZA GUEVARA

Es la sentencia del Tribunal de Justicia la Comunidad Andina de Comercio como respuesta a la demanda interpuesta por el gobierno de Perú en 2021, debido a que ciudadanos peruanos tenían que pagar más por el diésel comprado en Ecuador.

El fallo emitido el 3 de julio de 2023 dio plazo de 90 días para empezar a cumplirlo modificando normas y los cambios que correspondan. Aunque Ecuador puede apelar este fallo, es incierto que pueda revertirlo.

En cumplimiento, el Presidente Daniel Noboa firmó el Decreto Ejecutivo 150 que indica: "El precio de venta al público del diésel Premium para los vehículos de transporte de carga pesada con placa internacional, será el mismo que rige para el segmento automotriz a nivel nacional". Y dispone que los centros de distribución notifiquen mensualmente el volumen despachado a los camiones internacionales. También pide que el MTOP y la ANT desarrollen normativas para regular, controlar y supervisar los tanques de combustibles de los camiones.

En Ecuador un galón de diésel a precio congelado y subsidiado es USD 1,75; en Perú cuesta USD 3,77 el galón. A juzgar por el fuerte contrabando existente en las fronteras, si los controles no son estrictos, habrá muchos más traficantes que se enriquezcan a costa del dinero ecuatoriano. Es necesaria y urgente la focalización del subsidio.

Camiones internacionales tanquearán con valor de diésel subsidiado.

Seguridad es el tema neurálgico que le permitirá al transporte pesado desarrollarse en 2024

QUITO
POR JANETH CRUZ

Luis Felipe Vizcaíno, presidente de Fenatrape, declaró, en una entrevista con BUEN VIAJE que, en los últimos tiempos han proliferado asaltos, robos, pérdidas de vehículos, de mercancías e inclusive, se han perdido vidas humanas.

Fenatrape presentó a las autoridades de los ministerios de Defensa, de Gobierno, y de Transporte y Obras Públicas, un plan integral de seguridad que incorpora: militarizar las vías y los accesos a los puertos marítimos, y que se cree una policía de carreteras como ya existe en Colombia donde los agentes realizan operativos y controles móviles dotados de motocicletas, camionetas, etc.

"El Plan Fénix" que implementa la administración del presidente Daniel Noboa tiene como eje la lucha contra la delincuencia y el narcotráfico. Estas son las alternativas que hemos planteado al Gobierno y nos han ofrecido que serán incorporadas en el Plan", aseguró el dirigente:

Playas de estacionamiento

Un elemento fundamental en pro de la seguridad es el establecimiento en las carreteras, de puntos o de playas de descanso o estacionamiento ubicados estratégicamente, para los camiones, para el transporte público de pasajeros, y para los particulares.

Las playas de estacionamiento permiten que los conductores y sus vehículos puedan pernoctar con seguridad para mitigar la fatiga y bajar los índices de siniestros viales. Según Vizcaíno en la actualidad, los conductores se ven obligados a parquearse en estaciones de gasolina donde corren el riesgo de ser asaltados.

Comunicación permanente

La creación de chats grupales entre la Policía, el Ejército y la transportación permitirán una reacción inmediata y oportuna ante contingencias en las vías del país.

En el plan integral de seguridad también incluye la necesidad de que, por parte del Estado, se mejore la conectividad en las carreteras colocando en sitios estratégicos cámaras y drones integrados al Sistema ECU 911. También el uso de la inteligencia artificial puede persuadir el cometimiento de un acto delictivo.

También pidió que, en los 14 kilómetros del bypass o paso lateral de Quevedo; el lugar más peligroso del Ecuador, debe haber acceso a internet y línea telefónica. El Ministerio de Obras Públicas ofrece la colocación de antenas de conexión. Existe el compromiso de la Corporación Eléctrica del Ecuador (CELEC) de iluminar esta carretera, así como la de Santo Domingo de los Tsáchilas.

El transporte pesado circula por todo el país.

Reactivación económica

La Fenatrape espera que la economía del país se estabilice para que su sector; que va atado a la producción y el comercio, pueda mejorar sus condiciones y así arrimar el hombro para salir adelante en la actual difícil situación.

Vizcaíno cree que, si el plan se implementa, los índices de inseguridad bajarán la intensidad. "Sin seguridad no hay desarrollo, no hay paz, ni condiciones para trabajar. Nosotros estamos preparados para apoyar a la industria, el comercio y a los sectores estratégicos".

Control de pesos y medidas

Fenatrape planteó al MTOP aplicar pesos y medidas para que en las carreteras se dispongan básculas que controlen los pesos autorizados a camiones y carga, para que haya corresponsabilidad solidaria entre el generador de carga y el transportista. Esto también permitirá precautelar la vida útil de los camiones y de la carpeta asfáltica.

La falta de un sistema adecuado para el control de pesos y medidas afecta directamente al camión porque al sobrecargarlo puede dañarse la suspensión, frenos, motores, cajas y transmisiones. Vizcaíno señaló que, muchas veces los transportistas cargan sobrepeso, pero esto no se compensa con los fletes.

Según la Fenatrape, el MTOP suscribirá en los próximos días un acuerdo ministerial para el control de pesos y dimensiones.

Simplificación de trámites

La Federación también requiere que se implementen sistemas digitales para la simplificación de los trámites que necesita ejecutar el transporte, especialmente con la ANT para "evitar la corrupción y la lentitud. No puede ser posible que una renovación del permiso de operación se demore hasta seis meses; esto significa pérdidas e inclusive chantajes que muchas veces se dan en estas instituciones", señaló Vizcaíno.

durallanta®
Reencauche
DV-RL
VRT3
EXTENDER AHORRO/KILÓMETROS
AL INFINITO AHORA ES POSIBLE
PUEDE RENDIR HASTA EL DOBLE QUE UNA
LLANTA CHINA DE BAJO PRECIO Y CALIDAD
DVRL
VRT3
BANDAS PREMIUM
GARANTÍA TOTAL
en LINEA PREMIUM
QUITO. Planta: Panamericana Sur Km11. PBX:(593-2) 269-1018 PBX: (593-2) 269-1116
GUAYAQUIL Vía Daule Km 10 1/2 / PBX: (593-4) 211-3110 PBX: (593-4) 211-3986
CUENCA. Parque Industrial PBX: (593-7) 280-1022 PBX: (593-7) 286-6385
Reencauche
www.durallanta.com

Desafíos y estrategias en el mercado de repuestos para transporte pesado

AMBATO
POR YOLANDA QUINCHE

Los camiones y buses son la columna vertebral de la logística y el transporte de personas en todo el país. Pero, detrás de cada viaje, carga o traslado, se encuentra un mundo oculto pero esencial: el mercado de repuestos para estos vehículos.

Para comprender a fondo este mundo, hablamos con un experto en el terreno, un mecánico especializado en transporte pesado; pues son estos profesionales los que están en la primera línea para mantener operativos los vehículos comerciales. Ramiro Sailema, mecánico con más de 32 años de experiencia, señala que hay desafíos cotidianos y recalca la importancia de tener acceso a repuestos de calidad: "la disponibilidad de repuestos es esencial para mantener los camiones y buses en funcionamiento, la competencia en precios y la calidad son factores clave", afirma.

La distribucion de respuestos

Las importadoras de repuestos son el eslabón intermedio entre los fabricantes y los mecánicos. Cristina Toro, administradora de Repuestos Servimotors Gasolina-Diésel desde 1985, explicó que la variedad de marcas y modelos de camiones y buses requiere de una amplia gama de repuestos. "Mantenernos actualizados en las últimas especificaciones y requisitos técnicos de los repuestos, ha sido crucial para satisfacer la demanda de nuestros clientes y competir en un mercado en constante cambio". Señala que, para destacarse frente a la competencia, priorizan la entrega de repuestos de alta calidad, lo cual ha fortalecido la confianza de sus clientes.

Además, considera que la estratégica ubicación en la zona central del país, se convierte en un enlace esencial para la movilización eficiente de repuestos, facilitando su distribución a lo largo y ancho del territorio, como un nodo central en la red de transporte de repuestos.

La distribución de repuestos para transporte pesado no se limita a nivel local sino que se extiende a todos los rincones del país. Paulina León Calderón, proveedora de repuestos El Perno Automotriz desde Pelileo hacia otras provincias como las amazónicas, destacó la importancia de su rol: "la confianza y el servicio personalizado son nuestras ventajas competitivas". Además, invierten en la formación del personal a través de talleres técnicos y alianzas con mecánicos locales, lo cual permite mantenerlos actualizados para proporcionar un servicio de calidad a sus clientes.

Los propietarios de flotas de camiones, conductores de buses y otros operadores de vehículos pesados, son los clientes finales que necesitan los repuestos para mantener sus vehículos en funcionamiento. Su demanda y preferencias influyen en gran medida en el mercado de repuestos.

Cristina Toro

Servimotors

Paulina León y Leonardo Cunachi

El Perno Automotriz

La competencia y los cambios en el mercado presentan desafíos constantes, coinciden en esto varios expertos, quienes compartieron sus estrategias para enfrentar los desafíos.

Alianzas estratégicas: Las alianzas entre mecánicos, importadoras y proveedores han fortalecido la cadena de suministro y han facilitado el acceso a repuestos.

Formación y actualización: Los mecánicos se mantienen actualizados a través de capacitaciones y certificaciones, garantizando un servicio de calidad.

Sostenibilidad: La preocupación por el medio ambiente ha impulsado la búsqueda de repuestos más eco amigables y eficientes en el consumo de combustible.

A medida que los cambios y oportunidades continúen surgiendo en este dinámico mercado, se puede proyectar constantes adaptaciones de medidas para enfrentar los posibles desafíos del futuro; por tanto, mientras continuemos avanzando en este viaje, podemos estar seguros de que este mercado especializado seguirá siendo un pilar fundamental en el tejido económico de la nación, impulsando el progreso y la eficiencia en la movilidad y la logística del país.

CANTER

EL DURO 100% JAPONES

¡LLÉVATE AHORA TU MODELO 2024!

611
3.4 Ton
$28.990

714
4.2 Ton
$32.990

FUSO
EL DURO DE ESTAS TIERRAS

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

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

CAMIONES FUSO
CAMIONES DUROS

¡Solo en Motransa llegaron los 2024!

~~Precio normal: $134.990~~

HV INTERNATIONAL **$126.990**
Precio final incluido impuestos

Motor - Cummins ISM, 11 lts
Potencia - 425Hp @ 2.100 RPM
Torque - 1.550 lb-ft Torque @ 1.200 RPM
Transmisión - Eaton Fuller manual de 18 velocidades.
Capacidad de arrastre - 40 toneladas

~~Precio normal: $159.990~~

HX INTERNATIONAL **$149.990**
Precio final incluido impuestos

Motor - Cummins X15, 15 lts
Potencia - 450 Hp @1.800 RPM
Torque - 1.850 lb-ft Torque @ 1.000 RPM
Transmisión - Eaton Fuller manual de 18 velocidades.
Capacidad de arrastre - 45 toneladas

MOTRANSA INTERNATIONAL

Quito: Juan de Ascaray E3-83 y Av. 10 de Agosto, la "Y" - Telf: (02) 2940850
Guayaquil: Av. Francisco de Orellana, Km 1.5, junto a Dicentro - Telf: (04) 380160
Cuenca: Autopista Azogues - Cuenca y Pueblo Shuar, km 9 ½ (sector Puente Sixto Durán Ballén).
www.motransa.com /InternationalEcuador @internationalecuadormotransa

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

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.

Llevo en la sangre mi vocación por la transportación

CALUMA

POR VÍCTOR ESPINOZA

Héctor Peña Bonilla, oriundo del cantón Caluma es un conductor profesional de 42 años de edad y 27 años en la transportación, ha recorrido no solo carreteras ecuatorianas, sino también rutas de los países vecinos: Colombia y Perú.

Cree que nació con la vocación de transportista pues la lleva en la sangre, porque desde que tuvo uso de razón sintió pasión por conducir vehículos de transporte pesado. Este fervor se afianzó en la etapa de estudiante de secundaria cuando en las vacaciones lo invitaron en calidad de acompañante de un primo, que es camionero, a un viaje a Quito.

Así fue como se inició como oficial de un camión a los 15 años. A los 18 obtuvo la licencia de chofer profesional en el Sindicato de Choferes de Alluriquín antes territorio de Pichincha, ahora jurisdicción de Santo Domingo. Licencia en mano estaba muy nervioso cuando por primera vez puso sus manos sobre el volante de un camión para conducirlo en la tenebrosa vía Caluma-Las Monjas-Guaranda sin nunca antes haber manejado ni una camioneta.

A la fecha lleva una trayectoria sin accidentes ni mayores problemas en las carreteras que, en la situación actual están muy riesgosas por el deterioro en que se encuentran y por la delincuencia que acecha.

Aconseja a sus colegas revisar bien el sistema mecánico del vehículo para que esté en perfectas condiciones antes de salir de viaje y ser responsables al momento de conducirlo, al igual que respetuosos con los usuarios, porque un mal procedimiento o mala maniobra, pueden causar siniestros de tránsito.

Héctor Peña Bonilla

Está convencido que los transportistas mueven gran parte de la economía del país y son quienes permanecen la mayor parte del tiempo y de sus vidas sobre las carreteras. "Hay que tomar las debidas precauciones, encomendarse a Dios y continuar con el trabajo honesto cada día por el bienestar de nuestro querido Ecuador", expresa.

Wilson Acosta está agradecido con su vida y todo lo que Dios le ha dado

Wilson Acosta

LAGO AGRIO

POR CARLOS NAVARRETE

"Soy Wilson Acosta, conductor de transporte pesado, voy por las carreteras del Oriente y a nivel nacional junto con mis compañeros atravesamos las vías ecuatorianas", dice.

Acosta tiene 65 años y 45 de ellos dedicados a la conducción de vehículos pesados. Vino a Lago Agrio desde la provincia de Chimborazo a la edad de 20 años y, desde entonces, ha recorrido todo tipo de carreteras con viajes hacia al interior del país con carga diversa como materiales de construcción, especialmente bloques de gran salida en Lago Agrio.

"Las satisfacciones que me ha dado esta profesión son la tranquilidad de vivir con este medio del transporte y ser agradecido con lo que Dios me da para así seguir luchando hasta los últimos días", dice con su voz fuerte y clara, mientras aguarda ser contratado para llevar carga, en la avenida Petrolera de Lago Agrio, donde hacen fila una docena de vehículos listos para cumplir un ofrecimiento de carga.

Todos sus años como conductor los realizó en Lago Agrio transportando hacia el interior del país, en especial a Santo Domingo de la Tsáchilas, llevando palma de aceite y trayendo materiales de construcción como adoquines, cemento y bloques, hacia la provincia de Sucumbíos. "Con estos materiales, mis compañeros de la Cooperativa Trans Teteye, contribuimos al desarrollo urbanístico y rural de este Lago Agrio que tanto quiero", nos dice alegremente.

Vive en Lago Agrio con su esposa y una hija. Sus hijos mayores trabajan en Guayaquil y Manabí. En su vida de conductor nunca tuvo accidentes salvo asaltos en la vía, "que ocurrieron sin mucho peligro ni hubo daños, con la ayuda de Dios", concluye.

Blindar el vehículo es una opción nada descartable ante el peligro

INDEPENDIENTEMENTE SI USTED SE MOVILIZA POR CUESTIONES PARTICULARES EN SU CARRO PEQUEÑO O PROFESIONALES EN UN CARRO DE TRANSPORTE DE CUALQUIER RAMA, LOS ÍNDICES DELINCUENCIALES EN GUAYAQUIL ESTÁN POR LAS NUBES Y NO HAY DISTINCIÓN PARA SER VÍCTIMAS DE LOS PILLOS.

GUAYAQUIL
POR LUIS RUIZ BRAVO

Revista Buen Viaje presenta a sus lectores opciones de blindaje de todo tipo carros en medio de un creciente interés debido a la inseguridad. No solo es para precautelar las mercaderías, sino también la vida propia de quienes conducen un vehículo a motor.

En Guayaquil hay casi una veintena de empresas dedicadas a este negocio. Los talleres registran hasta tres veces más clientes por la ola delictiva y criminal que azota a la urbe. El costo de un blindaje de protección completa va de USD 20.000 y 22 000. Pero existen opciones de protección más económicas, con productos de menor cota. En general, podemos decir que hay precios para todo bolsillo. Usted paga por lo que recibe en mejores estándares de calidad y sobre todo, seguridad.

Una opción al norte de la urbe

Blingard tenía un solo local al norte de la ciudad, pero con el aumento de la demanda abrió un segundo taller. ”Las multinacionales y grandes corporaciones están entre nuestra clientela. También medianos y pequeños empresarios que buscan protegerse de la peligrosidad”, dijo Imrgard Eggeling, representante de Blingard, empresa con 10 años de experiencia.

En este taller el servicio completo oscila entre USD 20.000. También se ofrecen opciones desde 13.000, que blinda puertas y ventanas. Los automotores son desarmados y la carrocería es cubierta con capas de tejido antibalas Kevlar, es un proceso que demora casi un mes. Los vidrios de 6 mm se reemplazan por pesados cristales blindados de entre 16, 18 y 24 milímetros. También las llantas se blindan contra disparos.

Los camiones de transporte pesado, cabezales o mulas también son clientes pero es un porcentaje menor ya que la circulación de las mercaderías la realizan -generalmente- con resguardo de camionetas con custodia armada y satelital. Pero, cuando blindan algún camión la protección va al parabrisas, ventanas y puertas ya que el resto de carrocería por lo general es fuerte. El trabajo demanda varios días y ahí puede estar un problema en el tiempo que el vehículo debe pasar parado sin ganar fletes.

También está Armor Internacional

Otra empresa que brinda este servicio en Guayaquil es Armor International. “El servicio se brinda a todos los estratos sociales. Nuestros clientes no solo son exportadores o gerentes, también son panaderos, agricultores u otras personas que viajan por el país. Blindar un carro oscila entre USD 22.000 y 32.000”, detalla Mercedes Fuentes, representante de la empresa

Si es un carro grande como un bus que sirve a hoteles el costo puede llegar a los USD 45.000. “El precio depende de lo que el cliente necesite, pero siempre se utilizan los mismos materiales”, dijo. Por ejemplo, para las ventanas se usa vidrio, policarbonato y vinil, que pueden ir desde 17 milímetros de ancho hasta 50 milímetros.

Obligatoriamente el trabajo se realiza previo la firma de un contrato y la exigencia de que las transacciones sean bancarias (sin pagos en efectivo). Son filtros que ponen las empresas para evitar realizar trabajos de blindaje de carros para delincuentes o terroristas para sus fechorías.

Unos 22.000 vehículos blindados circulan en Guayaquil, mientras que, a escala nacional, hay aproximadamente unos 50.000 según lo estiman las empresas de blindaje. Una persona que decide blindar su vehículo tendrá seguridad por unos 10 años, aproximadamente.

Vehículos blindados en Puerto Santa Ana.

Proceso de blindar un carro en Blingard

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.

Tanqueros de agua un servicio social, más que negocio

MOMPICHE (ESMERALDAS)
POR JORGE RICARDO CORNEJO

La parroquia de Mompiche, cantón Muisne, cuenta con no más de 10.000 habitantes y su actividad principal es la pesca y el turismo. No cuenta con servicio de agua potable ni alcantarillado, sus habitantes se proveen del líquido vital básicamente de la recolección de aguas lluvias y de los tanqueros que reparten agua desde USD 0,25.

Moisés Vera, quien es propietario de dos tanqueros, distribuye el agua en toda la parroquia, nos cuenta que este servicio lo viene realizando unos 10 años a los habitantes, que en la gran mayoría son conocidos y vecinos. Les llena tanques, baldes y cisternas en sus recorridos diarios, excepto los días que llueve, ya que los habitantes recolectan esa agua.

"Este trabajo, para mí, es más un servicio a la comunidad que un negocio lucrativo. En muchas ocasiones las personas no tienen plata y me toca fiarles o cobrar el llenado de un balde grande en USD 0.25/ Solo en costos operativos gasto más de lo que gano; sin embargo, llenar una cisterna de algún hotel me representa alguna ganancia y con eso equilibro mis ingresos, por eso es que le digo: para mí es más una labor social con mis vecinos".

Don Moisés tiene un Ford 750 año 76 y un Mitsubishi Canter 1990 con los cuales guerrea todos los días para su trabajo de repartir agua; sin duda un transportista con esa convicción y don de gentes que lo han hecho merecedor de la gratitud de sus vecinos.

Don Moises Vera en su camión.

Don Rudy modifico su profesión de carrocero a volquetero

MOMPICHE (ESMERALDAS)
POR JORGE RICARDO CORNEJO

Actualmente radicado en Mompiche encontramos a Rudy Verti Alcívar oriundo de Tosagua (Manabí). Don Rudy, como todos lo conocen, nos cuenta con entusiasmo parte de su historia como carrocero y ahora transportista. De oficio metalmecánico desde muy joven aprendió a trabajar con los fierros en Quito; pero, a los 22 años volvió a su natal Tosagua y emprendió con su taller donde, al inicio, arreglaba los buses que se accidentaban. Luego, llegó la propuesta de los directivos de la Cooperativa Reina del Camino para que trabaje en la reparación de sus unidades, de tal manera que se mudó con su taller hasta Chone en donde montó su empresa "RudyBuss".

Don Rudy Alcívar reparando su volquete.

Hace más de 25 años don Rudy reparó, transformó, modernizó y hasta realizó 4 carrocerías nuevas para Reina del Camino. También daba servicio a Coactur, Alberto Aray, San Cristóbal de Bolívar de Calceta entre otras. Fueron otros tiempos nos dice: "Tuve mi empresa, trabajé con varios transportistas y pude hacer mi propio modelo de carrocería basándome en los modelos de aquellos años. Ahora, el tiempo me ha traído hasta Mompiche por cuestiones de trabajo con mi volqueta".

Maestro de varios carroceros actuales de Manabí, don Rudy tuvo que cerrar su empresa debido a la obligación de homologar su modelo; lo cual no pudo hacerlo por falta de recursos y porque el trabajo había bajado mucho. Por eso, desde hace unos 10 años decidió ser transportista y adquirió, al principio, unos camiones con los cuales no le fue tan bien. Entonces, decidió comprar un volquete Nissan año 80 el cual lo ha llevado a trabajar en varios sectores de la provincia de Esmeraldas hasta que se radicó en Mompiche.

Al momento, lleva tres meses con su herramienta de trabajo parada porque ha sufrido desperfectos mecánicos. Sin embargo, no se amilana y la repara poco a poco con su propio esfuerzo y sus manos. Don Rudy Alcívar da ejemplo al transportista para que no pierda la fe a pesar de los malos tiempos y, con su actitud positiva, quiere demostrar que se puede salir adelante pese a las adversidades. "Si caigo, enseguida me levanto; pero no me quedo en el suelo".

Sergio Choto: “trabajando con amor y cuidado, toda profesión es buena”

SHUSHUFINDI

POR CARLOS NAVARRETE

Orgulloso de ser socio durante ya 25 años de la Cooperativa Petrolera Shushufindi, empresa de transporte de pasajeros asentada en este cantón eminentemente petrolero. Vino de la provincia de Bolívar a la edad de 17 años, su profesión empezó a ejercerla desde los 20.

Feliz conduce su unidad con la compañía de su hijo Juan, “trabajando con amor y cuidado, toda profesión es buena”, dice este experto del volante de 66 años.

Petrolera Shushufindi, empresa cuyas unidades llevan la ilustración de un colibrí, símbolo y emblema de Shushufindi, cuenta con 95 unidades que prestan servicio a Sucumbíos y Orellana.

Sergio vive en Shushufindi con su esposa y cuatro hijos varones dedicados también al transporte. Sergio comenta que “gracias a Dios no he tenido ningún accidente; siempre he conducido a la defensiva y poniendo todos mis conocimientos”.

Lo que más le preocupa, al igual que a los demás conductores, es el estado de las vías: “últimamente están en pésimas condiciones por todo lado y más en Sucumbíos, no tanto en Orellana. La vía a Puerto El Carmen está muy mal, es intransitable”. Por lo general aquí tenemos vías de tercer y cuarto órdenes, comenta.

Sergio recuerda con nostalgia y lleno de experiencias cuando se pasaba en las gabarras los vehículos de una a otra orilla del río Aguarico. “Da nostalgia recordar, cómo debíamos esperar turno para que la gabarra nos pase a través del río y viajar a Shushufindi y el Coca”.

Sergio y Juan Choto

Navieras mudaron sus operaciones dejando el Puerto de Guayaquil

EL PASADO NOVIEMBRE, MAERSK ANUNCIÓ A SUS CLIENTES EL FINAL DE SUS OPERACIONES EN CONTECOM (GUAYAQUIL) Y SU CAMBIO AL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN POSORJA LOCALIZADA A 70 MINUTOS DE LA URBE. ESTO SIGNIFICÓ UN IMPRESIONANTE MOVIMIENTO DE CONTENEDORES Y LOGÍSTICA DE LA LÍNEA DANESA QUE REQUIRIÓ DECENAS DE CABEZALES PARA LA COLOSAL TAREA.

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ

El cambio generó expectativa en el sector de la transportación terrestre por el gran volumen que representó el cambio. Entre Guayaquil y Posorja hay una distancia de 117 km.

Una vía que se convirtió en frenética

Las navieras toman sus decisiones en función de una estrategia mundial y de mejora en sus costos. Hacen contratos de servicio con los puertos y luego de un tiempo deciden si continúan o buscan mejores opciones en función de: ubicación, calado, cantidad de muelles, costos, capacidad de operación, nivel de servicio, etc. Si deciden no continuar la relación comercial, notifican a sus clientes y partes interesadas, validando el impacto que pueda tener el cambio. MAERSK se cambió a DP World y la naviera MSC fue hacia Naportec.

Los cambios no generan grandes inversiones

Debido a que las navieras generalmente no cuentan con activos en los países donde operan, los servicios portuarios y extraportuarios los tercerizan con proveedores calificados. "Por lo tanto, no hay una inversión por el cambio de puerto, debido a que alquilan depósitos para sus contenedores vacíos o solicitan el servicio a los depósitos autorizados, en la misma ciudad donde se encuentra el puerto. No tienen mayor infraestructura que mover, las oficinas de las navieras no se encuentran en el puerto, sino en zonas comerciales de las ciudades", manifestó Fausto Moreta, gerente general de la División Transporte Terrestre en el Grupo Torres &Torres.

Ecuador importa y exporta mucho y en especial productos perecibles: banano, mariscos, cacao, etc. en contenedores refrigerados. Del extranjero llegan contenedores secos y luego viene la "evacuación"; es decir, la naviera tiene que llevarse los contenedores vacíos secos que no se van a usar. Se llevan entre 1800 y 2000 contenedores mensualmente.

"Entonces, el cambio no significa mover maquinaria, ni grúas, ni herramientas porque todo pone el puerto con sus ágiles y colosales grúas. Lo que si mueven son sus contenedores full con sus propios transportistas porque Maerks posee su flota y complementa el servicio subcontratando", explicó Moreta.

La circulación por la vía a la Costa

Por esta vía, según datos proporcionados por el Cabildo, circularon en 2023 hasta 40.000 vehículos a diario, ahora incrementará considerablemente este número por las operaciones comerciales de las navieras. Con el cambio de los daneses al DPW Posorja, solo en enero desplazaron 20 mil contenedores en los cabezales, en un promedio de 33 viajes por hora. El frenético movimiento implicó que Maersk subcontrate unidades. Fueron más de 800 viajes de contenedores por día, lo que ocasionó caos y trancones de tránsito en las horas pico al pasar por el área residencial.

Posición de los microempresarios del transporte

Las decisiones de cambios de puerto que realizan las navieras afectan a la logística de importadores, exportadores, transportistas y demás relacionados. "A las operadoras pequeñas -en realidad- no nos quitan trabajo; pero, los precios los maneja Posorja y allá amarran todo, desde el bodegaje, despacho y logística hasta el transporte que lo hacen como un servicio complementario. La cadena de servicios hace que bajen el costo de un rubro y suban otro, para con ese artificio acaparar el transporte y obtener más ingresos. El transportista pequeño no puede pelear este combate desigual", explica Wimper Moreno, transportista local conocedor de la actividad.

"No podemos competir debido a que DP Word ofrece el servicio con unidades modernas y precios muy bajos. Desde Guayaquil hay que rodar menos distancia y tiempo hacia el Parque Industrial, máximo 50 minutos; pero, entre ir y venir de Posorja hacemos 5 horas. Es mucho trabajo y hay colegas que tienen unidades antiguas", añadió Moreno.

Por otro lado, el "hombre camión" que es chofer y dueño de su carro, tiene poquísimas opciones de ingresar a la cadena de servicios. "Es casi imposible para todo lo que es y se tiene cubierto con los gigantes de la actividad", prosiguió.

Los valores que se pagarían

Revista BUEN VIAJE consultó a varios transportistas y estimó un precio promedio de USD 280 que quieren pagar los dueños de la carga por el movimiento entre Posorja y Guayaquil. Un flete interno cuesta aproximadamente USD 150. La diferencia de 130 no representa rentabilidad al considerar solo el desgaste de neumáticos, combustible, comidas, tiempo y peajes de hasta 24 dólares.

"Un precio justo sería 350 dólares, dijo Leonardo Rizzo, transportista con 30 años de experiencia. Una de las opciones que plantea Rizzo a sus clientes es buscar otra naviera que recale en Guayaquil y así se puede mantener el tarifario actual. Pero ¿quién quiere pagar más cuándo por ahorrar dinero, la gente está dispuesta a cancelar cualquier precio?

Si bien el flujo de transporte aumentará, no necesariamente los beneficiados serán los microempresarios. "El cambio de terminal determinado por Maersk impacta directamente en los exportadores, que deberán incrementar sus costos por el traslado de sus contenedores a Posorja en vez de Guayaquil", manifestó Emilio Aguiar, gerente general de Tecnisea, empresa dedicada a la representación de naves de tráfico internacional asentada en el Puerto Principal.

"Una línea naviera cuyo mayor costo son las operaciones en puerto, su determinación por elegir a su proveedor dependerá fundamentalmente de dos condiciones: tarifas competitivas y alta eficiencia en el rendimiento de sus operaciones en puerto", agregó Aguiar.

Hablando de Posorja

El primer buque de la línea danesa en recalar en Posorja fue el MSK Evora. El puerto tiene espectaculares beneficios para las impresionantes embarcaciones ya que tiene un canal de acceso marítimo de 21 millas náuticas con 15 m. de profundidad y es un punto estratégico en el Pacífico sur para conectar Ecuador con Asia. Las aguas de Posorja tienen una profundidad de 16,5 m que difieren con 4 m. de los 12,5 que tiene el canal de acceso a Guayaquil.

"Hay que estar claros que este cambio de terminal significa una gran pérdida en el volumen de negocios de Contecon, y a la par, Posorja es una gran posibilidad para un terminal que fue creado justamente para dar un servicio a las grandes líneas navieras, aprovechando su gran ventaja de tener aguas profundas y está ubicado en el punto donde no se necesita usar un canal de acceso que significa tiempo y costo", explicó Aguiar.

En el caso de Ecuador, específicamente en Guayaquil, existen al menos cuatro terminales privados y dos concesionados que están en capacidad de ofertar sus instalaciones a navieras que operan en el país. También existe un terminal portuario de aguas profundas DPW, establecido en Posorja.

Para la naviera MSC que se mantiene en Guayaquil y que ha decidido cambiar el terminal concesionado de Contecon por el terminal privado Bananapuerto (de la empresa Naportec), primaron las mejores tarifas y mejor rendimiento operacional del terminal escogido.

La Seguridad, factor clave de la decisión

El cambio de operaciones de Maersk, generará costó adicional de 130 dólares por contenedor. El cálculo lo hizo el sector bananero que el año pasado exportó casi 200 millones de cajas de la fruta desde los diferentes terminales guayaquileños con Maersk y otras navieras. Este dinero adicional encarece en 12 centavos la caja que sale fuera de Ecuador, señaló la Asociación de Comercialización y Exportación de Banano del Ecuador.

Fausto Moreta

Emilio Aguiar

En este tiempo de crisis de seguridad, las bandas delincuenciales ligadas al narcotráfico pululan en todo ámbito comercial. En Posorja los buques pueden salir sin riesgo de contaminación (droga) en los muelles y menor riesgo durante el trayecto desde el Puerto hasta aguas abiertas.

"En ese sentido es mejor pagar más, pero tener la garantía de la seguridad que Posorja está dando. Si se revisa, en el puerto de Guayaquil es donde se ha detectado del 80 al 85% de las contaminaciones de droga en contenedores. Esto es un problema serio para la naviera y para el exportador", manifestó Iván Ontaneda, presidente de la Asociación Nacional de Exportadores de Cacao y también exministro de Comercio Exterior.

Puentes bailey sobre ríos Piedra Fina y Market cubren necesidades

LAGO AGRIO
POR CARLOS NAVARRETE

Los puentes metálicos tipo bailey, de un solo carril, ubicados entre noviembre y diciembre de 2023, cubren las necesidades del transporte hacia la Capital, en la ruta Lago Agrio-Quito, después de que la vía alterna: Lago Agrio-Coca-Baeza-Quito se volvió intransitable por múltiples baches y deslizamientos de tierra. Todo es consecuencia de la perdida de la vía Lago Agrio-Quito, en diciembre del 2021, debido a la erosión del río Coca en el sector de San Luis, provincia de Napo, erosión que sigue expandiéndose con el paso del tiempo.

Fueron las nuevas autoridades: prefectos de Sucumbíos y Napo, alcaldes de algunos municipios, en conjunto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y Petroecuador quienes agilitaron la solución de ubicar los puentes sobre el río Marker y Piedra Fina.

Mientras tanto, sigue deteriorándose la vía que se construyó más arriba de la averiada (también se produjo daños al oleoducto). Inclusive, las permanentes lluvias, pusieron en peligro al nuevo puente bailey sobre el río Marquer, obligando a una nueva intervención y apuntalamiento, los primeros días de enero de 2024. La construcción de una nueva vía alterna, solo está en proyecto sin fecha de realización.

Puente bailey sobre río Marker.

El Metro ocasionó baja en demanda de buses urbanos

QUITO
POR JANETH CRUZ

Desde el 1 de diciembre de 2023, el funcionamiento del Metro de Quito trajo consigo la modernización del transporte público al Distrito Metropolitano; sin embargo y paradójicamente, también ha traído consecuencias a otro sector dedicado al traslado de pasajeros.

¿El Metro ha causado que se disminuya el número de pasajeros en los buses privados? Sí, es la respuesta contundente que dan los profesionales del transportae en una entrevista con BUEN VIAJE. Durante un recorrido realizado por la terminal de pasajeros de Carcelén, al norte de Quito, los conductores de buses urbanos se apresuran en tomar pasajeros para intentar tomar ventaja y lograr que la caja del día se asemeje a lo que era antes de que el Metro entre en funcionamiento.

Edwin Sigcha: dependo de este trabajo

Conduce un bus desde hace cuatro años. "Antes que empiece a operar el Metro era mejor, ahora ha bajado bastante la demanda de pasajeros; esto nos obliga a hacer bastantes paradas para tomar pasajeros", contó este conductor, quien incluso se ha visto obligado a salir más temprano de su casa para poder "hacer más carreritas".

Cuenta que en varias ocasiones después del 1 de diciembre cuando empezó a operar el Metro ha debido esperar hasta quince minutos para lograr que el bus se llene, "pero ni así", reclama Edwin. En sus recorridos de los fines de semana también calcula que al día generaba una caja de al menos 200 dólares; "ahora, si se reúne 100 dólares es demasiado". Con preocupación pide a las autoridades del Municipio de Quito que analicen soluciones para ayudar a este sector.

"No es posible que unos ganen y otros pierdan; esto nos está afectando a la economía familiar, yo soy solo empleado y dependo de este trabajo".

Christian Pila: demanda bajó al 40%

Desde hace más de diez años maneja una unidad de transporte público y traslada pasajeros por el norte, centro y sur de la ciudad. Advierte que el Metro les ha complicado y ha ocasionado una baja en la demanda de pasajeros en alrededor del 40% tanto en la mañana como en la tarde, e incluso los fines de semanas. "Entre sábado y domingo, quizá por novelería o por necesidad la gente prefiere ir al Metro, y los recorridos en mi bus ya no son lo que eran antes; por ejemplo, esta ruta el domingo daba de 100 a 120 dólares, ahora no llega ni a 60", alertó. Cree que una alternativa para evitar la baja de la demanda sería sumarse al sistema de alimentadores del Metro; sin embargo, reconoce que eso es decisión de la dirigencia del transporte.

Wilmer Barros: "Que regularicen el sistema de transporte"

Wilmer tiene 40 años de edad y no pierde la esperanza que las autoridades del Municipio regularicen el sistema de transporte. Él, al igual que sus colegas conductores, dice que no solo el sistema Metro afecta el trabajo de las cooperativas de transporte de Quito, sino incluso el transporte interprovincial que también alza pasajeros camino hacia la ciudad. "Nosotros tenemos que competir hasta con el transporte interprovincial", afirmó. Recordó que esto también afecta a la economía porque impacta al momento de adquirir repuestos, llantas, aceites de motor y otros costos de mantenimiento.

Fenacotip pide la intervención de Defensor del Pueblo en caso fotorradares

QUITO
POR JANETH CRUZ

Abel Gómez, presidente de Fenacotip, pidió al defensor del Pueblo, César Córdova V., intervenir para que se dé seguimiento y cumplimiento a la sentencia de una Acción de Protección emitida por el juez de Santo Domingo de los Tsáchilas, Emerson Curipallo quien dispuso suspender el uso de fotorradares y fotosensores a escala nacional.

El fallo del juez en noviembre de 2023 produjo, después una acción de protección que planteó Fenacotip el 20 de agosto, que la ANT y CTE, en un plazo de seis meses revisen el funcionamiento de los dispositivos y tomen las medidas pertinentes para que no existan errores y registren adecuadamente.

Adicionalmente, el representante del gremio del transporte interprovincial aseguró que las multas continúan generándose en todo el país. "Pedimos que se realice un seguimiento al cumplimiento de esta sentencia en todas las provincias", señaló Gómez.

Dispone seguimiento de la medida

En respuesta a la solicitud de Fenacotip, la Defensoría del Pueblo dispuso a las delegaciones provinciales, a través de la Secretaría General Misional, que se realice el seguimiento al cumplimiento de la sentencia para verificar la existencia de vulneraciones a los derechos de los transportistas y de los ciudadanos que se movilizan por las vías del territorio ecuatoriano.

Reunión el 22 de enero.

"No estamos en contra de los fotorradares, pero sí estamos en contra del mal procedimiento que atenta contra la economía de los ciudadanos y que no previene la ocurrencia de accidentes de tránsito", dijo Gómez.

Estrategias del Plan Maestro de Movilidad

QUITO
POR JANETH CRUZ

Para septiembre de 2024, el Municipio de Quito tiene previsto, dentro del Plan Maestro de Movilidad, instalar medios automáticos para el control de infracciones. Actualmente, la ciudad cuenta con 14 fotorradares y 17 dispositivos de fotomultas, los cuales no han experimentado modificaciones en su tecnología. La decisión de incorporar medios automáticos más avanzados se alinea con la necesidad de mejorar la eficacia y precisión de los sistemas de control de tráfico.

En el Plan se estima una inversión en estos dispositivos de más de USD 143.000 para este 2024. A corto plazo, desde este año hasta 2027, se proyecta invertir más de USD 719.000.

Fotomultas: Medio de sanción electrónica no metrológica que controla los semáforos en rojo, los carriles exclusivos, el mal estacionamiento y los giros indebidos.
Fotorradares: Medio de sanción electrónica metrológica para control de velocidad.

De acuerdo con el presupuesto planificado, los montos asignados para esta inversión son: fotomultas: USD 662.000, y fotorradares: 600.000. Estos montos, los plazos de ejecución, las condiciones técnicas y la ubicación de los dispositivos son variables y pueden fluctuar dependiendo de cómo se desarrollen los diferentes pasos del proceso de contratación.

Fotorradares en Quito

Municipio espera llegada de 50 trolebuses eléctricos antes que finalice el 2024

QUITO
POR JANETH CRUZ

En enero, el Distrito Metropolitano de Quito, formalizó la firma de un convenio de cooperación con la Oficina de la Organización de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS), con el fin de modernizar el sistema de transporte público y viabilizar la adquisición de 50 trolebuses eléctricos con una inversión de 600 mil dólares.

Según el Municipio, la UNOPS brindará asesoría técnica especializada y acompañamiento a lo largo de todo el proceso, asegurando la obtención de productos de alta calidad. Se espera que los 50 trolebuses eléctricos lleguen a Quito durante el último trimestre del 2024. Este proyecto, alineado con las mejores prácticas internacionales, contribuirá a una movilidad más sostenible y a la reducción de la huella ambiental en la ciudad.

Los primeros trolebuses llegaron a Quito en la administración municipal de Jamil Mahuad Witt entre 1992 y 1996.

Plan de Rutas y Frecuencias para transporte público de Quito "bloqueado"

QUITO

POR JANETH CRUZ

El plan de reestructuración de rutas y frecuencias para el transporte urbano de Quito, no termina de concretarse tres años después de que las operadoras registradas en el Municipio, suscribieron con la Secretaría de Movilidad las adendas a los contratos de operación.

En enero 2021, el 100% de las operadoras de transporte público registradas en el DMQ suscribieron las adendas, según dispuso la Ordenanza Metropolitana para la Integración del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, que está vigente desde el 3 de diciembre de 2020.

Una de las cláusulas de la adenda recuerda a las operadoras que el artículo 55 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre determina que el transporte público es un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar utilizado para el servicio, y que las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado y podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

Concurso público de frecuencias

Con la firma de la adenda, las operadoras quedaron obligadas a participar en el concurso público de asignación de rutas y frecuencias. Al firmar la adenda renunciaban a sus anteriores frecuencias y se comprometían a participar en los concursos de nuevas rutas y frecuencias que se asignen.

Sin embargo, hasta la fecha, esto no se concreta. "Estamos igualitos, el tema está bloqueado, no ha habido ningún cambio. En este momento el tema está en un litigio judicial", afirmó el Ing. Jorge Yánez, dirigente del transporte urbano de Quito en una entrevista con BUEN VIAJE.

Según informó, el Municipio de Quito demandó la nulidad de los contratos que firmó el Cabildo en la administración de Jorge Yunda, por existir "serias falencias jurídicas".

Pese a ello, Yánez catalogó "imprescindible" que se halle una fórmula para la reestructuración que tiene que venir anclada, según lo ha declarado el actual alcalde de Quito Pabel Muñoz, de una data real y verídica para establecer las diferencias entre lo que determina el criterio técnico, "muchas veces errado de funcionarios municipales", con el criterio y el aporte de los operadores de transporte y su experiencia en la rama.

Datos reales de los viajes

Se debe determinar, por ejemplo, datos reales de la cantidad de viajes que se realizan en los diferentes sistemas: Ecovia, Trolebús y Metro. "Se necesita que la autoridad de la apertura para sentarnos a dialogar; nosotros no nos creemos dueños de la verdad, pero creemos tener la capacidad de aportar con ideas para generar un beneficio a la ciudadanía, que es el objetivo de todos", afirmó.

Yánez también atribuyó la demora a la existencia del "ingrediente político en las decisiones", y señaló que para que el concurso de rutas y frecuencias funcione bien, era necesario que la Secretaría de Movilidad evalúe el costo real técnico del kilómetro recorrido, y si debía o no ser subsidiado por el Municipio, pero eso no se ha concretado, afirmó. Mientras tanto, continúa la competencia y la "guerra del centavo" entre las líneas de buses.

Sanciones en caso de incumplimiento

A su criterio, la actual administración no está pensando en un sistema integrado de planificación, ni de reestructuración para determinar cuál es la metodología que podría sostener al sistema integrado de transporte de la capital.

Alertó que tampoco se está generando empatía, ni con los alimentadores, ni con el sistema convencional, por lo que es necesario que, para las operadoras privadas de transporte como delegatarios del servicio público, se determine -para los prestadores de servicio- un marco regulatorio adecuado que no solo genere solamente un esquema, sino obligaciones para que se especifiquen las sanciones en caso de haber incumplimiento.

Asimismo, que se busquen los mecanismos para garantizar la estabilidad financiera que permita cubrir costos de operación e inversión como garantía de continuidad al servicio de transporte público.

Transportistas y usuarios de buses en Quito

El seco de chivo, platillo estrella de Zapotal y predilecto en todo el país

SANTA ELENA
POR LUIS RUIZ

Para leer (y escribir) esta nota, se precisa babero. Debido a que el tema que abordamos se refiere a uno de los platillos predilectos de la Costa y Sierra ecuatorianas: el seco de chivo. Con yuca o maduro, arroz blanco, amarillo o aguacates, el plato es riquísimo; pero, estas delicias son solo acompañantes, porque no hay que ser Epicuro para concluir que el ingrediente estrella del guiso es la carne del mamífero cría macho de la cabra.

En la vía a Salinas, provincia de Santa Elena, está la pintoresca Zapotal, una comuna localizada a 100 km de Guayaquil. En el bypass, pululan los comedores que ofrecen este suculento plato como el más célebre y famoso del menú. Este periodista eligió la "Bendición de Dios" que, sin alardear, puede jactarse de ser el comedor más popular del sector para la elaboración del seco de chivo.

La carne se prepara en un estofado con ingredientes propios del secreto del sabor entre los que está la chicha de maíz. Se manda un proceso de al menos 3 horas para suavizar las presas. En Zapotal se sirve con una porción de arroz amarillo achotado y maduro frito u horneado. Lo puedes acompañar con refresco o cerveza.

En Zapotal siempre lo atienden bien.

"La receta tradicional que hacemos es con chicha de maíz amarillo para quitarle el tufo a la carne. Luego se sala y se pone achiote para condimentar con las especias. Se cocina a fuego lento para que todo pueda integrarse y quede blandito", cuenta doña Martha, una de las cocineras más antiguas del local próximo a cumplir 2 décadas de deleitar los paladares de centenares de conductores que transitan a diario por el camino.

La preparación se divide en dos etapas

1.) La seca, cuando se fríe la carne hasta que dore y 2.) la húmeda en la que se cocina en chicha, cerveza o naranjilla (a veces con los tres líquidos). Los nutrientes de las verduras del refrito básico son: tomate, cebolla, pimientos, ajo y cilantro. Tras 40 minutos al fuego se va secando. Hay que darle vuelta con cuchara de madera (preferible) y añadir agua para no dejarlo escurrir totalmente.

El resultado es muy delicioso

"Cada vez que viajo a la playa por motivos de paseo no dejo de comer un plato de esta ricura. Es parada obligada de turistas y camioneros que transitan hacia Guayaquil especialmente", dijo Ángel Ruiz a RBV mientras degustaba su seco, acompañado por humitas y una taza de café negro. Añado que los bollos de masa de choclo con queso también son otra de las especialidades de la comuna.

El precio oscila entre los 4 y 5 dólares. Otro restaurante célebre es el "Chivo Erótico". Aquí, revelan que también cuecen la carne con cerveza. Eso le da un toque distintivo y sabroso. "La carne debe dejarse fermentar en cerveza, chicha o naranjilla", explica Félix Andrade, un cocinero especialista en la preparación. Los restaurantes del sector tienen criaderos del animal y cuando escasean, suelen reemplazarlo por borrego para satisfacer la demanda.

Platos de delicioso seco de chivo

Sin duda, en Zapotal lo que no falta son ganas para elaborar el seco de chivo, plato insigne de la gastronomía ecuatoriana que se destaca por su sencillez y es asequible al bolsillo de los comensales.

El origen del nombre seco de chivo

La denominación "seco" también es ajustable a otros acompañamientos como pollo, chancho, guanta. La curiosa historia cuenta que el nombre lo endilgó un grupo de ingleses que llegaron a trabajar a Santa Elena en la explotación del gas y pedían se les sirva directo el segundo plato o el "second", que venía después de la sopa o caldo que no les apetecía mucho. Ese "second" se ecuatorianizó como el "seco" bien despachado para que los extranjeros retomen energías.

Restaurante Bendición de Dios.

La ciatica es insoportable, no se puede trabajar porque el dolor es intenso

EL NERVIO CIÁTICO ES UNA ESTRUCTURA NERVIOSA QUE COMIENZA EN LA REGIÓN LUMBAR Y BAJA POR LA PARTE POSTERIOR DE CADA PIERNA. ESTE NERVIO CONTROLA LOS MÚSCULOS DE LA PARTE POSTERIOR DE LA RODILLA Y REGIÓN INFERIOR DE LA PIERNA. PROPORCIONA SENSIBILIDAD A LA PARTE POSTERIOR DEL MUSLO, REGIÓN INFERIOR DE LA PIERNA Y A LA PLANTA DEL PIE. PERMITE TENER MOVIMIENTO, SENTIR EL DOLOR, EL FRÍO, ETC.

LOJA
POR ELVIS MERINO

El Dr. Daniel Alejandro Íñiguez, médico neurocirujano de la Clínica San Pablo de Loja, explica los problemas que se presentan en columna vertebral y nervio ciático por falta de prevención.

Básicamente nos duele la columna:
1. A los 20 años cuando empieza la actividad laboral como conductor, oficinista, etc. debido al esfuerzo físico desmedido y malas posiciones.
2. A los 40-45 años es más fuerte y pronunciado porque el conductor permanece sentado por largas horas y realiza esfuerzo físico inadecuado.
3. De estudios realizados se ha llegado a confirmar que la columna sufre más cuando la persona está sentada y menos cuando está parado o acostado".

El profesional relata que llegan a su consultorio choferes con problemas de columna y nervio ciático en mayor o menor grado. Siempre recomienda que en largas jornadas de trabajo sentados realicen pausas activas y estiramientos para relajar la columna y ésta vuelva a su posición correcta evitando su degeneración.

La gordura y mala alimentacion

El sobrepeso daña la columna porque ésta aguanta todo el peso corporal. Otro factor es la mala alimentación; hay casos en que el conductor ingiere una sola comida abundante en el día, cuando lo saludable y equilibrado es hacerlo 3 y hasta 6 veces al día en poca cantidad.

Dr. Daniel Íñiguez, neurocirujano.

La ciática o lumbociática no son juego

Si no se trata a tiempo, lo imposibilita cuando este nervio se inflama por la compresión de la columna. Entre vértebra y vértebra tenemos un disco intervertebral y cuando éste se degenera o daña, vienen las hernias discales que contactan con el nervio ciático provocando dolores desde leves hasta insoportables.

Tratamiento aconsejado

El Dr. Íñiguez señala que la primera línea de tratamiento, además del medicamento, es la fisioterapia para fortalecer la musculatura paravertebral. A los lados de la columna vertebral tenemos unos músculos que nos ayudan a mantener recta la columna y, si estos se llegan a debilitar o contracturar, habrá una alteración en la biomecánica de la columna y vendrá el dolor.

La cirugía es el último recurso

Enfatiza que el primer manejo con el paciente es clínico-farmacológico; pero, si presenta fuertes dolores por más de 6 semanas al punto que no puede caminar, lo primordial es hacer resonancia magnética para diagnosticar si hay hernia discal, principal causa de la inflamación del nervio ciático u otra alteración. En este caso el último recurso es la cirugía, con lo cual se busca salvar la pierna.

Si el nervio pasa mucho tiempo con compresión se daña y después, el paciente arrastrará la pierna o cojeará.

La atención médica tendrá resultados, dependiendo del nivel de cuidado del paciente. "De nada servirá un tratamiento o cirugía si el paciente sin ninguna precaución vuelve a realizar esfuerzo físico desmedido, seguro volverá la hernia.

Ilustración del nervio ciático.

Para levantar una llanta, maleta, etc., tienen que saber cómo cargar un peso, cómo agacharse o inclinarse para no afectar su columna".

Recomendaciones

1. Realice pausas activas cada 2 horas en largas jornadas de conducción o si permanece sentado.
2. Realice obligatoriamente ejercicios de estiramiento.
3. La natación es un ejercicio completo.
4. Mejore su calidad de vida con alimentación balanceada.
5. Si presenta dolor en la columna e inflamación del nervio ciático visite al especialista, no espere agravarse.
6. No se automedique, sin diagnóstico puede ser perjudicial.
7. A medida que envejece, es una buena idea hacer ejercicio para fortalecer los músculos abdominales.

María José Ramirez

Modelo quiteña. Lleva 12 años de experiencia como modelo trabajando en pasarela, fotografía o como anfitriona. Su afición nació cuando tenía 15 años cuando siguió un curso de modelaje y apenas se graduó empezó a trabajar muy joven. Su amabilidad y don de gentes le permiten relacionarse bien con las personas, conocerlas, hacer amistades.

Actualmente tiene una especialidad en Marketing y un diplomado en Marketing digital. Conoce sobre el mundo de la publicidad, las redes sociales y asesora en ese campo, especialmente en BTL (below the line): muestreos, stands, eventos, publicidad en buses, etc.

Considera que el uso de la internet permite llegar en poco tiempo a los seguidores y en tiempo real y el monitoreo es instantáneo. Permite crear campañas utilizando diferentes instrumentos cuyo resultado depende de la creatividad.

Para un futuro cercano desea tener una agencia completa de marketing para desarrollarse más en el mundo digital y así lograr conseguir clientes satisfechos.

LAGO AGRIO

FIRMA DE CONVENIO PARA TRANSPORTE DE ESTUDIANTES

POR CARLOS NAVARRETE

Para los alumnos de la Unidad Educativa Especial Jefferson Pérez con discapacidad auditiva, recibir de parte de la Alcaldía transporte gratuito, que los retira de sus alejados domicilios en parroquias rurales y los regresa a sus hogares, les llenó de alegría, en especial por parte de sus padres y madres.

En la firma del convenio entre la municipalidad y la empresa de transportes institucional y escolar INCLAN, estuvieron presentes sus representantes: Santiago Inclán y su esposa Patricia Córdova.

Con igual finalidad, el acta de entrega de servicio de transporte escolar gratuito, se dio con anterioridad en las parroquias rurales de Pacayacu, Dureno y General Farfán, confirmando que llegue este servicio a los lugares más alejados.

Estudiantes de Unidad J. Pérez.

AMBATO

EN PRO DEL FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD URBANA

POR YOLANDA QUINCHE

La entrega de 5 nuevos patrulleros y 15 motos a la Policía Nacional representa un paso significativo en la mejora del movimiento vehicular urbano de la ciudad.

Los vehículos no solo fortalecerá la presencia policial en las calles que se traducirá en disminución de los incidentes de tránsito y una respuesta más eficaz a situaciones de emergencia, sino que tendrá un impacto positivo en la reducción de la congestión vial.

Fausto Chiluiza, chofer de transporte público resalta la importancia de la medida al reconocer que, al disminuir la congestión, podrá llevar los pasajeros a sus destinos más rápidamente y sin complicaciones.

Asimismo, considera esta iniciativa como un compromiso oportuno por parte de las autoridades para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, promoviendo la eficiencia en el transporte público y la seguridad. Este es un paso en la dirección correcta hacia un entorno urbano más seguro y fluido para todos los habitantes.

Patrulleros y motos nuevos para la Policía Nacional.

GUAYAQUIL

CHOFER EJEMPLAR ES PREMIADO POR SU BUENA ACCIÓN

POR VÍCTOR ESPINOZA

Daniel Medina, chofer guayaquileño que conduce un bus de la línea 90, fue calificado como el 'Superman Guayaco', porque no cobró ni un centavo a los usuarios de su transporte urbano por movilizarlos a diferentes sectores de esta ciudad, en uno de los días cruciales por los hechos violentos vividos en el país, durante la guerra que el Gobierno Nacional declaró contra el narcoterrorismo.

La acción de este conductor profesional fue reconocida con elogios por parte de la ciudadanía y la opinión pública. Inundaron las redes sociales poniendo en alto su noble decisión de movilizar a sus compatriotas en momentos difíciles, violentos y riesgosos en que el transporte público era nulo en Guayaquil.

Daniel Medina fue calificado como Superman Guayaco.

Las muestras de admiración y felicitaciones para este conductor no solo quedaron en eso, sino que una ciudadana decidió premiarlo con el obsequio de una cocina a gas por su acción generosa y patriótica a este súper héroe criollo.

NÚMEROS VERGONZOSOS Y NUEVO LÍMITE DE VELOCIDAD

POR LUIS RUIZ

Son más de 3000 citaciones hasta el cierre de esta edición, que la ATM expidió a quienes superaron los 70 km/h en la vía a la costa con tráfico comercial, habitacional y portuario.

La autoridad reconsideró la medida y estableció el nuevo límite en 80 km/h para que fluya el tráfico. Desde el intercambiador de la Perimetral hasta el peaje a Chongón, está custodiado con aparatos electrónicos para que se respete el límite.

La vía es altamente transitada, posee pocos pasos peatonales, por lo que intrépidos peatones hacen malabares para cruzar. Por esto, los residentes de las ciudadelas del sector solicitaron reducir los límites de velocidad para evitar accidentes.

Si un conductor desea impugnar las multas debe hacerlo máximo en tres días hábiles una vez que se notifica la sanción. Ingrese a la página web de la ATM, cree un usuario y contraseña para proseguir con las indicaciones. La otra alternativa es acercarse personalmente a las oficinas de la ATM.

El nuevo límite es de 80 km/h en la vía a la costa.

NUESTRO AMIGO LUIS CHUQUIMARCA SE FUE … SE FUE CAMINO A LA ETERNIDAD

HOMENAJE PÓSTUMO DE REVISTA BUEN VIAJE

Ocurrió el 21 de diciembre, 2023. La noticia fue tan repentina que no alcanzamos a rendirle el homenaje que hubiéramos deseado y que se merece nuestro caballero y generoso anfitrión cuando visitábamos la provincia de Sucumbíos.

Tuvimos el honor de conocerlo desde el 2010 cuando, por primera vez, visitamos la capital de Sucumbíos. Fuimos a buscar con quien conversar y que hacer para realizar la 1era. Feria del Transporte Amazónico.

Como Presidente de la Unión de Transporte de Sucumbíos nos recibió con una sonrisa y sin egoísmo nos presentó a todos sus amigos directivos y socios del transporte con quienes se cruzaba.

Conocía a "todo el mundo": autoridades, directivos, funcionarios, empresarios, periodistas y compañeros del transporte en todas las modalidades. Fue un digno embajador de la amabilidad y don de gentes de la gente de Sucumbíos.

Fue nuestro privilegio conocerlo en toda su plenitud. Un hombre que luchó con constancia para lograr que su querida provincia sea conocida a nivel nacional por el esfuerzo y trabajo de sus habitantes. Para nosotros es muy satisfactorio haber colaborado con esa difusión a nivel nacional a través de las páginas de BUEN VIAJE.

Así también, con su espíritu optimista fue mentor de muchos compañeros del volante quienes aprendieron de él a ser directivos y líderes. Don Luis lo hizo sin ningún interés escondido, solo porque su espíritu era generoso. Muchos ejecutivos del transporte reconocen que se formaron con su guía y consejos.

Presentamos nuestro respeto y amistad a su familia: doña Narcisa e hijos Luis Enrique, Antony, Juan y Emperatriz.

ESMERALDAS

VUELVE AL VOLANTE POR PURO CORAZÓN …

POR JORGE RICARDO CORNEJO

El Ing. Comercial Miguel Ruíz, ha sido concejal rural del cantón Esmeraldas por dos ocasiones, dirigente estudiantil, candidato a la alcaldía de Esmeraldas, comerciante y deportista.

Miguelón Ruiz, así lo conocen sus amigos.

En la actualidad ha dejado sus actividades políticas para volver a sus raíces: la transportación. Hijo de un hombre forjado en buses de la Cooperativa La Costeñita, Miguelón como lo conocen en la ciudad, volvió al volante para ponerse al frente de la inversión de su padre.

"Siempre es bueno volver a la actividad que uno quiere y aprecia. El trabajo de conductor es duro y sacrificado, pero a la vez reconfortante. Las madrugadas y la fatiga se ven bien pagadas al servir a los usuarios trasladándolos de una comunidad a otra"

El Ing. Ruíz espera volver a la política a futuro; por el momento varios fines de semana lo podemos encontrar detrás del volante en la unidad 42 de La Costeñita que cubre las rutas del sur y norte de la provincia verde.

HUAQUILLAS

EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO ES UNA INVERSIÓN

POR FRANCISCO CELI

Dejar pasar el tiempo para el mantenimiento o esperar a la otra vuelta para la revisión de llantas, frenos y más, puede ser fatal para un transportista que viaja en rutas largas, no para de trabajar y, más, si el vehículo ya no es nuevo.

Darwin Tusa mecánico profesional.

Para el mecánico profesional Darwin Tusa, con veinticinco años de experiencia, no es un gasto sino una inversión llevar un control técnico. A veces, el exceso de confianza en las buenas condiciones del cabezal o plataforma puede ser riesgoso según el volumen de la carga y las condiciones de la carretera o el clima, manifiesta.

Para la clientela de Ecuador y Perú que acude a su taller a la entrada de Huaquillas, Tusa recomienda siempre revisar el sistema de frenos, engrasados, aceites, sistema de escape, suspensiones, evaluación del chasis y más; poniendo como prioridad la vida del conductor, el valor del vehículo y la importancia de la carga.

A su taller, que ofrece asesoramiento y todos los servicios de mantenimiento para cualquier vehículo, en ocasiones acuden transportistas con necesidades urgentes, pero sin dinero. Él los atiende igual, comprendiendo la crisis económica y las dificultades que muchas veces tienen para cobrar sus fletes. Es cuestión de solidaridad y confianza mutua, concluye.

GUAYAQUIL

SI LO ABANDONASTE, LO TRANSFORMARÁN EN CHATARRA

POR LUIS RUIZ

Se terminó el tiempo de la desatención. Los miles de carros que forman una masa de chatarra gigantesca, reposan apiñados en los patios de la ATM, entrarán al segundo proceso administrativo de abandono y chatarrización, en cumplimiento con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre.

Son 8833 vehículos entre autos, camiones y motos que están atornillados por más de 3 años en los diferentes Centros de Retención Vehicular. El listado de vehículos puede consultar en la página www.atm.gob.ec, ingresando en: información /chatarrización / segundo proceso.

El abogado Gustavo Bravo cuenta a RBV que estudió precisamente la carrera para sacar su carro del canchón (detenido en 2015) pero, luego de analizar los pasos, considerar los valores a pagar: tasas, matrículas, multas atrasadas y ver las condiciones de su vehículo Chevrolet Monza 1993, prefirió dejarlo. "Me cuesta más sacarlo que lo que cuesta el carro".

Pero esto de perder la propiedad también genera problemas al ente de tránsito. Aunque aún no se ha cotizado el valor de la tonelada de chatarra, se estima que lo que se logre recaudar no cubrirá el valor que hoy por hoy debe pagar cada vehículo. Un tema por considerar es que, una vez que el vehículo sea chatarrizado, los costos que se generaron debido a la retención y el tiempo de permanencia en el canchón quedan extintos.

QUITO

BUSES Y CAMIONES TIENEN DESCUENTO EN PEAJES COMO USUARIOS FRECUENTES

POR ANA MARÍA MONCAYO

El 18% de la Red Vial Estatal está concesionada a la empresa privada y para mantenerla cobra una tarifa a los usuarios. El MTOP es el ente rector de la Red Vial y puede aplicar rebajas hasta del 50% e incluso exonerar el peaje para usuarios frecuentes o que viven en el área de influencia. Usuario frecuente es quien realiza actividades económicas o transporta pasajeros y cruza por la misma estación 4 veces al día, 5 días por semana durante 30 días.

Para acceder al beneficio: descargar el formulario del portal: https://www.obraspublicas.gob.ec/formularios-de-solicitud-de-exoneracion-de-servicio-de-peaje/ o solicitarlo en la estación de peaje. Adjuntar al formulario: copias de cédula y matrícula e indicación de los peajes que cruza.

Requisitos, además del formulario son:
Personas naturales: copia de cédula, de matrícula e indicación del o los peajes que cruza.
Empresas de transporte: permiso de operación emitido por la autoridad competente.
Vecinos: además de la cédula y matrícula, una factura de servicios básicos o contrato de arrendamiento que demuestre que vive en el sector.

Entregar los documentos en las oficinas de la estación de peaje que los remitirán a la Subsecretaría de Delegaciones de los Servicios de Transporte y OO PP para su autorización. El plazo de respuesta es de 30 días. La vigencia del beneficio es de dos años y puede ser renovado.

MACHALA

SEGURIDAD PRIMORDIAL PARA TRANSPORTAR

POR FRANCISCO CELI

Con 32 años de vigencia, la empresa de Transporte Pesado de Petróleos PETRORO, gerenciada por Víctor Hugo Lima, se ocupa del transporte de combustibles en El Oro, su sede es Machala y agremia a 30 socios; como todos en el país, ven la seguridad como prioritaria para su trabajo.

Víctor Hugo Lima de Petrooro.

Por su especialidad, los socios tienen trabajo constante; sin embargo, creen que de nada vale si la incertidumbre de la inseguridad imperante no da garantías para movilizarse tranquilos en las vías.

Lima, informa que una de las prioridades abordadas en el congreso del gremio realizado en noviembre pasado en Cuenca, fue la exigencia de garantías de seguridad al Estado para desplazarse con tranquilidad; especialmente en las rutas de alta peligrosidad, como Quito-Guayaquil y hacia El Oro. Esperan respuestas concretas; por ejemplo, la solicitud a las empresas de telefonía de garantizar cobertura en sitios muertos de las vías donde hay asaltos o secuestros; no hay respuestas y eso les preocupa.

Petroro filial de la Fenatrape, ha tomado sus propias medidas de seguridad ,"para no dar chance", indica Lima. Para esto, son de mucha ayuda los GPS que Petrocomercial exige para dar seguimiento al destino del combustible. También, utilizan otras estrategias que no pueden revelar por seguridad.

LA MANA

60 AÑOS CUMPLIÓ COOP. DE TRANSPORTE MACUCHI

POR GEOVANNI VALENCIAI

Fundada el 15 de enero de 1964, estamos celebrando 60 años de vida institucional con una trayectoria de desempeño serio y responsable, comprometida en brindar un servicio de calidad.

Rendimos homenaje a los socios visionarios que se organizaron para crearla. En esta larga trayectoria, la empresa se ha convertido en un ícono del transporte de pasajeros a nivel nacional, manteniéndose a la vanguardia con calidad y eficiencia

Presidente: Ab. Jorge Luis Orellana
Gerente: Debray Dayan Yépe

HUAQUILLAS

28 AÑOS DE SERVICIO AL COMERCIO EXTERIOR

POR GEOVANNI VALENCIA

Bodegas Bodpuyango Cia Ltda. fue constituida el 6 de marzo de 1996 para brindar servicio de almacenaje temporal de mercaderías de importación y de exportación; igualmente servicios de pesaje, embarque y desembarque. Para brindar atención eficiente y segura posee áreas de almacenaje con y sin cubierta, área para mercaderías peligrosas y sitios de parqueo.

Cuenta con personal especializado para dar absoluta seguridad y confianza al usuario que deposita su mercadería y para que llegue a su destino sin novedad.

Próximamente brindarán servicio en las nuevas instalaciones adquiridas y adecuadas para brindar más comodidad, mayor capacidad de almacenaje y habrá menor incidencia en el ingreso y salida de vehículos pesados.

La nueva dirección es: **Vía Panamericana Huaquillas - Arenillas, km 2.5.**

Ing. Fernando Burneo J., **Presidente**
Lic. Juan Espinel T., **Gerente General**

IBARRA

20 AÑOS DE COMPAÑÍA LIDENORTI S.A.

POR GEOVANNI VALENCIA

En el 2003, un grupo de transportistas que trabajaban en la empresa Selva Alegre, debían asociarse para laborar de forma cooperada. A la convocatoria de Stalin Rosero y Gustavo Valencia asistieron las familias: Durán; Barrera Gallegos; Rivadeneira Andrade, etc, fueron 28 personas.

Luego de varios trámites fue aceptado el nombre de Compañía Lidenorti S.A. Tansporte de Carga Pesada. El 13 de febrero/2004, se legalizó la compañía con Gustavo Valencia, gerente general; Carlos Rivadeneira, presidente; Stalin Rosero, comisario. El Permiso de Operación se obutuvo en septiembre/2004, con 28 accionistas y 28 vehículos. En agosto/2010 se incrementó a 50 accionistas y 58 vehículos.

Desde agosto/2015 el Permiso de operación consta con 53 accionistas y 63 vehículos, con vigencia hasta el 2025. Al momento, son 33 accionistas activos y 41 vehículos habilitados. Lidenorti cumple 20 años brindando un servicio de excelencia a nivel nacional e internacional.

¡Felicitaciones a fundadores, accionistas y colaboradores por ser un ejemplo en el país!

Izq. Jimmy Esparza, presidente; Gustavo Valencia, gerente; Guillermo Barrera, comisario.

MANTA

30 AÑOS CUMPLIÓ COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA PRESIDENTE

POR GEOVANNI VALENCIA

¡Hemos cumplido 30 años de éxito y compromiso!

En la Cooperativa de Transporte de Carga Presidente, cada día es un viaje hacia la excelencia. Gracias a nuestros clientes, proveedores y socios por ser parte de esta increíble travesía. ¡A seguir construyendo juntos el camino del éxito!

Liver Mendoza, **Presidente**
Walter Páez, **Gerente**

Directivos e invitados a la celebración.

IBARRA

73 AÑOS DE SERVICIO A LA COMUNIDAD IBARREÑA

POR GEOVANNI VALENCIA

Cooperativa de Transporte Urbano San Miguel de Ibarra celebra con mucho orgullo el Aniversario 73 de fundación.

En esta memorable ocasión, brindamos con nuestros socios y colaboradores, agradeciéndoles por su tenacidad y paciencia cuando están frente al volante. Los distinguidos usuarios viajan tranquilos y seguros a diferentes destinos del cantón Ibarra, pues saben que llegarán sin contratiempos.

Nuestro compromiso es continuar generando una movilidad urbana responsable. Conjuntamente con los compañeros socios y colaboradores comprometidos en la transportación urbana, expresamos empatía a nuestra clientela.

Felicitaciones en este aniversario a los Directivos y Socios por el servicio que brindan a la ciudadanía de Ibarra, con un trabajo comprometido.

PASTAZA

33 AÑOS: TRANSPORTES CORDERO GUERRA S.A.

POR GEOVANNI VALENCIA

Cumplimos 33 años de trabajo serio y responsable, siempre con el objetivo de ofrecer un excelente servicio a nuestros pasajeros. Contamos con 22 unidades modernas, sirviendo en 7 rutas en el cantón Pastaza (Pastaza).

Nuestro éxito se debe al trabajo arduo de socios, del equipo de conductores y personal administrativo, con el apoyo profesional del Directorio de esta Institución.

Todos y cada uno, han contribuido con su granito de arena para brindar un servicio con eficacia, seriedad y profesionalismo.

Mario Paredes, **Gerente General**
Holger Barrera, **Presidente**

SANTA ELENA

43 AÑOS COOPERATIVA DE PASAJEROS HORIZONTE PENINSULAR

POR GEOVANNI VALENCIA

En Asamblea General se designó a los nuevos directivos de la Cooperativa, quienes desde marzo están al frente de la conducción de esta operadora, periodo 2024-2025.-

Presidente del Concejo de Administración:
Carlos Eduardo Núñez Flores,
Consejo de Vigilancia:
Ricardo González Tumbaco,
Gerente y Representante Legal:
Jorge Yucailla Sinalin,
Secretaria del Concejo de Administración y de la Asamblea General:
Francia Vera del Pezo.

La Asamblea se llevó a efecto en la sede social el pasado diciembre, 2023.

Los salientes directivos: William Rojano Raza y William Solis Arcos, Presidente y Gerente respectivamente, programaron una misa de Acción de Gracias por los 43 años de creación de esta importante institución.

Socios Coop. Horizonte Peninsular.

DURÁN

54 AÑOS DE COOPERATIVA PRESIDENTE ELOY ALFARO

POR GEOVANNI VALENCIA

Para formar la pre cooperativa de transporte, el 15 de enero de 1970, se reunieron Luis Coronel C., Jorge Coronel G., Augusto Méndez M., Jaime González G. y Manuel Yánez, en el domicilio de Segundo Salam P. La directiva provisional se integro con: Presidente: Luis Coronel¸ Secretario: Jaime González; Tesorero: Augusto Méndez.

La perseverancia y fe indeclinable de estos luchadores logró que el 19 de septiembre de 1975, la Cooperativa sea legalmente reconocida mediante A.M. 5469. Se designó presidente a Ángel Samaniego B.

Por el esfuerzo y lucha indeclinables de los dirigentes a través de los años, hoy nuestra Cooperativa es una operadora monolíticamente construida, solvente y reconocida en todo el país. Cuenta con 54 buses.

Dejemos que hablen los hechos y renovemos votos por mantenernos siempre unidos, pues solo así alcanzaremos nuestros ideales.

Carlos Buñay Ormaza,
Presidente
Lcdo. Patricio Andrade,
Gerente

Unidad moderna de la Cooperativa.

QUITO

29 AÑOS CUMPLE COMPAÑÍA URBANA TRANSALFA S.A.

POR GEOVANNI VALENCIA

El 14 de febrero de 1995 fue fundada la Compañía de Transporte Transalfa S.A. Durante estos 29 años hemos ofrecido a nuestros usuarios, un servicio de alta calidad, cómodo y seguro, con un parque automotor moderno que se lo renueva constantemente.

No nos detendremos; continuaremos trabajando para ofrecer un transporte de alta eficiencia.

Directiva 2024-2025
Presidente: Jorge Tituaña;
Vicepresidente: Henry Rodríguez;
Gerente: Ing. Edwin Cueva.
Miembros del Directorio: José Cachimuel, Ing. Fernanda Jiménez, Wilson Carrillo, Wilo Paspuel, Holguer Inaquiza, Fredi Montero, Hugo Pogo, Maribel Cadena, Sandra Toscano, Ángel Cayamcela, Arturo Cadena, Marcelo Arcos y Jorge Urquizo.

VENTANAS

CUATRO OPERADORAS EN NUEVA RUTA DIRECTA A QUITO

POR VICTOR ESPINOZA

La necesidad e incremento de pasajeros dio paso a la creación de una nueva ruta directa desde Ventanas hacia Quito. Son las operadoras Macuchi, Aerotaxi y Ecuador (que solo tenía 5 frecuencias, ahora cuenta con 10 frecuencias en la ruta Ventanas-Quito), mientras que San Cristóbal empezó con igual número de frecuencias y hoy tiene 12 frecuencias en la ruta Ventanas-Quito-Ibarra.

Ricardo Cevallos Carriel, administrador de la Terminal Terrestre de Ventanas informó que la afluencia de pasajeros era de 2.800 personas/día; en la actualidad son 3.700 usuarios y muchos tienen como destino preferido la Carita de Dios saliendo cada media hora.

Los usuarios de esta terminal pagan USD 0,10 en las boleterías para acceder a baños, sala de espera y área de andenes, donde solo funcionaban 10 operadoras, pero hoy son 14. La Terminal funciona las 24 horas los 365 días.

Las unidades de transporte previo a la salida deben someterse a un control riguroso de llantas, parabrisas, matrícula del vehículo y RTV al día. El conductor debe tener los puntos necesarios en su licencia y que no conduzca en estado de ebriedad, entre otras medidas.

Los ventanenses ya pueden viajar directo a Quito.

TOSAGUA

50 AÑOS DE COOP. INTER-CANTONAL DE TRANSPORTE TOSAGUA ASOCIADA

POR GEOVANNI VALENCIA

Su servicio constituye un gran aporte al desarrollo económico y turístico de Manabí. Remontándo la historia, en 1970, trece personas innovadoras se agruparon para crear una empresa de transporte, ya que el ferrocarril había llegado a su etapa final. En ese año se formó una pre cooperativa de camionetas que llegaban a las ciudadelas de Tosagua.

Luego de varias, constantes y difíciles gestiones, el 19 de febrero de 1974, obtuvieron el Acuerdo Ministerial de vida jurídica de la Cooperativa Intercantonal de Transporte Tosagua Asociada.

En estos 50 años, la Coop. se ha engrandecido y fortalecido con cada administración. Han ingresado y retirado algunos socios; y con dolor, hemos despedido a otros que pasaron a formar parte del Reino Celestial. Actualmente somos 22 socios con sus respectivas unidades renovadas.

Damos gracias a la ciudadanía de nuestro Cantón Tosagua y de: Bolívar, Sucre, San Vicente, Jama y Pedernales, por la confianza depositada en el servicio que ofrecemos.

Presidente:
José Vicente Velázquez
Gerente: Ing. Jorge Washington Andrade

Socios de la Coop.

TOSAGUA

CÍA. DE TRANSPORTE CIUDAD DE TOSAGUA S.A TRANSTOSAGUA

POR GEOVANNI VALENCIA

Transtosagua fue creada por un grupo de propietarios de vehículos de transporte de carga pesada. Se constituyó mediante escritura pública, el 27 de diciembre del 2011 e inscrita en RO el 1 de febrero de 2012. A la fecha está conformada por 59 accionistas.

En esta ocasión agradecemos a nuestros accionistas, colaboradores, clientes, proveedores y demás aliados, por la confianza brindada a esta prestigiosa compañía de transporte. En nuestro desempeño nos comprometemos aún más a promover un futuro próspero.

Hemos iniciado este ilusionante viaje, seguros de que triunfaremos. Con vuestra ayuda, fomentaremos el valor de sentirnos orgullos no solamente de ser transportistas, sino por el espíritu de los valores de la hermandad, confraternidad de una empresa unida, fortalecida y consolidada, basada en valores contemplados en nuestros Estatutos.

Ing. Jonathan Alcívar Chumo
Gerente General

Jonathan Alcívar, Gerente

Allen Córdova, Presidente

La "Entrada de la 8" tiene nombre y apellido: Pastor López Villalta, visionario emprendedor

LOS TIEMPOS ACTUALES SON DUROS, ES UN OLEAJE QUE VIVIMOS, UNA PRUEBA QUE ESTAMOS PASANDO; PERO, CON MUCHA FE EN DIOS NO TENGAMOS MIEDO, ESTO PASARÁ PORQUE EL TRANSPORTE URBANO NO MORIRÁ PUES LAS CIUDADES SIGUEN CRECIENDO Y SIEMPRE NOS NECESITARÁN.

GUAYAQUIL

POR MARITZA GUEVARA

Nació en cantón Guachapala (Azuay) en 1945, tiene 79 años. "Mi infancia fue muy dura, desde mis 8 años migré a Guayaquil empujado por la pobreza. De los nueve hermanos, dos mayores salieron a Guayaquil a trabajar y yo también me vine para acá".

¡Que pequeño sería yo! que nadie me daba trabajo. En vista de eso mi hermano me pidió que regrese a la casa. Pero, yo salí haciendo una promesa -ante Dios- a mi madre que le ayudaría económicamente. Mi hermano me dio un cajón para abetunar zapatos. Me mantuve unos tres años aunque no me gustaba porque encontré jóvenes que fumaban marihuana pero nunca me dañé.

Luego, fui a limpiar latas en una panadería donde los hornos eran de leña, me pagaban unos 20 sucres mensuales; estuve seis meses. Un día me encontré con un señor que me ofreció trabajo en su restaurante y me daba la comida. Entré a los 11 años y salí a los 17. Ingresé lavando vasos y desinfectando cubiertos, luego lavaba ollas y platos. Con ese salario enviaba dinero a mi madre cada quince días.

Observando con mucho interés al maestro de la cocina aprendí a cocinar. Así fue como en Puerto Nuevo se inauguró un restaurante para los americanos y yo preparaba la comida. Salí de allá con la mentalidad de ser conductor.

La licencia de tercera en 1968

Para obtener la licencia profesional me fui a vivir un año en Babahoyo en la casa de Nelson López, porque en Guayaquil no me daban la matrícula pues me faltaba un año de edad. Con mi licencia regresé a Guayaquil donde el Dr. Carlos Estarellas Merino, un político notable, me contrató como su chofer. Con lo que ganaba pude comprarme un Datsun 1000 para taxi en 1970 y en 1972 compré un taxi nuevo Nissan.

Mi ingreso al transporte urbano

Don Nelson Vargas (+) directivo de Coop. Río Amazonas me vendió su colectivo para transporte urbano. Costó 700 mil sucres y le pagaba semanalmente para cancelar pronto. Yo tenía unos 29 años.

Ingresé como socio a la Coop. Grupo 9 donde trabajé hasta el 2005. Éramos 80 socios y los buses tenían una sola puerta, carrocería de madera y lata. Mi bus fue Chevrolet 1972 para 41 pasajeros. Salía a las 4 o 5 de la mañana y regresaba cerca de las 11 de la noche. El pasaje costaba un sucre en el colectivo y en el bus popular seis reales. Los colectivos eran de carrocería metálica y mejor presentados. Los buses populares

tenían carrocería de madera, bien grandes e incómodos, la gente viajaba de pie.

Por 1976 me compré un bus nuevo de dos puertas, un Ford 600 con carrocería Thomas de Quito. En 1978 compré un tercer bus del año Mercedes Benz 1314, carrocería Thomas.

La línea hasta la Martha de Roldós

Teníamos la línea desde Huancavilca atrás del Hospital del Seguro hacia la Estatal en el centro. En 1982 se inauguraron las ciudadelas Sauces 3, Martha de Roldós, La Floresta y otras. La Martha de Roldós no tenía quien atienda a esos pasajeros. Con mi sugerencia la directiva aceptó alargar la línea hasta esa ciudadela y fue una buena decisión.

Cambio de estación hacia La Prosperina

Analizamos que el recorrido total de la línea era muy largo y estábamos perdiendo, así que decidimos "partir en dos" la línea. En eso se me viene la idea de cambiar la estación hacia la Perimetral que estaba botada y era peligrosa. Sugerí que

entremos por el km. 6 ½ de La Prosperina aunque las calles eran dañadas, pero había mucho pasajero. La Prosperina conectaba con la Perimetral y pude observar que la gente caminaba para coger otro bus a la vía a Daule; entonces sugerí llegar hasta la Perimetral para captar todos esos pasajeros.

Como surgió "La entrada de la 8"

Por el noroeste había campo y haciendas y la gente salía a pie cargando leche y más productos. Era necesaria una línea urbana porque ellos iban a la vía a Daule a coger el bus hacia el parque la Victoria. Era un sacrificio muy grande su trayecto.

Con los compañeros desbrozamos la maleza con machete para hacer el camino de ingreso de los buses y se avanzó hasta el punto Guerreros del Fortín. Así fue como quedó bautizada "la entrada de la 8" y los buses circulaban llenos.

Nueva Línea: la 84

Siendo socio de Coop. Guayaquil Ltda. buscamos por el norte una nueva línea, con mi hijo y cuatro compañeros hicimos el trazado y así surgió la línea 84 desde la terminal terrestre hacia la Bahía. El gerente se oponía y me dijo que si algo sale mal con la nueva línea "te vas afuera". Cuando todo quedó aprobado, el gerente tuvo que reconocer mi trabajo y así evité que me expulse porque me acusaba de dividir y disociar. Ventajosamente la línea fue "demasiado buena". Hoy, puedo decir que esa cooperativa pasa momentos difíciles y solo le queda la línea 84 que les está permitiendo sobrevivir.

Se permitía poseer varios buses

Puse un bus Mercedes Benz en la Coop. Guayaquil Ltda. Grupo 1 (yo dejé mis tres carros en el Grupo 9). En ese tiempo no era prohibido tener varios buses. Esa Cooperativa tenía dos líneas: la 74 y la 2, pero con el mismo recorrido provocando peleas entre compañeros y choques. Sugerí que partamos el recorrido para que cada línea tenga dirección propia. Fue una buena solución aunque no tuve el apoyo de todos los socios, incluso del gerente.

Bus Mercedes Benz carrocería Thomas, 1993. Foto de toda la familia.

Carrocería Thomas. Derecha Don Pastor con su compañero Víctor Moncayo.

El primer colectivo de Pastor (con gafas), un Chevrolet serie 50 carrocería Metalcar.

La famosa Línea 132

Saliendo de adentro hacia la entrada de la 8, de ley teníamos que salir al Km. 6 ½ donde se quedaban todos los pasajeros para cruzar al otro lado a tomar el bus hacia la Terminal.

Para ganar esos pasajeros trazamos la línea con mi hijo Abel quien, mientras yo manejaba, registraba un croquis con el recorrido. Un amigo arquitecto nos hizo el plano que presentamos en la Comisión de Tránsito del Guayas y fue autorizada. Cabe señalar que todas las líneas debían ser autorizadas por la CTG.

No quisieron la 132

En el Grupo No. 9 donde yo era socio, no se que pasó con los compañeros pues un 50% me "viraron la cara" y me acusaron de ser ambicioso cuando puse dos buses Mitsubishi de 40 pasajeros. Muchos me abandonaron y me quedé con unos seis compañeros (por el año 2000). Con tanto enojo que hasta apedreaban los carros de los mismos compañeros, la línea estaba en peligro de perderse. Entonces, me llamaron de la CTG para indicarme que esa línea la darán a la Coop. Hermano Miguel porque "el Grupo 9 no la quiere y hasta a usted le van a expulsar".

Frente a eso, conversé con el presidente de Coop. Estrella de Octubre que me pidió la línea 132. Así ocurrió, tramité el traspaso sin cobrar un centavo y yo compré mi derecho de pertenecer a la Cooperativa que es una de las mejores de Guayaquil. ¡Hoy con 122 socios mantenemos la línea 132!

Los pasajeros de antes y de hoy

El pasajero de antes subía saludando y bajaba agradeciendo. Hoy, ha cambiado, suben descamisados, llenos de tatuajes, mal educados. Claro que hay personas que saludan y respetan. Estamos viviendo una fuerte realidad por la delincuencia. No se puede trabajar ni muy de mañana, ni quedarse hasta la noche, máximo a las 6:00 p.m. hay que retirarse.

Los choferes de antes y de hoy

Los de antes eran honestos, sinceros, trataban bien las unidades. Ahora, algunos choferes informan al dueño que no pudieron poner diésel porque "les robaron todo"; ellos se hacen el auto robo, es un secreto a voces. Violentan los sensores, suben pasajeros por atrás para quedarse con ese dinero. Dañan, conducen mal, dejan botando la unidad, se van a otro bus y el dueño, pese a que sabe como es ese chofer, lo contrata. Se debe ser más exigentes con los antecedentes profesionales y personales.

Cargos directivos desempeñados

Fui miembro de los consejos de administración, vigilancia, comité de crédito y mayormente fui jefe de grupo. Nunca quise cargos directivos, he preferido no estar en luneta sino en galería para poder observar a los demás. Mi trayecto ha sido con frente limpia.

La constancia es la clave para todo

A mis compañeros les he dicho que hay que ser humilde, sincero, no aprovecharse de nadie. No ser oportunista y practicar la honradez para que nadie nos tilde de ladrones. Siempre se puede progresar aunque se haya nacido humilde como yo que "soy hijo de la pobreza".

Desde 1 de enero 2024:
Se prohibe importar Polioles Premezclados con HCFC-141b

AMBATO

El Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, en su calidad de Punto Focal del Protocolo de Montreal anuncia que, como parte de las medidas significativas para abordar la protección de la capa de ozono y promover prácticas sostenibles en el país se prohibirá a partir del 1 de enero de 2024, la importación de polioles premezclados que contengan HCFC-141b para todas sus aplicaciones.

El HCFC-141b es una sustancia conocida por su impacto negativo en la capa de ozono y su contribución al cambio climático. Con esta medida, Ecuador demuestra su compromiso con los acuerdos internacionales destinados a preservar el medio ambiente y mitigar los efectos del cambio climático.

Además, con el objetivo de fortalecer las acciones en el sector de espumas y promover prácticas más sostenibles, se llevo a cabo una reunión de trabajo el 5 de diciembre de 2023 en la Universidad Técnica de Ambato que contó con el apoyo de expertos internacionales de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial.

El taller proporcionó una plataforma para el intercambio de conocimientos y experiencias, así como para buscar mejores prácticas en la utilización de alternativas seguras y respetuosas con el medio ambiente en la fabricación de espumas.

Este paso en la implementación del Protocolo de Montreal refleja el compromiso del Ecuador con la protección ambiental y su papel activo en la construcción de un futuro sostenible. La colaboración con expertos internacionales demuestra la determinación del país en buscar soluciones efectivas y globalmente respaldadas.

Más info: Luis Bedoya – Consultor Nacional Organización de la ONU para el Desarrollo Industrial - +593987716809 • l.bedoyajaramillo@unido.org

Nueva y moderna unidad de la Cooperativa Cifa Internacional

MACHALA

POR GEOVANNI VALENCIA

La flamante unidad de Cifa está equipada con moderna tecnología. Presenta luz circular diurna (DRL) y direccionales secuenciales LED; además, viene con espejos carenados electrónicos y con parabrisas panorámicos.

Las LCD o luces de conducción diurna también son denominadas DRL, están ubicadas en la parte frontal y permiten mejorar la visibilidad del vehículo por parte de otros usuarios. Esto contribuye en la reducción de accidentes de tránsito.

Presenta un techo completo curvo PRV y, además, contiene un diseño aerodinámico. Tiene rejillas traseras de salida de aire del motor para evitar un recalentamiento en el viaje; una amplia bodega de 11.1 m^3, que puede guardar hasta 60 maletas medianas.

Está equipada con una moderna silla ergonómica y un amplio panel de instrumentos para la comodidad del conductor. Además, tiene sillas de confort con memory foam que se adaptan íntegramente a los pasajeros y los relaja durante el viaje.

Cuenta con 3 televisiones; controlador de velocidad; conectores USB, sistema touch de iluminación individual; rejillas de aire acondicionado y un amplio y moderno servicio de baño.

IMETAM y su vigencia en el segmento urbano

QUITO

POR FERNANDO VITERI

Carrocerías IMETAM fue fundada en Quito en 1983 (hace 41 años). Al momento mantiene la preferencia entre los transportistas de pasajeros urbanos de la capital.

Su bus modelo VIP CITY conserva un espacio bien ganado en este segmento del transporte de pasajeros, por su calidad, durabilidad y detalles que lo han distinguido durante muchos años entre las mejores carrocerías del país.

En la actualidad sus modelos han recibido varios cambios estéticos internos y externos, adaptándose a las exigencias del mercado y sumado cumplimiento a las altas expectativas de sus fieles clientes.

Flamante adquisición de Cooperativa de Transportes Tumbaco

TUMBACO

POR GEOVANNI VALENCIA

Es un chasis HINO AK año 2024 de Teojama Comercial y carrozado en IMCE modelo Titanium para 44 pasajeros, full equipo. Forma parte del programa de renovación de unidades que está en marcha.

Sirve a los barrios de Tumbaco: Collaquí, La Morita, El Arenal, Lumbisi hasta la estación Rio Coca en Quito. Está integrada por 63 socios con 40 buses "tipo" para servicio intercantonal y 23 mini buses para recorrido rural.

También se encargan de recorridos compartidos con el Consorcio Sotranor en las rutas: Quitumbe- Simón Bolivar - Ruta Viva - Aeropuerto.

Presidente: Raul Cárdenas **Gerente:** Rodrigo Andino

Nuevos buses doble piso para Trans. Occidentales

QUITO

POR FERNANDO VITERI

Con el claro afán por mantener un continuo mejoramiento de su parque automotor, la Cooperativa de Transporte interprovincial quiteña "Occidentales" incorpora cinco nuevas unidades "Double Decker" marca Higer Galaxy, de origen chino en configuración 6x2 (motor Cummins).

Siempre pensando en sus usuarios dichas unidades cumplen con los estándares de calidad que exige un servicio de calidad. Pronto las veremos circular por las principales vías del país. Auguramos éxito a la operadora que tiene 66 años de vida institucional.

Panamericana Internacional incorpora unidades doble piso Marcopolo G

QUITO

POR FERNANDO VITERI

Dentro de su plan de renovación del parque automotor la citada operadora adquirió quince unidades Marcopolo Paradiso 1800 DD G8, con las cuales dicen "presente" para recorrer con seguridad, confort y lujo sus rutas nacionales y la frecuencia internacional a Cúcuta (Colombia).

Al país arribaron las primeras dos unidades que ya están operativas. En la fotografía se observa que destaca la carrocería "Double Decker" con chasis Scania K-410 (6×2).

Con la tecnología característica de la carrocera brasileña, Panamericana Internacional busca retomar el sitial privilegiado que le ha caracterizado, convirtiéndose en una de las mejores empresas de transporte de la región. Sin lugar a dudas este esfuerzo llegará a consolidar ese anhelo.

HUMOR

El asiento de la discordia

MODELOS 2024

PRECIOS DE INTRODUCCIÓN

Nuevo TGS 33.440 6X4

- **12 - 14** METROS CÚBICOS
- CAJA MANUAL ZF + INTARDER (6 TIEMPOS)
- CUBOS REDUCTORES

Nuevo TGS 33.480 6X4

- **48** TONELADAS DE ARRASTRE (Mtop)
- CAJA MANUAL ZF + INTARDER (6 TIEMPOS)
- CUBOS REDUCTORES

Excelencia **sin** igual.

COTIZA TU CAMIÓN

MAN Truck & Bus EC
Av. de las Américas y San Pablo de los Lagos (junto a gasolinera P&S, Quinta Chica)
Cuenca - Ecuador

MAN

www.mancamiones.com.ec

098 828 2600

Vehicentro | SINOTRUK

#1
2020 2021
2022 2023

NÚMERO 1 EN VENTA DE CABEZALES EN ECUADOR POR CUARTO AÑO CONSECUTIVO

NUEVO
NLS | SERIE N 2.5 TON | PRECIO LANZAMIENTO $18.990

RENTABILIDAD
RESPALDO
REPUESTOS

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

www.vehicentro.com

032 994 740