

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

164

31
años

JARRIN CARRERA
VOLVO
1974
QUITO - ECUADOR

**LOS VENDEDORES SON
LA PRIMERA IMAGEN DE LA MARCA**

**NUEVAMENTE LA ANT RECIBE
QUEJAS DEL TRANSPORTE**

**LA CAMIONETA: ALIADA
INDISPENSABLE PARA EL
TRABAJO DEL TRANSPORTISTA**

**OTRA VEZ AUMENTAN ESTACIONES
DE SERVICIO EN EL ORO**



Teojama Comercial

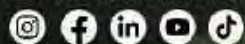
Desde 1963

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



QUITO SUR · GUAYAQUIL · CUENCA · AMBATO · MANTA

WWW.TEOJAMA.COM



MAXUS



CON EL
RESPALDO DE

Teojama Comercial

Desde 1963



MAXUS



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

QUITO · GUAYAQUIL · CUENCA · AMBATO · MANTA

CONTENIDO



5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL
Los vendedores son la imagen de la marca

10 NOTICIAS NACIONALES

16 LO NUESTRO
Refugio de vida silvestre Machangará-Tomebamba

18 ZONA DE DERRUMBE

20 NOVEDADES
MAN con más de 250 años

22 PUENTE ANGOSTO
Los siniestros de tránsito

24 CONTEMOS LO BUENO
El conductor profesional a veces es psicólogo.

26 LO TÉCNICO

28 CEDA EL PASO
La camioneta, aliada indispensable

30 CONDUCTORES

34 SEGUIMIENTOS

38 LA CHICA DE LA PORTADA

39 SALUD
El limón es terapéutico.

40 SOBRE LA MARCHA

46 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA
Aumentan estaciones de servicio en El Oro

47 HUMOR

48 CARROCEROS

50 PARA TI



Actuar y trabajar con ética y honestidad genera buenos resultados

El fin justifica los medios, es una famosa frase atribuida al político renacentista Nicolás Maquiavelo. Su interpretación ha tenido varios sentidos de acuerdo al lente con el que se mire. Para el caso que nuestro editorial, esta frase la interpretaremos como que cuando el objetivo final es importante, cualquier medio para lograrlo es válido. Este postulado no siempre es aplicable porque puede haber consideraciones a tener en cuenta al momento de decidir. Son deferencias relacionadas con el respeto hacia los demás, hacia la sociedad, el medio ambiente, hacia nosotros mismos.

En la política, los negocios o cualquier área en la que trabajemos, actuar buscando únicamente éxito en los objetivos individuales o corporativos, sin importar las consecuencias que nuestras decisiones impliquen, es romper definitivamente la confianza que mantenemos con las personas a quienes nos debemos.

Es en este punto donde un comportamiento ético es esencial.

Proceder éticamente significa que existe una serie de principios y valores que guían mi conducta y que son inquebrantables, sin importar las circunstancias. Esta línea de conducta se refleja en la empresa, en las relaciones con mis trabajadores, en mi proceder con mis clientes y, en toda mi vida pública y privada.

Cuando un líder político, empresarial o social es consciente del impacto de sus decisiones en su entorno y actúa pensando en el bien común, los verdaderos cambios empiezan a darse. Cuando el proceder de esta persona es socialmente responsable. Se refleja en el bienestar de las personas con quienes trabaja e interrelaciona: empleados, clientes, sociedad en general.

Conducirse éticamente en cualquier ámbito de nuestra vida, quiere decir que conocemos los límites que no vamos a cruzar, porque hacerlo significa ir en contra de nuestros principios.

En el campo de los negocios ser éticamente responsables, tal vez, nos represente menos ingresos económicos; pero la recompensa viene con otras ventajas como: 1) No vulneramos los derechos de nadie. 2) Nos relacionamos con personas y empresas afines a nuestra forma de pensar. 3) Generamos confianza con nuestro trabajo y accionar. 4) Somos ambientalmente responsables. 5) Tenemos la certeza que nuestro trabajo contribuye a construir un mundo más equilibrado y solidario.

En un mundo donde -aparentemente- los intereses individuales superan las iniciativas que quieren mejorarlo, trabajar con ética nos dará la satisfacción de caminar con la paz en el alma.

RESPONSABLE

MARITZA GUEVARA

GRUPO COLABORADOR

DR. SEGUNDO CUNDULLE
ING. FABIAN ESPINOZA
ARQ. RODRIGO TORRES
ING. RAÚL PAILLACHO

ENTREVISTAS Y REPORTAJES

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

MODELO PORTADA

JENNIFER CABEZAS / QUITO

FOTOS PORTADA

GUSTAVO GÓMEZ

COORDINACIÓN GENERAL

LCDA. MARÍA MOGOLLÓN

DISEÑO

MARISTHER GUEVARA

IMPRESIÓN

GRAFITEXT

COORDINACIÓN

STO. DOMINGO
BOANERGES COLOMA

DISTRIBUCIÓN GENERAL

GEOVANNI VALENCIA
MIRIAN VELASTEGUI

PUBLICIDADES Y SUSCRIPCIONES

Teléfono: 02-2056898 • 2056899

0999818639 • 0999816629



Email: maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

DISTRIBUIDORES LOCALES

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

DIRECCIÓN

Av. Gonzalo Pizarro y Machala.
Tumbaco - Quito

ENCUÉTRANOS 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.

Ventas responsables y sinceras para que la negociación sea un verdadero “ganar-ganar”

CERRAR LA VENTA DE UN VEHÍCULO NO ES EL FIN DEL PROCESO; ES EL INICIO DE UNA POSITIVA RELACIÓN ENTRE LA MARCA Y EL TRANSPORTISTA QUE PUEDE ALARGARSE Y TRANSMITIRSE DE PADRES A HIJOS. UNA BUENA VENTA ES LOGRAR EL ÉXITO DE OBTENER CLIENTES PARA TODA LA VIDA.

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Si el cliente encuentra sinceridad, certeza en la asesoría, genuina preocupación por su situación, apoyo en todo momento desde el inicio del proceso de compra hasta la posventa; sin duda, será fiel a la marca elegida y la recomendará con entusiasmo a todos sus compañeros, amigos y familiares.

Pero, si por el contrario, el cliente tiene la mala fortuna de encontrarse con un vendedor que no conoce el producto, sin ética, que le asigna cualquier vehículo solo por cumplir su cupo mensual de ventas, que nunca contesta cuando es requerido, que se niega a reconocer su error, que miente y enlaza así una cadena de mentiras hasta conseguir que el cliente se canse; lo que la marca consigue es que el comprador se frustre y empiece a emitir las peores referencias entre sus conocidos, perjudicando de esta manera el prestigio de esa marca, porque cuando se queja el cliente no dice: “julanita, el vendedor me engañó”; lo que dice es: “**esa marca me engañó**”.

En ocasiones hemos escuchado que como consecuencia de una mala asesoría por parte de un vendedor que desconoce las normas y leyes de tránsito, el cliente termina con un gran problema por la adquisición de un vehículo que le prometieron serviría para determinada modalidad de servicio que requería; pero, a la hora de matricular resulta que no está homologado, no corresponden las características o tiene otras restricciones, generando graves inconvenientes económicos y pérdida de tiempo.

En la mayoría de los casos, el representante de la marca termina aceptando el error en que incurrió su vendedor y soluciona. Sin embargo, en otros casos los procesos son más largos porque conllevan incontable y tedioso tiempo para, al final, luego de un laberinto de molestias y desesperanza, la marca reconoce que la venta no fue adecuada.

De la anterior reflexión surge el interrogante de si los distribuidores y/o concesionarios instruyen adecuadamente a su personal de ventas en temas como: ética, honestidad, modalidades del transporte que contempla la ley, características técnicas puntuales del vehículo, permisos de operación o requisitos para matricular y así permitir que el comprador conozca lo que es adecuado para su actividad de transportista.

Mauricio Yépez, ingeniero comercial, con basta experiencia en ventas de vehículos pesados gerenciando

algunas concesionarias de distintas marcas del país, expresa que la marca Chevrolet con la que trabaja actualmente, se preocupa por educar constantemente a su equipo de ventas, tanto interna como externamente, con el objetivo de capacitarlos para brindar asesoramiento técnico a los clientes del transporte. “Evitar que los vendedores cometan errores al asesorar a los clientes sobre la compra de vehículos no homologados es fundamental para garantizar la satisfacción del cliente y cumplir con las regulaciones pertinentes que la ANT y demás entes de control lo requieren, permitiendo que el transporte público en las diferentes modalidades, pueda operar sin complicaciones”, afirma.

La transparencia y la responsabilidad son clave en estos casos para mantener la “confianza del cliente y la reputación de la marca y la empresa. Además, establecer procedimientos claros y protocolos de capacitación continua para el equipo de ventas, permite prevenir futuros graves y costosos errores por desconocimiento”.



Los vendedores son la primera imagen de la marca.



¡Gestor de ventas, no es cualquiera!, afirmó el gran **Joe Girard**, el más grande vendedor estadounidense de autos de la historia.

El vendedor representa la **cultura** de la empresa y de la marca

MACHALA

POR FRANCISCO CELI

Asesor comercial, gestor de ventas, facilitador de negocios o vendedor de vehículos, son términos usados en el lenguaje del mercado de la industria automotriz. En la gestión de mercado, el asesor comercial ocupa la primera línea y se constituye en la imagen de marca en la casa comercial, representando valores, identidad y esa particular cultura institucional que le inculca su empresa.

Pero, ¿cuáles son las características de un vendedor profesional? ¿Qué virtudes, habilidades innatas o adquiridas defi-



William Herrera, Technician "Spirit Master" de Hino.

nen su personalidad? ¿Mantiene códigos de conducta? ¿Utiliza ardides o trucos para cumplir con sus metas de venta?

Consultamos a un profesional con 10 años de experiencia en una de las casas comerciales de mayor prestigio. William Herrera, instructor técnico que labora en Teojama Comercial y cuenta con la certificación Hino "Spirit Master".

Como todo experto habla de una virtud fundamental del vendedor profesional: tener una escucha activa en la preventa para indagar las verdaderas necesidades del cliente y detectar soluciones específicas para cada cliente.

Tres momentos clave del negocio.

En el acompañamiento de la preventa, venta y posventa, el asesor debe tener suspicacia para descubrir expectativas, necesidades, temores y más, para guiar ciertamente al cliente a quien debe verlo como un socio comercial. Para esto, nos enseña Herrera, el mejor truco es tener un alto conocimiento técnico de las unidades y también del cliente. Es importante la formación guiada y auto formación del equipo de ventas que permitirá ampliar conocimientos y mantenerse motivados.

Finalmente, afirma que la mejor manera de fidelizar al cliente es mostrar los valores de la empresa, reflejados en el gestor que debe trabajar apegado a los códigos de conducta que contienen la misión y visión de la casa comercial.

El **poder** de los asesores de venta en el mundo de vehículos pesados

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Los asesores de venta juegan un papel crucial. Son los embajadores de las marcas, impulsores del crecimiento empresarial y encargados de forjar relaciones duraderas con los clientes. Su papel es fundamental hacia el éxito en un escenario desafiante y competitivo.

Fabián Campaña, gerente comercial de Buses y Camiones Chevrolet ASSA, con experiencia desde el 2004, explica que en un mercado donde las decisiones de compra implican grandes inversiones, la confianza es un factor determinante con los clientes, brindándoles la seguridad de que están tomando la mejor decisión de compra. "La confianza del cliente se construye sobre la base de la transparencia y el compromiso genuino", señala.

Los asesores de vehículos deben mantenerse al día de las tendencias y novedades del sector para tener un profundo conocimiento tanto de los productos que venden como del mercado en el que operan.

Esto les permite ofrecer asesoramiento personalizado a los clientes y recomendar el producto adecuado para sus necesidades específicas.

El ejecutivo señala que un asesor debe poseer habilidades específicas que lo distinguen en su rol. La capacidad de visión a largo plazo es fundamental, ya que el proceso de venta en este campo puede extenderse de 45 a 60 días. Además, se requiere una disposición para la gestión externa, dado que la cobertura geográfica es crucial y los clientes suelen preferir ser atendidos en su propio terreno.



Llevar a clientes hacia nuevas alturas en rendimiento y fiabilidad

Más allá de cerrar una venta, los asesores de vehículos pesados son responsables de cultivar relaciones duraderas con los clientes. Esto implica brindar un servicio excepcional antes, durante y después de la venta; así como estar disponibles para resolver cualquier inquietud o problema que pueda surgir.

Los ejecutivos de ventas son indispensables en el sector automotriz

CUENCA

POR JACQUELINE CALDERÓN

Un ejecutivo de ventas es clave a la hora de posicionar un producto o servicio que ofrece



Econ. Raúl Andrés Gómez

una compañía, para él buscar e identificar clientes es vital.

Sobre este tema conversamos con el Econ. Raúl Andrés Gómez, gerente comercial de Neotruck, quién reconoció que cada vez es más difícil conseguir personal idóneo para el área de ventas, especialmente de camiones.

La empresa, al momento de contratar asesores, opta por aquellos candidatos que tienen conocimientos en temas automotrices y, sobre esa base, proceden a entrenarlos y capacitarlos en ventas y atención al cliente, con lo cual cada asesor logra identificar las necesidades de los clientes y, a su vez, está en capacidad de ofrecerles la mejor opción.

El vendedor debe fijarse una meta personal y de atención a las exigencias de la sucursal. Entre las estrategias está saber aprovechar los momentos

óptimos del mercado como fue el primer trimestre de 2024, antes de que se incrementara el IVA, que a partir de abril pasó del 12 al 15%. En ese período hubo la oportunidad de ofrecer e incentivar a los clientes a la compra de vehículos aprovechando el 12% de impuesto.

Además, el vendedor debe conocer las preferencias y uso que el cliente dará al vehículo para poder sugerirle técnicamente las mejores opciones destacando características, ventajas y créditos.

Cada sucursal cuenta con entre tres y cuatro asesores y las concesionarias están atendidas con tres asesores de venta en cada punto. La empresa se encuentra a nivel nacional en Quito, Guayaquil y Cuenca, sumándose siete concesionarias. Distribuyen Hyundai e importan MAN en la línea de vehículos para carga pesada.

La fuerza del vendedor de vehículos comerciales radica en la pasión

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ

Empatía, confianza y dominar el producto llevaron a Javier Delgado Mendieta a lo más alto en el competitivo mundo de las ventas, donde la premisa es: “la práctica hace al maestro”.

En la actualidad y con la llegada de la tecnología, los vendedores deben evolucionar sus tácticas para que la máquina no les arrebatase su espacio. Por eso, sus habilidades personales son esenciales y deben reforzarse continuamente.

Javier tiene una sonrisa para todos. Esa actitud amistosa le ha servido para crear buenas relaciones con los clientes en sus 25 años en la industria automotriz. “Vengo de una familia de vendedores. Para sobresalir tienes que ser empático y conocer bien el producto ya que el mercado automotor es dinámico y pide referencias”.

Con base a su experiencia considera que para generar y cerrar una negocia-

ción hay que ser “agresivo y persistente”. Estas cualidades y la planificación desembocarán en el éxito. “Claro que hay clientes que te dicen NO. Pero, con las palabras adecuadas y criterio técnico puedes concretar un futuro negocio. No hay que dejar cerrada la puerta”.

Recuerda que en Quevedo logró la venta de una flota de camiones. Por su persistencia creía que al estar 31 días relacionado con el presidente de una cooperativa alcanzaría la meta y lo logró. Entonces, su jefe le dijo que todo era un entrenamiento para probarlo y saber si cumpliría sus demandas, no solo con el producto sino como una persona de soluciones. Fue así que descubrió otra cualidad innata: la resistencia. “Fue muy satisfactorio. El cliente me llamaba de madrugada para preguntar sobre la marca pues buscaba respaldo. Vendí medio millón de dólares”, recuerda orgulloso.

La virtud que más remarca es la honestidad con la que presenta el produc-



Javier Delgado Mendieta de Automekano

to. “La ética debe manejarse desde el inicio. Esto te llevará a la cima”, aconsejó.

Javier Delgado presta todo su bagaje y contingente para “encaramar en el pico del Everest” a Automekano con los camiones chinos Weichai. Maneja el área comercial y la posventa, “dos herramientas para llegar al cliente y despuntar a Automekano”.

Marcopolo **capacita** en su escuela y universidad

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

Santiago Reyes, principal de Sudacam, representante en Ecuador de Marcopolo, señala que no solo producen carrocerías, sino soluciones integrales. Con este fin, es importante el entrenamiento al personal en todo el mundo. Todos deben estar comprometidos con su filosofía de servicio. Se busca que todos conozcan al cliente y sepan lo que necesita porque es una fábrica que permite personalizar las unidades de acuerdo a cada mercado y cliente.

Marcopolo se preocupa de capacitar en las áreas técnica, humana, psicológica, entre muchas más. Para esto, desde hace años fundó su propia escuela para muchachos desde los 15 años para que se capaciten en todos los procesos inherentes a la fabricación de carrocerías.

También posee la Universidad Marcopolo para que las actuales y nuevas generaciones perfeccionen su preparación superior. Todo el personal puede acceder a la información variada vía online. De esta manera cada quien organiza su tiempo para ir actualizando sus conocimientos; poniendo especial énfasis en todos quienes tienen que tratar con los clientes, como los vendedores. Una vez cumplido el temario asignado, viajan personalmente a la fábrica para conocer todos los procesos.



El equipo de Sudacam/Marcopolo de Ecuador.

Por otro lado, la elección de las representaciones en el mundo, es un proceso largo en el cual se evalúa la experiencia y credibilidad del equipo comercial y de administración. En la misma línea, Sudacam se preocupa que sus colaboradores conozcan y estén integrados en el medio y, sobre todo, que tengan don de gentes, flexibilidad, suficiente empatía para tratar con los clientes y capacidad para resolver problemas que puedan surgir. “Se nos exige que los distribuidores brindemos todas las facilidades de posventa con personal capacitado para garantizar el respaldo que ofrece la marca”.

No únicamente es la venta de una unidad, sino el respaldo durante todo el tiempo que usa la inversión. Para que la experiencia sea duradera y trascienda en el tiempo.

¿Es usted un buen vendedor? Compruebe si posee estas diez habilidades principales

1. **Capacidad de escuchar para:**
Identificar las necesidades del cliente.
Generarle confianza.
Saber manejar las objeciones.
2. **Dotes de comunicación.**
Transmitir bien sus ideas.
Establecer una conexión directa.
Manejar bien el idioma y hablar claramente.
3. **Seguridad en el servicio y producto**
Con investigación exhaustiva.
Formación continua.
Buena comunicación entre compañeros.
4. **Honradez en la gestión de ventas.**
Veracidad.
Transparencia.
Respeto.
Confidencialidad.
5. **Paciencia en todo momento.**
Manejo de objeciones.
Reducción del estrés.
6. **Conocimiento del sector.**
Tendencias.
Competencia.
Segmentación del mercado.
Identificar clientes.
7. **Poseer Creatividad.**
Diferenciarse de la competencia.
Resolver problemas.
Habilidades personalizadas.
8. **Actitud positiva y motivación.**
9. **Capacidad para aprender.**
10. **Posventa cierta y a largo plazo.**



●● CUENCA

Se instalan paradas de buses inteligentes

POR JACQUELINE CALDERÓN

En la avenida Solano se instaló la primera parada de bus inteligente que permite conocer, en tiempo real, rutas y frecuencias de las líneas urbanas, todo anclado a un software y una app que se puede descargar en cualquier dispositivo móvil.

Según informó el Lcdo. Lennin Guzmán, gerente operativo de la EMOV-EP, están repotenciando 10 paradas más hasta llegar a las 21, con proyección a ir incrementándose de manera especial en



Parada inteligente en Cuenca.

lugares con mayor afluencia como los turísticos, centros educativos, hospitales y principales avenidas. Este servicio tendrá una inversión de USD 240 mil y ya se está avanzado con la contratación pública.

Agregó que las paradas están incluidas en un circuito de seguridad que, a través de un botón de pánico, está conectado al sistema de monitoreo del Consejo de Seguridad Ciudadana (CSC) como parte de un convenio entre EMOV-EP, CSC y Cámara de Transportes de Cuenca.

Para Gissela Medina usuaria de la línea 5 que circula por el sector, el servicio permite conocer en los paneles ubicados en el lugar, el tiempo que tarda el bus en llegar y el recorrido de esta y otras líneas, lo cual genera comodidad en el manejo de la información. Además, mencionó que estas iniciativas ponen a Cuenca al nivel de otras grandes ciudades del mundo.

●● ESMERALDAS

Transportistas inconformes por cobros y tasas para carga y descarga

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Hasta nuestra redacción llegó la denuncia e inconformidad del transportista pesado Fabricio Loor quien informó que, para poder descargar su camión, debe pagar una tasa anual de USD 460 y respetar los horarios de circulación que rigen en el cantón ya que de 07h30 a 19h00 es prohibido ingresar al centro de la urbe para descargar. Al respecto, investigamos su malestar y acudimos donde el Comisario Municipal que rige la carga o descarga de los camiones.

Según Lucho Aguilar, comisario del cantón, existe una ordenanza municipal que avala la regulación, restricción y sanciones a quienes no cumplan lo estipulado. "No es que no se permite al transporte pesado que realice la carga o descarga de mercadería, pero se lo debe hacer en los horarios estipulados y con un permiso que otorga el Municipio y a un costo de USD 460 para uno o 3 camiones".



Descargando en centro de Esmeraldas.

Para Fabricio Loor esto es inaudito porque el transportista debe cancelar tasas, peajes, permisos, multas y cumplir normas en cada cantón por el que circula. "Así no se puede continuar trabajando. Si estamos regulados por ANT en cuanto a permisos de operación, matrículas, medidas y pesos, etc., ¿por qué también estos cobros? No es justo, no hay bolsillo que aguante", afirma con preocupación.

Sin duda, es una pesadilla que viven los transportistas en cada ciudad.

●● GUAYAQUIL

Flagelos en Metrovía alteran servicio urbano

POR LUIS RUIZ

Asomaron sinfín de problemas del sistema Metrovía y sus ápices como MetroExpress (Troncal 2), cuyo acabose vino con el incendio de dos unidades el pasado marzo. Los incendios no terminaron en mayores desgracias por la acción de los conductores de los buses para que los usuarios abandonen de inmediato. Tras los flagelos, el Alcalde anunció en redes sociales la terminación unilateral del contrato con MetroExpress, situación que confirmó José Franco, gerente de la ATM.

La Troncal 2 se extiende de sur a norte. Según datos proporcionados a RBV atiende un promedio diario de 55.000

pasajeros con 24 articulados y 20 alimentadores. Son casi 18 años que los buses no se renuevan. Los problemas que aducen son los mismos de siempre: un pasaje que no satisface económicamente para una operación exitosa ni cambio de unidades.

Los restantes contratos para servir a las troncales, en su mayoría, culminan entre 2029 y 2030. Álvarez anunció que, pese a que su mayor anhelo es finiquitarlos, "quedan 3 troncales y 3 contratos que con el dolor del alma tenemos que honrar".

Mientras tanto, la ATM comunicó que como parte del plan de contingencia 20 articulados de la Troncal 3 se incorpora-

rán poco a poco para auxiliar a la Troncal 2, tras la suspensión de MetroExpress y así, suplir la demanda ciudadana.



Dos buses se incendiaron en Troncal 2.

●● AMBATO

Desafíos en la regulación del transporte urbano

POR YOLANDA QUINCHE

La Federación Nacional de Transporte Urbano (Fenatu) pasó procesos imprevistos debido a que el último presidente registrado, Manuel Medina, falleció. También falleció Segundo Rea quien fue vicepresidente.

Actualmente, el Ing. Washington Nuñez trabaja para reunir a las filiales por medios tecnológicos como el Whatsapp en donde mantiene un registro del 90% de filiales. Señala que hay problemas con la sede de Quito donde se guardaban registros, archivos, etc. Ahora, no existe nada, se llevaron hasta sillas y mobiliario. Con el fin de reestructurar la sede y su organización, se decidió no abrir las puertas para evitar problemas legales hasta que se realice una magna asamblea.

Nuñez ha representado a Fenatu como presidente en varias actividades para mantenerse activos. “Estamos preparando el nuevo congreso para las elecciones, el cual se prevé hacerlo cuando

se obtenga la cantidad mínima de 20 filiales”. Calcula que sería en mayo 2024.

Frente a los GAD, Fenatu trabaja en temas nacionales como con el SRI para que les permitan hacer las declaraciones con una factura mensual y no diaria de los ingresos.

Solicitaron audiencia en la Asamblea, ANT y MTOP para prolongar el plazo de adquisición de los buses eléctricos hasta el 2030, conversando con Adrian Castro y otros asambleístas.

También han trabajado con el MTOP y ANT para que se determine la metodología para la creación y aplicación de la fórmula de cálculo del costo de los pasajes en los GAD. Lamentablemente, cada GAD no aplica tal fórmula pues añade sus propios requisitos y cálculos políticos para no subir los pasajes. Es necesario que los directivos nacionales se reúnan para resolver la prioridad del alza de pasajes, ya que de los más de 220 municipios nacionales, muy pocos han aceptado un alza de hasta 35 y 39 centavos.



Ing. Washington Nuñez

Principales temas del Congreso:

1. Elegirán los directivos del Comité Ejecutivo Nacional y plantearán discutir las malas experiencias del manejo del transporte por parte de los GAD que asumieron las competencias de tránsito.

2. Para los buses eléctricos planificarán, con sus propios técnicos capacitados en tránsito y transporte, realizar y analizar estudios de los pro y contra de la tecnología.

●● CUENCA

Vialidad verde, propuesta del Gobierno Provincial de Azuay

POR JACQUELINE CALDERÓN

Uno de los objetivos del GAD Provincial de Azuay (GPA) es el cambio de la matriz vial de lastre y tierra por asfalto. A decir del Ing. David Vásquez, director de Gestión Ambiental y Cambio Climático, la movilidad de los vehículos tiene relación con el ambiente. Este cambio de matriz vial conllevaría, según estudios, a una disminución de emisiones de hasta un 22% de CO² ya que un vehículo movilizándose por vías en buenas condiciones disminuye su tiempo de circulación y, por ende, reduce el consumo de combustible y emisiones.

A ello se suma, la siembra de árboles nativos al borde de las vías para conver-

tirlas en túneles verdes que contribuirán a mejorar el aire, bajar el impacto visual y auditivo de las vías especialmente rurales. Así se plantea en el proyecto “Un millón de árboles”, ya que una de las competencias del ente provincial está enfocado en restauración y cuidado del ambiente.

Para obtener los árboles requeridos, se ha considerado la colaboración de los diferentes niveles de gobiernos y, por ello, se firmo convenios con juntas parroquiales que cuentan con viveros y con universidades como la del Azuay, Católica y de Cuenca para, junto al equipo de biólogos del GPA, determinar las zonas adecuadas para la siembra de árboles según sus

características. Vale destacar que esto se financiará con el 30% de los recursos que representan cerca de USD 500.000 generados a través de la tasa de movilidad ecológica y sostenible, cuyo cobro inició en enero 2024.



Vía Quingeo – Cumbe en Azuay.



NOVOTRANS

CONSULTORA DE TRANSPORTE NOVOTRANS

Nuestros Servicios:

- Estudios de Factibilidad Transporte Público y Comercial
- Análisis de Optimización de Flota
- Asesoría en Temas Logísticos a empresas de paquetería
- Proyecciones de la Demanda de pasajeros



Telefono: 09 7880 5285

Quito-Ecuador

HUAQUILLAS

La importancia de buenas mecánicas en carretera

POR VÍCTOR ESPINOZA

Cada transportista sabe dónde llevar su vehículo según la vía en que circule. Lo hace por un factor importante: la confianza en el buen servicio del personal de la mecánica. Sin embargo, no siempre se puede estar cerca de ese lugar favorito. Se precisan varios lugares.

El conductor tulcanense César Lima, entre el ajetreo de la revisión de frenos y llantas en la mecánica, comenta que para él, la confianza en el mecánico profesional es clave. "Se trata de la seguridad del vehículo y la misma vida de uno; estamos poniendo en manos de la mecánica que escogimos lo más valioso", afirma.

Lima no tiene una sola mecánica preferida. En cada ruta cuenta con varios lugares donde ir en caso de alguna contingencia. Confiesa que ha tenido suerte, nunca ha tenido problemas con los mecánicos.

Rómulo Sigcho, que se profesionalizó y abrió su mecánica hace 11 años, cuenta que más de 20 clientes diarios visitan su local. Son transportistas ecuatorianos y extranjeros que, antes de continuar su viaje, acuden por sus servicios. "El profesionalismo es importante, también, lo es el buen trato y los precios". Califica a sus clientes como amigos porque, incluso, toca fiarles muchas veces, comenta en tono jocoso. Eso, porque el transportista va o viene con o sin carga, pero nadie sabe cómo



está su bolsillo. Hay casos en que ellos también fian su flete.

El vulcanizador Cristhian Briceño, que atiende su negocio en Huaquillas, considera al mecánico de carretera como aliado seguro del transportista. Es el que debe estar dispuesto a acudir en su auxilio donde sea y sin importar la hora. "La mecánica y sus servicios colaterales, son un campo valioso en el trabajo diario de los transportistas", razona.

PUTUMAYO

Caída de muro deja a Puerto El Carmen sin comunicación fluvial

POR CARLOS NAVARRETE

El muro de contención de puerto El Carmen, cantón Putumayo, fronterizo con Colombia, quedó destrozado a causa de las torrenciales lluvias. La madrugada del 19 de marzo colapsó el muro incomunicando a la capital cantonal puerto El Carmen, con las comunidades y parroquias, para cuya población el único camino de comunicación es el fluvial a través de sus ríos y, en particular, el San Miguel.



El muro colapsó en Puerto El Carmen.

isla donde creció y que, poco tiempo después, quedó cubierta de agua.

El proyecto del muro de contención

A inicios de febrero estuvo en Nueva Loja, Isabel Enríquez, presidente del Consejo de Planificación y Desarrollo de la Circunscripción Territorial Especial Amazónica y la titular de esta Secretaría, Norma Vásquez, para receptor proyectos de los gobiernos seccionales de Sucumbíos como: prefectura, alcaldes de los siete municipios y los 29 presidentes de las juntas parroquiales. Obras que se realizarían con recursos de la Ley Amazónica, que por ley corresponde a estos gobiernos seccionales, por concepto de rentas petroleras.

A raíz de esta catástrofe, el Comité de Operaciones de Emergencia liderado por el alcalde Ángel Armando Rea, se reunió con el gobernador de Sucumbíos, Dr. Wilmer Mora y más autoridades para analizar cómo mitigar el desastre.

La Comisaría del GAD Municipal de Putumayo en coordinación con la Capitanía de Puerto El Carmen y Policía Nacional, cerraron cuatro de los cinco muelles que tiene el puerto: solo quedó habilitado el Muelle 5.

Una posible reubicación de la ciudad sería una de las alternativas. En el pasado, por sugerencia de expertos ante el inminente peligro por la presencia de los dos ríos, Puerto El Carmen ya fue reubicado desde una

Ángel Armando Rea presentó el principal proyecto de construcción de un nuevo muro de contención de aproximadamente un kilómetro de longitud, cuyo costo llegaría a los 10 millones de dólares, según el alcalde.

TULCÁN

Advertencia viajeros: estafas con SOAT en Colombia

POR MARLON RÚALES

La emoción de un viaje familiar se transformó en pesadilla para Pablo S. y su familia durante su viaje a Pasto. Tuvieron un encuentro con la realidad de las estafas relacionadas con el SOAT en el país vecino.

La policía colombiana descubrió que el SOAT presentado por Pablo era falso y fue multado en alrededor de 800 mil pesos (aprox. USD 200). Según relata Pablo, adquirió el SOAT en una plataforma digital por USD 50, creyendo que era transacción legítima.

Para Andrés Moreno, jefe de Policía de Ipiales, estas estafas son cada vez más comunes y pueden atrapar a los viajeros a través de anuncios fraudulentos en redes sociales o portales de noticias.

Se recomienda a los viajeros verificar la autenticidad de esos sitios antes de realizar cualquier transacción relacionada con el SOAT. Es aconsejable adquirir el seguro en puntos autorizados.



Frontera Ecuador-Colombia en Rumichaca.

●● GUAYAQUIL

Turísticos reclaman intromisión no autorizada

POR LUIS RUIZ

La intromisión, viveza o simplemente competencia desleal, es un agravio al trabajo formal. Así lo entiende Roberto Vivas, joven operador turístico que se abre camino en esta profesión y que sufre afectaciones debido a la informal.

Por esto, participó en un plantón en los exteriores de la ANT con su operadora junto a una delegación de la Federación Nacional de Transporte Turístico del Ecuador (Fenatture) para reclamar que al servicio de transporte público "no le compete el ámbito turístico o fletes privados. Los buses de otras modalidades están infringiendo la ley. Cada cual debe ocuparse de su objetivo y no inmiscuirse en otra con precios super bajos", manifestó.

"Con una triquiñuela en 2017, el transporte interprovincial puede hacer turismo, lo cual nos afecta directa-



Bus intraprovincial hace fletes turísticos en Bucay.

mente. Exigen la derogatoria de esa resolución. Vivas explica como bajan precios: "en Guayaquil para ir a Olón con todo incluido, cuesta entre USD 400 y 500 por día; pero, el intraprovincial cobra 300, ellos lo ven como una ganancia extra, pero para nosotros es nuestro principal negocio", agregó el operador turístico, cuya empresa tiene documentación en regla, con carros placa verde que exige la autoridad de tránsito para el transporte turístico.

●● TULCÁN

Senae fortalece medidas contra el contrabando

POR MARLON RÚALES

En un esfuerzo por combatir el contrabando y fortalecer la seguridad en la zona fronteriza de Carchi, días atrás la directora general del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), Gabriela Ochoa, visitó la provincia para presentar el Plan de Acción de la institución.

Junto a delegados de la Aduana de Francia y de la embajada de Estados Unidos, Ochoa ratificó la colaboración internacional, marcando un importante paso en la lucha contra el comercio ilícito.



Frontera norte con Colombia.

Uno de los principales resultados de la visita fue la identificación de requerimientos urgentes para prevenir el ingreso y salida de mercancías de contrabando.

En respuesta se acordó la cooperación internacional para mejorar los servicios aduaneros mediante la implementación de un software de Inteligencia Artificial. Esta iniciativa promete modernizar y agilizar los procesos de detección y control de mercancías ilegales.

Además, como parte del compromiso de fortalecer la capacidad operativa de SENAE, se anunció la donación de equipos especializados, incluyendo drones y chalecos, para mejorar la vigilancia y el monitoreo en áreas críticas. Asimismo, se confirmó un incremento en el recurso humano destinado a la zona fronteriza, lo que permitirá mayor presencia y eficacia en las operaciones de control aduanero.

●● PUEBLOVIEJO (LOS RÍOS)

Solicitan a AMT cumplir con requisitos legales para matriculación

POR VÍCTOR ESPINOZA

En el seno del recientemente creado Grupo de Transportes Sur de Los Ríos se levantaron voces de protesta porque en ciertas Agencias Municipales de Tránsito (AMT) de cantones pequeños de Los Ríos, Guayas y Bolívar se estaría omitiendo requisitos legales establecidos por la ANT para la entrega del certificado de Revisión Técnica Vehicular (RTV) y matriculación de las unidades.

Patricia Bonifaz, representante legal de la Cooperativa de Transportes 17 de Noviembre S.A de la parroquia rural San Juan, cantón Pueblo Viejo, solicita a las AMT de Los Ríos que como autoridades y reguladores del tránsito, respalden a las operadoras de transporte legalmente constituidas, exigiendo la RTV anual calificada, matrícula y documentación actualizada cada año. Es decir, nombramiento de gerente y certificado de socio activo en la operadora de transporte. Afirma que las instituciones vinculadas con el transporte y tránsito los obligan a estar cooperados; sin embargo, en ciertas agencias omiten documentos al momento de matricular.



Transportistas crearon el Grupo Sur de Los Ríos.

La nueva organización gremial se creó en Babahoyo por representantes de las operadoras de transporte pesado: Chilintomo Unido S.A, Santa Rita, Jesús es el Señor, Pegazo, 17 de Noviembre S.A., Virgen del Carmen, Carga Pesada Río Vines y Papagayo S.A. Su objetivo fundamental es velar por los intereses del gremio y cuenta con su directiva conformada por Luis Piedrahita, presidente; Rafael Olaya, vicepresidente; Patricia Bonifaz, secretaria y Ángel Prado, tesorero.

QUITO

Cambios en los seguros para camiones y buses

POR MARITZA GUEVARA

Por la inseguridad, las compañías de seguro se están absteniendo de cotizar camiones individuales y sólo cotizan a flotas de camiones. Así mismo, las condiciones otorgadas serán de acuerdo a la región geográfica, la marca del vehículo y su edad. La cobertura puede ser todo riesgo o pérdida total.

Los transportistas individuales de carga o pasajeros, piden seguro de responsabilidad civil (daños a terceros) pero no aseguran contra todo riesgo porque es más costoso y su vehículo no queda cubierto. Quienes cotizan todo riesgo son empresas grandes de carga y las especializadas con flotas importantes.

Los costos son aproximadamente como sigue:

VALOR CAMIÓN	TASA ANTERIOR	TASA ACTUAL	DEDUCIBLE ANTES	DEDUCIBLE ACTUAL
menos de USD 30.000	4,20 a 5,5% en promedio	6 a 7%	<ul style="list-style-type: none"> • hasta 10% del valor asegurado • mínimo 1,5% del valor asegurado • no menor de USD 350 	<ul style="list-style-type: none"> • hasta 15% del valor asegurado • mínimo el 2% del valor asegurado • no menor a USD 750 a 1000 promedio
más de USD 30.000	3,50 - 4,5% en promedio	5 a 7%	<ul style="list-style-type: none"> • hasta 10% del valor asegurado • mínimo 1,5% del valor asegurado • no menor de USD 750 	<ul style="list-style-type: none"> • hasta 15% de valor asegurado • mínimo el 2% del valor asegurado • no menor a USD 1000 promedio

100% de remisión de intereses por tasa de matriculación

POR ANA MARÍA MONCAYO

La Ley de Eficiencia Económica y Generación de Empleo aprobada por la Asamblea Nacional en diciembre 2023, permite que quienes tengan multas con la ANT por la tasa que esa institución cobra en la matriculación vehicular, pueden beneficiarse con la remisión del 100% de los intereses adeudados. El beneficio se aplica hasta julio 25 de 2024.

La Disposición Transitoria Tercera de la Ley, señala: "La ANT, el Servicio Público para Accidentes de Tránsito y las Prefecturas aplicarán

la remisión del 100% de los intereses, multas y recargos de los tributos pendientes de pago que se encuentren bajo su administración y que se recaudan anualmente con el Impuesto a la Propiedad de vehículos motorizados por parte del SRI".

Es un esfuerzo coordinado entre el SRI, Servicio Público de Accidentes de Tránsito (SPPAT) y la ANT. Vencido el plazo, quien no canceló las obligaciones tendrá el recargo correspondiente.

Atención: la remisión es sólo por mora en tasa de matriculación vehicular y no por multas por infracciones de tránsito.

TULCÁN

Gobernadora dialoga con directivos de Asociación de Transporte Pesado

POR MARLON RÚALES

La gobernadora del Carchi, Marianela Robles, recibió en su despacho a la nueva directiva de la Asociación de Transporte Pesado del Carchi, encabezada por Marco Méndez, con el objetivo de fortalecer la cooperación en temas vitales como seguridad, pesos y dimensiones.

un diálogo continuo donde ambas partes trabajen en conjunto para garantizar la seguridad vial y el desarrollo sostenible del transporte en la región reconociendo el papel fundamental que desempeña el transporte pesado en la economía y la conectividad de la provincia y el país.

Por su parte, Marco Méndez expresó su gratitud por la receptividad y el compromiso. Subrayó la importancia de trabajar en colaboración para abordar las preocupaciones del sector y promover prácticas seguras.



Nueva directiva del transporte pesado de Carchi.

Transporte pesado continua como blanco de delincuentes

POR MARLON RÚALES

El presidente de Conafetrape, René Gómez, ha levantado la voz de alarma sobre el aumento alarmante de secuestros a sus afiliados. En entrevista con un medio internacional, Gómez reveló que los delincuentes exigen rescates entre 8 y 10 mil dólares por chofer y entre 5 y 10 mil dólares por vehículo.

A pesar del esfuerzo de la Policía y el Ejército, la situación persiste, lo que lleva a cuestionar sobre la efectividad de las medidas tomadas. Los conductores, en medio de la incertidumbre, lamentan la falta de acciones concretas por parte del Gobierno para abordar esta crisis de inseguridad.

El relato de un conductor asaltado y extorsionado en Nobol fue solo un ejemplo de la gravedad de la situación. Los transportistas insisten en la necesidad urgente de endurecer las penas y fortalecer la

organización gremial para implementar medidas de seguridad, como caravanas vigiladas por rastreo satelital.

El llamado urgente: si el Gobierno no toma medidas inmediatas y efectivas para frenar la creciente inseguridad, los transportistas tomarán medidas radicales. La situación demanda una respuesta decidida y coordinada entre autoridades y transporte pesado, para enfrentar esta grave amenaza a la seguridad y la estabilidad económica del país.



Un llamado a acción gubernamental



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Solo quienes realmente saben de
transporte eligen el camión
más fuerte y confiable



ACTROS

LA MEJOR INVERSIÓN POR AHORRO DE
COMBUSTIBLE Y PRECIO DE REVENTA



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





Refugio de vida silvestre Machangará-Tomebamba



EL AGUA ES ELEMENTO VIDA. AUNQUE DEPENDEMOS DE ELLA EN NUESTRA COTIDIANIDAD, A VECES NOS PASA DESAPERCIBIDA, DAMOS POR HECHO SU PRESENCIA AL ABRIR LA LLAVE EN NUESTROS HOGARES. PERO, ¿SABÍAS QUE SIN LOS PÁRAMOS Y BOSQUES NO EXISTIRÍA EL AGUA?

CUENCA

Uno de los espacios naturales que generan y mantienen este imprescindible recurso es la Sub-cuenca del Río Machangará ubicada al norte de Cuenca. Tiene una superficie equivalente a 5 veces el área urbana de la ciudad.

En 1985 esta sub-cuenca fue declarada como área de bosque y vegetación protectora Machangará – Tomebamba por constituir un soporte vital para la vida, pues aporta con el 60% del agua que consumen en Cuenca.

El agua proveniente de este ecosistema andino, es además, aprovechado para el riego agrícola de las comunidades aledañas, para la generación de

hidroenergía y para el funcionamiento de las industrias cuencanas.

Más allá de su utilidad y belleza escénica, es el hogar de numerosas especies de flora y fauna de singulares características descubiertas sobre la

investigación científica. Su presencia demuestra que aún se mantiene el equilibrio ecológico que ha dado vida a estos ecosistemas durante miles de años.

Para salvaguardar los enormes servicios ambientales que brinda, varios



Felinos viven en el área.



Cóndor.



sectores públicos y privados han sumado esfuerzos alrededor del Comité de Conservación de la Sub-cuenca del río Machangará.

Garantizar su conservación es fundamental para el presente y el futuro de Cuenca, por lo que hoy se fortalece de su protección legal mediante la revocatoria del refugio de vida silvestre Machangará – Tomebamba como parte del sistema nacional de áreas protegidas, estableciendo para siempre el máximo nivel de cuidado sobre casi 25.000 hectáreas de páramos y bosques compartido por los cantones Cuenca, Cañar y Biblián, su declaratoria nos beneficia a todos.

Este es un gran paso hacia la conservación de nuestro patrimonio natural. 🌿





Gremios del transporte se sienten asfixiados por demora de trámites en la ANT

RENOVACIÓN DE LICENCIAS, DESHABILITAR O RENOVAR PERMISOS DE OPERACIÓN QUE A LA ANT NO LE DEBERÍA TOMAR MÁS DE DIEZ DÍAS, COMO LO DISPONE LA LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES, DEMORA ENTRE CINCO Y SEIS MESES.

QUITO

POR JANETH CRUZ

Este es solo un ejemplo por el cual algunos gremios de la transportación, como el turístico, pesado y de pasajeros intra e interprovincial de 18 provincias, llegaron a la sede de la ANT en Quito el 20 de febrero de 2024, para pedir al presidente de la República, Daniel Noboa, que declare en emergencia esa institución y se emprenda en una auditoría integral.

“Necesitamos que busquen mecanismos para que se agilicen los trámites y no haya tantas trabas”, dijo David Carrasco, quien forma parte de la Asociación de Transporte Turístico del Ecuador, tras reclamar que la gestión que se realiza en la ANT demora más que importar un vehículo.

En una entrevista con BUENVIAJE, Carrasco afirmó que las modalidades del transporte sufren una crisis tremenda debido a las complejidades que se generan; estamos en indefensión pues en la ANT no se permite el normal funcionamiento de las empresas.

Dijo que, en el caso de su compañía tiene que renovar el permiso de operación este año, y se declaró “aterrorizado” por los trámites que deberá empezar a gestionar.

“Parece que es sencillo, pero hay empresas que llevan desde el año anterior con el permiso prorrogado porque no logran despachar los trámites. La ANT es una entidad colapsada por la gran cantidad de procesos que deben sacar adelante; las solicitudes que tienen en archivo solo siguen engordando las carpetas y los trámites no avanzan para que las empresas puedan desarrollarse de forma adecuada”.

A esto se suma que las inversiones se afectan porque los vehículos no pueden circular si no cuentan con documentos habilitados. También se corre el riesgo de perder la exoneración de un año que otorga el SRI. “Los perjuicios son altísimos, además de la pérdida de dinero porque el carrocer o importador no esperan que el carro esté rodando para cobrar las letras; el momento que se factura arrancan los créditos”, señaló.

Incluso dijo que algunos compañeros han optado por vender su vehículo antes de matricularlo. “Es insólito que una entidad que debería agilizar los trámites para dinamizar la economía, simplemente se haya convertido en una verdadera pesadilla para los transportistas”.

Esperan que con los allanamientos que realizó la Fiscalía a la ANT el 14 de marzo, esta entidad acelere los trámites. Ese



Protestas de transportistas en la ANT de Quito.

día, el ministerio público detuvo para investigaciones, a nueve personas luego de operativos de control en Quito y Santo Domingo, en el marco de una investigación de la Unidad de Transparencia y Lucha contra la Corrupción.

Fenatrape: cambios radicales

Luis Felipe Vizcaino, presidente de Fenatrape dijo que para este sector que es estratégico el Ministerio de Transporte y Obras Públicas debe coordinar con la ANT para que se implementen cambios radicales, sistemas modernos y digitales para la simplificación de los trámites.

Señaló que no quieren corrupción en la burocracia, ni que haya lentitud y reiteró que no puede ser posible que la renovación de un permiso de operación demore seis meses o más, o que una deshabilitación tarde “meses y meses” ya que significa pérdidas.

Inclusive advirtió que pueden ser víctimas de chantajes y corrupción, que muchas veces se dan en estas instituciones, pero que no debería ocurrir. “Por eso hemos pedido que se digitalicen y modernicen para simplificar y automatizar los trámites”. Como ejemplo mencionó el sistema digital ya se aplica en el Municipio de Guayaquil.

Provinciales solicitan con urgencia declarar en emergencia la ANT

SANTA ELENA

POR LUIS RUIZ

No aguantan más devaneos. En el primer trimestre del año, ya solicitaron la atención de la ANT en temas puntuales y recibieron solo portazos. Los ocho oficios enviados no tienen respuesta.

Los reclamos que apunta la Fenacotip son: aprobación del Reglamento de la Ley de Tránsito (estancado desde 2021); frecuencias pendientes desde 2011; plan de rutas y frecuencias y autorizar habilitaciones para el cambio de unidades.

“La transportación está sufriendo graves consecuencias por causa de los problemas que padece la ANT”, manifestó Abel Gómez, dirigente de Fenacotip.

“Señor presidente, la ANT tiene que ser intervenida con urgencia; dicen tener un presupuesto corto que no abastece para atender a nivel nacional y poco

recurso humano técnico calificado para atender a los transportistas”, añadió.

Por su parte la ANT basa su defensa en argumentar que no puede ser declarada en emergencia una institución que trabaja con normalidad y atiende 300 tipos de trámites para los usuarios.

Para Ángel Solís, gerente de CLP de Santa Elena, la ANT no le trae “buenos recuerdos, ni hay nada favorable que destacar”. La CLP sacó una frecuencia para viajar a Cuenca, pero el ente que había hecho los estudios técnicos y aprobado en primera instancia, luego decidió suspenderla. “Nadie está conforme, hay mucha desigualdad con las grandes operadoras nos han querido borrar o aplastar”, añadió.

En la actualidad, un juez de la provincia les otorgó un amparo constitucional y retomaron los viajes a la capital azuaya, pero con la zozobra permanente que les quiten en cualquier momento. “Hasta que salga ese bendito plan de frecuencias, pendemos de un hilo”, finalizó.



Ángel Solís junto a la flota CLP.



Buen Viaje

LLEGAMOS A DONDE USTED NECESITA

PUBLIQUE SUS PRODUCTOS Y ASEGURE SUS VENTAS

SOMOS LA REVISTA NÚMERO UNO EN EL PAÍS

Publicaciones y suscripciones

Tel: 02-2056898 - 2056899

0999818639



maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

www.revistabuenviaje.com.ec

Síguenos en:



revistabuenviaje



Revista Buen Viaje



@revistabuenviaje



CON MÁS DE 250 AÑOS: LOS CAMIONES MAN REPRESENTAN LA CALIDAD DE SIEMPRE



EN LA INDUSTRIA ECUATORIANA, LOS CAMIONES MAN HAN MARCADO UN HITO EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE DE CARGA PESADA AL ESTABLECER UN ESTÁNDAR DE EXCELENCIA INSUPERABLE. CON UNA REPUTACIÓN CIMENTADA EN LA DURABILIDAD, LA EFICIENCIA Y LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA, LOS CAMIONES MAN SE HAN CONVERTIDO EN LA OPCIÓN PREFERIDA PARA EMPRESAS DE DIVERSOS SECTORES, DESDE LA CONSTRUCCIÓN HASTA LA MINERÍA.

Con una historia que se remonta a más de 250 años, MAN ha sido pionero en la industria del transporte pesado. Desde sus comienzos como fabricante de maquinaria en Alemania hasta su posición actual como líder mundial en la producción de camiones, MAN ha mantenido un compromiso inquebrantable con la calidad, la innovación y la satisfacción del cliente.

MAN TGS 33.440 y TGS 33.480

Los camiones MAN TGS 33.440 y TGS 33.480 están diseñados para superar los desafíos más rigurosos en la industria minera y sectores relacionados. Estos modelos ofrecen una fusión de potencia, resistencia y tecnología de vanguardia, asegurando un rendimiento superior en todo momento. Los flamantes modelos 2024 de la línea de camiones MAN TGS han retornado al país. Estos vehículos vienen de serie con motores potentes de 440 HP y 480 HP, acompañados de las reconocidas cajas manuales ZF de 16 velocidades y el sistema Intarder (freno a la caja de cambios) de 6 tiempos. Además, incluyen cubos reductores y otros componentes esenciales para un rendimiento superior.

Construidos para superar los desafíos más exigentes, su chasis resistente y su construcción robusta los convierten en la elección ideal para enfrentar terrenos y entornos hostiles sin esfuerzo. Desde carreteras sinuosas hasta caminos rocosos, estos camiones están listos para enfrentar cualquier obstáculo con determinación.

Los camiones MAN se destacan por su tecnología innovadora que eleva la eficiencia y la seguridad. Con sistemas de control avanzados que te brindan seguridad y tranquilidad en cada viaje.

¡Te invitamos a visitarnos en nuestra Matriz en la ciudad de Cuenca!

En NEOCAMIONES, presentamos con orgullo nuestra selección de camiones MAN, los cuales están disponibles para ti en cada rincón del país. Sabemos que, en áreas remotas donde el trabajo exige lo mejor, nuestros camiones MAN ofrecen la calidad y el rendimiento que necesitas.

¡Descubre la excelencia de MAN en cada viaje!

Más información | Call Center 0988282600 



QUE TUS LLANTAS AÚN NO VAYAN AL CIELO



REENCAUCHA

**Y ASEGURA TU INVERSIÓN
CON NUESTRA GARANTÍA TOTAL**



DV-RL



VRT3

**PUEDE RENDIR HASTA EL DOBLE QUE UNA
LLANTA CHINA DE BAJO PRECIO Y CALIDAD**

**EXTENDER AHORRO/KILÓMETROS
AL INFINITO AHORA ES POSIBLE**



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

www.durallanta.com



Los siniestros de tránsito tienen varios responsables

CUANDO SE PRODUCE UN SINIESTRO DE TRÁNSITO QUE INVOLUCRA A AUTOBUSES O CAMIONES, LA REACCIÓN INMEDIATA SUELE SER RESPONSABILIZAR AL CONDUCTOR. LAS AUTORIDADES DE TURNO APLICAN RÁPIDAMENTE SANCIONES SEVERAS A LA EMPRESA IMPLICADA, MIENTRAS LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN CRITICAN DURAMENTE AL CONDUCTOR CON DISTINTOS CALIFICATIVOS.

QUITO

POR LUIS BORJA MARTÍNEZ*

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.

Estadísticamente el transporte público de pasajeros solo está involucrado en un porcentaje menor de siniestros de tránsito a nivel país; pero, el alto número de pasajeros involucrados hace que estos eventos sean especialmente mediáticos. Sin embargo, es crucial reconocer que un accidente de tránsito puede resultar de una combinación de factores como lo siguientes:

Condiciones climáticas: Ecuador, por su ubicación geográfica tiene cambios drásticos de temperatura entre Costa, Sierra y Amazonía y, debido a eso enfrenta retos únicos en cuanto a la seguridad vial. La visibilidad reducida y la disminución de la adherencia en zonas de alto riesgo, como carreteras sinuosas y áreas propensas a niebla o lluvias intensas, requieren destreza y experiencia de los conductores.

Estado de las vías: La condición y el diseño de la infraestructura vial son

críticos para la seguridad del transporte. Carreteras en mal estado, señalización insuficiente y falta de mantenimiento aumentan el riesgo de siniestros, especialmente cuando los diseños viales no consideran las particularidades geográficas y climáticas.

Factor Humano: Es el más importante, pues la responsabilidad de los conductores y propietarios de los vehículos es esencial para garantizar un tránsito seguro. Es imperativo que solo personal calificado, que haya pasado por un proceso riguroso de capacitación, opere los grandes vehículos. La autorregulación y un control riguroso sobre los conductores son cruciales, y el apoyo de tecnologías para un seguimiento constante es fundamental. Lamentablemente, prácticas como la venta de licencias por parte de la ANT o los GADs a conductores sin capacitación pone en riesgo la seguridad de todos.

Factor vehículo: El parque vehicular en Ecuador es relativamente moderno y estadísticamente, es el que menos contribuye a la generación de siniestros. La evolución tecnológica en el desarrollo de motores permite un gran incremento de la velocidad de camiones y buses. Este aumento conlleva una correlación en la letalidad de los trágicos eventos. El valor de un vehículo nuevo puede alcanzar cientos de miles de dólares y en muchos casos es el patrimonio familiar; por esa

razón la autorregulación es indispensable para precautelar la inversión. La tecnología de control y limitadores de velocidad son efectivos para prevenir que se excedan los límites seguros y legales de velocidad.

Exceso de rutas y frecuencias otorgadas por la ANT: Además de la problemática de la venta de licencias, la ANT enfrenta críticas por el exceso de permisos otorgados, lo cual genera una competencia excesiva entre operadoras. Situación que incentiva prácticas peligrosas como el exceso de velocidad para captar más pasajeros. Este comportamiento riesgoso fomentado por una supervisión insuficiente, coloca a la ANT como corresponsable de la mayoría de los siniestros de tránsito.

En conclusión: Las tragedias de tránsito en la transportación pública son el resultado de múltiples factores, siendo el humano el más crítico, pero no el único. Cada siniestro debe ser exhaustivamente investigado para identificar las causas reales y aplicar sanciones ejemplarizadoras. Es vital adoptar un enfoque integral que considere todos los aspectos mencionados para mejorar la seguridad vial y recordar que todos, tanto pasajeros como conductores, queremos llegar a casa sanos y salvos.

* Más información: 0995707632



Trailer accidentado.



Rescate luego de accidente de bus.

¿Como actuar frente a un siniestro de tránsito?

QUITO

POR ABG. MSC. DIEGO MANGUIA*

Lo importante es verificar nuestra integridad y la de los acompañantes, teniendo en consideración que la vida es lo más preciado. Acto seguido, llamar a las entidades de emergencia como paramédicos, agentes de tránsito o Policía Nacional dependiendo de las circunstancias del siniestro. En este primer momento también es recomendable verificar si estamos en una zona de peligro donde, posiblemente, pudiese haber cables de energía eléctrica o material tóxico e inflamable en la vía. Es primordial tomar distancia prudente resguardando nuestra integridad. Se sugiere tomar fotografías que servirán para desvirtuar cualquier responsabilidad en un proceso legal.

Buscar un abogado de confianza

Es preciso contactarse con su abogado, el cual le podrá asesorar de manera técnica con base a las circunstancias del hecho, acogiéndose al derecho de mantenerse en silencio y no ser interrogado sin la presencia de su abogado, haciendo prevalecer sus derechos constitucionales.

Sin embargo, es necesario diferenciar que en un siniestro de tránsito podemos estar inmersos en una contravención de tránsito, donde nos emitan una boleta



de citación, la misma que podría ser con reducción de puntos y multa pecuniaria al no sobrepasar las dos remuneraciones básicas unificadas de los daños materiales, tal como lo dispone el Código Orgánico Integral Penal (COIP). En su Art. 387 N.1; es decir, estamos hablando de daños ligeros que ha sufrido nuestro auto.

Dentro del procedimiento como tal, los Agentes de Tránsito o Policía Nacional entregarán la citación a cada conductor, obligatoriamente, para posterior realizar la impugnación de la misma. Recordemos que la citación hace referencia a una supuesta contravención que se cometió, y la no impugnación dentro de los tres días que establece la norma, se entenderá que aceptamos la responsabilidad de la infracción. Recordemos que la impugnación a la boleta de citación por daños materiales se da tramite con el ingreso de un escrito, manifestando la impugnación de la misma dirigida a la autoridad competente que resolverá sancionarnos o no.

Es oportuno mencionar, que en esta audiencia se resuelve la reducción de puntos en la licencia y multa pecuniaria. Si queremos cobrar los daños ocasionados tendríamos que tomar otro procedimiento, el cual sería denunciar en Fiscalía con las pruebas pertinentes.

Es posible que se dé un segundo caso.

Donde podemos estar inmersos en un delito de tránsito en donde, dependiendo de las circunstancias, al existir daños materiales que sobrepasen las dos remuneraciones básicas unificadas, los

vehículos serán ingresados a un patio de retención vehicular. Si, como consecuencia del siniestro de tránsito, existen personas fallecidas o heridas, los conductores serán aprendidos hasta la audiencia de formulación de cargos dentro de las 24 horas siguientes contadas desde que se produjo el siniestro de tránsito, hasta conocer su situación jurídica.

Dentro de este proceso podemos estar en calidad de víctimas o como presuntos responsables; es aquí donde es indispensable contar con un abogado de confianza, puesto que es necesario exigir el respeto de nuestros derechos como personas, más allá de toda circunstancia.

Recordemos que al estar inmersos dentro de un siniestro de tránsito, se puede llegar a un acuerdo extrajudicial, y con esto me refiero a que haya la apertura de solucionar los daños materiales que sufrió nuestro vehículo con ayuda de nuestro seguro, o se pueda solucionar con el pago económico resarciendo los daños causados. Es aquí donde nosotros tomamos la salida, pero en muchos de los casos, es incierto conocer si vamos a resarcir los daños completamente, puesto que, a simple vista, no podríamos determinar un monto real. Incluso puede existir daños internos en nuestro vehículo los cuales no se están tomando en consideración y se necesita la ayuda de un informe técnico-mecánico para poder establecer el monto. No obstante, está en nuestra elección elegir un proceso extrajudicial o judicial. ▢

*Más información: Abogado Penalista. Cel: +593 96 152 5123



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.

El conductor profesional, a veces, tiene que **convertirse en psicólogo**

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Jaime Olmedo Barragán de 54 años de edad, manifiesta que su primera experiencia como conductor desde los 18 años, fueron en un camión pequeño de tres toneladas y que sus mayores satisfacciones las tuvo en el transporte pesado, porque



Jaime Barragán, ingeniero industrial, jamás imaginó encontrar en la transportación su fortaleza.

el trato de los productores agrícolas que lo fletaban era amable y respetuoso.

La amplia trayectoria de Barragán como transportista y dirigente, lo lleva a afirmar que el conductor de bus de pasajeros, de manera empírica, se transforma en psicólogo al tratar diariamente con diversas personas. Es aquí donde el chofer recibe de manera frecuente, agravios, maltratos o insultos de los usuarios de diferentes niveles culturales y socio-económicos que llevan consigo problemas originados en el hogar o en el trabajo.

Esas situaciones le obligan a desarrollar y adoptar procedimientos psicológicos como ignorar los agravios para evitar problemas mayores mientras conduce el bus. Sugiere a sus colegas transportistas tener un carácter pasivo y afable ante estas circunstancias y manifiesta que si, previo a iniciar su labor, tienen problemas en el hogar es mejor no conducir para evitarse situaciones que podrían ser fatales para los usuarios o transeúntes, porque la mente no

está enfocada 100% en la actividad de conducir, sino que a ratos rememora el problema familiar.

Sus vivencias y experiencias en el volante le han permitido ganarse la confianza y respeto de sus compañeros entre los años 89 y 97 como camionero; luego como dirigente de la Cooperativa de Transporte Urbano Santa Rita en 1998; además, como gerente reelecto por cuatro periodos entre 2001 y 2018 y después presidente de la institución en 2020 hasta la actualidad.

Asegura que la actividad del transportista se ha degradado de lo formal a la informalidad. Rememora que por fines de los 80 o inicios de los 90, si era rentable; pero que, en la actualidad frente a la competencia desleal y gente carente de trabajo que ha visto en la movilización de personas una forma de ganarse algún dinero para sobrevivir, se ha ido degradando al punto que a los propietarios de buses les resulta imposible renovar sus unidades.

Miguel Cárdenas **está orgulloso** de su trabajo que requiere mucho profesionalismo

AZOGUES

POR JACQUELINE CALDERÓN

Uno de los trabajos considerados de alto riesgo entre la variedad de tipos de transporte, es la conducción de camiones cisterna que abastecen de combustible a las estaciones de servicio a lo largo y ancho del país.

Sin embargo, hay quienes valientemente cumplen con esta labor, como lo es Miguel Cárdenas, quien lleva más de 20 años conduciendo uno de estos camiones y trabaja para Com Rasvelcrespi como parte de un grupo de 41 conductores que proveen de combustibles a la ciudad de Azogues. Don Miguel dice sentirse orgulloso, ya que en las carreteras es respetado y admirado por movilizar este producto de alto riesgo por su naturaleza inflamable.

Algo positivo que nos comentó, es que la empresa los mantiene a él y a sus compañeros en permanente capacitación en temas como el control de incendios, control y manejo de derrames y en materia de tipo ambiental, lo cual los ha llevado a tomar conciencia del cuidado que deben mantener con el

entorno y la población. También destacó que no cualquier conductor reúne las condiciones para acceder a este trabajo, ya que las empresas previa contratación, realizan una valoración tanto física como psicológica y por ello recomienda a quien busque dedicarse a esta actividad, se capacite por al menos un periodo de 6 meses como acompañante de un chofer profesional experimentado en este campo. Cerró la entrevista señalando que su trabajo le ha permitido educar a sus dos hijas y mantener a su familia sin mayores contratiempos. 🇨🇺



Miguel Cárdenas

Un Mercedes-Benz Actros es para competir con calidad, porque es un alemán puro

POR MARCA Y POR LO QUE HE CONOCIDO DESDE MI NIÑEZ, SIEMPRE ME HA LLAMADO LA ATENCIÓN MERCEDES BENZ PORQUE, LA TECNOLOGÍA ALEMANA SE HA CARACTERIZADO POR UNA DE LAS MEJORES Y ES "TOTALMENTE ALEMÁN" EN TODOS SUS COMPONENTES. ESO REPRESENTA UNA GRAN GARANTÍA AL MOMENTO DE DECIDIR LA COMPRA. POR ESO NO DUDÉ EN ELEGIR EL ACTROS 2645.



Abg. Javier Camacho



El Abg. Javier Camacho señala que transporta todo tipo de mercadería de importación y exportación. Mueve carga desde y hacia los puertos al lugar que el cliente indique. Eso requiere que sus vehículos tengan características especiales.

Desde el 2016 ingresé al mundo del transporte y formé la empresa Camacho Figueroa S.A. Como empresario ha sido un reto un poco arduo al comienzo; pero, cuando se hace bien las cosas y sintiendo de la mejor manera cada paso dado, vamos saliendo adelante.

Cuando estuve eligiendo los tracto camiones consulté a un familiar que tiene Mercedes-Benz y su consejo fue: "Compra Mercedes que es una marca reconocida. Tiene gran rendimiento de combustible; los repuestos se los encuentra en todas partes del país y no son costosos.

Una vez que elegí la marca en Autolider, la negociación fue conveniente en precio. Siempre buscamos lo mejor para nuestra empresa, que contribuya a su desarrollo, que sea un aporte para el trabajo que realizamos con nuestros clientes con calidad y profesionalismo.

Tenemos clientes que, por el espacio físico de sus instalaciones, con un carro de trompa se dificulta que nuestros operadores realicen sus maniobras libremente; en cambio, con el Actros que es cabina corta, tenemos mayor radio de giro en espacios pequeños.

Muy fácil de conducir, acelera, frena y ¡disfruta del viaje!

Cuando me subí al Actros 2645 me sorprendí de constatar la tecnología que posee, es versátil y potente. La transmisión automatizada ayuda a controlar

la velocidad y no deja sobre revolucionar al motor, permite conducir con ahorro de combustible y de manera comfortable.

Para decidir la compra de las unidades teníamos un poco de preocupación por los carros automatizados ya que no son comunes en nuestro medio; pero, como la marca ofrece capacitación para los conductores, fue más fácil la adaptación. Estamos conscientes que debemos evolucionar en el transporte.

Son camiones duros y confortables

Su presencia es elegante y comfortable; lucen más imponentes con el color naranja, uno de los colores distintivos de la empresa.

Manejo empresarial

Capacitamos a nuestro personal para ofrecer el mejor servicio a los clientes. Para ello, estamos conscientes que siempre debemos dar lo mejor de nosotros para nuestros clientes; que tenemos que poner buena actitud y amor a nuestro trabajo. Nuestros conductores siempre tienen predisposición en cada una de las plantas que ofrecemos el servicio. La finalidad es ser mejores cada día, brindando eficiencia y ofreciendo una mano amiga que contribuya a solucionar las necesidades laborales de cada día.

Nuestros vehículos están asegurados, poseemos rastreo satelital, paradas determinadas y seguras. Los conductores están preparados para hacer una ruta segura llevando esto a disfrutar el trabajo. Nos manejamos con el tiempo para cumplir los plazos que el cliente exige puntualmente. CAMFI cuenta con certificación BASC una de las más importantes. Siempre hay que tratar de dar lo mejor y de la mejor manera para lograr una competencia leal ante nuestros clientes.



Utilización de la Inteligencia Artificial para la inspección de vehículos

A FINALES DEL 2023, LA EMPRESA AMAZON LANZÓ UNA ALIANZA CON UVEYE QUE POSEE UNA NUEVA TECNOLOGÍA BASADA EN LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL (IA) PARA INSPECCIONAR SUS CAMIONES DE REPARTO. ESTA TECNOLOGÍA PUEDE ENCONTRAR ANORMALIDADES PEQUEÑAS COMO PROBLEMAS EN LAS LLANTAS HASTA ANOMALÍAS MÁS XQSERIAS COMO FALLAS EN EL MOTOR O LA TRANSMISIÓN ANTES DE QUE AFECTEN EL TRABAJO DEL VEHÍCULO EN RODAMIENTO.

POR MARISTHER GUEVARA

Amazon posee una de las flotas de camiones más grandes del mundo que está compuesta por camiones de reparto de ciudad, furgonetas de reparto y camiones pesados. Con el objetivo de garantizar la seguridad de sus choferes y reducir el tiempo de inspección de cada vehículo, se aliaron con UVEye.

UVEye es un emprendimiento nacido en Israel que lleva 7 años en el mercado. Inicialmente, ofrecía tecnología para detectar armas, bombas u otras amenazas a la seguridad en un vehículo mediante el escaneo de la parte inferior del mismo. Al ser bien recibidos por sus clientes por encontrar constantemente varios problemas mecánicos en los vehículos que escaneaban, los fundadores de la empresa encontraron otro nicho para sus servicios. UVEye amplió su portafolio y desarrolló una tecnología que combina visión por computadora y aprendizaje automático (machine learning) que tiene la capacidad de escanear todo el vehículo tomando fotos de cada parte y detectando cualquier mal funcionamiento que podría estar ocurriendo. La tecnología tiene el 96% de tasa de acierto.

La empresa ahora está valorada en alrededor de USD 800 millones y recolectó 100 millones en 2023, lo cual demuestra el interés de los inversores en soluciones tecnológicas para las flotas de transporte.

UVEye tiene alianzas con empresas en toda la cadena de suministro de vehículos; su tecnología acompaña al vehículo en todo su ciclo de vida, incluyendo el concesionario, subastas, compañías de seguro y flotas comerciales. Es así como se aliaron con Amazon para proveer la inspección de sus camiones en Estados Unidos, Canadá, Alemania y Reino Unido. La tecnología de Inspección Automática de Vehículos ofrece seguridad a

los conductores y encargados de flotas de que los vehículos van a trabajar en buena condición.

En el pasado, los conductores hacían la inspección manual del camión antes de salir y les tomaba alrededor de 5 minutos; ahora, la inspección automática toma 1 minuto.

Una característica útil es que el sistema lleva registro de los tipos de problemas presentados en los vehículos y esto permite identificar los daños específicos que ocurren en ciertas rutas. También da información sobre la frecuencia en que ocurren los daños.

La inspección se realiza con el camión pasando por un arco a 8 km/h. La IA revisa el vehículo e identifica problemas los cuales son clasificados dependiendo de su severidad. Esta información se transmite a la computadora donde el técnico puede decidir si el camión sale o no a ruta y priorizar los arreglos.

Para aseguradoras y carros usados

UVEye fraguó una alianza con una empresa de seguros en Estados Unidos, la cual utilizará su tecnología para evaluar los daños de un vehículo y generar cotizaciones. En los concesionarios, UVEye es utilizado para la compra de

carros usados. Con esa tecnología pueden tener una clara idea del estado de los vehículos que van a tener en su patio. UVEye actualmente trabaja con marcas como CarMax, Volvo y GM.

Los clientes esperan que en el futuro esta tecnología también pueda analizar el interior de los vehículos. De la misma manera, la IA representa una oportunidad para realizar otros procesos eficientes como la ubicación geográfica del vehículo en el momento en que el daño ocurre o el trazado de las rutas de reparto.

El cerebro humano es responsable.

Es importante resaltar que, por más que la IA representa una gran ayuda, siempre habrá un cerebro humano de por medio. Por ejemplo, decidiendo las prioridades para arreglos o mantenimiento del vehículo, o tomando la decisión de si el mismo puede operar. Nuestra responsabilidad como operarios sigue ahí, la diferencia es que la IA nos ayuda a hacer mejor nuestro trabajo. 🚚

Fuentes:

<https://www.aboutamazon.com/news/transportation/amazon-automated-vehicle-inspection>
<https://techcrunch.com/2023/05/09/uveyes-mri-for-cars-system-lands-startup-100m-from-gm-carmax/>
<https://www.fastcompany.com/91037469/uveye-most-innovative-companies-2024>



Fotos obtenidas de internet.



CABINA CREWCAB

CÓMODA, SEGURA Y ERGONÓMICA PARA TU EQUIPO

La cabina CrewCab cuenta con novedosas características personalizadas a medida y diseñadas para actividades de emergencia, conjugando potencia, velocidad, robustez y durabilidad, teniendo en cuenta, tanto la ergonomía como la seguridad, sin comprometer la calidad.



Camiones y Buses del Ecuador S.A.
Av. Maldonado km. 13 y Calle S55-A.
Quito - Ecuador

www.scaneq.com.ec

SCANIA

Las camionetas sirven de carro guía para los convoyes de servicio a las petroleras

SHUSHUFINDI

POR CARLOS NAVARRETE

Contrashu posee camionetas de doble cabina que cumplen la función de carros guía; mientras que Águilas posee vehículos para transporte de carga pesada. Las dos tienen a Luis Arroyo como su fundador principal. La sociedad también tiene una flota de camiones de carga mediana.

“En general, en el campo petrolero, estamos siempre haciendo trasteos tanto de los walcober o taladros pequeños de reacondicionamiento, como también los taladros de perforación. También, para el traslado de maquinaria pesada, donde las normas de las empresas que trabajan en el ámbito petrolero, obligan siempre a cumplir reglas establecidas como tener un carro guía en la parte delantera y de pronto otro en la posterior, ya que los convoyes en zonas pobladas no pue-

den circular con más de cinco vehículos cargados. Es decir, que por cada cinco vehículos cargados tiene que haber un carro guía”.

El carro guía que generalmente es una camioneta hace un trabajo muy importante para el movimiento y traslado de cargas de un sitio a otro. El funcionario del carro guía va mirando la vía para detectar algún obstáculo o para advertir a los transportistas que vienen en sentido contrario. Va con luces intermitentes encendidas y lleva una licuadora para dar señal de que está como guía de un convoy de vehículos que llevan carga pesada y extra pesada.

El trabajo de Luis Arroyo y sus socios, es a nivel nacional trayendo carga desde Esmeraldas, Guayaquil, Manta, Portoviejo y más ciudades. Se trata de un trabajo en equipo. “Si se va a realizar un trasteo de un walcober



Luis Arroyo en el campo de trabajo.

por ejemplo, estamos hablando de la utilización de tres camas bajas y siete altas: entran dos montacargas, dos grúas, winches petroleros, de acuerdo a la distancia y también de acuerdo al cliente. Ese el trabajo que hacemos”, concluye Luis Arroyo.

La camioneta: aliada indispensable para el trabajo del transportista

TULCÁN

POR MARLON RUALES

En el mundo del transporte la labor de los propietarios de camiones y autobuses va más allá de -simplemente- administrar sus grandes vehículos en las carreteras. También necesitan desplazarse personalmente para atender una variedad de necesidades operativas. En este contexto, la camioneta emerge como una compañera indispensable.

Un ejemplo es Rene Lucero, propietario de Auto Mundo, empresa de plataformas de 10 toneladas. Es transportista desde el 2000 y resalta la importancia de la camioneta en su día a día. Recuerda su primera camioneta, una Chevrolet Luv, su aliada para transportar suministros para vehículos pesados, adquirir repuestos y brindar auxilio en la vía ante daños imprevistos.

De las camionetas enfatiza la economía, rendimiento y accesibilidad de repuestos. Aunque no ha sentido la necesidad de adaptar GPS o blindaje del vehículo, reconoce su importancia en ciudades donde la delincuencia es más pronunciada.

Sin embargo, otros transportistas consideran esenciales los sistemas de navegación y comunicación por radio. Lucero apunta que, aunque los teléfonos celulares son importantes, las nuevas tecnologías proporcionan conexiones seguras y eficientes. Por su experiencia, Lucero recomienda adquirir una camioneta ágil y capaz de trasladar equipos humanos a cualquier rincón del país.

Esta entrevista nos permite adentrarnos en el mundo de los transportistas y



René Lucero transportista de experiencia.

entender cómo la camioneta se convierte en un aliado indispensable para apoyar la movilidad, seguridad y eficiencia en su labor diaria. La camioneta es un socio vital para quienes mueven el mundo a lo largo de las carreteras. 🚚

MOTRANSA AMERICAN POWER



HV
INTERNACIONAL

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

HX
INTERNACIONAL

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



Quito: Juan de Acosay 53-53 y Av. 10 de Agosto, La T. - Tel: (02) 29401851
Buenos Aires: Av. Freyre de Orellana, Km 13, junto a El Centro - Tel: (04) 380160
Cuenca: Autopista Azuague - Cuenca y Pueblo Shuar, km 7 1/2 (sector P. Santa Rita Durán Bellán).

www.motransa.com
Internacional Ecuador
@motransaecuador



Imagen referencial para fines publicitarios. Precios y equipamiento pueden variar sin previo aviso.

EL DURO DE ESTAS TIERRAS



Carter 611 Precio final: **\$29.990**
2.4 Ton

Carter 714 Precio final: **\$33.990**
4.2 Ton

FI 1217 Precio final: **\$50.990**
8 Ton

Imagen referencial para fines publicitarios. Precios y equipamiento pueden variar sin previo aviso.



Quito: Av. 10 de Agosto y Juan de Acosay, sector de La T. Teléfono: 02-29401850
Buenos Aires: Av. Juan Tancia Marango, km 13, junto a El Centro. Teléfono: 04-3801600
Cuenca: Autopista Azuague - Cuenca y Pueblo Shuar, km 7 1/2. Chulumbamba (sector P. Santa Rita Durán Bellán). Teléfono: 07-454504
Azuay: Av. Manuela Sáenz y Gómez de la Cruz (Referencia a una cuadra del 300). Teléfono: 08-600307

#FusoEcuador
www.fuso.com.ec
@fuso_ecuador





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.

Transporte de bloques: Una tarea ardua y delicada que **requiere paciencia**

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Desafiando el relieve de la geografía y los fenómenos naturales causados por el clima, cruzan entre Sierra y Costa, conductores de camiones de la Cooperativa de Transportes Jesús del Gran Poder de la provincia de Bolívar para, con fletes desde Latacunga hacia Los Ríos, Guayas y El Oro, movilizar bloques de piedra poma.

Uno de los transportistas informó que realizan viajes semanales que pueden durar entre 6 y 8 horas diarias, mismos que están sujetos a la demanda del producto por parte de compradores o constructores.

Carlos Alberto Franco, un babahoyense encargado de recibir el producto en bodegas, informó que son decenas de camiones que transportan bloques, en su mayoría de 7 y 10 cm. y en menor cantidad de 15 cm. de espesor, mismos que por unidad valen 22 y 23 centavos.

El embarque de los 5.500 bloques por camión desde las bodegas de la fábrica en Latacunga, en la mayoría de los casos, se realiza de forma manual con tres estibadores y puede durar aproximadamente tres horas y media a cuatro.

L.B.S, otro conductor al llegar a Babahoyo manifestó que se toma un buen lapso de tiempo para descargar. Pese al sumo cuidado que ponen transportistas y estibadores para movilizarlos, siempre se producen daños de entre 10 a 20 bloques por flete, calificado como un margen mínimo de pérdidas.

Son varias las empresas de fabricación de bloques que analizan nuevas estrategias para optimizar el transporte desde el punto de origen al destino final. Las estrategias se vinculan con la identificación de rutas disponibles más eficientes considerando el estado de la vía, el tráfico vehicular, las restricciones de peso, la velocidad de circulación y las distancias; además, los tipos de bloque, cantidades y cumplimiento de los plazos de entrega.



Desde Latacunga son transportados miles de bloques por semana a la Costa ecuatoriana

Respecto a la distribución de bloques a regiones diversas del Ecuador en ciertos casos además del transporte terrestre es necesario auxiliarse con el trasbordo al fluvial o al tren, así como al uso del satélite para, mediante el GPS, rastrear el recorrido del material y monitorear el recorrido de los camiones en cada ruta asignada.

Riesgos y precauciones para transportar la “pepa de oro”

LOS RÍOS

POR VÍCTOR ESPINOZA

La transportación del cacao, también conocido como la “pepa de oro”, desde las fincas o haciendas de la jurisdicción riosense hacia las empresas compradoras y con fines de exportación, requiere de cuidado y precaución, debido al actual alto precio e histórico de la tonelada del producto en Ecuador y el mundo.

Rolando L.M, un agricultor que transporta cacao por cuenta propia desde sus predios ubicados entre los cantones: Montalvo y Caluma, se muestra preocupado debido a que los precios de venta que fluctuaron entre USD 340 y hasta superó los 400 el quintal durante

marzo de 2024, lo han convertido en un producto codiciado por la delincuencia.

Afirma que muchos cacaoteros se ingenian estrategias al momento de sacarlo hacia los mercados, como dividir las cantidades del envío en transportes, días y horarios diferentes a los habituales hacia los puntos de venta.

Marcelo S.D, un comprador de cacao, cuenta que antes en su camión iba a las fincas cacaoteras a comprar la producción a los agricultores del sur de Los Ríos. Afirma que dejó de hacerlo debido al auge delictivo en las primeras horas de la mañana y entre las 16h00 y 19h00. Estuvo en peligro su vida por Vines y en la ruta Pueblo Nuevo, Mata de Cacao, Febres Cordero en el cantón Babahoyo.



La movilización y comercialización del cacao se la efectúa con cautela.

En la actualidad, la comercialización es receptada en las bodegas de las empresas compradoras con permanente vigilancia privada y desde el sitio el cacao es movilizado en grandes furgones hacia las industrias productoras de chocolate o al puerto de Guayaquil para la exportación, escoltado o rastreado por la Policía.

Seguro de vida para el conductor no es común en el país

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

Hay desconocimiento de su utilidad o desconfianza por otras experiencias. Este es el resultado de consultar a varios choferes sobre un seguro de vida para el conductor frente a la inseguridad en las vías del país.

Solo dos de diez conductores entrevistados tienen seguro de vida; uno es ecuatoriano y el otro colombiano. Erasmo Risueño, nativo de Nariño, trabaja para una empresa bogotana; a su regreso de Perú, cuenta que en su país, a raíz del conflicto interno, los seguros de vida para conductores son generalizados. La empresa asume el pago de los seguros de sus conductores; pero, queda insubsistente cuando el chofer sale de la empresa. Su valor es de 370 pesos, en promedio y es renovable cada mes.

Juan Aguilar trabaja para la Cooperativa de Transportes Santa, con 24 años de vida y tres de chofer profesional. El año anterior contrató un seguro de vida con una empresa extranjera por USD 250 mensuales, “con el fin de precautelar el futuro de su familia”. Para el joven conductor es algo personal y su manera de garantizar una supervivencia de sus hijos ante cualquier contingencia laboral, dada la realidad que vive el país.

Para otros, contratar un seguro de vida es imposible. Aducen que sus ingresos son bajos o que no hay suficiente trabajo como para pagar una mensualidad. También, hay quienes rechazan de plano contratar un seguro personal por experiencias negativas personales o en conocidos. Incluso, consideran que un seguro no resuelve nada.



Pedro López asegura que sería bueno tener un seguro de vida, pero en el país no es costumbre y no conoce a nadie que haya contratado un seguro para ejercer la profesión de chofer. Luis Díaz, es lapidario: los seguros en el Ecuador son malos y no cumplen.

Si necesita asesoría personalizada en el área de seguros, ponemos a su disposición nuestros servicios.

Tenemos 22 años de experiencia en el mercado asegurador.

CONTÁCTENOS
0995080074



Empresa de transporte integra a mujeres conductoras

SININCAY - CUENCA

POR JACQUELINE CALDERÓN

La Compañía de Transportes de Camionetas “Virgen de Fátima S.A.” de la parroquia Sinincay, cuenta ya con cinco mujeres choferes profesionales y socias, lo cual representa un claro ejemplo de equidad de género e inclusión en esta empresa.

Para Rosa Viñansaca, una de las cinco conductoras de una de las camionetas, su trabajo implica una gran responsabilidad puesto que está encargada de movilizar con seguridad tanto a pasajeros como carga menor hacia Cuenca. “Aunque ya llevo 13 años en esta actividad, el que me hayan permitido legalizarme y ser parte de esta compañía me da mayor seguridad y confianza”, manifestó. Con optimismo anima a las mujeres a ampliar sus horizontes de trabajo, no solo como conductoras, sino también como profesionales en mecánica, servicios automotrices y más actividades relacionadas al transporte.

Vale destacar que la condición de las cinco damas en su calidad de socias les permite participar con voz y voto en la elección del nuevo directorio 2024.



Rosita Viñansaca, socia y conductora de su camioneta.

Los estibadores son un pilar del transporte terrestre de carga pesada

SON FUNDAMENTALES, AUNQUE A MENUDO IGNORADOS. MÁS ALLÁ DE MANIPULAR CARGAS, SON LOS ARTÍFICES DETRÁS DE LA FLUIDEZ EN EL TRANSPORTE. A TRAVÉS DE SUS HISTORIAS Y VIVENCIAS SE PUEDE COMPRENDER LA MAGNITUD DE SU CONTRIBUCIÓN E IMPORTANCIA DE SU PAPEL EN EL ENGRANAJE LOGÍSTICO.

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

En todo terminal de carga existe un grupo de trabajadores cuya labor es fundamental para la fluidez del comercio: los estibadores. Ellos son los encargados de cargar, descargar, manipular y hasta organizar mercaderías facilitando su traslado hacia el destino final.

Organización invisible

Hablar de estibadores es adentrarse en un mundo de organización y coordinación desarrollada con base a las experiencias logradas en su trabajo que requiere planificación detallada y ejecución precisa. Así garantizan seguridad y eficiencia en el movimiento de la carga, desde la disposición adecuada del producto hasta la coordinación de los tiempos de traslado, para mantener el flujo de bienes.

Carlos Hernández, estibador con más de 20 años de experiencia, empezó a los 27 años. Aunque inicialmente encontró el trabajo duro, se adaptó con el tiempo y ahora lo domina. Percibe a su trabajo físico como crucial para el embarque y desembarque hacia camiones, barcos, bodegas, etc. enfatizando que, “sin los estibadores el movimiento de mercancías no sería posible”.

Cuerpo con escaso equipo protector

Utilizan principalmente sus manos, espalda, hombros y piernas. A veces deben levantar, empujar o manipular cargas que pueden ir desde pocos kilogramos hasta varios quintales. Por lo tanto, la fuerza física requerida es considerable y puede variar significativamente dependiendo de factores como el peso, forma, distancia y ubicación de la carga, así como la técnica utilizada para levantarla.

Como parte de su equipo de protección personal, especialmente cuando están manipulando cargas pesadas o realizando tareas que ejercen mayor



Los estibadores cargan todo tipo de mercadería.

presión sobre estas áreas del cuerpo, utilizan arneses o cinturones protectores para la columna, cintura y rodillas. Estos aditamentos ayudan a reducir el riesgo de lesiones musculoesqueléticas y proporcionan apoyo adicional. Las mujeres se ayudan con carritos o carretillas.

No es para los débiles de corazón

Los estibadores a menudo provienen de entornos socio económicos desfavorecidos donde el trabajo duro es vital para salir adelante. Sus jornadas laborales comienzan en la madrugada y pueden extenderse hasta la noche, sin días libres ni feriados. Desde las inclemencias del tiempo hasta las exigencias físicas del trabajo, cada jornada presenta sus propios desafíos. María Ramírez, una estibadora, relata que al principio fue duro acostumbrarse al ritmo y al peso sobre sus hombros, “pero con el tiempo aprendes a trabajar, a cuidarte físicamente y a valorar cada logro, por pequeño que sea”.

Oficio de generación en generación

Numerosos estibadores descienden de familias dedicadas a este oficio por generaciones, y han encontrado en esta labor una oportunidad para salir adelan-

te. Juan Rodríguez, cuyo padre y abuelo fueron estibadores antes que él, reflexiona sobre su legado: “ser estibador es más que un trabajo, es una tradición, una forma de honrar a mi familia y de contribuir al progreso de mi comunidad”.

Aportando al transporte terrestre

Sin la experiencia, habilidades y capacidad física de los estibadores, el transporte de carga pesada estaría incompleto. Estas personas son fundamentales para garantizar que la carga se mueva a lo largo de la cadena de suministro.

María Guanuche, quien suministra alimentos desde el Mercado Mayorista de Ambato, destaca la relevancia de los estibadores al afirmar que son el apoyo vital de las operaciones comerciales. Según ella, sin su labor todo el proceso se paralizaría. Subraya su contribución y elogia la dedicación que muestran, por lo cual son merecedores de admiración.

En un mundo de máquinas donde el tiempo es dinero, los estibadores representan el sesgo humano en los procesos mecanizados, dando un toque de calidez. Su gran esfuerzo lo hacen, a veces, con una amable sonrisa para aliviar el día.



TECNOLOGÍA PARA FLOTAS DE BUSES

SAE



SIR



SIU



Presencia a nivel internacional



Contáctanos

Yosselin León
+593 96 298 4322

Jeferson Camacho
+593 99 435 3163



A lo fácil: la ANT autoriza la circulación con licencia caducada

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

Mediante Resolución ANT-ANT-2024-0005-R de 31 de enero 2024, la ANT resolvió que hasta el 31 de diciembre de 2024 se podrá circular con licencia caducada, siempre y cuando se porte los siguientes documentos:

1. Turno impreso para la renovación de la licencia, obtenido a través de la página web de la ANT. El turno debe estar agendado hasta diciembre 31, 2024.

2. La licencia debe estar caducada o debe haberse presentado la denuncia por pérdida o robo.

La Resolución se adopta debido a que la ANT no cuenta con suficientes especies (PVC) para la demanda actual de renovación y nuevas licencias y se aplica a todos los vehículos para los que se requiere licencia de conducir.

¿Por qué no se anticiparon a las circunstancias para evitar problemas? ¿será por descuido de los encargados en la ANT?

Puertos nuevos colapsan y el transporte pesado afectado por inseguridad y tiempo

GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ

Es una fastidiosa eternidad que no vislumbra una salida inmediata para la Autoridad Portuaria y en el peor escenario están los transportistas que padecen una tortuosa espera que disminuye considerablemente su capacidad de producir.

La congestión vial provocada por dos puertos privados genera un impacto negativo en el desarrollo comercial del país. Extensas e interminables columnas de cabezales esperan su turno en las angostas y peligrosas calles de la Isla Trinitaria (sur de Guayaquil). Los camioneros deben esperar entre 3 y 4 horas por los puertos Inarpi y Naportec para retirar contenedores para la importación. “Al estar los patios llenos de contenedores, su capacidad de atención y despacho, queda muy reducida”, explicó Fausto Moreta, experto en transporte.

Allí es que se forma el alboroto.

El suplicio no termina con el ingreso pues son hasta 4 horas más el proceso de entregar la carga. La vía tiene 2 carriles y medio, pero por la enormidad de los vehículos queda pequeña. También, están los carros con productos para la exportación y los de uso particular de los habitantes de este sector. Los puertos son cercanos y el embotellamiento se duplica.

Los dos puertos, prácticamente, no abastecen las demandas de navieras y empresarios. El malestar radica en las pérdidas en la cadena de producción: pierde el exportador por los daños en los productos perecibles; pierden los transportistas que asumen gastos imprevistos y pierden mucho tiempo sin que a nadie le importe.

“Nos exponemos a robos de los carros, de nuestras pertenencias personales y también a multas de tránsito de la

autoridad competente por estar obstaculizando el tráfico”, manifiesta el dirigente Lic. Wimper Moreno a RBV.

Por su parte, el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador aclaró en un comunicado oficial que, “las principales causas de las fallas en Inarpi son la demora del posicionamiento de los contenedores y el exceso de recepción de carga que supera la operatividad y espacio del depósito”.

En el mismo comunicado, conminó a Inarpi a cumplir las obligaciones contractuales y operar conforme a la capacidad de área que tiene para recibir y no excederse en la recepción de contenedores que supere lo aceptable, caso contrario se considerará incumplimiento de los numerales 4, 5 y 19 de la cláusula undécima del contrato.

Revista Buen Viaje seguirá de cerca este tema que afecta directamente la actividad económica de los transportistas pesados.



Gran cantidad de camiones obstaculizan la vía

El top cinco de las vías más peligrosas

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

En Ecuador hay carreteras muy peligrosas donde se concentran la mayoría de los accidentes. Según la ANT, en esas vías se registra el 45% de siniestros de tránsito del país. En 2023 ocurrieron 20.994 siniestros a nivel nacional, con 2.373 fallecidos y 18.605 heridos/lesionados. En lo que va del 2024, se han producido 3.036 siniestros, con 306 fallecidos y 2.609 heridos.

En función de la siniestralidad, estas son las cinco vías más peligrosas para la circulación:



Avenida Simón Bolívar

1) **Avenida Simón Bolívar en Quito**, por la que circulan diariamente 90.000 vehículos. En 2023 se produjeron 335 siniestros y 40 muertos. Encabeza la lista al ser vía urbana del Distrito Metropolitano. La Secretaría de Movilidad del Municipio presentó en octubre de 2023 los cinco tramos de mayor riesgo: 1) Intercambiador de Carapungo; 2) Redondel de Zámbez; 3) Intercambiador de la Ruta Viva; 4) Tramo de la Ferroviaria Alta; 5) Ingreso a Universidad Internacional del Ecuador.

2) **El Empalme – Nobol – Pascuales**. En esta red vial estatal el 2023 se produjeron 375 siniestros con 36 fallecidos.

3) **Alóag – Santo Domingo**. La falta de mantenimiento, ausencia de señalética y la imprudencia de conductores son causantes directos de fatales eventos. En 2023 se registraron 119 siniestros con 25 fallecidos.

4) **Paso Lateral de Ambato**. Las principales causas son el descuido de transeúntes y la irresponsabilidad de los transportistas pesados y de transporte público.



Paso lateral Ambato.

5) **Vía Guayaquil – Salinas**, por la que circulan diariamente 27.000 vehículos, cantidad que aumenta los fines de semana. Los siniestros se producen por falta de mantenimiento, pero también por exceso de velocidad y el consumo de alcohol de los conductores.



Guayaquil-Salinas.

¿Incomunicadas: Quiñindé y Esmeraldas?

ESMERALDAS

POR RICARDO CORNEJO

En el tramo Cube - Chucaple (Estatual E-20) la vía estaría a punto de colapsar; el 60% de la carpeta asfáltica se encuentra deteriorada y a punto de llegar al vacío, lo que se puede notar a simple vista. Los moradores del sitio, con el fin de evitar un accidente y precautelar su vida y de los conductores, colocaron cintas de peligro para advertir. Las fuertes lluvias están ocasionando que el socavón continúe en aumento, y el acceso a Esmeraldas vaya en cualquier momento a quedar interrumpido.

Hasta finales de marzo, las autoridades competentes no se han dado cita al lugar y peor aún, en otros tramos de esta vía, en los que estaba trabajando El Cuerpo de Ingenieros del Ejército, quienes



El socavón tramo Cube-Chucaple.

han paralizado los arreglos y correcciones en los puntos críticos por algún inconveniente con el MTOP, quienes no dan repuestas ni conceden entrevistas sobre este tema.

Se hizo un llamado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas distrito Esmeraldas, para que tome acciones inmediatas, antes que ocurra algún siniestro de tránsito con saldo lamentable o que la vía quede incomunicada.

Duraneños reciben un respiro al bolsillo

DURÁN

POR LUIS RUIZ

El Municipio de Durán emitió el pasado marzo una nueva resolución para que no se cobre multas de radar mientras hubo la suspensión judicial (enero-febrero). El punto de conflicto es la Av. Nicolás Lapentti, paso obligado hacia el cantón o hacia Guayaquil o al sur.

La ATD anunció que el conductor sancionado debe acercarse a las dependencias con la impugnación y de inmediato se eliminará la multa. "Fueron multas que, en casos como el mío, no existieron y las cifras no se ajustan a la realidad económica del país", dijo Jamil Egas, conductor de un camión cisterna.

Pese a la medida, los 21 radares de Durán siguen fun-

cionando y multando a los conductores que exceden los rangos permitidos. En la ATD registraron el pasado marzo 100 impugnaciones diarias. El Cabildo ofreció crear el Departamento de Impugnaciones y Convenios para que los sancionados ingresen sus reclamos sin necesidad de recurrir a la vía judicial. Esto se concretará a inicios de mayo cuando contraten personal calificado.

El Consorcio de Seguridad Vial de Durán (Sevidu) genera las multas y la ATD es la recaudadora.



Cabildo de Durán en pleno.

Piden un manual para usuarios del transporte público

QUITO

POR JANETH CRUZ

Jorge Yáñez, dirigente del transporte urbano de Quito pidió que así como la Comisión de Movilidad del Municipio está generando un manual para los usuarios del Metro, también se considere una normativa para los usuarios del sistema de transporte público de la capital.

Por ejemplo, una de las consideraciones del manual para el uso del Metro es que el usuario que dañe los asientos o pinte la carrocería, será multado con alrededor del 10% del Salario Básico Unificado.

“Pero, si el pasajero daña un bus articulado o convencional, un trolebús o un alimentador, ¿hay alguna sanción?; la respuesta es NO”, afirmó Yáñez, tras señalar que la autoridad está generando una distorsión en el sistema de transporte público.

El Metro inició su servicio desde el 1 de diciembre de 2023 y la empresa elaboró un manual para el usuario, con el cual

busca sancionar a quienes hagan mal uso de este sistema. Entre las principales reglas está: prohibido comer dentro de las instalaciones y de los trenes, no fumar. No ventas ambulantes ni botar basura. Si bien el manual aún no ha sido aprobado por el Concejo Metropolitano, el Metro adelantó que las multas podrán llegar hasta el 50% del salario básico unificado.



Piden reglamento para cuidado de buses urbanos

Opiniones sobre la disposición de que la RTV sea solo en Quito

QUITO

POR JANETH CRUZ

Polémica y preguntas al alcalde de Quito, Pabel Muñoz, generó entre los transportistas la Ordenanza 070 aprobada con 19 votos a favor, el 20 de febrero por el Municipio de Quito, y que dispone que los vehículos de transporte público, escolar y de carga que operan en Quito, pasen la Revisión Técnica Vehicular (RTV) exclusivamente en la capital. Antes, se podía realizar en cualquier cantón del país.

Darwin Gualoto, chofer profesional, cuenta que la RTV la realiza en Quito desde 2009. Cree que, posiblemente, por el tiempo de operación del vehículo eligen trasladarse a otra ciudad, o por los turnos que “en ocasiones son agendados para un mes y más”, alertó. Estos factores harían que algunos propietarios decidan realizar la RTV en otras ciudades.

Otra preocupación que planteó es que, en algunos centros de RTV, los encargados no son técnicos. “Se debe verificar que los encargados tengan los conocimientos y capacitación necesarios para comprobar que el carro está

en óptimas condiciones, muchas veces es revisado al ojo”.

A Ricardo García, otro chofer profesional, no se le complica realizar la RTV en Quito. “El vehículo tiene que estar en buenas condiciones mecánicas y físicas para que el pasajero se sienta seguro, pues siempre buscamos dar el mejor servicio a los usuarios”.

Opinó que la revisión sea en Quito o en otra ciudad, lo importante es que los encargados garanticen el trabajo; “porque, por una mínima cosa no dejan pasar la revisión y así se pierde tiempo”.

Pabel Muñoz, señaló que las operadoras estaban pasando la RTV en otros cantones no tecnificados poniendo en peligro la vida de la ciudadanía, y puso como ejemplo un siniestro ocurrido en marzo en Av. Simón Bolívar, cuando el volcamiento de un tanquero provocó graves complicaciones por el mal estado del automotor revisado fuera de Quito.

En la Corte Constitucional se tramita una demanda de inconstitucionalidad a la Ordenanza 070 planteada el 26 de marzo por la Federación de Transporte



Darwin Gualoto, conductor.



Ricardo García, conductor.

Terrestre de Pichincha, con el argumento de que es contraria a la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial que establece que el transporte público y comercial puede pasar la revisión en cualquier parte del país.

PAVISE

10 TON. / 13 TON.



EN ABRIL MANTENEMOS

IVA 12%

— QUE EL NUEVO IVA NO TE FRENE —

*Aplican restricciones. Beneficio por tiempo limitado.

COTIZA TU HYUNDAI



 098 142 5805

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

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

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

4 AÑOS Sin límite
de kilómetros

www.hyundaicamiones.com.ec



HYUNDAI
CAMIONES & BUSES

Jennifer Cabezas



38

Modelo quiteña de 23 años. Siguiendo el ejemplo de mi hermana mayor Dayane que es modelo, aprendí bastante de ella que me enseñó pasarela. También participé y gané el concurso Miss Teen Ager 2022. A raíz de lo cual empecé a recibir ofertas de marcas y productos para trabajar con ellos.

Actualmente estudio cosmiatría facial y corporal y también para tripulante de cabina. El curso de azafata es una oportunidad que me ofreció la academia. Interesados en mi perfil, me propusieron un trueque a cambio de que los apoye en sus redes sociales con su publicidad.

Conocí sobre redes sociales en una productora donde aprendí a grabar, editar, hacer rodajes y a actuar. Con ello

LA CHICA DE LA PORTADA
auspiciado por **DURALLANTA**



Agradecemos a Don Camilo Jarrín por prestarnos sus instalaciones para la sesión de fotos.

empecé a gestionar mis propias redes. Instagram es la que más me representa. Al ganar considerables seguidores, hice publicidad para el restaurante de la Tri en New York y participé en un video musical con Segundo Rosero y Kike Jab. Todo pasó por un video que se viralizó en el cual aparecí en vivo en un partido de la selección como imagen de Ecuabet.

Me considero buena persona, con ambiciones sanas, soy perfeccionista y trabajo para cumplir mis objetivos. Soy atleta desde niña y nunca he dejado de entrenar, especialmente hago pesas, muy recomendable porque me veo y siento bien y saludable. Más que como un deporte es un hábito de vida.

LA CHICA DE LA PORTADA
es un auspicio de:



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

QUE TUS LLANTAS AÚN NO VAYAN AL CIELO



www.durallanta.com



El limón es un fruto que tiene grandes propiedades terapéuticas

EL CICLO DE VIDA DE UN ÁRBOL DE LIMÓN ES DE 50 AÑOS; SIN EMBARGO, SI HAY PREVENCIÓN DE PLAGAS PUEDE VIVIR HASTA 100 AÑOS. LOS ESTUDIOS SEÑALAN QUE LOS LIMONEROS SON ORIGINARIOS DE LOS VALLES AL SUR DEL HIMALAYA (SUR DEL CONTINENTE ASIÁTICO). LUEGO, SE CULTIVARON EN EUROPA Y CON LA CONQUISTA ESPAÑOLA TRAJERON SUS SEMILLAS Y LAS SEMBRARON EN AMÉRICA. EXISTEN UNAS 10 VARIEDADES Y LA MAYORÍA PRODUCEN FRUTOS DURANTE TODO EL AÑO.

QUITO

POR MARÍA MOGOLLÓN

Al igual que otras frutas cítricas, incluyendo las naranjas, toronjas y limas, los limones son ricos en vitamina C, un poderoso antioxidante y son una fuente de químicos vegetales llamados flavonoides que tienen efectos antioxidantes y antiinflamatorios. Los antioxidantes son compuestos que ayudan a proteger las células del cuerpo y, por consiguiente, ayudan a mejorar la salud y combatir enfermedades.

El jugo de limón es una de las fuentes más depurativas que existen; alcaliniza el organismo porque es protector cardiovascular. Diluir el jugo de limón en un vaso de agua contribuye a mejorar la digestión, reducir la acidez estomacal y hasta adelgazar.

Esta bebida contiene vitaminas que son beneficiosas para la salud como la vitamina C que promueve la inmunidad, combate las infecciones y cura heridas, aunque otra parte, tiene pocos nutrientes.

Cabe señalar que los limones contienen calcio importante para motivar la función muscular, la secreción de hormonas y la contracción vascular. Además, contienen potasio que ayuda a que los músculos y los nervios funcionen correctamente.

Un estudio realizado en 2019 informa que los antioxidantes y flavonoides en los cítricos pueden mejorar la salud del corazón y los marcadores de salud metabólica, incluyendo la tolerancia a la glucosa, la sensibilidad a la insulina y el metabolismo de las grasas.

La vitamina C también es importante para la función del sistema inmune, la cicatrización de heridas y para ayudar al cuerpo a absorber el hierro de los alimentos.

Aunque un solo vaso no proporciona muchos nutrientes, el agua con limón es una bebida saludable, baja en calorías y azúcar que puede aumentar el consumo de vitamina C de una persona.

El jugo de limón contiene muy pocas proteínas, grasas, carbohidratos o azúcar y solo pequeñas cantidades de otras vitaminas y minerales, como potasio, ácido fólico y algunas vitaminas.

Amigo transportista, adopte la buena costumbre de llevar consigo su propio recipiente reusable para cuando salga de casa lo haga con agua fresca con limón y sin azúcar -por supuesto.

Así podrá confirmar que para una sed devoradora no hay más delicioso y sano que agua con jugo de limón. ¡Salud!



Fotos tomadas de internet.

CONSULTORA DE TRANSPORTE NOVOTRANS



Nuestros Servicios:

- Estudios de Factibilidad Transporte Público y Comercial
- Análisis de Optimización de Flota
- Asesoría en Tems Logísticos a empresas de paquetería
- Proyecciones de la Demanda de pasajeros

Telefono: 09 7880 5285

Quito-Ecuador



POR LUIS RUIZ

Automekano pisa fuerte con los camiones chinos Weichai que tienen más de 70 años de experiencia con presencia en más de 110 países. En Ecuador, Santiago Vásconez, gerente general de Automekano, es el líder con visión cosmopolita que, sin dudar afirma que Weichai será el número 1 en preferencias para el camionero tricolor. “En nuestro portafolio teníamos un vacío desde 2,5 hasta 7 toneladas; es así que encontramos a Weichai. Es el carro ideal para el transporte en ciudad y cortas distancias y, los más grandes para movilizarse entre las regiones”, manifestó durante la

presentación de los carros, el pasado 21 de marzo en el Centro de Convenciones de Guayaquil.

“Estos camiones fueron probados cerca del Chimborazo a 4.100 m. de altura y en las planicies del litoral. Son motores confiables. El tren motriz es fabricado por Weichai: caja, motor y eje”

Automekano es parte del grupo Ambacar. Comenzó sus operaciones hace casi 20 años. Está presente en Quito, Guayaquil, Ambato, Cuenca y Machala. Además, la disponibilidad de repuestos originales, ofrece opciones de financiamiento y postventa para asegurar el respaldo de la inversión de sus clientes.



Santiago Vásconez, gerente general de Automekano.

BABAHOYO

TOURS FAMILIARES SE CONVIERTEN EN ALTERNATIVAS PARA VIAJAR

POR VÍCTOR ESPINOZA

Familias babahoyenses unen esfuerzos económicos para fletar una furgoneta o bus y disfrutar juntos las vacaciones. Carlos M.M., jefe de hogar manifiesta que optan por contratar un bus que los recoge en las puertas de sus casas, les evita el estrés de conducir, hacer largas filas y transbordos en las terminales terrestres. El chofer fletado es paciente en los recorridos turísticos o al detenerse en una estación de servicio para esperar que los viajeros se alimenten, compren, etc.

Familias de pocos miembros alquilan furgonetas de 12 y 16 pasajeros, cuyo flete está entre USD 150 a 250

según el destino. Si la familia es más grande, alquila buses para 45 personas de la Cooperativa FBI, cuyos valores varían según sea a Playas de Villamil o Salinas, dos destinos preferidos. Si el tour es hacia la Sierra, Perú o Colombia, utilizan los servicios de “Emiliantur” con ómnibuses a mayores precios.

También, se han presentado viajes esporádicos en casas rodantes que han pernoctado en Los Ríos como el de Pablo Sampacheros, un mecánico que, desde Córdova, Argentina en su recorrido por América Latina y el mundo, estuvo con su familia de paso por Babahoyo para continuar a Cuenca, Jipijapa, Puerto Cayo, Baños del Tungurahua y Puyo.



Viajeros ecuatorianos en tour.

ESMERALDAS

CALLES EN MAL ESTADO AFECTAN A TRANSPORTISTAS



Los cráteres peligrosos de Esmeraldas.

POR JORGE RICARDO CORNEJO

La capital es un verdadero campo minado, a decir de los conductores profesionales que trasladan a los esmeraldeños exponiendo sus unidades al deterioro y daños en la suspensión.

Desde mayo pasado en que asumió la alcaldía el Abg. Vicko Villacís, ha tratado de realizar convenios con Petroecuador para el bacheo y asfaltado de calles a modo de compensación. Sin embargo, la estatal petrolera no da paso a los proyectos hasta que se justifique una obra que, ni la administración anterior ni la actual han podido. Los transportistas esperan que la alcaldía haga

un bacheo de las principales calles, pero el burgomaestre ha manifestado que no hay dinero en las arcas.

Rubén Bone, chofer profesional de un bus expresa que hay calles y avenidas en las que es imposible esquivar un hueco; “si esquivo uno caigo en otro. Yo circulo por la vía al basurero todos los días y, créame, no son huecos sino cráteres, hay que hacer malabares para pasar y que no sufra el carro”.

Con de más de 25.000 vehículos en el cantón, es común ver varios automotores varados en las principales calles por desperfectos como ruptura de mesas, amortiguadores, rótulas, axiales incluso llantas reventadas.

AMBATO

REUBICACIÓN DE PARADAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

POR YOLANDA QUINCHE

En un paso significativo hacia la mejora del sistema de transporte público, se llevó a cabo una reunión de trabajo con los representantes y dirigentes de la Unión de Cooperativas de Transporte Urbano de Tungurahua. El objetivo fue la socialización de la propuesta de reubicación de paradas, una medida destinada a optimizar la experiencia y seguridad de los usuarios del transporte público.

La reubicación de paradas no solo busca mejorar la eficiencia del sistema, sino también garantizar una experiencia segura y conveniente para los ciudadanos que dependen del transporte público en su vida diaria.

El diálogo entre los diversos actores seguirá siendo fundamental para garantizar un servicio que brinde comodidad, seguridad y accesibilidad para todos los usuarios.



Reunión con transporte urbano.

ESMERALDAS

MANUEL CASANOVA ASUME GERENCIA DE ESVIAL EP

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Manuel Casanova Montesino asume el cargo de gerente general de la Empresa Pública de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, por encargo del Directorio de la Empresa.

Casanova, se compromete a encontrar soluciones a las problemáticas de la empresa, "trabajar de forma honesta y transparente para conseguir que los servidores administrativos y operativos cumplan sus roles a cabalidad y con ello beneficiar a la población del cantón en cuanto a movilidad".

Manuel Casanova, es doctor en Contabilidad y Audito-



Gerente de Esvial EP, Manuel Casanova.

ría. Entre sus cargos desempeñados constan: alcalde y concejal de Quinindé, asesor de la Asamblea Nacional, director de Servicios Bancarios en el Banco Nacional del Fomento y asesor en la Alcaldía Ciudadana de Esmeraldas.

BALLENITA

CONTROLES MÁS EXHAUSTIVOS PARA EVITAR DESGRACIAS

POR LUIS RUIZ

Ala salida de la terminal Sumpa los controles de los buses intraprovinciales generan tranquilidad entre los centenares de usuarios que viajan a diferentes provincias. El exceso de velocidad no es la única causa del alto porcentaje de siniestros. Por esto, agentes de tránsito realizan controles para verificar el buen estado de las unidades.

Cuando detectan averías o fallas en luces, parabrisas trizados o llantas lisas, los conductores son conminados a realizar las reparaciones o sustituciones respectivas para que les permitan salir de Sumpa. Además, se revisa la documentación del vehículo y la licencia del chofer.

En ocasiones, también se utiliza el alcoholímetro para verificar la sobriedad de los

conductores. Santa Elena quiere menos desgracias que lamentar, por eso la ciudadanía colabora con los agentes



Agente controla un bus en terminal Sumpa.

QUEVEDO

LIMITAN INGRESO DE VEHÍCULOS MEDIANOS Y PESADOS

POR VÍCTOR ESPINOZA

Un tremendo susto tuvo el conductor de un camión que al quedarse sin frenos se fue contra una pared en La Loma de San Pedro, un sector periférico de la ciudad de Quevedo. La situación generó alarma entre sus habitantes y obligó a las autoridades de

tránsito municipal a tomar medidas preventivas en el lugar.

Dexi Loor, una moradora del sector manifestó que hace dos meses un bus de pasajeros chocó contra una pared e incluso ingresó a la sala de una vivienda; afortunadamente, ninguna persona estaba ese momento. Ella manifiesta que desde hace unos 16 años han vivido en constante zozobra por estos percances.

La Alcaldía de Quevedo procedió a instalar tres pórticos para limitar el ingreso y la circulación de vehículos medianos y pesados por el sector. También instaló señalética preventiva vertical para evitar los accidentes que, de manera frecuente, se en los últimos meses.



La señalética vertical advierte a los conductores.

ESMERALDAS

FEDERACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE ESMERALDAS ELIGE DIRECTIVA

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Una vez adquirida vida jurídica y reconocimiento del Gobierno Nacional, la Federación de Transportistas de Esmeraldas eligió su directiva 2024-2026. Con mayoría absoluta, Carlos García Mendoza, fue electo presidente; constituyéndose en el primero en dirigir el gremio provincial que agrupa más de 24 operadoras en diferentes modalidades de transporte.

En su primera intervención García dijo sentirse conmovido de tener un Comité Ejecutivo con personas com-

prometidas con la lucha y defensa de los intereses de la transportación.

Son parte del Directorio Ejecutivo: Edison Macías, vicepresidente; Saúl Ibarra, secretario de Actas y Comunicaciones; Fernando Freire, director financiero; Alfonso Caicedo, secretario de Justicia y Tránsito; Bladimir Gruezo, secretario de Educación, Cultura y Deporte; Enid Riófrío y Genoveva Rosero, secretarías de la Mujer y Derechos Humanos; Félix Velasco, Héctor Alcívar, Oscar Motta, delegados principales; Néstor Calvopiña, Edwin Zabala, y Freddy Figueroa, delegados alternos.



Primera directiva de la nueva Federación.

LAGO AGRIO

EL VIAJE PLACENTERO EN LAS RANCHERITAS DE LAGO AGRIO

POR CARLOS NAVARRETE

En las tres paradas de buses que están en la ciudad, las ofertas de viaje a las diferentes comunidades de la provincia de Sucumbíos es diversa. Los destinos son de acuerdo a las nacionalidades como: Domingo Calapucha, Kuchapamba, Mushullacta, por nombrar solo tres. Otras, según la procedencia de sus habitantes: Unión Manabita, Unión Carriamanga y así por el estilo. Incluso en recordación a sus provincias de origen: La Carchi, La Imbabura, La Orellana.

Por caminos apenas lastrados de una vía, con el singular

ajetreo por los huecos y charcos de agua, abarrotados de piedras que, a veces, se debe bajar del vehículo hasta que suba pequeñas pendientes, el viaje se torna en una verdadera aventura.

Por allí van con la constancia de tantos años las infaltables rancheritas o "chivas", que sirven, desde los rincones más apartados de las comunidades, a quienes viajan a la ciudad. Para regresar, deben esperar horas, dado que a lo sumo hay dos viajes por día.

La Cooperativa Putumayo, se ha ganado el cariño y respeto de la ciudadanía que vive o viaja a dichas comunidades.



Las rancheritas vistosas de Lago Agrio.

SANTO DOMINGO

NUEVO DIRECTORIO DE CÁMARA DE TRANSPORTE

POR BOANERGES COLOMA

La Cámara Provincial de Transporte de la Provincia Tsáchila, realizó la posesión del Directorio, con la presencia de autoridades de GAD Municipal, Sindicato de Choferes, Instituto Superior Tsáchilas, Corporación de Escuelas de Conducción y directivos del Transporte.

Las empresas proveedoras de vehículos y repuestos expusieron su punto de vista sobre la focalización del subsidio de combustibles mediante un sistema automatizado eficiente y con buena conectividad para evitar gastos innecesarios. Esperan que la focalización reduzca el riesgo de fraude utilizando, por ejemplo, monitores por operadoras y la intervención de la ANT y SRI con la facturación



Directorio período 2023-2025

electrónica para que exista control al despilfarro de combustibles.

El flamante directorio para el período 2023-2025 con la toma del juramento de ley, está registrado así: presidente: Dr. Galo Napoleón Angulo; vicepresidente: Ab. Luis Arias; secretaria: Esperanza Moreira; tesorero Ab. Fernando Salazar.





Con el respaldo de:
**AUTOMOTORES
& ANEXOS**

QUE BELLEZA DE CAMIÓN



AUMAN 48 TON GTL


**Motor Cummins
ISG**


**Transmisión
ZF**


**Cubos
Reductores**

Sucursales: Quito | Guayaquil | Ambato | Cuenca | Manta

0981485572
fotonecuador.com

AMBATO ◆◆

63 AÑOS SUPERANDO OBSTÁCULOS PARA MIRAR AL FUTURO

POR YOLANDA QUINCHE

Desde su fundación en 1961, Cooperativa de Transporte Unión Ambateña, ha sido un pilar fundamental en la movilidad urbana. Con su flota de 87 unidades y un compromiso inquebrantable con sus socios, ha demostrado su capacidad para adaptarse y crecer en un entorno desafiante.

Washington Núñez, presidente, narra que tienen una visión clara de expansión y progreso. "Unión Ambateña no solo se conforma con su actual tamaño y alcance, sino que apunta a ser más grande". Buscan alcanzar una economía de escala que les permita brindar un servicio más eficiente y competitivo para sus socios y la comunidad en general.

Lo que distingue a esta Cooperativa es su inclusividad. Sus socios hombres y mujeres están comprometidos con el éxito colectivo, trabajando juntos para superar los obstáculos que puedan surgir.

En este momento en que el transporte público desafía retos como la congestión hasta la modernización tecnológica; Unión Ambateña emerge más firme que nunca y su visión de futuro promete un camino de éxito y crecimiento continuo.



CUENCA ◆◆

62 AÑOS CUMPLE COOPERATIVA DE TRANSPORTES AZUAY

POR GEOVANNI VALENCIA

El 10 de marzo pasado celebramos 62 años de la fundación de la Cooperativa Transportes Azuay. Es un aniversario que añade más valiosos años a la vida institucional. Durante nuestra trayectoria hemos innovando el servicio de transporte interprovincial, con un parque automotor que se renueva día a día, con unida-

des modernas para brindar viajes confortables y seguros a nuestros pasajeros.

En esta fecha memorable, rendimos un homenaje fraterno a todos los socios, familias, trabajadores, conductores y colaboradores de nuestra operadora.

Hermel Jarro, presidente
Dennis Machuca, gerente



Bus moderno de Coop. Azuay.

AMAGUAÑA - PICHINCHA ◆◆

CÍA. DE TRANSPORTE LIDERSUR S.A. "SU CARGA PESADA Y REFFER A TIEMPO"

POR GEOVANNI VALENCIA

Somos una empresa ecuatoriana con más de 20 años de experiencia en el mercado, brindando el servicio de transporte de carga pesada a nivel nacional con énfasis en la conformidad y cumplimiento de los requisitos de calidad, seguridad integral, salud y ambiente de la organización, asociados de negocios y normativa legal aplicable.

Contamos con unidades propias y asociados de negocio seleccionados y calificados conforme al SGSC BASC.

Brindamos nuestros servicios:

- Transporte de carga pesada por carretera
- Transporte de importaciones y exportaciones

www.lidersurec.com



ZAMORA CHINCHIPE ◆◆

45 AÑOS DE COOPERATIVA DE TRANSPORTES UNIÓN YANZATZA

POR GEOVANNI VALENCIA

Unión Yanzatza es la más grande de Zamora Chinchipe. Doce yantzances decidieron fundar la operadora que nació domiciliada en esta gran ciudad, para júbilo de su pueblo. Fue constituida mediante Acuerdo Ministerial 403, el 15 de marzo de 1978, e inscrita en el Registro General de Cooperativas el 25 de marzo de 1978.



El trabajo tesonero de quienes han pasado por los consejos de administración, vigilancia y gerencia, ha hecho que se ponga en alto su nombre. Cuenta con 57 socios y un parque automotor de 14 rancheras para servir a los pueblos por vías de tercer orden; 28 unidades interprovinciales y 15 ejecutivas VIP.

Estamos comprometidos con el desarrollo de los pueblos y creemos que el turismo es fundamental, por ello unimos Costa, Sierra y Amazonía ecuatorianas.

En el presente año se estructuró el Consejo de Administración representado por Fausto Tene; el de Vigilancia por Mercedes Lima y Gerente Ing. José Medina.

SANTA ROSA ◆◆

ANIVERSARIO 13 DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA TRANSANTAROSEÑA



POR GEOVANNI VALENCIA

Fundada el 1 de abril de 2011, se inició como pequeña empresa Santarroseña hasta convertirse en líder regional, dejando una marca indeleble en la industria, destacándose por su compromiso con la excelencia operativa, innovación e integridad.

Sus accionistas invierten en tecnología y en la modernización de unidades. Tiene rigurosos estándares de mantenimiento y normas

para garantizar la seguridad del conductor (la mayoría son accionistas), la carga, vehículo y público.

En un mundo en constante cambio, Transantarroseña sigue siendo un faro de estabilidad y excelencia. Su flota de más de 80 unidades laboran en transporte de: material pétreo, insumos agrícolas, banana y camarón de exportación.

Ing. Jairo Becerra, Gerente

Dirección: Sixto Duran Ballén y Vega Dávila - Santa Rosa

QUITO ◆◆

26 AÑOS CUMPLE LA COMPAÑÍA VANSEXPRES S.A.

POR GEOVANNI VALENCIA
ABRIL DE 2024



Con alegría y entusiasmo dirigentes, accionistas y colaboradores de nuestra organización, celebramos el vigésimo sexto aniversario de fundación y de servicio de transporte a los establecimientos educativos y también a las instituciones públicas y privadas.

Nuestro servicio se enmarca dentro de altos estándares de seguridad, confianza y, sobre todo puntualidad, convirtiéndonos en un referente de calidad en Quito.

Al cumplir, muy felices, estos 26 años de vida institucional, todos los que hacemos la Compañía de Transporte Comercial e Institucional

VANSEXPRES S.A. renovamos nuestro compromiso de servicio a la colectividad y con nuevos bríos aportar al bienestar de nuestros usuarios.

Hugo Salazar, Presidente
Ricardo Lema, Gerente



TULCÁN ◆◆

CUMPLE 43 AÑOS LA COOPERATIVA INTERPROVINCIAL "TAX GACELA"

POR GEOVANNI VALENCIA

Tax Gacela cumple 43 años de vida institucional. Fue fundada el 22 de abril de 1981, mediante acuerdo ministerial 000408, publicado en el R.O. 3292.

En sus inicios el directorio estuvo integrado por: Apolonio Leonel, presidente; Nelson Benavides, secretario; Segundo Velasco, tesorero. Vocales: 1er. José López; 2do. Germán Montesdeoca, y 3ro.

Juan Jiménez. Socios fundadores: Luís Burbano, José Mora, Pedro Almeida, Remberto Tapia, Marco Sánchez, Manuel Villarreal.

Nos llena de orgullo celebrar 43 años de vida para resaltar su trayectoria seria y responsable, cumpliendo a cabalidad el legado de sus fundadores.

Directiva actual:
Reinaldo López – Presidente
Edgar Oswaldo Albarracín – Gerente



PORTOVIEJO ◆◆

55 ANIVERSARIO DE COOPERATIVA INTERPROVINCIAL COACTUR

POR GEOVANNI VALENCIA

Es un orgullo para todos quienes conformamos Cooperativa de Transportes Coactur, celebrar los 55 años de fundación cumplidos el pasado 4 de marzo.

Por este motivo, para conmemorar el notable aniversario de vida institucional, se realizó la misa de Acción de Gracias en la Iglesia Pío IX de Portoviejo. Luego, se llevó a cabo la Sesión Solemne en el salón de Eventos Bellavista Club, magno evento al cual acudieron los socios con sus familias y todos los compañeros que contribuyen con su trabajo al desarrollo de las actividades del transporte de la Cooperativa. Terminado este acto se ofreció el brindis de rigor y la alegría reinó entre todos.

¡Felicitaciones y adelante con el profesionalismo de siempre!

Abg. José Félix Romero - Presidente



Otra vez aumentan estaciones de servicio de combustibles en El Oro

MACHALA

POR FRANCISCO CELI

La inversión privada siempre será buena para el país, garantiza empleo y crecimiento de la economía, opina el empresario Luis Gálvez, quien hace 20 años fue propietario de una estación de servicio de combustibles en la zona fronteriza. Sin embargo, el comerciante lojano Oscar Luna, ve con preocupación ciertas inversiones que sin control del Estado son perjudiciales a la economía como el negocio de combustibles en las provincias fronterizas del norte y sur del país.

La comunidad orense conoce de la proliferación de nuevas estaciones de servicio ubicadas en los principales ejes viales que conectan Machala con Guayaquil, Cuenca, Loja y Perú. En el municipio de Santa Rosa confirman los permisos y estudios de impacto ambiental de dos, de las últimas, que están aún en construcción.

En la ruta a la provincia de Loja, se construye una mega estación denominada La Chilca en la parroquia Torata y el pasado 28 de febrero, Edgar Flores solicitó la factibilidad ambiental al GAD municipal de Santa Rosa. El avance de la moderna obra hace prever que en poco más de tres meses podría inaugurarse.

La Cooperativa de Transportes CIFA es propietaria de una flamante estación de combustibles en Corralitos, en la vía Panamericana, a poca distancia de Machala. Los directivos justifican su apertura con la gran flota de vehículos que la empresa posee además de las muchas frecuencias entre Guayaquil, Machala, Huaquillas y Piura. Un conductor de bus que prefiere omitir su nombre, afirma que una gasolinera propia garantiza el combustible en la medida exacta y el precio de compra para todos sus socios.

Hay conductores que ven con positividad la existencia de más esta-

ciones porque eso significaría más competencia que podría aportar a bajar los precios de los combustibles, en momentos en que, el Gobierno nacional ha anunciado su intención de eliminar los subsidios a todos los hidrocarburos. Así mismo, hay transportistas que no creen en las buenas intenciones, dan por hecho que no bajarán los combustibles.

El fenómeno no es nuevo

En 2005, solo en Huaquillas, existían 11 gasolineras y; sin embargo, los transportistas locales no podían conseguir fácilmente los combustibles. En 2012, el SRI sancionó a los propietarios y ejecutó el cierre de 9 estaciones, quedando nada más, una privada y la otra estatal; pero, en la actualidad, ya hay 5 abiertas otra vez.

El caso anecdótico es que, en esa época, Huaquillas consumía más combustible con 40 mil habitantes que la capital orense con un poco más de 200 mil pobladores. Aunque, en el presente año, esa realidad está lejos de repetirse, Oscar Luna dice que 20 gasolineras nuevas, lleva a sospechar que no solo sea libre competencia en un mercado abierto, sino, otra cosa.

Para colmo, hay un vox populi, en torno a una estación privada que está en el eje vía Nro. 1, en el ingreso a Huaquillas y a poca distancia del CEBAF del límite fronterizo de Ecuador. Esta gasolinera es señalada por vender combustible sin disimulo a vehículos particulares que llevan gasolinas o diésel por trochas directo a Perú, no en la noche sino a plena luz del día. Su propietario se ufana de tener controlado su negocio.

En enero del año pasado ya hubo una denuncia del ciudadano huaquillense Colón Preciado y el desenlace fue la incautación de computadoras de la singularizada estación; sin embargo, el denunciante ha informado públicamente que la corrupción imperó y que no hubo la sanción ejemplar, permitiendo se siga con sus operaciones como si nada.



Estación de Petróleos y Servicios



Estación de Petroecuador



Construyen nueva estación en Santa Rosa.

Primera gasolinera de la Amazonía norte cumplió 45 años

LAGO AGRIO

POR CARLOS NAVARRETE

En esos tiempos Lago Agrio era un poblado de calles de lodo y la provincia aún no se creaba porque era parte de la provincia de Napo. En 1979 Lago Agrio adquiere la categoría de cantón y en 1989 se crea la provincia de Sucumbios, con su capital Nueva Loja, capital también del cantón Lago Agrio.

La visión de la Sra. Raquel Días Ibarra, hizo posible que en Lago Agrio se instale la primera gasolinera. Yolanda Villarreal esposa de José Arias, hijo de doña Raquel comenta que abastecía el combustible a los vehículos a través de mangueras desde tanques en los que almacenaba la gasolina.

El pasado 19 de marzo, la familia Arias-Villarreal colocó placas en la gasolinera en recordación a doña Raquel y José Arias, encargados de las adecuaciones de la gasolinera.

El lugar donde ubicaron la estación queda a la salida de la capital. En esos años era una vía lastrada, llena de lodo y de un solo carril. “A todos los negocios, carnicerías, tiendas, se ingresaba pasando por las tablas que colocaban en el piso, debido a que todos los accesos eran cubiertos de lodo”, recuerda doña Yolanda.

Años después, la estación fue modernizada con los permisos respectivos, explica Yolanda, quien da todos los méritos del éxito a su esposo José Arias: “Él siempre estuvo al frente, modernizó la esta-



Hace 45 años



En la actualidad.

ción y la ubicó en un lugar privilegiado diagonal a la primera escultura de la ciudad, el “Monumento al Trabajador”.

Hubo circunstancias difíciles como en la presidencia de Rafael Correa, cuando se pre-

tenía que todas las estaciones pasen a ser propiedad del Estado. La familia optó por arrendar la gasolinera. En la actualidad, Nueva Loja cuenta con siete estaciones para venta de combustible, ubicadas en lugares estratégicos. 📍

HUMOR



Primero digna antes que cómoda





Buses urbanos están en mal estado

EL ORO

POR FRANCISCO CELI

El transporte urbano es aliado fundamental en la movilidad de personas en ciudades populosas. Es el caso de Machala con la mayor flota de buses de buena calidad en la provincia de El Oro; sin embargo, ciudades como Santa Rosa y Huaquillas tienen servicio de buses sin modernizar.

Pese a ello, la Arq. Jacqueline Rivera, de planeamiento urbano del Municipio de Santa Rosa sostiene que los municipios se esfuerzan para garantizar una cobertura territorial suficiente pues el servicio de movilidad urbana es importante en toda ciudad.

En Santa Rosa, operan las Cooperativas Mariscal Sucre y Ciudad de Santa Rosa, las dos suman 52 unidades. Rodrigo Espinoza, usuario de los buses se queja de las unidades: “viejas, sucias con mobiliario en mal estado. Cobran 35 centavos y dan mal servicio”, expresa.

Lo más crítico está en Huaquillas con más de 60 mil habitantes y su única cooperativa de buses “6 de Octubre”, no



Bus urbano de Santa Rosa.

ha renovado unidades en los últimos 20 años; sus buses son de los años 80 y 90. Tan mal están sus unidades que, si un vehículo se daña ya no puede volver a circular porque su propietario no tiene dinero para repararlo, peor comprar uno nuevo. En los últimos 12 meses han salido de circulación 8 unidades de las 22 existentes.

Miral fabrica primer bus eléctrico con talento y mano de obra ecuatorianos

AMBATO

Este bus eléctrico representa un avance significativo en la implementación de la Ley Orgánica de Eficiencia Energética del país. El bus irá a Galápagos a la Cía. Lobito.

José Miranda, gerente general de Grupo Miral, señaló: “Trabajamos bajo una dinámica de innovación, desarrollo y mejora continua de los procesos, lo que nos ha permitido construir autobuses con los más altos estándares de calidad”.

El proceso de fabricación del e-Quantum enfrentó desafíos técnicos, como adaptación de tecnología eléctrica avanzada para su uso en autobuses. Esto incluyó selección y diseño de sistemas eléctricos y capacitación al personal técnico y operativo en el manejo de líneas de alto voltaje, entre otros aspectos.

El diseño involucró el uso de software de última generación, modelado 3D y herramientas de precisión para el ensamblaje de la estructura, así como la implementación de infraestructura de carga adecuada.

El autobús es cero emisiones y ruidos, transmisión automática, suspensión neumática, visión 360°. Su autonomía



es de más de 300 km con una sola carga. Está homologado para: urbano, intracantonal, interparroquial, interprovincial, institucional, turismo y escolar.

“Esperamos que más entidades se sumen a este proyecto para impulsar la producción y distribución de autobuses eléctricos en el país, con incentivos fiscales y financiamiento preferencial”, afirmó Miranda.

El nuevo estándar de confort en la carretera

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Para los conductores se han diseñado asientos ergonómicos especialmente adaptados para quienes enfrentan largas jornadas. Estos asientos cumplen las especificaciones del reglamento RTE INEN 043, garantizando la comodidad y seguridad de los conductores durante sus viajes.

Gladis Carrera, administradora de Carrocería Altamirano, líder en la fabricación de carrocerías para transporte de pasajeros, ofrece una visión de esta innovación: “Entendemos las demandas y desafíos que enfrentan los conductores en su día a día. Por ello, nos comprometimos a desarrollar

soluciones que no solo cumplan con las normativas, sino que también mejoren su experiencia en el trabajo”.

Los nuevos asientos están diseñados con materiales de alta calidad y cuentan con un diseño ergonómico para soporte óptimo de la espalda y músculos. Además, incorporan sistemas de ajuste personalizados para adaptarse a las necesidades de cada conductor.

La implementación de estos asientos ergonómicos también contribuye a mejorar la seguridad vial, ya que conductores más descansados y libres de molestias físicas, pueden mantener mayor concentración en la carretera durante la jornada de trabajo.



Innovación en comodidad de asientos para conductores

Encontramos este Blue Bird Botar B53D

QUITO

POR FERNANDO VITERI

Esta unidad es posiblemente de 1976 y pertenece a la Unidad Educativa Miguel Moreno Espinosa, misma que prestó servicio hasta aproximadamente el año 2015.

Actualmente, su parte mecánica es totalmente obsoleta; sin embargo, estéticamente se conserva en buenas condiciones a pesar de las inclemencias del tiempo. Con sus aditamentos originales y prácticamente intactos, este gran ejemplar de una de las más

tradicionales carroceras de gran acogida en el país, forma parte de la memoria social del citado establecimiento.

Sus autoridades han expresado su anhelo de conservarlo convirtiéndolo en una biblioteca especial para su alumnado, acondicionado para chicos con deficiencia auditiva. Se trata de un proyecto que desean cristalizarlo con autogestión y la ayuda de la ciudadanía. La principal promotora de esta idea inclusiva es la Rectora, Msg. Paulina Luna, quien supo manifestar su compromiso para mostrar, en la actualidad y muy renovada, este otrora autobús institucional.



Modelo nuevo para Quiteño Libre y Trans Hemisféricos

QUITO

POR FERNANDO VITERI

La carrocería capitalina Carluis, ubicada en Calderón apuesta por una imagen fresca en su nuevo modelo urbano.

Las operadoras como Quiteño Libre y Trans Hemisféricos han adquirido esta versión enmarcada en un estilo sobrio y práctico para comodidad de los

usuarios. Sin duda es un producto que amerita ser tomado en cuenta entre los transportistas urbanos.

La carrocería está apta para ser carrozada en chasises Hino AK, Mercedes Benz OF 17-23 y Volkswagen 17-260. El modelo denominado SKIN (2024) trae mejoras en su parte frontal, faros y, adicionalmente, la colocación de una visera en la parte superior del parabrisas, entre otras comodidades. 🚗





Quito y el recuerdo de sus primeras líneas de buses

QUITO

POR ANA MARIA MONCAYO

El origen del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano se remonta a 1930 con la llegada de los primeros buses a la ciudad y que ocasionaron el cierre definitivo del tranvía.

En la actualidad, el Distrito Metropolitano de Quito tiene 256 rutas operadas por 66 operadoras privadas de transporte. El servicio de transporte público se realiza con 3095 unidades convencionales y 202 municipales.

La inolvidable Iñaquito-Villaflores

La primera línea de transporte que atravesaba de norte a sur la ciudad fue la Iñaquito - Villaflores, servida por buses generalmente marca Ford, con carrocería de madera, asientos rectos de madera forrados de cuerina. Hasta que fue clausurada esa línea, la nomenclatura de los buses indicaba: Iñaquito 1 Villaflores.



Más líneas y frecuencias se crearon

La tercera ruta en crearse fue la Batán 3 Colmena. Le siguieron la Loma 4 Floresta; Belisario Quevedo 5 Huáscar; San Juan 6 Puente del Señor; Tola 8 Pintado.... ¿Quién no se acuerda de la ruta Tejar 11 el Inca?

De las rutas originales solo queda la Colón 2 Camal, pero no con su recorrido original. Sin embargo, los quiteños todavía recordamos cómo nos movilizábamos hacia la escuela, el trabajo o la universidad a bordo de esos buses que eran a veces incómodos, lentos y viajaban repletos. No había la congestión vehicular actual pues la ciudad era más pequeña y segura y los capitalinos invertíamos muchísimo menos tiempo en movilizarnos de un lugar a otro.



Los "paperos Vs. colectivos"

Si no tenías mucho dinero, no te quedaba más que viajar de pie y sofocado entre tanto pasajero en los paperos o buses populares más viejitos e incómodos. Pero, si querías continuar luciendo bien vestido, elegante, perfumado y distinguirse al bajar del bus, entonces la elección era el colectivo que costaba un poco más porque llevaba pasajeros solo sentados.

Vino luego la Colón-Camal

La siguiente ruta en crearse (línea 2) fue la Colón 2 Camal, que también recorría de norte a sur de Quito con los buses de carrocería metálica y distinguibles por sus colores blanco y rojo. Esta línea sobrevive hasta nuestros días. Aunque la mayoría de flota se ha modernizado, todavía podemos ver circulando algunas de las antiguas unidades.

Según un antiguo dirigente del transporte, la línea más rentable era la Tejar 18 Ferroviaria debido a que circulaba por toda la zona comercial del Centro Histórico.

Por otro lado, la línea menos rentable era la Chaguarquingo 13 Hotel Quito debido a que en la avenida 6 de Diciembre había pocas casas y nada de pasajeros.



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 (MTOPI)
- 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



www.mancamiones.com.ec

098 828 2600

vehicentro

SINOTRUK

EN **vehicentro**
MANTENEMOS EL
12% DE IVA



NUEVO 540 OFF ROAD
CATALINAS **2025**

DESDE
\$107.890



CABINA RENOVADA



RADIO TÁCTIL 12"



TRANSMISIÓN 16 + 2

AMBATO QUITO SANGOLQUÍ IBARRA CUENCA RIOBAMBA GUAYAQUIL SAMBORONDÓN MANTA MACHALA LOJA

www.vehicentro.com

032 994 740