

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

165

CUMPLIMOS

32 años

24 DE JUNIO DÍA DEL
CONDUCTOR ECUATORIANO

ANÁLISIS DE LA GESTIÓN
DE LOS GAD MUNICIPALES
Y PROVINCIALES

CARACTERÍSTICAS DE UN
VERDADERO CONDUCTOR
DE CAMIÓN O BUS

TELEMÁTICA ES
TELECOMUNICACIÓN MÁS
INFORMÁTICA



Teojama Comercial

Desde 1963

PORQUE SI TIENES UN
HINO
LO TIENES **TODO**



HINO

CON EL RESPALDO DE

Teojama Comercial

Desde 1963



AHORRO
DE COMBUSTIBLE

GARANTIA
EXTENDIDA

SOPORTE
TOTAL

TECNOLOGÍA Y MARCA
100% JAPONESA 

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

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

CONTENIDO



5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL
Los GADs y la competencia de tránsito

12 NOTICIAS NACIONALES

18 LO NUESTRO
El viaje del tiburón sedoso

20 ZONA DE DERRUMBE

22 CONTEMOS LO BUENO

24 CEDA EL PASO
Para evitar siniestros, debe conducir con prudencia

26 CONDUCTORES
Día del chofer ecuatoriano

30 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA

31 LA CHICA DE LA PORTADA

32 LO TÉCNICO
Ventajas de la telemática

33 SALUD

34 PARA TI
Gaceta Municipal

35 SOBRE LA MARCHA

40 PIONERO
Julio Reyes

42 CARROCEROS

42 HUMOR



Buen Viaje cumple 32 años de vida, tiempo valioso compartido con ustedes amigos, clientes y lectores

Sin duda, esta es nuestra oportunidad para celebrar, reflexionar y agradecer.

Celebramos porque a pesar de las adversidades, hemos logrado superar los fuertes obstáculos que a lo largo de estas décadas se nos han presentado. Entre las más difíciles y recientes épocas debemos mencionar la pandemia del COVID-19 que nos obligó a potenciar la edición digital y disminuir el tiraje de la impresa. También los paros nacionales de octubre de 2019 y junio de 2022 que ocasionaron la interrupción de las actividades productivas y generaron un grave impacto económico en todos los sectores; nosotros no estuvimos exentos de esas malas consecuencias.

Reflexionamos para plantearnos qué queremos hacer de aquí en adelante. Hacia dónde queremos ir, qué debemos mejorar o modernizar, qué aspectos profundizar, qué temas retomar o investigar en caso de que hayamos olvidado u omitido de algo. Es a nuestros lectores a quienes acudimos para solicitar sus opiniones.

Agradecemos a todas las personas que hacen posible nuestra revista. Desde nuestros periodistas, editores, diseñadores hasta los distribuidores. Imposible olvidarnos de nuestros auspiciantes que continúan creyendo en Buen Viaje y de aquellas empresas de transporte y sus conductores que la leen, coleccionan y la buscan cada dos meses. Su amistad y apoyo es el alimento que requerimos para continuar.

Finalmente, la circulación de este ejemplar coincide con la celebración en el Ecuador del **Día del Chofer Profesional**, que se celebra cada 24 de junio en nuestro país. Aprovechamos la ocasión para celebrarles en su día y reiterar nuestro compromiso de continuar trabajando por este gremio que tanto beneficia al país.

Sabemos que ser conductor es un trabajo noble, sacrificado y de alta responsabilidad para servir a todas las personas sin importar donde se encuentren. Los conductores profesionales están por todas partes. Su trabajo silencioso, constante y a veces mal comprendido, es irremplazable. ¿Quién podría afirmar lo contrario? ¿Cómo se pondría en marcha el país sin ellos?

A partir de hoy, cuando vea un conductor saludelo, trátelo bien y aproveche para agradecerle su trabajo, porque sin duda, al menos una vez en su vida debió haberse subido a un bus o contratado los servicios de un camión.



RESPONSABLE

MARITZA GUEVARA

GRUPO COLABORADOR

DR. SEGUNDO CUNDULLE
ING. FABIÁN 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

DAYÁN 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.



Gobiernos Autónomos Descentralizados y las competencias de tránsito

DESDE 2008 LOS MUNICIPIOS Y PREFECTURAS DE TODO EL PAÍS PUDIERON OPTAR POR TOMAR A SU CARGO LA PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO TERRESTRE. HAN PASADO 16 AÑOS EN LOS CUALES LOS VEHÍCULOS GRANDES Y PEQUEÑOS HAN AUMENTADO DE MANERA CONSIDERABLE; PERO, LOS GAD NO HAN TENIDO LA CAPACIDAD DE RESPONDER TÉCNICAMENTE DE ACUERDO A LAS REALIDADES DE SUS TERRITORIOS.

6

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

Los gobiernos siempre han buscado optimizar su administración. En el caso ecuatoriano, es frecuente escuchar que el Estado es obeso y que el gobierno central concentra todas las funciones sin permitir que éstas sean asumidas por los gobiernos locales. Se acusa a quienes están en la presidencia de “centralistas”, pues concentran todas las atribuciones y responsabilidades y asumen el control político – administrativo de todo el territorio.

Desde sus orígenes el Ecuador fue un estado centralista. En este tipo de estados, el gobierno central monopoliza la actividad administrativa y ejerce de forma privativa la autoridad política y económica; es decir, la capacidad de gobernar, el poder y los recursos.

Este estilo de gobierno vertical no permitió que los gobiernos seccionales (provinciales y municipales) tengan autonomía y administren sus territorios. Está comprobado, entonces, que este tipo de administración es ineficiente, engorrosa, lenta, costosa y ocasiona una buena parte de los problemas de una nación.

Entre los mecanismos para descongestionar al gobierno central están la desconcentración y la descentralización de la administración pública, que consiste en la **transferencia de competencias y recursos** desde el gobierno central hacia los gobiernos locales. La intención es asegurar la prestación de servicios públicos eficientes y el desarrollo equitativo en el territorio nacional.

Entre las competencias que el gobierno central transfirió a los gobiernos locales está la de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Legislación vigente: Constitución de la República (2008)

Esta Constitución introdujo, entre otras, disposiciones referentes a la transferencia de competencias de tránsito, dos fundamentales:

- El artículo 263, numeral 2 establece que los gobiernos provinciales tienen como competencia exclusiva planificar, construir y mantener el sistema vial provincial que no incluya zonas urbanas.
- El artículo 264, numeral 6 señala que los gobiernos municipales tienen la competencia exclusiva de planificar,

regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio nacional.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD 2010)

El COOTAD regula la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio; es decir, el régimen de los diferentes gobiernos autónomos descentralizados. Desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva para que los GAD asuman las competencias del gobierno central.

- El artículo 55, literal f) indica que los GAD municipales tienen la competencia **exclusiva** de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre en su territorio.
- El artículo 42, literal f) señala que los GAD provinciales tienen la competencia exclusiva de planificar, construir y mantener el sistema vial provincial, que no incluye zonas urbanas.
- Finalmente, el artículo 285 y siguientes establecen la posibilidad de que los GAD puedan formar mancomunidades para mejorar la gestión de sus competencias.

Modelos de gestión

Para desarrollar las competencias de tránsito, se clasificó a los GAD en función de sus capacidades institucionales y se definieron tres modelos de gestión:

- **Modelo de gestión A:** Todas las competencias establecidas en el artículo 55, literal f).
- **Modelo de gestión B:** Todas las competencias, excepto el control operativo de tránsito en la vía pública.
- **Modelo de gestión C:** Todas las competencias, excepto control operativo de tránsito en la vía pública, proceso de matriculación y revisión técnica vehicular.

La **Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial** (LOTTTSV 2008) también tiene disposiciones relacionadas con las competencias de tránsito de los GAD:

- El artículo 30.3 establece que los GAD son los responsables de la planificación operativa del control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- El artículo 30.5 detalla las competencias de los GAD municipales en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- La disposición transitoria décima octava establece que los GAD asumirán las competencias cuando se haya cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD.

Los GAD carecen de planes estratégicos de seguridad vial

SANTA ELENA

POR LUIS RUIZ

En una reunión en la que participaron delegados del MTOP, ANT, Asociación de Municipalidades del Ecuador (AME) y Consejo Nacional de Competencias (CNC); la Secretaría Nacional de Planificación expuso los resultados de la evaluación realizada a la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial 2012-2022, que está a cargo de los GAD cantonales. El proceso de examinación tomó un año.

La muestra de la evaluación fue de 164 GAD municipales y nueve mancomunidades que agrupan a 57 GAD. Se recopiló la información con 173 encuestas.

Entre las principales conclusiones

El estudio señaló que existe una importante brecha en la implementación y ejecución de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial por parte de los GAD municipales y mancomunados. En consecuencia, la investi-

gación recomienda a los GAD establecer nuevos mecanismos de coordinación que faciliten la ejecución efectiva de sus competencias.

“Nosotros, en la provincia de Santa Elena, no tenemos infraestructura para hacer revisión técnica. Como ejemplo, en el GAD de Salinas la RTV es rudimentaria, pese a que los pasados alcaldes prometieron hacer una infraestructura con la tecnología requerida, fue una mentira”, manifestó una fuente protegida del cabildo salinense.

Otras conclusiones a las que se llegó

El informe señala que de 164 GAD municipales, 50,61% carecen de planes estratégicos de seguridad vial; 23,17% sin plan de movilidad sostenible y 51,83% sin planes operativos de tránsito.

Asimismo, apenas el 30,49% de GAD municipales cuentan con centros autorizados para la RTV, mientras que el 67,68% no disponen, lo cual provoca un control técnico ineficaz. Señalan que con estos resultados, se armará un plan de acción con los equipos responsables de las entidades involucradas.

Exigieron competencias, pero los resultados no son halagüeños

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ BRAVO

Hace once años (2013), Andrés Roche, exgerente de ATM de Guayaquil, ratificaba a Jaime Nebot, exalcalde, que la “Municipalidad estaba lista para asumir la competencia de títulos habilitantes, competencia que puede ser transferida en forma inmediata junto con la acción de matriculación y revisión técnica vehicular”.

Pero no fue tan sencillo. Pese a la afirmación del exdirectivo, la ministra de transporte de ese entonces Paola Cabezas,

expuso que mediante oficios a la ANT, solicitaron desde 2013 más de 10 prórrogas para asumir las competencias, tales como títulos habilitantes, control operativo, matriculación y revisión técnica vehicular.

Guayaquil tomó las riendas del tránsito en 2015 y pese a las vicisitudes, logró mantener un modelo de gestión con algunos resultados medianamente buenos en el plano administrativo y de revisión vehicular; pero el ‘talón de Aquiles’ es el sistema Metrovía que cada día muere.

Actualmente, la Metrovía ahogada en deudas y rumbo al despeñadero, recibe aletazos del Municipio para no quebrar. El burgomaestre Álvarez, aseguró que es un problema y que para su solución “se necesitan cambios profundos en el transporte”.

El sistema ha pasado crisis tremendas los últimos meses, hasta el incendio de dos unidades. Por esto, Álvarez prefirió terminar unilateralmente con el consorcio de La Troncal 2. “Hay 3 troncales operativas que cumplen 17 años este 2024 sin recibir ni un centavo de la reinversión en la flota”, acotó.

Y propuso al Concejo el incremento del pasaje a USD 0,45 que será realidad desde el próximo octubre. Pero, si las unidades no se renuevan es porque lo recaudado no alcanza para hacerlo. El caos del tráfico en la ciudad es otro fracaso municipal. En lo que si se ha visto eficiencia es en la imposición de multas, parqueos, radares, sanciones, etc.



Tráfico en Guayaquil.

Preocupaciones sobre la gestión del tránsito

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

La ciudadanía resalta la falta de planificación y ejecución de proyectos por parte de actores gubernamentales locales y regionales. La percepción general es la carencia de profesionales especializados en transporte. Consideran que la imposición de multas y otras medidas recaudatorias parece ser más una fuente de ingresos que una solución a los problemas de tránsito.

Pedro Quijos conductor del transporte público manifestó su descontento, criticando las multas sin justificación y la falta de apoyo para mejorar su operación. “Nos sentimos abandonados. Las multas se aplican arbitrariamente y no recibimos ningún tipo de asistencia o infraestructura que mejore nuestras condiciones laborales”.

Los transportistas también se quejan de los costos adicionales por estaciona-



Exigen a los GAD eficiencia y trabajo bien hecho.

miento público, infracciones de tránsito, entre otras, que han aumentado una carga económica significativa sin que se observen mejoras tangibles en las infraestructuras viales.

Estamos pagando más, pero las carreteras siguen en mal estado. No hay inversión real en el mantenimiento de la red vial provincial, el ordenamiento del tránsito urbano y en la regulación del transporte público, añade Quijos.

El descontento no se limita a los transportistas sino también a todos los

ciudadanos; dicen que no es simplemente cuestión de dinero sino de eficiencia. Necesitan un sistema de tránsito que funcione, no solo una maquinaria que pone multas.

La falta de respuestas incrementa las preocupaciones ciudadanas; a pesar de numerosos intentos para obtener aclaraciones de la Dirección de Tránsito del GAD municipal de Ambato, incluyendo solicitudes de entrevistas y contactos directos, ninguna autoridad ha respondido hasta el cierre de esta edición (mayo 7, 2024).

El modelo de gestión de tránsito no se consolida ni convence

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

En 2012 el GAD Huaquillas, mediante Ordenanza creó la Unidad Municipal de Tránsito; al siguiente año, recibió la transferencia de competencias con el modelo de gestión B, acorde a su población, presupuesto y capacidades institucionales. En 12 años, la población sigue insatisfecha con la respuesta institucional en materia de planificación y regulación del tránsito urbano.

El conductor Raúl Sánchez, califica como deficiente la gestión municipal en materia de tránsito en más de una década de vigencia, “no existe planificación y peor regulación del parque automotor local”.

Pero el mayor rechazo de la ciudadanía a la gestión se dio en la administración municipal 2014-2019, que no planificó ni reguló el tránsito urbano; al contrario, se dedicó a matricular vehículos, muchos con sospechas y a otorgar cupos de taxis, camionetas y mototaxis, en un escandaloso negociado entre funcionarios municipales y dirigentes del transporte cantonal.

La actual directora de la Unidad de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Patricia Guerrero, señala que realizan



CRTV próximamente para Huaquillas.

la matriculación vehicular y emisión de títulos habilitantes para que todos los vehículos cumplan con las normativas legales y estén debidamente registrados.

Centro de Revisión Técnica Vehicular

La administración municipal actual ve prioritaria la construcción del Centro de Revisión Técnica Vehicular, a inaugurarse en agosto de 2024. Finalizada la obra se procederá a la homologación y habilitación del centro que tomará aproximadamente 45 días adicionales. El centro desempeñará un papel crucial en la verificación de las condiciones técnicas y mecánicas de los vehículos para que mejore la seguridad vial, según afirma la Directora.

Ampliación de servicio en EMOV-Paute

PAUTE

POR JACQUELINE CALDERÓN

A un año de vida como EMOV-PAUTE conversamos con su Gerente la Ing. Ruth Caldas quien nos comentó que la empresa tiene la competencia de categoría “B” para: control de Terminal Terrestre, Centro de Revisión Vehicular, estacionamiento rotativo tarifado, señalización horizontal/vertical y mejoramiento en la calidad de la vida mediante campañas de educación vial e interacción con la ciudadanía, para complementar la señalización en espacios recreativos, culturales y de activación económica.

Caldas señaló que en este primer año se logró recaudar cerca de 2 millones de

dólares, el mayor porcentaje por RTV y matriculación a 35.000 vehículos pequeños. Ahora, están preparando la segunda línea de revisión para incluir a vehículos grandes pues Paute es un cantón agro productivo con gran porcentaje de estos vehículos. Otra meta es la matriculación de vehículos nuevos y el agendamiento en línea manteniendo el presencial.

Por otro lado, se ha considerado que el pago del rodaje, revisión vehicular y tasa de movilidad ecológica se haga en un solo rubro, lo que permitirá al usuario ahorrar tiempo.

Están mejorando la infraestructura física para aumentar el servicio a transportistas, usuarios y personal administrativo y que dispongan de restauran-



Ing. Ruth Caldas, gerente Emov-Paute.

tes, farmacias, entidades financieras y ampliación de líneas de transporte. La empresa busca incidir en la vida de los ciudadanos con capacitación y trabajo permanente.

Transportistas expresan inquietudes ante resultados de competencias

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Giovanni Cozzarelli, transportista, manifiesta que desde 2015 hasta la actualidad, lapso en que las alcaldías del país tienen a cargo el tránsito y que en Babahoyo se creó la empresa Transvial-EP, misma que luego obtuvo la categoría A; es decir, tiene el 100% de las competencias; sin embargo es notoria la falta de una planificación y organización efectiva en este ámbito.

Agrega que han pasado varias administraciones municipales y de Transvial-EP, pero ninguna se ha preocupado por realizar una reingeniería de las calles ni avenidas para mejorar la circulación peatonal y vehicular, acorde a los flujos automotrices actuales.

Solo acciones recaudatorias.

Afirma que más que de medidas preventivas para evitar accidentes, se han preocupado de acciones recaudatorias como la permanencia de foto radares, en su mayoría, sin relojes contadores en los dispositivos de elevación de la luz roja y decenas de semáforos en la ciudad que a la fecha son obsoletos y con frecuencia se dañan.

Considera que la referida empresa debe capacitar a los agentes de tránsito en Relaciones Humanas para que traten bien a conductores y transportistas. Además, la creación de un departamento de denuncias y sugerencias para que los afectados por un mal procedimiento de algún agente o servidor de la ATM, con evidencias, pueda denunciarlo de manera interna para que el caso sea revisado y sancionado por el departamento disciplinario de esta institución.

Cozzarelli dice desconocer la cantidad anual recaudada por multas de radares y menos los ciudadanos saben en que las administraciones municipales invierten ese dinero.

Pagan impuesto al rodaje

En la capital fluminense cobran 70 dólares por el rodaje a vehículos livianos y pesados nuevos, adicionales al total de la matrícula anual, durante los 5 primeros años. Después, el valor del impuesto es 10 dólares anuales.

Información la obtuvimos de los integrantes del Grupo de Transportes Sur de Los Ríos, ante la falta de respuesta de la empresa pública de transporte Transvial-EP de concedernos una entrevista,

pese a solicitarla por varias ocasiones de manera insistente.

Los agremiados manifiestan que durante las distintas administraciones no han dado a conocer los valores recaudados cada año por el rodaje y que, de manera general, se les comunica que son utilizados en bacheo u otro tipo de arreglos de las calles, porque las asignaciones gubernamentales les serían insuficientes a las alcaldías para la ejecución de estos trabajos.

Manifiestan que han visto que ciertas calles son bacheadas cada año después de la temporada invernal; pero, desconocen si es con recursos del impuesto al rodaje o con fondos de las municipalidades. Situación que consideran merece una exhaustiva auditoría de Contraloría en cada una de las alcaldías y empresas que manejan el transporte de Los Ríos, anteriores y actuales.

Reiteran el descontento porque en ciertas agencias de tránsito de cantones pequeños de Los Ríos, Guayas y Bolívar, se omiten requisitos legales establecidos por la ANT para la entrega del certificado de RTV y matriculación de las unidades.

Competencias de tránsito con saldo positivo

LOJA

POR ELVIS MERINO

Según Marlon Israel Severino Maldonado, Director de la Unidad UCOT, “El GAD municipal del cantón Loja el 2013 asumió la competencia exclusiva de: planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y seguridad vial. Sus objetivos se han cumplido, aunque no todo ha sido bueno, al andar se ha ido mejorando, lo importante dar respuestas correctas a los ciudadanos.”

Severino, Agente Civil de Tránsito desde hace 11 años, Ingeniero Comercial con una Maestría en Gestión de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, explica que en cada una de las competencias asumidas la institución tiene personal de control con experiencia y técnicos calificados.

En el transporte urbano las rutas están ordenadas, de la guerra del centavo y correteos se pasó a la caja común y hoy el usuario cancela su pasaje con tarjeta digital. Disponen de 239 agentes de tránsito para cubrir turnos las 24 horas del día. No es el número adecuado, hay déficit, se ajustan a las circunstancias, resalta.

Les queda por trabajar una ordenanza macro para el transporte a nivel cantonal e inter parroquial para regular procedimientos en cada una de las modalidades.

En semaforización tienen cubierto intersecciones principales, avenidas y calles con alto tráfico. El crecimiento del parque automotor ha sido exponencial, especialmente motos desde el 2020 y eso también ha abonado en el caos y accidentes. Se trabaja una ordenanza para limitar su circulación en el casco céntrico.

En matriculación y RTV disponen de infraestructura y equipos de primera y personal técnico capacitado, reconoce que se debe mejorar la tecnología para asignación de turnos. En cuanto a dispositivos de control de velocidad (radares) se suspendieron, hay un problema legal.

“En 2013 se generó un plan de movilidad para 10 años; hoy corresponde presentar uno nuevo para complementar acciones. Hay limitantes que deben ajustarse a los recursos económicos disponibles”, enfatiza.

El GAD Provincial

Por su parte, la Prefectura aprobó

el proyecto “Ordenanza para la creación del Fondo Especial para el mantenimiento de la red vial rural asfaltada de la provincia de Loja con aporte ciudadano”, la contribución del 2024 se cobra con la matriculación vehicular y va desde los 18 hasta los 30,75 dólares.

Prevén recaudar algo más de un millón de dólares; la necesidad del mantenimiento rutinario bordea los USD 2 millones anuales. La cifra incrementará si continúan asfaltando más vías rurales. Los transportistas aceptan de buena manera, siempre y cuando se cumpla con el objetivo.



Marlon Severino, Director de la UCOT

Vías de Pichincha a cargo de la Prefectura no mejoran pese a nuevo impuesto “solidario”

QUITO

POR JANETH CRUZ

Desde el 7 de octubre de 2021, está vigente, por decisión del pleno del Consejo Provincial de Pichincha, la Ordenanza para la “Creación del Fondo Especial para el Mejoramiento y Mantenimiento Vial de la Provincia de Pichincha con Aporte Ciudadano”; una contribución llamada solidaria destinada a la ejecución de obras en 53 parroquias rurales de la provincia.

La creación de este tipo de contribuciones o impuestos está facultada en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (Cootad), la cual rige desde mediados de 2010. Los valores impuestos son: 9,30 - 18,00 - 20,50. Por esta recaudación,

la prefectura anunció en ese año, que se aspiraba a recaudar USD 6.7 millones.

Representantes del transporte de Pichincha formaron un frente para solicitar la derogatoria de esta ordenanza y aseguraron que el cobro del impuesto no fue socializado antes de ser aprobado. Consideran que es un rubro más que se suma a los tributos que deben pagar en la matriculación vehicular, como la tasa de la ANT, impuesto al rodaje, valor de la matrícula, Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT).

El 27 de enero de 2022, la Unión de Cooperativas de Transporte en Taxis de Pichincha entregó un oficio a la Comisión de Fiscalización y Control Político de la Asamblea, para que se fiscalice la ordenanza, pero hasta el momento el pedido no ha tenido respuesta favorable.



Las vías de Pichincha.

A inicios de mayo de 2024, BUEN VIAJE hizo una consulta a la Contraloría General del Estado (CGE) para conocer sobre la existencia de una investigación por el cobro del indicado impuesto, pero la respuesta fue negativa. “No tenemos actualmente en ejecución una acción de control al fondo especial para el mantenimiento vial de Pichincha con aporte ciudadano”, se informó.

Frente Ciudadano por la seguridad de Santo Domingo pide al Gobierno se devuelva competencia de vía al MTOP

SANTO DOMINGO

POR JANETH CRUZ

Entre abril y mayo de este año, por iniciativa del Colegio de Arquitectos de Santo Domingo de los Tsáchilas, 19 organizaciones de la sociedad civil se constituyeron en el Frente Ciudadano por la Seguridad y Movilidad de la Provincia. Constan los colegios de Abogados, de Ingenieros Civiles, Asociación de Ganaderos (Asogan), Cámara de Comercio, Sindicato de Choferes, Comisión Cívica anti-Corrupción, Cámara de Turismo, Asociación de Administradores Profesionales, Centro Agrícola Cantonal, Confederación de Transportistas de la Provincia Tsáchila, entre otros.

Víctor Hugo Torres, representante del Colegio de Arquitectos y coordinador del Frente, en una entrevista con BUEN VIAJE, ratificó que la vía Alóag-Santo Domingo es la mejor alternativa para unir Sierra con Costa. Por ello es necesario cumplir con la meta trazada desde hace 20 años de ampliarla y mejorarla, para dar cabida al gran volumen de vehículos que necesitan desplazarse.

A criterio del Frente, existe una división política de la vía en dos tramos, uno por cada provincia (Pichincha y Santo Domingo) que no soporta un análisis técnico. En este caso, dijo Torres, hay una innecesaria intermediación de los GAD provinciales, que alarga la toma de decisiones por lo que es necesario proponer cambios en el modelo de gestión.

El sistema vial estatal que cruza la provincia de Santo Domingo está en completo abandono. Es importante adoptar medidas para recuperarlo y que sirva eventualmente como ruta alterna. La vialidad rural también requiere crecer y una política de mantenimiento adecuada, que al momento no se cumple a cabalidad.

Mejor devuelvan la vía

Bajo estas consideraciones, el Frente Ciudadano pide que los GAD provinciales devuelvan la delegación de la competencia o que el Estado retire esa delegación entregada a los dos gobiernos provinciales y sea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el que administre la vía Alóag-Santo Domingo.

Piden al presidente de la República, Daniel Noboa que convoque a un concurso internacional de ofertas para seleccionar a la empresa que amplie a cuatro carriles los 100 km de la vía Alóag-Santo Domingo

Pero, señalaron que en el modelo de gestión que se implemente en esta nueva contratación, se tendría que incluir las demás vías estatales que cruzan la provincia, para tener garantizado su mantenimiento y se brinde las garantías necesarias tanto a los gobiernos locales.



Frente Ciudadano pide intervención del Ejecutivo.

Según cifras del Colegio de Arquitectos, alrededor de 18 mil vehículos circulan a diario por la Alóag-Santo Domingo y en feriados la cifra llega a los casi 30 mil.

Cierres al por mayor

En los últimos años, esta carretera ha experimentado innumerables cierres e interrupciones debido a deslizamientos y condiciones climáticas. Solo como ejemplos breves: en marzo de 2022, ocurrieron deslizamientos en los km 44 y 54 lo que obligó al cierre de la circulación. En enero 2024 volvió a cerrarse por la caída de rocas en el km 83, y en marzo la circulación se suspendió en los km 82 y 83 debido a las lluvias que ocasionaron la caída del puente sobre el río Lelia y deslizamiento de piedras y lodo.



Camiones en vía Aloag - Santo Domingo.



Entrega simultánea de los 283 cupos de transporte turístico

El Directorio de la ANT reformó el proceso de asignación de cupos de transporte turístico comercial. A partir de un estudio de necesidades de 2023, donde se evaluaron criterios como capacidad económica, cobertura del servicio, tipo de vehículo, cronología de ingresos, fechas conmemorativas y atractivos turísticos de las 23 provincias, se determinó entregar 283 cupos según el siguiente detalle:

- 2023: el 50% de los cupos
- 2024: el 25% de los cupos
- 2025: el 15% de los cupos
- 2026: el 10% de los cupos

Sin embargo, mediante Resolución 006-DIR-2024-ANT de 9 de abril de 2024, la ANT resolvió entregar los 283 cupos simultáneamente, en función de la demanda y sin restricción hasta que se agoten.

Al momento la ANT realiza el proceso de calificación y asignación de cupos a nivel nacional. Enfatiza que los operadores de transporte turístico no deben realizar ningún pago por cupos ni para ser incluidos en los estudios.

Indica que si alguien solicita dinero por este servicio deben denunciar al correo electrónico: denuncia@ant.gob.ec



Bus de turismo.

Transportistas consiguen prorrogar todos los títulos habilitantes

Los directivos de la transportación terrestre solicitaron a la ANT que se extienda la vigencia de los permisos de operación, solicitud que fue aceptada tras la reunión entre los dirigentes del transporte y las autoridades. Argumentaron que la ANT tiene represados los trámites, entre los que se encuentran los permisos de operación.

Como resultado, con fecha 30 de abril de 2024, el Directorio de la ANT expidió la Resolución No. 008-DIR-2024-ANT que establece:

Art. 1. PRORROGAR todos los títulos habilitantes referentes a contratos de operación, autorizaciones de transporte terrestre en las modalidades de transporte público y comercial; y demás documentos que guardan relación con la materia que son de competencia de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hasta el 31 de diciembre de 2024."

La Disposición General Segunda autoriza que, las operadoras de transporte terrestre, efectúen trámites, gestión o diligencia, incluida la matriculación vehicular con el último título habilitante.

De igual manera, podrán circular sin que pueda aducirse caducidad del título habilitante o sancionar al poseedor del título por su vencimiento.

●● MACHALA

El trabajo es libre, pero debe ser organizado y legal



Victor Hugo Lima.

POR FRANCISCO CELI

Ahora, es fácil ir a las instituciones estatales, hacer gestiones y nadie exige la carta de socio afiliado a la cooperativa, asociación o compañía, restando importancia a la organización. "Resulta tan fácil ir a matricular, habilitar o deshabilitar un vehículo y luego, operar al libre albedrío sin que haya vigilancia de la organización para evitar la anarquía en el mercado", manifiesta Víctor Hugo Lima máximo dirigente de la Cooperativa Petrero.

El transporte tiene muchos problemas por causa, entre otras cosas, de las falencias en el control y vigilancia que ejerce el Estado a los operadores del transporte. Es el caso de la falta de apoyo al fortalecimiento gremial que

por ley están obligadas las organizaciones de primero o segundo grados, en mérito a su personería jurídica.

Lima propone que las instituciones estatales como la ANT o los municipios, deberían exigir a todo transportista su afiliación gremial para evitar la informalidad o piratería. Todo con el fin de evitar la caotización del mercado por causa de la competencia desleal, lo que es peor, el riesgo de contaminación con el crimen organizado y más problemas que afectan a los clientes.

Comenta que antes, para una matriculación o revisión, se exigía el origen gremial y con ello, en el campo laboral del transportista había más orden, porque las organizaciones podían ayudar al Estado a ejercer mucho mejor su vigilancia.

●● QUITO

Registro como OCE Transportista Terrestre Aprobado

POR ANA MARIA MONCAYO

El OCE es el "Operador de Comercio Exterior" que cumple con las normas de seguridad en la cadena logística establecida por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y que le permitirá obtener beneficios en la Administración Aduanera y demás entidades del Estado.

Los Operadores de Comercio Exterior que necesiten la aprobación de su registro como OCE – Transportista Terrestre deben registrarse en el sistema informático ECUAPASS en el Servicio de Aduanas del Ecuador.

ECUAPASS es un sistema que se creó para la transparencia y eficiencia de las operaciones aduaneras y minimizar el

uso de papel, basado en el modelo de despacho electrónico coreano.

El trámite deben realizarlo las personas naturales y jurídicas públicas o privadas registradas como Operador de Comercio Exterior (OCE) – Transportista Terrestre.

Requisitos para obtenerlo:

1. Adquirir el Certificado Digital para la firma electrónica.
2. Solicitud electrónica adjuntando los siguientes documentos en digital:
3. Cédula y nombramiento del representante legal inscrito en el Registro Mercantil
4. Certificado de idoneidad emitido por la autoridad competente y sus anexos (vehículos habilitados)

Si es transportista por cuenta propia debe adjuntar:

- 1) Permiso Especial de Origen para transporte internacional por cuenta propia de mercancías por carretera – Ecuador.
- 2) Permiso especial complementario para transporte internacional por cuenta propia – país.

¿Cómo hacer el trámite?

- Presentar la solicitud electrónica adjuntando los requisitos en digital:
 - El trámite es en línea en la página web de SENAE y no tiene costo.
- <https://www.gob.ec/senae/tramites/autorizacion-operar-oce-transportista-terrestre>

La vigencia de los códigos de OCE se registra según el permiso de operación emitido por la autoridad competente.

●● QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

Sobre la eliminación y/o focalización de los subsidios a los combustibles

2 DE MAYO DE 2024

Mediante Decreto Ejecutivo 254 de 2 de mayo de 2024, el presidente Daniel Noboa creó el Comité de Optimización Energética cuya finalidad es la de "integrar, diseñar, promover y articular la política pública relacionada al uso de la energía, en los ámbitos de la seguridad pública, social y ambiental".

La Comisión deberá:

1. Proponer opciones de política pública para reducir la intensidad del carbono en la economía;
2. Elaborar propuestas de política pública para establecer un esquema de distribución y estabilización de precios de los combustibles fósiles que proteja a la población y a la economía de las fluctuaciones de los precios internacionales de los hidrocarburos y sus derivados;
3. Definir mecanismos de control para evitar el tráfico de combustibles y su utilización en actividades ilícitas;
4. Definir los mecanismos de política pública que garanticen la priorización de la dimensión distributiva en el esquema de estabilización de precios.

El ministro de Energía (e) Roberto Luque indicó que: • Se van a liberar

los subsidios y los combustibles tendrán precio internacional. • Habrá compensación para los sectores que lo necesitan. • No se eliminará el subsidio al gas ni al diésel.

LO ÚLTIMO

(al cierre de esta edición)

El martes 11 de junio la Confederación de Transportistas Terrestres el Ecuador se reunió con el Ministro de Gobierno en Carondelet durante dos horas, luego de las cuales indicaron que debe realizarse al menos tres mesas técnicas para tratar: seguridad, subsidios y los problemas con la ANT, todo previo a que el Presidente decida la focalización del diésel.

Indicaron que salen con más dudas que certezas pues no conocen los pormenores del plan. Argumentan que en el gobierno anterior no se atendieron las medidas compensatorias ya tratadas. Además, señalaron que no ingresarán los datos de sus asociados en el link abierto por el Gobierno para el registro de los posibles beneficiarios pues han podido comprobar que no existe una base de datos nacional completa y depurada pues hay varias bases que salen de la ANT, SRI y los GAD.

Radars educativos: ¿qué son y para qué sirven?

Los radares pedagógicos o educativos son paneles informativos que muestran la velocidad de un vehículo y emiten una alerta en caso de superar los límites. Su objetivo es persuadir a los conductores que reduzcan la velocidad y recolectar datos. Los radares identifican velocidades de hasta 159 km/hora.

En Quito, la Agencia Metropolitana de Tránsito, en colaboración con Bloomberg instalaron radares no sancionatorios en lugares donde los vehículos alcanzan altas velocidades y son frecuentes los accidentes.

Según información de la AMT, en la Ruta Viva el radar registró, en un día 12.620 vehículos que superaron el límite de velocidad permitida (90 km/h) con velocidades máximas de 159 km/h. En la Av. Simón Bolívar a la altura de la U. Internacional se registró que 3.575 vehículos superaron los 90 km/h llegando hasta 135 km/h. En el sector de El Troje (sur de Quito) en dos días 9.632 vehículos circularon a más de 90 km/h.

Los datos evidencian que más de una tercera parte de los vehículos, superan los límites de velocidad permitidos. Esta información mejorará el análisis para implementar estrategias e identificar puntos críticos donde reforzar el control o rediseñar la vía.

●● BABAHOYO

Operativos nocturnos para evitar contrabando

POR VÍCTOR ESPINOZA

Tres instituciones realizan operativos a transportes de carga en el Cruce de Chilintomo, punto estratégico que conecta las vías E25 Quito – Santo Domingo – Quevedo - Babahoyo y Guayaquil con los ramales El Tambo (Bolívar) y Bucay que se enlazan con la Sierra Central.

Su objetivo es evitar el contrabando de productos agrícolas y ganadería procedentes del Perú y que estaría afectando la producción nacional, informó un agente de tránsito e indicó que intervienen la Policía Nacional y el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG).

El traslado de sandías, melones, arroz, cebolla y limones,



Verificación de las cargas transportadas.

al igual que ganado vacuno peruano ilegal, se realizaría por las noches y madrugadas, utilizando las rutas mencionadas, según la Policía.

Los funcionarios revisan la documentación de los conductores, las facturas de los productos, los permisos y guías de movilización. Estas acciones continuarán, ya que la disposición del Gobierno Nacional es defender y apoyar a los productores nacionales.

●● AMBATO

Ambato sin radares, debate sobre seguridad y movilidad vial

POR YOLANDA QUINCHE

La decisión de no renovar los contratos y retirar los radares ha generado discusión en la comunidad. Algunos celebran la medida porque ha reducido multas excesivas y accidentes causados por frenazos bruscos, mientras otros temen un aumento de riesgos para conductores y peatones.

Pedro Fernández, conductor de transporte público, expresó que la eliminación de los radares ha hecho los viajes más fluidos, ya que antes tenían que frenar abruptamente, lo que molestaba a los pasajeros. Sin embargo, Ana Velasco, madre de familia, expresó su preocupación por la seguridad de sus hijos al cruzar las calles sin la presencia de radares que regulaban la

velocidad. En contraste, Javier Ruiz, un empresario local, ve la medida como positiva, ya que ha mejorado el flujo vehicular, especialmente durante las horas pico.

Las autoridades municipales señalan que están buscando alternativas eficientes. Planean monitorear los efectos del retiro de radares y ajustar medidas según sea necesario, para equilibrar la movilidad y la seguridad vial.



Avenida Bolivariana

●● GUAYAQUIL

Un simulador evalúa minuciosamente a conductores

POR LUIS RUIZ BRAVO

La exigencia de los clientes exige ofrecer en lo más alto servicios portuarios y transportación, para lo cual el personal está en constante capacitación. Por esto, el Grupo T&T cuenta con un simulador de tractocamiones y transmisión inteligente de 4 velocidades Fuller de 10, 13, 18 y automática.

El encargado de evaluar y capacitar es José Valenzuela, instructor principal. "Los conductores deben pasar las pruebas para verificar que al conducir dominan los cabezales. Estos equipos los hacen vivir experiencias variables al volante, desde llantas pinchadas o calentamiento del carro, hasta la



José Valenzuela evaluando.

tenebrosa situación de quedarse sin frenos.

"También se recrean situaciones climáticas adversas: lloviznas, neblina, o cruce imprevisto de animales. Una operación difícil, es parquear en reversa una plataforma de 18 m. Así se prueba la capacidad de reacción de los conductores operando los dispositivos tecnológicos que tiene a su alcance en la cabina".

●● GUARANDA

Accidentabilidad en vías preocupa

POR VÍCTOR ESPINOZA

La cantidad de siniestros en la vía Guaranda – Ambato, preocupa a transportista y conductores de la provincia de Bolívar. La denominada Curva del Key es uno de los lugares donde se registran accidentes frecuentes con heridos e incluso muertes. A Luis B.F., un camionero, le preocupa la situación y sugiere a sus colegas conducir con prudencia. Situaciones similares se presentan de forma constante en el kilómetro 3 del sector El Castillo, donde a inicios de mayo un taxi se impactó contra una volqueta y una persona falleció.

En el kilómetro 17, sector Los Pinos de esta misma vía los siniestros son habituales. Comunes y conductores informaron que durante mayo se registraron dos atropellamientos con muertes de peatones.



Los accidentes obstruyen las vías.

Desde hace varios años los moradores de la organización Unión y Progreso, solicitan a las autoridades de tránsito colocar rompe velocidades para evitar nuevos siniestros, pero las autoridades de turno hacen caso omiso al peticionario.

La CTE sugiere conducir con precaución en las vías de esta provincia que son estrechas debido a su geografía y riesgosas por el clima nublado que se presenta en la temporada actual; además, se han comprometido a instalar señalética preventiva en tramos peligrosos de las vías.

●● GUAYAQUIL

La Perimetral está al borde del caos

POR LUIS RUIZ

El flujo de millares de automotores que circulan a diario por la Perimetral, propone un análisis de esta cuarentona autopista. Tráileres, volquetes, transporte urbano, particulares, taxis, motos, motonetas, no dan paz a la Perimetral, circulan 24/360, en un promedio de 72 mil vehículos diarios (según la ATM-entre septiembre 2023 y marzo 2024), algo dantesco que necesita organización para evitar aglomeraciones al ingreso a las terminales portuarias.

Para el Arq. Jaime Toapanta, especialista en planificación urbana, Guayaquil urge de una preparación integral en lo referente al crecimiento desmedido del parque automotor y del populoso sector de la entrada de la 8 pues, "la vía Perimetral está al límite".

"Al "urbanizarse" distintos tramos de la vía, perdió las características de vía rápida y, cuando colocaron semáforos, pasó a ser avenida. El asentamiento humano no planificado incide en que deje de ser una vía rápida. Es un error de visión a largo plazo", añade Toapanta. La vía Perimetral la entregó el Gobierno de León Febres Cordero (1984-1988).

Bertha Aguirre, directora de control de Tránsito de la ATM, afirma que se mantendrán los semáforos (hay 9) y se construirá más pasos peatonales.

En cuanto a las terminales portuarias, el pasado marzo, la Alcaldía inauguró el puente para la descongestión vehicular, en especial de los carros pesados. Construirlo demoró 26 meses y costó casi 7 millones de dólares. El paso elevado tiene una extensión de 0,41 km.



Panorámica del viaducto que conecta Trini-puerto y Perimetral.

Para Toapanta, pese a que el paso elevado ayuda en algo, está lejos de una solución definitiva. Para el profesional, para concretar el concepto urbano, sin crear atracciones de tránsito, la Perimetral debe tener entre 7 y 9 carriles. "Urge la construcción del quinto puente para conexión directa de las vías hacia el Puerto Marítimo", aunque en la actualidad, es una utopía por el monto de la inversión y sin financiamientos.

●● QUEVEDO

Alianza estratégica para ampliar ruta urbana

POR VÍCTOR ESPINOZA

Un convenio entre las cooperativas de transporte urbano: General Eloy Alfaro, 7 de Octubre y autoridades, permitió la ampliación del recorrido de los buses de la línea 9 en la ruta entre las parroquias: San Camilo, San Cristóbal, el sector El Pantano, la Ruta del Río y centro de la ciudad.

Renán García, presidente de la Cooperativa General Eloy Alfaro, manifestó que la ampliación del recorrido de las unidades permite a los

usuarios tener acceso a un bus con mayor facilidad todo el día, ya que antes caminaban hasta 8 cuadras desde sus domicilios para tomar el bus y solo hasta ciertas horas, o tomaban taxi a falta del transporte urbano.

Charito Magallanes, presidente de la parroquia San Cristóbal agradece a transportistas y autoridades, porque el funcionamiento y ampliación de la ruta, permite contar con buses todo el día, los estudiantes se movilizan con mayor facilidad y se reactiva el comercio en otros sectores.



Usuarios de línea 9 con servicio todo el día.

●● VINCES

Alternativas en transporte estudiantil

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los asaltos frecuentes al transporte público en las primeras horas del día, especialmente a agricultores y estudiantes que viajan a diario entre Vinces y Babahoyo para asistir a sus estudios superiores, han puesto en alerta a los padres

La estudiante Maylín S.B. indicó que perdió el celular y su laptop en el asalto al bus que circulaba en esta ruta; pero, lo peor fue el trauma que le dejó el hecho. Luego de lo acaecido, su padre y los de sus compañeros, optaron por fletar un bus y furgoneta con servicio directo al lugar de estudios.

Elvis Alarcón, chofer de un vehículo, informa que moviliza 30 universitarios por fletes entre París Chiquito y la Universidad de Babahoyo (viceversa) de 05h00 a 07h00; 11h00 a 12h30; y 14h30 a 19h00 con pagos semanales o por un costo de 5 dólares diarios. Valor similar al que cancelaría en el transporte público intracantonal o urbano, en las rutas señaladas.

Además, por precios similares los estudiantes de la carrera de fisioterapia, se movilizan entre la universidad, el Hospital Nicolás Cotto Infante y el Club Deportivo Santa Rita. Los estudiantes de Agronomía van a las fincas o haciendas a realizar las prácticas.

Alarcón manifiesta que en Vinces se están organizando en empresas los transportistas de la localidad para, a futuro, ofrecer el servicio compitiendo con la Compañía de Transporte Escolar e Institucional Transportcity Vinces, de reciente creación.



En furgonetas o buses con servicio directo.

●● CUENCA

Reparación de guardavías es responsabilidad del infractor

POR JACQUELINE CALDERÓN

Al recorrer las carreteras locales y nacionales es común observar guardavías impactadas, lo que nos lleva a preguntarnos: ¿quienes asumen su reparación? y ¿cuál es el procedimiento?

Conversamos con el Ing. Andrés Calle, experto en infraestructura y transporte del MTOP Azuay Zona 6, quien señaló que existe la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial y Transporte Terrestre y sobre ésta, un reglamento en cuya normativa conceptualiza a la red vial estatal y que elementos que la conforman, entre los que están los de protección como las guardavías. El experto, informó que el reglamento señala en su capítulo II, Art. 58.- Reparaciones.- Las reparaciones ocasionadas a la infraestructura del transporte terrestre se deberán realizar inmediatamente una vez ocurrido el evento; el costo lo determinará el área técnica de la entidad a cargo

de la infraestructura del transporte en cada jurisdicción y deberá ser asumido por el causante del daño.

Una vez causado el daño, los agentes de tránsito pasan el informe a Fiscalía y ésta a su vez al MTOP para que el infractor proceda a realizar la reparación previo el apoyo técnico, pues las guardavías cuentan con especificaciones que deben cumplirse. Una vez verificado que se hizo la reparación se permitirá al infractor recuperar su vehículo en la ANT.

En ocasiones los infractores huyen del lugar. Ante esta situación, se procede a una investigación en conjunto con entidades como ANT y EMOV para agotar el proceso y concluir los hechos. En caso de no dar con el causante, las guardavías son repuestas dentro del Plan de Obra Pública del Gobierno Nacional.

Lamentablemente, se ha visto en todas las vías del país daños fuertes causados y que no son reparados durante meses y hasta años ¿Por qué no lo hacen?

DATOS:

Según la Comisión de Tránsito del Ecuador en la Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito se han registrado en 2023, un total de 36.915 diligencias



Guardavías impactadas que debe pagar el infractor.

●● QUITO

Suspendidos 39 radares por contratos mal hechos, dudosos y fuera de la ley

POR MARITZA GUEVARA

Debido a varias irregularidades, el martes 4 de junio, la CTE suspendió el registro de las multas de 39 radares ubicados en El Oro (3), Cañar (8) y Los Ríos (28).

En el Gobierno anterior, Ernesto Pólit, entonces director de la CTE, en tiempo récord de 42 días contrató con los consorcios privados SEVIECU y ECUTRANSIT la colocación y manejo de 480 radares a nivel nacional, pero existen dudas de posibles irregularidades, inconsistencia y vacíos legales en el concurso y la delegación de la gestión a estas empresas porque todo se hizo fuera del Portal de Compras, inobservando las normativas legales. Tampoco la CTE socializó con los GAD del país.

Adrián Castro, asambleísta de Azuay y ex director de la ANT, luego de investigar por algunas semanas, concluyó y alertó que el contrato inicialmente se firmó para colocar 147 radares en las

vías del país; pero luego, Pólit subió a 480 radares y el plazo del contrato es por 12 años.

Castro sostuvo que se trata de un contrato millonario que puede dejar grandes utilidades a las empresas privadas y a los involucrados pues calcula que cada año dejaría mil millones de dólares por concepto de multas. Ese dinero se divide en un 55% para la CTE y 45% para los dos consorcios privados. Como ejemplo indicó que solo tres de esos radares de El Oro en cuatro meses han cobrado multas de medio millón de dólares.

Todo “apunta a convertirse en una de las más grandes estafas que perjudica el bolsillo de los ecuatorianos”, manifestó Julio José Neira, secretario de Integridad Pública. Por ello pidió a la Contraloría General un examen especial para determinar responsabilidades de los funcionarios anteriores.

A la Procuraduría pide adoptar acciones judiciales y a la CTE tomar acciones

legales y contractuales para evitar que siga el perjuicio. Todo esto es parte de las acciones del Gobierno para erradicar la corrupción que está presente en todos los ámbitos de la vida del país.



Radares cuya colocación es cuestionada.

MOTRANSA AMERICAN POWER



HX
INTERNATIONAL

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 - 48 toneladas

Llévatelo desde
\$134.990+IVA



Quito: Juan de Ascaray E3-83 y Av. 10 de Agosto, la "Y" - Telf: (02) 2940850
 Guayaquil: Av. Francisco de Orellana, Km 1.5, junto a Dicientro - Telf: (04) 380160
 Cuenca: Autopista Azogues - Cuenca y Pueblo Shuar, km 9 1/2 (sector Puente Sixto Durán Ballén).

www.motransa.com
 /InternationalEcuador
 @internationalcuadormotransa



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

CANTER

EL DURO 100% JAPONES



CANTER 611 3.4 Ton
 Precio final: **\$29.990**

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

CANTER 814 5 Ton
 Precio lanzamiento: **\$38.990**

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



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

@FusoEcuador
 www.fuso.com.ec
 @fuso_ecuador





El viaje del tiburón sedoso: más de 27.000 km que destacan la necesidad de cooperación mundial para la conservación



Fotos de Pelayo Salinas

GALÁPAGOS

El nombre se debe a la textura de su piel que es lisa y suave como la seda. Su tamaño alcanza los 3 metros y se calcula que viven hasta más de 22 años. Se cree que es una de las especies de tiburón más abundante en el mar abierto, sin embargo, ahora se encuentran en riesgo. El declive poblacional ha llegado a cifras preocupantes de poblaciones reducidas en más del 90% de su número de miembros. Estos tiburones viven al rededor del mundo en aguas tropicales. Son una especie migratoria que suele cubrir largas distancias en cortos periodos de tiempo.

Esta especie tiene una tasa de reproducción baja y muestra baja recuperación a la sobre pesca. Los tiburones sedosos son vulnerables a la pesca de

manera directa e indirecta. Sus aletas son una parte codiciada en algunos mercados del mundo. Además, muchos tiburones son pescados de manera indirecta porque terminan en las redes de los barcos atuneros.

Estos tiburones son astutos cazadores debido a que sus presas son escasas en aguas abiertas. Se alimentan principalmente de peces con estructuras óseas y cefalópodos, como los pulpos. Un dato interesante es que estos tiburones tienen la habilidad de organizar a sus presas en escuelas (grupos) compactas para poder facilitar su alimentación. Esta especie también se alimenta de peces que ya viajan en forma de escuela, como el atún, es por eso que a veces terminan atrapados en las redes pesqueras. El sentido del oído de estos tiburones es muy fino lo que les permite localizar a sus presas por medio

de escuchar sonidos de baja frecuencia como el sonido generado por movimiento de los animales al alimentarse.

Los tiburones sedosos son vivíparos, que significa que las crías se desarrollan dentro del vientre la madre. Se reproducen anualmente en la mayoría de lugares donde viven. Las crías recién nacidas pasan sus primeros meses entre los corales en las partes costeras hasta que alcanzan el tamaño y se mueven a las aguas profundas.

Debido a su tamaño y a los dientes afilados que posee, puede generar miedo y verse como un peligro para los humanos, Sin embargo, este tiburón vive la mayor parte de su vida en aguas abiertas y raramente está en contacto con los humanos. A veces se han acercado a buceadores ya que son una especie curiosa.

Además de su importancia manteniendo el equilibrio de los ecosistemas marinos, el tiburón sedoso ha sido utilizado en varios estudios científicos que investigan los sentidos de los tiburones.

Investigadores de la Fundación Charles Darwin (FCD), en colaboración con la Dirección del Parque Nacional Galápagos y otras instituciones, han documentado la migración más extensa jamás registrada para un tiburón sedoso (*Carcharhinus falciformis*).

Este hallazgo revela importantes conocimientos sobre el comportamiento de esta especie, que enfrenta una excesiva sobrepesca, y subraya la necesidad de medidas internacionales para evitar su declive.

Bajo ese contexto, y con el objetivo de profundizar en la investigación, el tiburón sedoso hembra adulta, apodado 'Genie', fue equipado con un transmisor satelital cerca de la Isla Wolf, en julio de 2021.

Desde entonces, Genie ha recorrido más de 27,666 kilómetros en 546 días, incluyendo dos migraciones significativas hasta la mitad de camino hacia Hawái, cubriendo distancias de hasta 4,755 kilómetros desde el sitio de etiquetado hacia aguas internacionales con alta presión pesquera y mínima regulación.

Más del 99% del tiempo, Genie fue rastreada en aguas internacionales, destacando la necesidad de cooperación global para proteger a los tiburones que viven fuera de jurisdicciones nacionales. El estudio subraya la urgencia de regulaciones internacionales para conservar especies vulnerables como el tiburón sedoso, clasificado como Vulnerable en la Lista Roja de la UICN.

La DPNG, acorde a los lineamientos del MAATE, motiva la ejecución de alianzas que fomenten investigaciones que permitan contribuir con la conservación y el equilibrio de los ecosistemas marinos. 🌊

Fuentes:

- <https://drive.google.com/drive/folders/15wTcVDQFehhOh1ZD8OKF2rzsboNs7kOZ>
- <https://www.floridamuseum.ufl.edu/discover-fish/species-profiles/carcharhinus-falciformis/>
- <https://www.cms.int/sharks/en/species/carcharhinus-falciformis>



Para comparación de tamaños entre el tiburón y el humano.



Instalación del dispositivo de localización, el proceso dura menos de 5 minutos.





Ministerio de Obras Públicas: Puentes Bailey son de acero de alta resistencia

QUITO

POR JANETH CRUZ

Con fecha 28 de diciembre de 2023, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) firmó el contrato para la adquisición de 21 puentes provisionales tipo Bailey de distintas longitudes para la Red Vial Estatal, con un costo de 4'949.915,46 dólares.

Este total se desglosa así:

PUENTES	MEDIDA metros	VALOR USD
2	60.96	1'051.547
5	45.72	1'425.701
12	36.57	2'215.378
1	30.48	143.273
1	23.38	114,015

Los puentes a adquirirse para la Red Vial Estatal, son de distintas longitudes, y la configuración de sus paneles se efectúa tomando en cuenta el peso que resistirán y las longitudes máximas para establecer configuraciones específicas.

“En este sentido, presentar un costo unitario por metro de puente no se ajusta a la realidad de la adquisición”, señaló el Ministerio de Transporte ante un requerimiento realizado por la revista BUEN VIAJE.

Los puentes se han diseñado y fabricado bajo exigencias y reglamentos internacionales, garantizando que los aceros mínimos para todos los elementos estructurales principales sea el Acero ASTM A572 Gramos 50, acero de alta resistencia o su equivalente y el acero mínimo para los elementos menores es el ASTM A36 Gr 36, acero de alta resistencia o su equivalente.

Teniendo como obligación contractual garantizar una capacidad mínima de carga para un camión de 36 ton. Que es el camión estándar establecido en la normativa AASHTO LRFD.

Esta normativa se refiere a las especificaciones de diseño de puentes de la Asociación Americana de Funcionarios de Carreteras y Transporte Estatales (AASHTO). La última edición es la novena, actualizada en 2020 que proporciona pautas detalladas para el diseño y construcción de puentes, incluyendo aspectos como la geometría y configuración de los puentes, materiales de construcción, cargas de diseño, métodos de análisis estructural, detalles de construcción, de mantenimiento, etc.

¿Cómo fue la adjudicación del contrato para los puentes de la Red Vial?

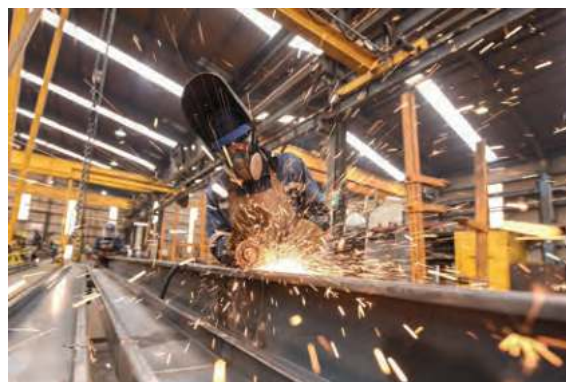
El Ministerio de Obras Públicas detalló que el proceso de adquisición fue publicado en la página web del Servicio Nacional de Contratación Pública (SERCOP), y se lanzó mediante un proceso de Subasta Inversa electrónica. Los puentes Bailey se fabricaron en Quito, a través de la empresa ecuatoriana SEDEMI.

Según la cartera de Estado, por el momento no existe un cronograma establecido para la instalación, ya que los puentes se montan de manera emergente; es decir, de acuerdo a las necesidades que van surgiendo dentro de la Red Vial Estatal y fuera de ella, y su custodia está a cargo de la entidad solicitante, ya sea interna del MTO, o externa en el caso de una alcaldía, prefectura u otro Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD), y se da mientras haya una solución definitiva que permita reemplazar al puente Bailey.

Los puentes, una vez que se han conformado los elementos de apoyo, tienen un tiempo aproximado de montaje de una semana (para longitudes menores a 60 metros), y en el caso de los puentes de 60 metros se calcula un tiempo estimado de una semana y media.



Material de acero para los puentes Bailey.



Proceso de producción del puente Bailey.

Empresa ecuatoriana SEDEMI (<https://sedemi.com/>)

Es una constructora ecuatoriana dedicada al desarrollo de proyectos de infraestructura integral para diferentes sectores como Urbano, Industrial, Petróleo y Gas, Energía y Telecomunicaciones, con productos y servicios de vanguardia y tecnología de última generación, basada en una filosofía de calidad superior (según indica su publicidad).

Alrededor de 800 empleados trabajan en una planta industrial de cerca de 90.000 metros cuadrados en la ejecución de más de 5.000 proyectos en diferentes provincias del país. Su sede matriz está ubicada en Sangolquí, en las afueras de Quito. La industria de la construcción es un sector de alta demanda que, además de contribuir económicamente al financiamiento del país, genera miles de empleos anuales. 📍

GRENLANDER Tire

con



Innovación en MOVIMIENTO

- ✓ Estructura Reforzada
- ✓ Kilometraje superior
- ✓ Alta Reencauchabilidad

AA161

295/80R22.5 | 18PR

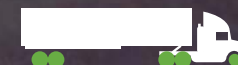
Toda Posición



AD123

315/80R22.5 | 20PR

Toda Posición



AD673

315/80R22.5 | 22PR

ON/OFF



AD687

315/80R22.5 | 20PR

ON/OFF



Le damos la **BIENVENIDA** al portafólio



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



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.

Progresando con **humildad y agradecimiento** en cada paso de la vida

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Desde muy joven, Luis Quinche Granda, encontró en el transporte extrapesado un camino lleno de desafíos y recompensas. Aunque no empezó como chofer de estos inmensos vehículos, su historia es un testimonio de cómo las oportunidades inesperadas pueden transformar vidas.

Inició su carrera en la empresa Grupo Noroccidental Ecuatoriana, líder en el transporte de carga extrapesada para el sector petrolero en la Amazonía, a los 21 años, en el rol de ayudante de operaciones. La necesidad y curiosidad lo llevaron a especializarse en transporte extrapesado, demostrando siempre disposición para crecer y aprender.

Luis tuvo que instruirse desde cero sobre el mantenimiento y operación de

vehículos pesados, normativas de seguridad y la logística de transportar materiales peligrosos. Para él, el transporte extrapesado es más que una carrera; es su medio para proporcionar una vida mejor a su familia. Cada hora extra trabajada y cada desafío superado, tienen el propósito de asegurar bienestar y futuro de sus seres queridos.

Con el tiempo ha logrado cumplir muchas de sus aspiraciones, como su casa, un sueño que parecía inalcanzable al comienzo de su carrera. Su dedicación y esfuerzo han sido recompensados en términos económicos, con el respeto y admiración de su familia y su comunidad.

Luis retribuye con voluntad a la empresa por las oportunidades y la confianza depositadas en él. Reflexiona sobre su camino con un profundo sentido de gratitud hacia la compañía para la que trabaja en la Amazonía.



Luis Quinche

Su actitud representa un compromiso constante con su desarrollo personal y profesional y la valoración sincera de las oportunidades que le ha brindado su trabajo. Demuestra que la perseverancia y gratitud son claves para alcanzar el éxito y dejar una huella significativa en la industria del transporte extrapesado.

Contento con mi trabajo, con lo que hago hoy y con lo que vendrá después

QUITO

POR ANA MARIA MONCAYO

Edison Guamán trabaja para Compañía Alborada. Tiene 26 años y es conductor desde hace cinco.

Viene de una familia de conductores, su padre y su abuelo también lo eran.



Edison Guamán

“Si queremos ser buenos conductores y honrar el oficio, es fundamental capacitarnos en aspectos técnicos y humanos. Si conocemos la ley y no respetamos a los usuarios no sirve de nada. Además, otra cualidad esencial es tener buen carácter porque no es fácil manejar todo el día sin perder la paciencia”.

De su padre aprendió cómo manejar, el trato a los usuarios, qué hacer en caso de emergencia y que ser conductor es un oficio que trae satisfacciones, pero implica esfuerzo y constancia.

“Una de mis satisfacciones es llevar a las personas a su destino. Trato de dar un buen servicio, pero no siempre es reconocido. Me gusta salir a trabajar, salir adelante por mi mismo y ver con fe qué me espera cada día. Lo hago con gusto, por los usuarios y por mi familia, quiero que estén tranquilos y asegurar un futuro a mi hijo”.

Cuenta que hay líneas más difíciles que otras por el tipo de ruta, los pasajeros, las distancias. En la que trabaja actualmente hay mucha demanda y puede ser peligrosa dependiendo de la hora y el lugar. Otro factor que incide en la dificultad es que hay mucha competencia por el número de líneas que trabajan en el sector.

En cinco años más Edison espera estar más consolidado en el trabajo. Aunque le gustaría manejar un bus interprovincial aunque no lo hace por su familia ya que significaría sacrificar mucho tiempo lejos de casa.

Ser conductor le ha dado satisfacciones y la principal es que conoció a su esposa. El conducía el bus y ella iba a su colegio. Para enamorarla no le cobraba el pasaje. La veía cada día en las mañanas. Poco a poco se conocieron, se enamoraron y ahora llevan cuatro años juntos y tienen un hijo de tres. 🍀



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

La profesión del conductor verdaderamente profesional va más allá de sostener un volante para mover el vehículo. Requiere mucha experiencia, conocimiento técnico, habilidades de conducción segura, buen desempeño mental, tranquilidad, prudencia, paz de espíritu, una mente despierta, madurez y don de gentes para cumplir con el compromiso de excelencia para llegar al destino sano y salvo.

Para evitar siniestros en la vía, siempre hay que **conducir con prudencia**

CHIMBO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Vicente Ramiro Gaibor, conductor oriundo de Chimbo (Bolívar), de 65 años, aprendió a conducir de manera empírica, y hoy, le tiene mucho respeto al volante de su camión cuando circula por las carreteras del país.

Gaibor aprendió a manejar vehículos a los 19 años de edad, solo observando exhaustivamente a su cuñado cada movimiento que hacía para poner en marcha su camioneta, con la que realizaba fletes desde el Parque Central de Chimbo a lugares cercanos; y él era su acompañante.

Manifiesta que conduce vehículos durante 44 años. Como nunca ha sido nervioso, en su inicio movilizó muy bien

la referida camioneta. Esto le brindó confianza y después, con precaución, se decidió a conducir vehículos pesados.

Al principio manejó un camión con licencia sportman y luego sacó la licencia de chofer profesional. Asegura que nunca acudió a una escuela de conducción, porque en aquellos tiempos no había restricciones.

La experiencia adquirida en carreteras de la Sierra y de todo el país, sin ningún accidente hasta el momento, le permite cuestionar a ciertos choferes que tienen una mano en el volante y en otra un teléfono celular. “Es irresponsable atender una llamada mientras circulan por las vías conduciendo un vehículo”, dice.

Narra que, a mediados de los años 90 de manera intempestiva, se encon-



Vicente Gaibor exhorta a conducir con cautela.

tró con un accidente de tránsito en la carretera Juján – Babahoyo con imágenes terribles, seres humados heridos. Gracias a su carácter mesurado no le produjo impacto psicológico, pero si lo hizo reflexionar respecto a que ese siniestro terrible se pudo haber evitado si el chofer hubiera conducido con prudencia y responsabilidad por la carretera.

Un buen conductor necesita **mucha experiencia**, ser precavido y cuidadoso

QUITO

POR ANA MARIA MONCAYO

Frente a la Universidad Salesiana en La Floresta, encontramos a Giovanni Cayambe, de 33 años, originario de la provincia de Bolívar. Conduce un bus intracantonal en la ruta Quito – Sangolquí.



Giovanni Cayambe

Lo que se hereda no se hurta. Maneja desde los 13 años. Su padre, que era conductor de carga pesada, influyó en su elección pues le enseñó a conducir en un Ford 750. Desde los 22 años tiene licencia profesional. Al momento tiene los tres tipos: C, D y E.

Hay que ser muy consciente del trabajo que tenemos porque uno es responsable de las vidas que lleva de un lugar a otro. Es un trabajo difícil, pero tiene sus satisfacciones”

Según Giovanni, no todos pueden ser conductores. Es un trabajo que debe gustarle a quien lo hace, “hay que tener madera de conductor”, señala. Esto quiere decir que uno se prueba todos los días y en todos los momentos. “Una de las dificultades de ser conductor es

que hay muchos novatos, con licencias recién sacadas, muy imprudentes, que no tienen idea de los riesgos que implica conducir un autobús. Tienen la licencia profesional, pero no la experiencia”.

Conducir le da muchas experiencias bonitas, pero lo que más disfruta es la oportunidad de conocer muchos lugares del Ecuador. Gracias a su trabajo ha llegado a sitios que nunca se imaginó que existían, uno de ellos las playas de Cojimíes. Por un contrato especial, llevó a estudiantes de la ESPE a Cojimíes y quedó impresionado por la belleza del lugar.

Talvez en el futuro trabaje en transporte interprovincial. Dice que lleva el oficio de transportista en la sangre. No importa en qué modalidad esté, pero seguro continuará en este trabajo hasta jubilarse. 🇪🇨

NUEVA LÍNEA **EX8GT**



6.5 Toneladas



MOTOR
3.907 CC



140 HP
TORQUE 373 Nm



CAJA MECÁNICA
5+1



TRANSMISIÓN
HYUNDAI



FULL

BONOS ESPECIALES

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



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.

Parabienes en el Día del Chofer Profesional Ecuatoriano

El origen de “chofer” se remonta a la palabra francesa “chauffeur” que significa ‘el que calienta’. La palabra francesa a su vez procede del latín “calefacere” que significa calentar. En Francia del siglo XIX, chofer se usaba también para identificar al fogonero, ayudante del maquinista encargado de alimentar el fuego de las locomotoras en los ferrocarriles.

Los choferes están en todo segmento de la vida de la sociedad. Hay choferes de familias, de ejecutivos de empresas, de burócratas, de grandes personajes, de niños, de militares, etc.

También hay choferes de ferrocarriles, troles, tanques, buses, camiones y todo tipo de vehículo sea grande o pequeño. Todo chofer necesita aprender a conducir el automotor que le ha sido asignado.

En 1937 el Presidente Dr. José María Velasco Ibarra, durante su segunda presidencia, estableció que todos los 24 de junio se celebre el Día del Chofer Profesional. El mismo Presidente del Ecuador también acuñó el término “profesionales del volante” como un reconocimiento a la labor e importancia de los conductores del país.

***AMIGO CONDUCTOR**, su estirpe fina y progresista proviene de buena “cepa” y es su obligación, con sus actitudes y desempeño honesto y leal, trabajar para que, cada día, el gremio activo al cual pertenece continúe cosechando respeto y admiración de la sociedad.*

Los Conductores del Ecuador: recorren y dan vida a cada rincón del país

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

El 24 de junio es el Día del Chofer Ecuatoriano, una fecha que nos invita a reflexionar y reconocer la valiosa labor de aquellos que hacen posible que miles de personas lleguen a sus destinos y todo el país reciba los productos que requiere.

Conversamos con Henry Pacheco, conductor de transporte público, que ha dedicado más de 15 años al volante. Nos recibe con una sonrisa y actitud amable. “Ser conductor no es solo manejar, es cuidar de la vida de cada pasajero que confía en ti para llegar a su destino”, señala.

Uno de los mayores placeres de su labor es la oportunidad de conocer a personas que vienen de diferentes lugares y escuchar sus historias. Sin embargo, esta profesión enfrenta desafíos y condiciones difíciles a nivel nacional como el mal estado de las carreteras por donde transita que representa un peligro constante para conductores y pasajeros. “A veces, nos encontramos con tramos que realmente ponen a



Henry Pacheco

prueba nuestras habilidades y nuestra paciencia”, comenta Henry.

A pesar de las dificultades, él encuentra alegría en los pequeños momentos: las sonrisas de los niños cuando suben al bus, el agradecimiento de los pasajeros y la satisfacción de conocer que su trabajo es fundamental para el funcionamiento de la sociedad. “El reconocimiento de los pasajeros y el saber que mi trabajo es importante para ellos es lo que me motiva a seguir adelante”.

En un día tan especial, Henry hace un llamado a las autoridades y a la sociedad en general para que se valore más la profesión de conductor. Porque a pesar de todo, continúan comprometidos y con la esperanza de un futuro mejor para todos.

Que su dedicación y sacrificio no pasen desapercibidos, y que juntos, como sociedad, podamos construir un entorno más justo y seguro para nuestros conductores.

¡Feliz Día del Chofer Ecuatoriano!

Grandes profesionales silenciosos en la carretera

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Los conductores de cabezales, también conocidos como trailereros o camioneros de larga distancia, desempeñan un papel crucial en la economía y la logística del país. Son responsables del transporte de una amplísima variedad de productos como alimentos, bienes de consumo, materiales de construcción, maquinaria industrial y una larga lista de etcéteras..

Conducir un cabezal no es tarea fácil. Los profesionales deben tener amplia experiencia, habilidades avanzadas de manejo, conocimientos estandarizados de las regulaciones de tránsito y una capacidad excepcional para mantenerse alerta durante largas jornadas.

La necesidad de cumplir con los plazos de entrega, pueden llevar a algunos, a tomar riesgos innecesarios, como conducir sin descansar adecuadamente o imprimir velocidad en las vías.



La seguridad es una preocupación permanente

Afortunadamente, cada vez más empresas están implementando políticas de seguridad más estrictas, promoviendo descansos regulares y el uso de tecnologías avanzadas para monitorear el estado de los vehículos, la carga y las condiciones de manejo.

Cuando el volante lo llamó dejó la agricultura

JUJÁN

POR VÍCTOR ESPINOZA

Rober Antonio García Placencio, es un jujanense de 54 años de edad, quien dice que siempre tuvo afición por el volante. Cuando tenía 30 años de edad y se dedicaba a la agricultura, sin embargo, ponía mucha atención a su hermano cuando movilizaba vehículos pesados para aprender.

Tiempos después, una brigada de capacitación del Sindicato de Choferes Profesionales del Guayas, llegó al cantón Juján para capacitar a quienes querían hacerlo y aprovechó la oportunidad para obtener la licencia de conducir.

Logrando el primer paso, dejó las labores agrícolas para dedicarse de lleno a la conducción. Transportaba materiales de construcción en un volquete de su propiedad. El material pétreo lo obtenía de las minas del sector La Soledad, vía a Mariscal Sucre (Guayas) y lo distribuía en los cantones: Juján y Simón Bolívar.

García manifiesta que prefiere trabajar de manera particular, porque el pago es inmediato, mientras que, las empresas a las que ha servido se demoran entre 3 y 6 meses para efectuar el pago correspondiente.

Afirma que su trabajo le permite sobrevivir con su pequeña familia que está formada por su esposa e hijo. Señala que en la actualidad la transportación no es rentable como



Rober Antonio García cambió la agricultura por la volqueta.

lo fue en el pasado. Esto se debe a que los gastos del mantenimiento y reparación del vehículo se han incrementado en un 15% o más. En tanto que se mantienen los precios de entrega del ripio, tierra amarilla y arena en USD 80, 25 y 80, respectivamente.

Mi alegría -dice Rober- es que nunca he sufrido accidente de tránsito alguno, y estimula a todos los colegas choferes a conducir con precaución, respetando las normas y leyes de tránsito y manteniendo la atención al camino en todo momento.

Griselda Maritsa Barrionuevo conduce con prudencia y precaución

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

Tiene 48 años, es quiteña y conduce desde los 15. Para ayudar a mi papá a hacer fletes en una camioneta ingresé al mundo de los hombres aunque ese tiempo había solo hombres socios. Mis compañeros me dieron apertura y me enseñaron el oficio.

“Me encanta viajar y conducir, por ello en 2011 adquirí un camión FTR de 5 toneladas. Luego me compré un NHR. Hoy tengo mi Sinotruk de 8 toneladas y conduzco a Quito, Guayaquil, Manta, Machala, Loja, etc.

Las mismas mujeres rechazan a mujeres

Cuando me inicié había pocas mujeres conduciendo taxi o camioneta y mientras los compañeros hombres me apoyaban, las clientas preguntaban ¿por qué está acá? o preferían no tomar el servicio cuando veían una mujer al volante. Pese a todo me acoplé a este mundo masculino y en las empresas he tenido la apertura y aceptación para trabajar.

Mis compañeros son respetuosos, me apoyan, ayudan y me cuidan. En los convoyes viajamos juntos. En las carreteras no hay suficientes adecuaciones para mujeres porque, por ejemplo, hay duchas solo para hombres. En la mayoría de empresas es lo mismo, el mundo machista aún pesa mucho.

A veces me toca dormir fuera de casa una o dos noches. Tengo que dejar la casa generalmente en fechas festivas como Día de las Madres, cuando el trabajo es muy fuerte y sin descanso, no hay fiesta para mí. Para esas épocas fuertes llevo mi maleta para una semana, duermo en la cabina.

Conducir es una pasión

Soy madre soltera, tengo tres hijos de 28, 23 y 6 años. Al último lo crié en el camión desde los 15 días de nacido. Disfruto viajar y cuando estoy en casa “me pican los pies por salir a la carretera”. No sé si todas las mujeres del transporte sientan lo mismo. No descuido mi hogar, me dedico a las labores de casa y dejo bien organizado. Viajo sola y a veces mi pequeño Josue me acompaña.

En la carretera me gusta conducir a buen ritmo y poniendo atención al tipo de vía. Soy prudente y precavida.

Tips para la seguridad.

Las empresas exigen cumplir normas de seguridad como detenernos en puntos de descanso elegidos y dormir, a las 4:00 a.m. continuar el viaje. En años anteriores el bypass de Quevedo lo pasaba sola a la media noche o madrugada y nunca pasó nada. Hoy, las cosas han cambiado y solo se puede viajar en convoy con mucho cuidado y mejor hacerlo temprano.



Por un foco quemado

Un policía me persiguió porque tenía un foco quemado. Me detuvo en plena lluvia sin respetar que soy mujer y que la inseguridad está latente. A veces la misma autoridad comete errores.

Para el futuro continuaré conduciendo y procuraré cumplir el sueño de Josue que quiere que nos compremos un tráiler. Gracias a Dios mis clientes confían en mi trabajo y me dan oportunidad de continuar adelante.

Adelante sin miedo

Las malas ocasiones se presentan cuando algún compañero me grita “¿qué haces aquí?, anda a la cocina”. Recomendando a las mujeres que si queremos lograr algo no desmayemos porque somos empoderadas y ser transportista es una profesión hermosa. Sin gastar su dinero usted conoce y disfruta la maravilla de nuestro país.

Presión y cansancio, compañeros del volante

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

La vida de un chofer internacional es una mezcla de desafíos y recompensas que requiere habilidades técnicas, buena planificación y gran capacidad de adaptación.

Vicente Barahona, chofer de bus internacional con más de 15 años de experiencia, enfrenta la dualidad de estar lejos de casa y conocer nuevos países. Trabajando para Cooperativa de Transporte Internacional San Cristóbal, ha recorrido rutas desde Ecuador hacia Perú, Colombia y Chile, lo que le permite conocer diversas culturas.

A pesar de las videollamadas, la distancia prolongada de su familia es uno de los aspectos más duros de su trabajo, ya que cada viaje puede durar varias semanas. Su profesión, aunque gratificante por las experiencias y conocimientos adquiridos, exige gran responsabilidad. Conducir por largas, y a veces peligrosas rutas, implica estar siempre atento a las condiciones del camino y el clima para garantizar la seguridad de los pasajeros.

Barahona destaca la satisfacción y consuelo que encuentra en las aventuras y responsabilidades que su trabajo le ofrece con buenas recompensas personales y culturales. 📍





SERIE P

MÁS QUE UN CAMIÓN UN COMPROMISO CON EL MEDIO AMBIENTE

En el corazón de la ciudad, donde el tiempo y la eficiencia lo son todo, la Serie P de Scania emerge como el aliado perfecto.



Seguridad



Sustentabilidad



Confortabilidad



Optimice rutas, proteja a su equipo y reduzca el impacto ambiental con nuestros camiones, adecuados para una gestión de residuos urbanos de clase mundial.



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

SCANIA



¿A dónde van los neumáticos que no se utilizan?

LOS NEUMÁTICOS FORMAN PARTE DE LOS CONTAMINANTES PLÁSTICOS MÁS COMUNES DEL PLANETA Y PRODUCEN PARTÍCULAS AÚN MÁS NOCIVAS QUE LAS EMITIDAS POR LOS ESCAPES DE LOS VEHÍCULOS. EN EL ECUADOR, CADA AÑO SE DESECHAN APROXIMADAMENTE 2.4 MILLONES DE NEUMÁTICOS. AL SER PRODUCTOS MUY DURADEROS Y RESISTENTES PUEDEN TARDAR HASTA 1.000 AÑOS EN DESCOMPONERSE.

QUITO

POR ANA MARIA MONCAYO

Según el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) ocho millones de toneladas de residuos plásticos y de caucho son depositados en los océanos cada año; de estos más del 28% corresponde a neumáticos.

Aunque un porcentaje de neumáticos son reutilizados en el reencauche, muchos son incinerados o depositados en basureros al aire libre, lo cual representa una amenaza para el ambiente. La quema de llantas emite gran cantidad de contaminantes tóxicos al aire que ocasionan graves problemas de salud, sin olvidar que además contaminan el suelo y el agua.

Ecuador no es indiferente ante esta amenaza

El Ministerio del Ambiente (MAE) a través del Acuerdo Ministerial No. 098 de 30 de septiembre de 2015, publicó el **Instructivo para la Gestión Integral de Neumáticos Usados** que sustituyó al Acuerdo Ministerial 020 de 20 de febrero de 2013. Estos documentos establecen los requisitos, procedimientos y especificaciones ambientales para la reducción, reutilización y reciclaje de neumáticos.

En este sentido, el artículo 6 del Instructivo establece: Toda persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que importe y/o fabrique neumáticos debe presentar un programa de gestión integral de neumáticos usados, de conformidad con los lineamientos establecidos en el presente Instructivo.

Por su parte, el artículo 238 del Código Orgánico del Ambiente dispone que: “Toda persona natural o jurídica definida como generador de residuos y dere-

chos peligrosos y especiales, es el titular y responsable del manejo ambiental de los mismos desde su generación hasta su eliminación o disposición final (...)”.

Para cumplir con lo establecido en la legislación nacional, en nuestro país existen organizaciones/empresas que se encargan de recoger y gestionar neumáticos usados a través de sistemas colectivos de economía circular que incentivan, fomentan y desarrollan una cultura del reciclaje y que dan a los neumáticos desechados otros usos.

El reciclaje de neumáticos usados ha incrementado

Según información proporcionada por el Ministerio del Ambiente, en el periodo 2020 – 2022 se recuperaron 7'010.898 neumáticos:

- 1'600.562 en 2020;
- 1'617.581 en 2021; y,
- 3'792.755 en 2022.

Según el MAE, en este período la recuperación de neumáticos usados se incrementó en un 137% respecto del período anterior.

Revise estos datos impactantes

No reciclar un millón de neumáticos equivale a:

• Es igual a sembrar más de 23 millones de árboles y evitar enviar 28 mil toneladas de CO2 al ambiente.

• Equivale a llenar con llantas 5 canchas de fútbol.

• Es igual a cubrir 80 kilómetros de carretera.

Más oportunidades del reciclaje

Otra oportunidad que brinda el reciclaje y reutilización de neumáticos es la generación de trabajo. En los últimos años ha creado más de 500 plazas de trabajo.

Los neumáticos desechados se utilizan de diferentes formas: en parques infantiles como juegos o columpios, pavimento de caucho, muebles de jardín e incluso en esculturas y distintas manifestaciones artísticas.

Por el bien de nuestros descendientes aspiramos que en el futuro cercano declaremos a Ecuador territorio libre de neumáticos usados no reutilizados. Este objetivo esencial para nuestro país y para el planeta sólo podrá conseguirse si todos asumimos nuestra responsabilidad al momento de desechar las llantas que ya no utilizamos. ♻️



Patio hecho de llantas, foto tomada de internet.



Escultura de elefante, foto tomada de internet.

LA CHICA DE LA PORTADA

auspiciado por **DURALLANTA**



Es una linda quiteña de 32 años. Desde que tenía 13 años ingresó a una agencia de modelos para aprender pasarela, sesiones fotográficas y lo demás relacionado al modelaje. "Este trabajo me ha dado muchas posibilidades de conocer gente y relacionarme con importantes empresas", señala.

Mi profesión es enfermera, aunque no he podido ejercer porque estuve trabajando en una empresa privada en áreas administrativas. Hace aproximadamente un año retomé el modelaje que considero una profesión muy agradable.

Para mi futuro cercano me gustaría continuar con el modelaje y, a la par, especializarme en otras áreas relacionadas con la enfermería para trabajar en Neonatología o Radiología.

Soy muy alegre y divertida, me gusta socializar y hacer amigos. Soy tranquila, me siento bien ayudando a mis semejantes y apoyando a quien lo requiera en la medida de mis posibilidades.



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



Grandes ventajas de usar la **Telemática** en su vehículo (telecomunicación + informática)

EL TÉRMINO "TELEMÁTICA" VIENE DE LA UNIÓN DE DOS CIENCIAS: TELECOMUNICACIÓN E INFORMÁTICA. LA TELEMÁTICA EXISTE GRACIAS A LA INTERNET, EL GPS Y LA COMUNICACIÓN MÁQUINA A MÁQUINA. LA COMBINACIÓN DE ESTOS TRES ELEMENTOS GENERA POSIBILIDADES COMO COMUNICACIONES REMOTAS, NAVEGACIÓN GPS, INTEGRACIÓN DE SISTEMAS "MANOS LIBRES" DEL CELULAR CON LA COMPUTADORA DEL VEHÍCULO E INCLUSIVE SISTEMAS DE ASISTENCIA DE CONDUCCIÓN.

32

POR MARISTHER GUEVARA

Imagínese poseer en su camión o bus una computadora que tenga la capacidad de monitorear y reportar información de su vehículo en tiempo real, incluyendo, velocidad, presión de las llantas, hábitos de conducción, patrones de tráfico, etc. Esto es posible con la telemática.

La información es registrada temporalmente en una máquina o cerebro instalado en el vehículo y después se transmite, por medio de la red celular, a un servidor que recibe y procesa los datos. Mucha información se puede transmitir, incluyendo uso del vehículo, velocidad, mantenimiento, entre otros. Para las flotas, la telemática facilita la coordinación de vehículos y rutas: además, permite visualizar estadísticas de producción.

¿Cómo funciona la telemática?

De manera simple y amigable, un sistema telemático incluye una herramienta de rastreo instalada en el vehículo, la cual envía, recibe y guarda información por medio de la red móvil utilizando una tarjeta SIM. Los nuevos vehículos usualmente ya vienen con una computadora instalada que tiene estas capacidades; para los que no, es simple instalar una. El sistema telemático se conecta con el equipo de diagnóstico del vehículo. Además, se conecta con el GPS para re-

colectar datos de rutas, velocidad, tiempo de espera o pare, aceleración fuerte, consumo de combustible, entre otros.

Multiplicidad de funciones de la Telemática

Al pensar en telemática, lo más común es el uso del GPS. Sin embargo, hay mucho más para explorar. Los sistemas telemáticos ofrecen varios paquetes de servicios como:

- Notificación en caso de colisión mediante una señal para que la ayuda llegue lo antes posible.
- Asistencia en emergencias por medio del botón de ayuda.
- Notificación de que alguien cerca está en problemas para ayudarlo.
- Diagnóstico del estado del vehículo mediante reportes frecuentes.
- Busca el mejor precio del combustible.
- Alertas de noticias; visualización de mensajes de texto.
- Geofencing que crea una barrera invisible que limita el área donde el vehículo puede circular.

La telemática y las flotas

Los sistemas telemáticos permiten: 1) Seguimiento o ubicación de cada vehículo con el tráiler. Si el tráiler se desconecta sin autorización o se pierde, este sistema notifica inmediatamente. 2) Registro de horas de trabajo y horarios. 3) Reducción de gastos por medio del mantenimiento preventivo. 4) Registro de seguridad

del vehículo. 5) Registro de buena conducción, inclusive uso del cinturón de seguridad. 6) Manejo de riesgo para las aseguradoras ya que con esta información, el asegurador puede hacer un cálculo más específico del riesgo de asegurar esa flota. 7) Mejora en la productividad volviendo el despacho y las rutas más eficientes basados en la información recogida. 8) Control de emisión de gases de efecto invernadero. 9) Cámaras en caso de ataques o accidentes.

¿Es la telemática cara?

El precio depende del tipo de servicio. Lo más básico y barato es un sistema simple de monitoreo por GPS que ofrece buenos datos sobre el desempeño del vehículo. Sistemas más complejos tienen un precio más alto. Los proveedores de Telemática aseguran que el retorno de la inversión es mayor gracias a los beneficios recibidos que permiten a la empresa generar mayores ganancias.

Fuentes:

- <https://www.automotive-fleet.com/320583/looking-ahead-to-2019-the-future-of-telematics>
- <https://www.telematics.com/a-comprehensive-guide-to-fleet-tracking-systems/>
- <https://www.geotab.com/blog/what-is-telematics/>
- <https://www.teletracnavman.com/fleet-management-software/telematics/resources/what-is-telematics>



En la pantalla, la telemática le da toda la información del vehículo.



Los intestinos y su increíble influencia en la salud física y mental

EXISTEN MÁS DE 200 MILLONES DE NEURONAS EN EL INTESTINO QUE PERMITEN QUE ESTE ÓRGANO "DIALOGUE DIRECTAMENTE" CON EL CEREBRO. "SEGUNDO CEREBRO" ASÍ SE LO LLAMA AL INTESTINO DELGADO LUEGO DE INVESTIGACIONES MODERNAS.

RIOBAMBA

POR GLENDA REA LEÓN

Para llevar una vida saludable la clave es la alimentación, donde el consumo diario de frutas y verduras brinda grandes beneficios al organismo. Según el nutricionista dietista Dennys Álvaro, al consumir productos naturales ricos en vitaminas: A, C, B1, B2, B6, ácido fólico y minerales: potasio, hierro, calcio, zinc y magnesio, se previene el riesgo de sobrepeso, diabetes, hipertensión, enfermedades cardiovasculares, desnutrición y diferentes tipos de cáncer.

El especialista señaló que el diagnóstico de cáncer de colon y estómago en los últimos años se ha registrado en pacientes de 30 a 50 años de edad. Quienes tienen malos hábitos alimenticios son más propensos a estos tipos de cáncer. Recomienda evitar el consumo de alimentos procesados y realizar actividad física diaria.

La buena comida es el primer paso para llevar una vida saludable, ya que mediante la alimentación se provee al organismo de macro y micronutrientes que son aportes beneficiosos para el sistema inmune.

La relación entre el intestino y el sistema inmune es muy estrecha porque en nuestro intestino delgado se encuentra el 80% de nuestras defensas.

Las enfermedades digestivas

Son conocidas como trastornos del aparato digestivo. En la digestión, los alimentos y las bebidas se descomponen en pequeñas partes llamadas nutrientes que son absorbidos en los intestinos y se convierten en energía, pilar fundamental para nuestras células.

El médico Pablo Herrera señala que los problemas digestivos dependen mucho del tipo de alimentación, los nutrientes que aporta y la hora que se ingiere. Por ejemplo, no es lo mismo consumir el

fréjol en la mañana que en la noche, ya que esta proteína por la noche produce gases, flatulencia y borborigmo (sonidos abdominales).

Los intestinos y su increíble importancia

El estado de la salud intestinal tiene que ver mucho con el bienestar del cuerpo. En relación directa, si hay síntomas de dolor abdominal, definitivamente, hay malestar, estrés, preocupación, existiendo patologías y enfermedades en el organismo que estimulan un sinnúmero de consecuencias negativas que afectan al cerebro. Como consecuencia, las personas se aíslan, quieren estar solas, sus relaciones interpersonales se dañan. Las enfermedades del sistema digestivo alteran la salud física y mental.

También, cabe destacar que las emociones afectan y tienen impacto significativo en la salud digestiva. Mediante estudios e investigaciones realizadas se ha encontrado que el estrés, la ansiedad y depresión, se ven reflejados como dolor abdominal, estreñimiento, inflamación intestinal, diarrea y acidez estomacal.

Herrera indicó que, para el buen funcionamiento del sistema digestivo intestinal, hay que mantener una dieta

balanceada que incluya frutas y verduras para prevenir enfermedades como la gastroenteritis, enterocolitis o gastritis. Si presenta algún malestar en el estómago o tiene signos y síntomas, puede realizarse una endoscopia para descartar problemas en el esófago o estómago y también visualizar la mucosa gástrica.

El microbioma o microbiota.

Microbiota es la comunidad de microorganismos vivos residentes en un nicho ecológico como el intestino (colon) humano.

Microbioma es el conjunto formado por los microorganismos, sus genes y sus metabolitos en un nicho ecológico dado.

Estas bacterias y microorganismos se hallan en todas las superficies del cuerpo, especialmente en la boca, piel, ojos y vagina. También existen hongos, levaduras, arqueas y virus que se encuentran a nivel intestinal. El microbioma interactúa y funciona conjuntamente con el genoma humano, ayudando a mantener las defensas y la salud. Por ejemplo actúa en la absorción de los alimentos, la prevención frente agentes patógenos que provocan enfermedades y actúa en la síntesis de las vitaminas, la regulación del metabolismo y la modulación del eje vital de comunicación directa "intestino-cerebro".



Frutas y legumbres indispensables para la salud integral.



¿Cuándo comenzó la regulación del transporte en Quito?

QUITO

POR ANA MARIA MONCAYO

Cada día circulan aproximadamente 500.000 vehículos privados en Quito. A esta cifra, se debe sumar los buses, motocicletas y otros vehículos motorizados. Para que la circulación vehicular no se convierta en un caos, existen leyes, instituciones, autoridades y servidores de todas las disciplinas que organizan el movimiento de vehículos, regulan las infracciones y asisten en casos de accidentes.

Las formas de movilidad en Quito han ido cambiando al mismo tiempo que la ciudad; se han modernizado y adaptado a las necesidades de sus habitantes. En sus inicios, los quiteños se transportaban en coches o carretas tirados por caballos (si era coche o carreta dependía del nivel económico del dueño del bien).

En 1901 llegó el primer automóvil a la ciudad y marcó el inicio de la regulación del transporte.

En 1914 el Concejo Municipal aprobó la “Ordenanza que reglamenta el tráfico de automóviles”, publicada en la Gaceta Municipal No. 34 del 3 de abril de 1914.

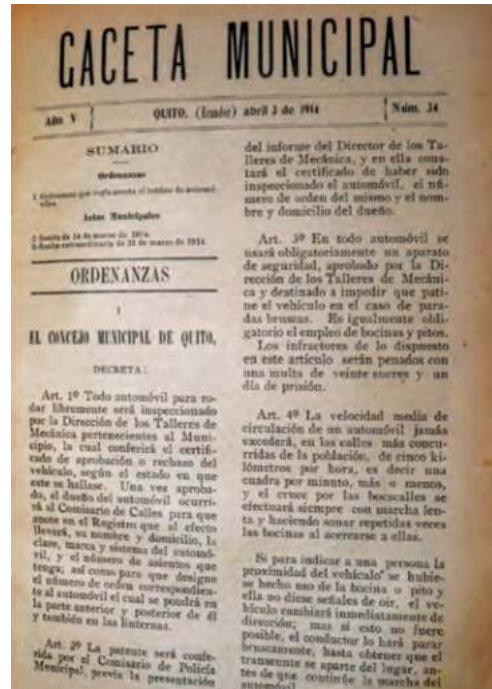
El artículo 1 señala: “Todo automóvil para rodar libremente será inspeccionado por la Dirección de los Talleres de Mecánica pertenecientes al Municipio, la cual conferirá el certificado de aprobación o rechazo del vehículo, según el estado en que éste se hallase. Una vez aprobado, el dueño del automóvil concurrirá al Comisario de Calles para que anote en el Registro que al efecto llevará, su nombre y domicilio, la clase, marca y sistema del automóvil, y el número de asientos que tenga; (...)”

El artículo 4 dispone: “La velocidad media de circulación de un automóvil jamás excederá, en las calles más concurridas de la población, de **cinco kilómetros por hora, es decir una cuadra por minuto más o menos**, y el cruce por las bocacalles se efectuará siempre en marcha lenta y haciendo sonar repetidas veces la bocina al acercarse a ellas. Si para indicar a una persona la proximidad del vehículo, se hubiera hecho uso de la bocina o pito y ella no hubiese dado señales de oír el vehículo, cambiará inmediatamente de dirección; más si esto no fuere posible, el conductor lo hará parar bruscamente, hasta obtener que el transeúnte se aparte del lugar...”

En 1914 llegó a Quito el tranvía eléctrico

Fue el precursor del Trole. Nuevamente, el Concejo Municipal en cumplimiento de sus obligaciones, reguló esa actividad y en la Gaceta Municipal No. 43 de 31 de octubre de 1914 se publicó el “Reglamento provisional para el tráfico de tranvías”.

El artículo 1 de esa ordenanza indica: “Es obligación de la Empresa de Tranvías conservar los carros y su equipo en



Gaceta Municipal No. 34 del 3 de abril de 1914.

perfecto estado de solidez, de modo que no haya en ellos el menor peligro para la vida de los pasajeros, y, además, cuidar del aseo e higiene, para lo cual hará revisar y limpiar diariamente los motores, frenos y maquinarias y desinfectarlos por medio de la Oficina de Sanidad, a lo menos una vez por semana”.

Y, el artículo 3 establece: “En ningún tiempo ni por motivo alguno podrán rodar los carros con una velocidad mayor que la de **quince kilómetros por hora**. El carro que anduviere con mayor velocidad será detenido por cualquier agente de Policía y el motorista o conductor será penado con una **multa de diez a cincuenta sucres**, sin perjuicio de la sanción legal en que incurriere por los daños causados”.

El incumplimiento de estas normas se sancionaba con una multa de 20 sucres y un día de prisión.

Como datos interesantes, los tranvías podían circular hasta tres veces más rápido que los vehículos, llevaban hasta 50 pasajeros, el pasaje era de 10 centavos de sucre y si se llevaba carga, a 15 centavos por quintal.

Han pasado más de cien años

Más de un siglo desde la promulgación de estas Ordenanzas que marcan el inicio de la normativa que rige actualmente en el Distrito Metropolitano de Quito. La Dirección de los Talleres de Mecánica de 1914 son los actuales talleres de la Revisión Técnica Vehicular; y, la Empresa de Tranvías y sus vehículos sin lugar a dudas es la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros con sus buses articulados y biarticulados que transportan a miles de personas cada día.



BABAHOYO ◆◆

VÍCTOR ESPINOZA: DA GRACIAS A LA VIDA QUE LE HA DADO TANTO

27 DE MAYO 2024

Víctor Espinoza dice “he recibido estos reconocimientos al Mérito Periodístico con la humildad que me caracteriza. Agradezco al Colegio de Periodistas de Los Ríos (CPLR). por mocionar mi nombre y al Concejo Cantonal de Babahoyo por acoger el pedido y otorgármelo. Además, agradezco al otro reconocimiento entregado por el CPLR.

Sin duda son muy valiosos, pero los galardones más importantes de mi carrera periodística ya los recibí desde hace muchos años. Cada día a través de un abrazo, un apretón de mano sincero del pueblo o de diferentes estímulos en los momentos más difíciles de mi vida.

Durante mi carrera de 30 años, desde la máquina de escribir o en la era digital actual, me he caracterizado más por escribir que por hablar. Cuando escribo y mis frases no son muertas a veces sonrío y otras hasta lloro. Y, cómo no llorar cuando cubrí información de multitudes de mis hermanos babahoyenses que fa-

llecieron a consecuencia del Covid 19 o cuando perdieron sus pertenencias por el terremoto o inundaciones. Cuando una niña inocente murió por un disparo colateral o cuando otro niño quedó traumatado porque fue mudo e impotente testigo del asesinato de su madre. Hago votos porque esta violencia pare y retorne la paz en nuestro cantón.

Hoy, al levantarme di gracias a Dios por permitirme estar con vida y ese instante recordé una frase bíblica de Josué 1-9: “Esfuérzate y se valiente, no temas ni desmayes, porque Yo, Jehová tu Dios, estaré contigo a dondequiera que vayas”.

También agradezco a amigos y colegas que me aportan con audios, fotos e imágenes de la provincia para mis notas. Siéntanse parte de este reconocimiento. El periodismo no me ha llenado los bolsillos de papeles valorados ni de fortuna, pero sí de satisfacciones de servir, viajar, conocer países y lugares no imaginados.

Revista Buen Viaje desea a nuestro amigo de años que continúe con su in-



Victor Espinoza premiado al Mérito Periodístico.

teligencia guiando a sus coterráneos y haciendo patria de la manera valiosa que lo ha hecho hasta hoy.

AZOGUES ◆◆

LA INSEGURIDAD, COMPAÑERA PERMANENTE DE TRANSPORTISTAS

POR JACQUELINE CALDERÓN

En un recorrido por las afueras de Azogues, encontramos a Rufino Yanza, quien lleva más de 40 años como chofer de un camión y, en estos últimos tiempos, está dedicado al transporte de ganado para faenamiento desde el Austro hacia Guayaquil. Al iniciar el diálogo, el primer



Rufino Yanza conductor de Azogues

problema que señaló es el miedo que siente en cada viaje y que se ha convertido en un compañero permanente para él y los demás socios de su Cooperativa Trans Campoverde. “Realmente, hoy en día, andamos con el Jesús en la boca”.

Aunque no ha sido víctima de la delincuencia, conoce a varios compañeros que han pasado por esta terrible experiencia y ante esa amenaza, han decidido organizarse. Aprovechando la tecnología integran grupos de Whatsapp para compartir alertas y novedades ante cualquier sospecha de peligro y así cooperar con algún tipo de ayuda emergente.

Además, han coordinado reuniones para considerar otras acciones relacionadas con la seguridad. A decir de don Rufino, este problema los está afectando en lo económico y emocional. A ello se suma la falta de mantenimiento de las carreteras pues en ciertos tramos no pueden circular rápidamente y estos lugares son aprovechados por los delincuentes para atacar.

Concluyó pidiendo al Gobierno Nacional que se preocupe del sector del transporte, que continúe trabajando para fortalecer su seguridad que es parte fundamental del progreso de este país.

GUAYAQUIL ◆◆

METROPOLITANOS CAPACITADOS E INSTALACIÓN DE 129 CÁMARAS

POR LUIS RUIZ BRAVO

Un nuevo contingente se certificó luego de la capacitación para el control del tráfico en Guayaquil, ciudad urgida de más personal para esta tarea. Son 52 los efectivos de SeguraEp, Agentes de Control Municipal, con formación especializada, conocimiento de las leyes básicas de tráfico, postura y tiempos de espera.

Además, serán capacitados 700 Agentes Municipales pues "se busca fortalecer su capacidad para intervenir en situaciones de tráfico", manifestó Enrique Varas, director de la ATM.

Además, desde el 22 de mayo inició el Plan de Regulación de Contravenciones por Ordenanzas, mediante Equipamiento Tecnológico en su primera fase. Para el efecto, se instalaron cámaras en 129 puntos estratégicos para sancionar a quienes incumplan las leyes de tránsito: por bloqueo de intersecciones (10% del SBU); por dejar o recoger pasajeros en calle Boyacá (25%); por doble columna (10%); dejar o subir pasajeros en lugares no autorizados (50%); igualmente si lo hacen en vía pública (50%) y por último, para quienes aparquen o bloqueen estacionamientos para personas con movilidad reducida (1 SBU).



Metropolitanos en capacitación.

GUAYAQUIL ◆◆

ALUMNOS REVALIDAN TARJETA CON TARIFA DE 15 CENTAVOS

POR LUIS RUIZ BRAVO

Estudiantes pueden revalidar y activar sus tarjetas para acceder a la tarifa preferencial de pasaje en la Metrovía. El valor es de USD 0,15 pese al incremento reciente en la urbe. La ATM habilitó puntos de atención móviles en paradas de las troncales desde las 12:00 hasta las 15:00.

Para acceder al beneficio, el estudiante debe presentar cédula de ciudadanía, certificado de matrícula de la institución educativa y una fotografía si es por vez primera. Si requiere validar la tarjeta,

el trámite es gratuito, pero para reposiciones costará USD 1,50. El trámite durará hasta el próximo julio.



Punto de atención en Metrovía.

QUITO ◆◆

USO CORRECTO Y SEGURO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

ANA MARÍA MONCAYO

Más de la mitad de la población del país utiliza el transporte público para moverse. Aquí proponemos algunos consejos al utilizar este servicio:

- Salga temprano y evitará la tensión de no poder tomar un bus a tiempo.
- Utilice las paradas para subir y bajar del bus.
- No solicite al conductor detenerse en cualquier lugar.
- Suba y baje por la puerta asignada.
- Ceda el asiento a adultos mayores, discapacidad, embarazadas o con niños en brazos.
- No coma ni beba en el bus.

- Anticipe su parada con suficiente tiempo.
- No arroje basura al interior ni por la ventana.
- Evite subir a un bus con exceso de pasajeros.
- Evite subir con paquetes grandes que causan molestias y estorban.
- Esté atento a la forma de conducir del chofer. Si hace maniobras imprudentes, riesgosas o exceso de velocidad, llámeme la atención.
- En el bus interprovincial utilice el cinturón de seguridad.
- Cuide el bus que lo transporta. No destruya, raye o manche sus asientos o cualquier otro espacio.
- Demuestre su respeto a los pasajeros y valore el trabajo del conductor.



Pasajeros en bus interprovincial.

TULCÁN ◆◆

54 AÑOS DE SERVICIO DESDE JUNIO DE 1970

POR GEOVANNI VALENCIA

La Cooperativa de Transporte Urbano Once de Abril fue fundada el 1° de junio de 1970, y celebramos 54 años de vida institucional. Nos encontramos fortalecidos ofreciendo un servicio de calidad a la comunidad tulcanense y que

no se detiene durante todo el año. Contamos con 20 socios y 20 unidades modernas, para brindar seguridad y calidad a todos nuestros pasajeros.

En esta fecha memorable, rendimos homenaje fraterno a los socios, sus familiares, trabajadores, conductores y colaboradores de nuestra Operadora.



¡Continuaremos adelante con pie firme!

Lic. Edmundo Tulcán,
Presidente
Sr. Mauricio Rosero,
Gerente

MACHALA
29 AÑOS CELEBRA OROCONTI S.A.

POR GEOVANNI VALENCIA

Oroconti S.A. celebró su vigésimo noveno aniversario siendo líder en el transporte urbano y que ha jugado un papel crucial en la vida de los habitantes de Machala.

En el festejo, el evento principal fue un peregrinaje al Santuario de El Cisne, una profunda experiencia colectiva. Los participantes, al ritmo de una banda, caminaron desde el cerro de El Cisne hasta la Basílica donde se celebró la Eucaristía en honor

de accionistas y exaccionistas fallecidos, demostrando respeto y gratitud hacia quienes han contribuido a su historia. Este acto, con sentimiento profundo, subrayó la importancia de honrar a quienes han sido parte fundamental de su trayectoria.

Oroconti S.A. renueva el compromiso con la comunidad como transportistas y pilar en la construcción de un tejido comunitario fuerte y cohesionado, reflejando que, a más de mover pasajeros, mueve corazones y une almas en su camino hacia el futuro.



Socios y directivos de Oroconti S.A.

SANTO DOMINGO
30 AÑOS DE FUNDADA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE RUMIÑAHUI

Al cumplir 30 años de servicio a la ciudadanía de Santo Domingo de los Tsáchilas estamos implementando el validador de pasaje a través del pago con tarjeta sin contacto. Cabe señalar que el validador es un dispositivo electrónico diseñado para le-

gitimar el pago. En este contexto la empresa cuenta con 35 buses habilitados.

Hemos planificado para julio 2024, inaugurar la cancha sintética ubicada en la Sede de la Compañía, para uso de los socios y deportistas de la ciudad. Actualmente está en plena construcción.

Este aniversario nos impulsa a continuar adelante con aquella seriedad y eficacia que siempre nos ha caracterizado.

¡Salud compañeros, brindemos por estos 30 años fecundos!

Lic. José Verdezoto, Gerente
Lic. Jorge Mejía, Presidente


GUAYAQUIL
59 AÑOS DE VIDA DE COOPERATIVA CIUDAD DE GUAYAQUIL LTDA.


Socios y directivos de Coop. Ciudad de Guayaquil..

El 07 de mayo de 1965 se fundó la Cooperativa de Ahorro y Crédito Ciudad de Guayaquil; años más tarde por disposición del MIES, la razón social cambió a Cooperativa de Transporte de Pasajeros Urbano Ciudad de Guayaquil Ltda.

dades confortables, modernas y seguras, distribuidas en distintos sectores de la urbe. Sus recorridos son en: Ruta # 6; Ruta 151 y circuito local Casuarina – Fuerte Huancavilca.

Servimos con respeto, eficiencia y puntualidad a la ciudadanía guayaquileña.

Nuestra operadora, es una de las pioneras en la transportación del puerto principal y, gracias a Dios, a la labor de sus directivos y de los 78 asociados, se mantiene al servicio de los guayaquileños con uni-

Tnlg. Edwin Acosta - Presidente
Tnlg. Joffre Peralta - Gerente
Selvin Mera – Vicepresidente
Tnlg. Elizabeth Cruz – Secretaria

LATACUNGA
SULTANA DE COTOPAXI HA CUMPLIDO 49 AÑOS

Es un orgullo para quienes conformamos Coop. de Transporte Urbano Sultana de Cotopaxi, celebrar 49 años de fundación, cumplidos el 12 demayo.

tacunga. Contamos con una flota de 64 unidades modernas y confortables para servir a la comunidad

Durante esta trayectoria responsable y solidaria, resaltamos el legado de los fundadores de seriedad, respeto y responsabilidad hacia nuestros usuarios. Tenemos el orgullo de ser los pioneros del transporte urbano de La-

Nos distingue la unión y esfuerzo que cada socia y socio aporta al bienestar colectivo y así cumplir con nuestro lema: ¡UNIDAD, LEALTAD Y SERVICIO!

Ing. Carmita Salguero, Gerente; Fabián Sinchiguano, Presidente; Diego Tobar, P de Vigilancia.



LOJA
COOPERATIVA INTERNACIONAL LOJA, UNA HISTORIA DE LOGROS
POR GEOVANNI VALENCIA

Cuando nacimos en 1961 de la unión de 3 cooperativas, tomamos el nombre de nuestra Ciudad Loja con el ferviente deseo de exhibirlo orgullosamente. Se firmó nuestra creación cobijados de nuestros colores azul, blanco y rojo, y con el trabajo y sacrificio de todos los socios avanzando por los caminos olvidados del sur de la Patria.

Destacamos etapas fundamentales como la importación de 20 chasis en 1993; luego, en 1995 vinieron 80 buses de Brasil, Mercedes Benz/Busscar, con los que despegamos a nivel nacional. Con la construcción de nuestras unidades de producción: taller de carrocerías y estación de servicios, nos consolidamos.

El inicio de la renovación vehicular en 2002 mejoró la calidad con unidades de

Brasil; este proyecto culminó en 2009. Destacamos la creación del almacén de repuestos, que permite abaratar costos para el arreglo y mantenimiento de los buses. Al inicio de 2011 vino la segunda etapa de renovación vehicular y en 2012 compramos los primeros 20 buses Scania K 380/Marcopolo G7. En 2013 destacamos al bus cama con 2 unidades Scania

410/Marcopolo Paradiso 1200, para 25 pasajeros. En 2014 inauguramos nuestra lavadora y lubricadora y complementamos el servicio bus cama con 2 unidades más en la ruta Loja-Quito-Loja.

Todo esto nos ha permitido, con base al esfuerzo y trabajo de los 135 socios, ser la primera Cooperativa del Ecuador.


JIJIJAPA
58 AÑOS DE COOPERATIVA INTRAPROVINCIAL 15 DE OCTUBRE

Juntos somos la fuerza que impulsa el progreso! Un año más de trabajo, esfuerzo y dedicación. Nos sentimos orgullosos y seguimos firmes superando obstáculos y alcanzado metas. Lo más importante es trabajar unidos con un equipo sólido que nos vuelve fuertes.



Felicitemos a los socios por su esfuerzo, dedicación y pasión. Sin ustedes nada sería posible. Recordemos que tenemos desafíos que enfrentar y metas por alcanzar. Sabemos que, con el mismo espíritu de trabajo que nos ha llevado hasta aquí, podremos llegar aún más lejos.

¡Celebremos este aniversario 58 con alegría y gratitud, con la mirada puesta en el futuro! Sigamos trabajando para que nuestra Cooperativa continúe como una de las mejores del país.

 Edison Baque, **Presidente**

 Víctor PARRALES, **Gerente**

SANTO DOMINGO
56 AÑOS DE FUNDACIÓN DE COOP. DE TRANSPORTE KENNEDY


Hace 56 años, en Santo Domingo de los Tsáchilas, un grupo de ciudadanos nos reunimos para formar una cooperativa de transportes interprovincial que denominamos Cooperativa John Fitzgerald Kennedy. Actualmente, además de la oficina para la atención al público, se dispone de una amplia sede social.

Cooperativa Kennedy da servicio a todo el Noroccidente del país, siendo líder en este sector gracias al esfuerzo de las dirigencias, socios, personal administrativo, operativo, y de sus colaboradores han hecho que, con el pasar del tiempo, la institución se forje mucho más.

Contamos con 53 socios que se esfuerzan por mejorar, cada día, el servicio que brindamos, equipando a las unidades con el mejor confort para que el usuario se sienta satisfecho durante el viaje.

 Henry Yandun, **Presidente**

 Ángel Llamuca, **Gerente**

CONOCOTO - PICHINCHA
40 AÑOS DE COMPAÑÍA LIBERTADORES DEL VALLE


El pasado 1ro. de junio la Compañía completó 4 décadas de vida institucional, distinguiéndose por su seriedad, cumplimiento y respeto a los usuarios.

El aniversario fue festejado con alegría y entusiasmo con la participación de directivos, socios, familiares, personal administrativo y de planta. En este encuentro de confraternidad también estuvieron presentes delegados de varias empresas de transporte del sector quienes entregaron placas a los directivos de Libertadores del Valle, en reconocimiento al excelente trabajo realizado.

A la fecha cuenta con 70 socios que, día a día, la impulsan para que crezca y se supere, con el propósito de brindar servicio de calidad a sus usuarios en las modernas unidades de su parque automotor.

Luis Vargas, Presidente

Franklin Pérez, Gerente

QUITO
¡FELIZ ANIVERSARIO! FENACOTIP CUMPLE 42 AÑOS

En estos 42 años, nuestra gratitud hacia nuestras filiales es profunda. Su entrega incansable y compromiso han fortalecido esta organización, superando desafíos y celebrando innumerables logros juntos. Son la base de nuestra resiliencia y unidad. Gracias por hacer que FENACOTIP sea cada día más fuerte unidos en el viaje por un Ecuador próspero y seguro.

En la sesión solemne estuvieron presentes autoridades, entre otras, Prefecto de Cuenca; Directora Provincial de la ANT.

En esta memorable reunión se expresó Reconocimiento a:

1. Las cooperativas fundadoras que son 50.
2. Los ex presidentes y gerentes.
3. Los ex directivos del Consejo de Administración de Fenacotip.

Continuamos trabajando con firmeza por nuestros socios y todo el país.

Miguel Bonilla, Presidente

Ab. Abel Gómez, Gerente


QUININDÉ
49 AÑOS DE SERVICIO ESTÁ CUMPLIENDO LA COOPERATIVA QUININDÉ

Cooperativa de Transporte Interprovincial Quinindé cumple 49 años de ser pilar fundamental para la unión de las familias ecuatorianas, con enfoque especial en los residentes de Quinindé - Esmeraldas. Desde su fundación ha brindado servicio de calidad y seguridad a miles de pasajeros y clientes;

El gerente, Aurelio Hernández, indicó que poseen "una flota vehicular moderna en constante renovación entre buses cómodos con aire acondicionado que recorren las rutas más transitables; y rancheras confortables y seguras para llegar hasta los sectores rurales y urbanos de Quinindé".

La Cooperativa "Quinindé" es ejemplo de perseverancia, eficiencia y compromiso con la comunidad y continuará trabajando para seguir uniendo a las familias ecuatorianas, brindando servicio de calidad a sus usuarios durante muchos años más.

¡Felicidades en su 49 aniversario!





Julio Reyes luego de 50 años de experiencia sabe que **PRUDENCIA** es la virtud del chofer

JULIO REYES ES IBARREÑO Y TRABAJA EN EL NORTE DE ESMERALDAS. ES CONDUCTOR DE TODA UNA VIDA. "HOY TENGO 71 AÑOS. LE CUENTO QUE ME CRIÉ CON CARROS PORQUE SIEMPRE HABÍA AUTOS EN LA CASA Y POR ESO APRENDÍ A CONDUCIR DESDE MUY NIÑO. ESE GUSTO HIZO QUE ME INCLINE Y ME DECIDA A SER CHOFER.

IBARRA

POR MARITZA GUEVARA

Una temporada me fui de la casa porque no me gustaba el estudio y era revoltoso; entonces, a los 19 años me fui a trabajar en Colombia donde aprendí mecánica y trabajé por siete años. Cuando regresé con mis 25 años puse mi taller de mecánica.

Mi mérito me hizo ganar la licencia

Fui parte de los mecánicos de La Policía, les arreglaba los patrulleros y motos. Un coronel me hizo manejar a Quito y como no tenía licencia los policías me paraban, pero al ver al coronel no me molestaban. Viendo mi buen desempeño al volante el coronel me apoyó para que me den la licencia.

Aprendí a manejar en la carretera Ibarra-Tulcán porque mi padre (Vicente Reyes) tenía una Flota Imbabura y en vacaciones andaba con él. Esa vía era "de a de veras dura y fuerte", partes empedradas y otras de tierra y muy angostas. A un viaje Ibarra-Tulcán-Ibarra se salía un día y se regresaba al otro día.

En buenas condiciones salíamos a las 6 ó 7:00 a.m., cuando no llovía llegábamos a Tulcán tipo 2 ó 3 de la tarde. Pero, cuando llovía nos tocaba llegar hasta en dos días porque el camino era muy resbaloso y nos quedábamos botados en los páramos.

El bus era de carrocería de madera un Ford 750 con chasis largo. Los pasajeros se acoplaban a ese vivir y hasta llevaban su cucayo. Nos quedábamos y si por ahí había algunas casitas encontrábamos algo de refugio y comida; sino, tocaba aguantar frío, viento y hambre hasta que mejore el clima para poder mover el carro.

Viajábamos con pico y pala para ayudar a sacar el carro. Pero, en la mayoría de casos era imposible hacer algo, porque el lodo era poderoso y nos vencía. Todas las carreteras eran malas y al Oriente eran peores. Un viaje no se hacía en un día. Salíamos Ibarra-Quito-Baeza-Lago Agrio. La otra vía era Ibarra-Tulcán-Santa Barbara-La Bonita-Lumbaqui, igualmente mala.

He trabajado para varias empresas y gracias al volante conozco todo el Ecuador. Conducir es mi actividad diaria y me siento orgulloso. A Dios gracias, he tenido mucha suerte, no he tenido percances que lamentar y por eso me siento afortunado de ser conductor.



¿Un recuerdo de un trabajo especial?

Todos mis trabajos han sido y son importantes para mí. He sido propietario de marcas como: Mack, Isuzu FTR, un Way americano y finalmente el Mercedes Benz que lo adquirí desde 1990. Es un modelo 2232 año 1974. Todo carro grande era a gasolina, a diesel eran el Scania y Volvo.

Hoy por mí, mañana por ti

Ningún mecánico ha metido manos en mis carros pues yo mismo arreglo y cuando mis compañeros han necesitado, les he ayudado de inmediato. Siempre digo que en el camino todos nos necesitamos; nunca se debe dejar botado al compañero. Ventajosamente, hoy con el teléfono celular, podemos sentirnos acompañados y pedir auxilio. Pero, hay que usar con precaución a esa herramienta porque mientras se maneja usarlo es un peligro

He desempeñado muchos trabajos

He transportado balanceados para planteles avícolas y

ganadería. Cuando se dio la dolarización algunas empresas cerraron o se fueron. Entonces, ingresé a trabajar en Palmeras de los Andes. Luego, me independicé para atender mi negocio de venta de madera y gracias a eso, pude ingresar a la fábrica Plywood en Code-sa (Esmeraldas). Aquí me quedé y ya estoy 20 años.

La madera sale de diferentes lugares como “Golondrinas” punto bien interior en el norte de la provincia de Esmeraldas, San Lorenzo, etc. Son plantaciones sembradas, reforestadas y luego viene la cosecha.

El agente debe sentirse orgulloso

Hace poco un agente de tránsito quería levantarme una infracción que no tenía lógica. Yo le dije: “señor si me levanta esa infracción debe sentirse orgulloso porque nunca nadie antes me ha levantado una”. El agente se rió, miró mi licencia y mi historial en el sistema y me dijo: “usted tiene razón, no le voy a dañar su hoja de vida” y me devolvió mis documentos.

Para mantener impecable mi hoja de vida, practico la prudencia al conducir. Mantengo cierta velocidad y distancia cuando voy detrás de un vehículo y permanezco muy alerta. Ahora que vivimos en un mundo de miles de motocicletas, por donde andamos hay muchos motoristas imprudentes y debemos conducir a la defensiva. “Si no se controla sus emociones en el volante, puede pasar cualquier cosa negativa”.

Otro agente tramposo

Mis llantas tenían 10 mm. de labrado y el agente puso en el informe 1,5 mm (lo mínimo de labrado). Con mi propio medidor le demostré que estaba equivocado, pues descubrí que le había acortado el electrolito que usaba para medir. Yo le pedí al abogado que demuestre con un técnico que las llantas estaban bien. El agente luego vino a pedir disculpas y a pedirme que le retire la denuncia porque le van a suspender. Esos malos agentes son los que nos tienen fregados, nos hacen problemas por todo lado. Su actuación es mala y tramposa.

Antes todos manejábamos dinero

No era problema cobrar un flete barato porque se podía recuperar. Ahora no hay dinero, los fletes están caídos; un viaje al Oriente para sacar madera nos pagan mil dólares; pero, van otros y aceptan 800. Eso hacen los que han comprado carros sin tener trabajo y para pagar las deudas aceptan cualquier flete. Además, las empresas pre-



fieren las mulas que cargan más pero les pagan menos.

Vi al “cucu” en el camino

Por el año 2000 en la vía a San Lorenzo una madrugada por la montaña por el punto Alto Tambo, era un camino cerrado, pesado. Yo viajaba cargado y le ví a una muchacha que me pedía parar el carro. Yo nunca llevo a nadie y pasé pensando ¿de dónde salió si por allí no hay nada? La muchacha era blanquita con una minifalda. Cuando paré a unos 50 metros regresé a ver y ya no había nadie. Me asusté y aceleré sin detenerme ni en huecos o mal camino. Luego supe que otros tres compañeros le habían visto. Ellos llegaron con el mal aire y para curarse iban a que les quiten con trago, hierbas, etc.

El chupacabras lo vimos mi hijo y yo

Recuerdo que paré a revisar el carro y las llantas. Era de noche cuando vimos un ave inmensa que volaba. Venía chillando desafiante contra mí. Gracias a mi carácter fuerte le enfrenté insultándole con palabras gruesas, pasó sobre mí y regresó pero se fue dejándonos muy asustados. Antes, las carreteras eran abandonadas, sin luz, pesadas y se prestaban para ese tipo de apariciones.

Como diablo en botella

Mi camión es mi compañero de vida. Cuando yo no estoy con mi carro porque lo he dejado en los patios de la fábrica, lo extraño. Acostumbro pasar unos días en mi casa cuando no hay mucho trabajo. Me siento como “diablo en botella”, no atino que hacer ni a donde ir, porque cuando está mi carro, me subo a escuchar música, duermo en el carro.

50 años de transportista profesional me permiten recomendar

Con mi experiencia siempre les digo a mis compañeros que la **virtud del chofer es la prudencia**. Que si quieren llegar a viejos, hay que ser muy correctos en la carretera; no sentirse superiores porque tienen un “carrazo” y cometer la imprudencia de correr y así hasta fallecen en accidentes que pudieron ser evitados. En la carretera no hay que andar jugando con esta máquina peligrosa que no solo corta su vida, sino que puede matar a más personas. 🙏

“Mi Mercedes Benz 2032 es mi compañero de vida.”





Seguridad reforzada en carrocerías

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Las empresas fabricantes de carrocerías en el centro del país se esfuerzan por innovar constantemente para mejorar la seguridad y proteger la vida de conductores, ayudantes y pasajeros frente a asaltos. Actualmente están implementando una serie de innovaciones tecnológicas y estructurales en sus unidades para ofrecer mayor protección y disuadir posibles ataques, garantizando así un transporte más seguro.

Estas son algunas de las principales medidas adoptadas por los carroceros:

Vidrios antibalas: Especialmente en las ventanas delanteras y laterales, los vidrios laminados pueden resistir impactos de armas de fuego, reduciendo significativamente el riesgo de lesiones.

Habitáculos seguros para el conductor: Funcionando como cabinas blindadas dentro del vehículo, con materiales

resistentes que protegen de agresiones y proporcionan refugio en caso de ataque.

Blindaje de vehículos: Reforzando puertas, techo, chasis y compartimentos de pasajeros con materiales balísticos para absorber impactos de armas de fuego y proporcionar protección integral.

Puertas y ventanas con cierre automático: Se han incorporando mecanismos de cierre automático en puertas y ventanas que se activan en emergencias, bloqueando el vehículo y evitando accesos no autorizados.

Sistemas de monitoreo y vigilancia: En tiempo real permite una supervisión constante del interior y exterior del vehículo, mejorando la capacidad de respuesta ante incidentes.

Botones de pánico: Colocados en lugares estratégicos dentro del vehículo permite a los conductores y pasajeros alertar rápidamente en caso de emergencia.



Contribuyendo a la seguridad y tranquilidad.

Iluminación de emergencia: De alta intensidad que se activen automáticamente durante un asalto, desorientando a los atacantes y facilitando la identificación de los mismos.

La continua evolución de estos recursos y la implementación de nuevas tecnologías seguirán siendo fundamentales para enfrentar los desafíos de seguridad en el transporte público.

HUMOR



Quién sabe, sabe y ino se diga más!



DISEÑADOS PARA TRABAJO PESADO.



Nuevo TGS 33.480 6X4

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



Nuevo TGS 33.440 6X4

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

¡ENTREGA INMEDIATA!

COTIZA TU CAMIÓN



Excelencia **sin** igual.

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

SUNWARD

SWE370E
EXCAVADORA

SWE210
EXCAVADORA

SL52W
CARGADORA FRONTAL

MINICARGADORA
SWL3220

MINIEXCAVADORA
SWE35UF

EXCAVADORA
SWE600F

CARGADORA FRONTAL
SWSL61W



RENTABILIDAD



RESPALDO



REPUESTOS



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

www.vehicentro.com



032 994 740