

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

172

33
años



● LA ANT ESTÁ EN LA MIRA DE
TODA LA CIUDADANÍA

● LAS VÍAS DEL PAÍS REQUIEREN
URGENTE REPARACIÓN

● CHOFER-ESTIBADOR
¿OBLIGADO O VOLUNTARIO?

● VUELVE EL TREN A
LA NARIZ DEL DIABLO

Teojama Comercial

Desde 1963

PORQUE
**SI TIENES UN
HINO**

LO TIENES TODO



AHORRO
DE COMBUSTIBLE

GARANTIA
EXTENDIDA

SOPORTE
TOTAL

TECNOLOGÍA Y MARCA
100% JAPONESA





+ AÑOS TRABAJANDO JUNTOS
VALOR POR **TU CAMIÓN**
RENDIMIENTO POR KILOMETRO



AGENDA UNA
CITA AQUÍ



1800 TEOJAMA (1800-8365262) WWW.TEOJAMA.COM @ f in v d

QUITO • GUAYAQUIL • CUENCA • AMBATO • MANTA
LAGO AGRIÓ • PORTOVIEJO • MACHALA

CONTENIDO



5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL
Procesos de mejora de la ANT

12 PERSONAJE

14 NOTICIAS NACIONALES

18 ZONA DE DERRUMBE
Lluvias agraban crisis vial

20 LO NUESTRO
Parque Turístico Nueva Loja

22 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA

24 CONTEMOS LO BUENO
Vuelve el tren hacia la Nariz del Diablo

26 LO TÉCNICO

27 CEDA EL PASO
Choferes-estibadores

28 CONDUCTORES
Mural a la primera mujer chofer

32 SEGUIMIENTOS
Se pide intervención en vía Aloag-Santo Domingo

36 SOBRE LA MARCHA

41 LA CHICA DE LA PORTADA

42 CARROCEROS



El transporte necesita técnicos expertos, no políticos

El sector del transporte en nuestro país es la columna vertebral de la economía. Conecta a personas, mueve mercancías y es esencial para el desarrollo. Sin embargo, por demasiado tiempo, ha sido manejado por personas sin especialización técnica necesaria en los altos cargos de las instituciones clave como el Ministerio del Transporte y Obras Públicas (MTOPE), Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y gobiernos autónomos descentralizados (GAD). Este enfoque, donde la política prima sobre la técnica, ha frenado su evolución y ha generado problemas que se repiten una y otra vez.

La regulación y el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial son competencias que se han ido descentralizando, pasando del gobierno central a los GAD. Esto, en teoría, debería acercar las decisiones a la realidad de cada territorio. Pero, si quienes lideran estos procesos carecen de una formación sólida en ingeniería de transporte, logística o seguridad vial, las decisiones se toman a ciegas. Un político puede tener buenas intenciones, pero sin el conocimiento técnico, es incapaz de proponer y peor tomar soluciones sostenibles y eficientes. A menudo, las decisiones se basan en el cálculo político del momento, en lugar de un análisis profundo de las necesidades a largo plazo del sistema de transporte.

El MTOPE es el rector del Sistema Nacional del Transporte, con la responsabilidad de proponer e implementar la normativa técnica y promover su perfeccionamiento. La ANT, debe planificar, regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Estas son tareas que requieren un entendimiento profundo de la infraestructura, la tecnología y las dinámicas operativas. Designar a personas por su afiliación política en lugar de su trayectoria profesional es un error que termina perjudicando a las empresas de carga que pierden competitividad, a los operadores de transporte que se enfrentan a regulaciones incoherentes, y a los usuarios que sufren las consecuencias de una gestión ineficiente.

Es hora de cambiar el chip

Necesitamos que las cabezas de estos organismos sean profesionales con experiencia demostrable en el sector. Que el MTOPE designe un verdadero experto en movilidad y seguridad vial al frente de la ANT. Que los directores de transporte en los GAD sean planificadores urbanos honestos. Un cambio así no es solo cuestión de justicia profesional, es una necesidad urgente para modernizar nuestro sistema de transporte y volverlo seguro, eficiente y competitivo. Dejar de lado los nombramientos por favores políticos y apostar por el conocimiento técnico es el único camino para construir un sistema de transporte a la altura de las necesidades del país.



www.revistabuenviaje.com.ec

NR. 172 AGOSTO - SEPTIEMBRE 2025

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

RESPONSABLE

MARITZA GUEVARA

GRUPO COLABORADOR

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

ENTREVISTAS Y REPORTAJES

FRANCISCO CELI	ANA MARÍA MONCAYO
BOANERGES COLOMA	CARLOS NAVARRETE
RICARDO CORNEJO	LEONOR PEÑA
JANETH CRUZ	YOLANDA QUINCHE
VÍCTOR ESPINOZA	GLENDA REA
ELVIS MERINO	MARLON RUALES
MARÍA MOGOLLÓN	LUIS RUIZ

MODELO PORTADA

MARÍA JOSÉ TORAL / GUAYAQUIL

FOTOS PORTADA

GUSTAVO GÓMEZ

COORDINACIÓN GENERAL

LCDA. MARÍA MOGOLLÓN

DISEÑO

MARISTHER GUEVARA

IMPRESIÓN

GRUPO IMPRESOR

COORDINACIÓN

STO. DOMINGO
BOANERGES COLOMA

DISTRIBUCIÓN GENERAL

GEOVANNI VALENCIA

PUBLICIDADES Y SUSCRIPCIONES

Teléfono: 02-2056898 • 2056899



0999818639 • 0999817129

Email: maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

DISTRIBUIDORES LOCALES

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

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.

ANT designa otro nuevo Director Ejecutivo

QUITO

El 14 de julio de 2025, se nombró a Pedro Javier Abril Alegría como nuevo Director Ejecutivo de la ANT (el tercero en menos de dos años). Es Ingeniero en Administración de Empresas con más de 15 años de experiencia en el sector público y privado. Especializado en el diseño, implementación y mejora de modelos de gestión. Enfocado en seguimiento, evaluación de gestión y resolución de conflictos.

Cuenta con maestrías en Administración de Empresas y Gestión de Proyectos en la Universidad de la Rioja de España,

Gestión y Políticas Públicas de la Universidad Internacional del Desarrollo de Chile, Gestión del Transporte, mención en Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial, en la Universidad de Nebrija en España y en la Universidad de los Hemisferios, Diplomado Internacional en Transporte, Tránsito y Sistemas de Vialidad en la Universidad Autónoma de México.

Ha desempeñado cargos como: Coordinador General de Registro y Administración Vehicular en la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT), Coordinador General de Gestión y Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en la ANT, Coordinador General de Fiscalización del Transporte



Público, Comercial y Administración de los servicios de tránsito en la AMT.

Deseamos que con tanto mérito intelectual que posee, el nuevo Director pueda trabajar para erradicar la corrupción escandalosa que el Ministro del Interior, John Reinberg está destapando en todas las provincias y en la matriz de la ANT.

Empresas de tránsito municipales envueltas en corrupción y delitos

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

En Ecuador, las empresas de tránsito municipales están encargadas de la gestión, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de los límites de sus cantones. Estas empresas, a menudo conocidas como “Agencias de Tránsito y Movilidad” o “Empresas Públicas de Tránsito y Movilidad”, operan bajo la jurisdicción de los gobiernos municipales quienes, a través de un proceso de calificación y homologación por parte de la ANT, poseen las competencias para el control parcial o total del tránsito y transporte terrestre.

Sin embargo, la filtración de mafias ha quedado en evidencia por casos que se han registrado en la Agencia de Movilidad de Tránsito de Manta y la Agencia de Tránsito de Durán (ATD). Los Choneros han logrado filtrar a sus miembros, y se ha detectado relaciones con los Chone Killers.

Para el Ministro del Interior Jhon Reimberg, hay agencias entregadas a los grupos delictivos y las economías

criminales. Son agencias dedicadas a la extorsión, a la vacunación, a los delitos e ilegalidades, matrículas fraudulentas para clonar vehículos robados, revisiones técnicas, certificados y un sin número de procesos ilegales. Agentes Civiles de Tránsito que se prestaban para operativos y dar custodia al paso de alcaloides. El Ministro aseguró que están en la mira varias agencias provinciales, sin especificar cantones para no ponerlos sobreaviso.

En el cantón Esmeraldas por ejemplo, el alcalde Vicko Villacís liquidó la empresa pública Esvial, encargada del control y regulación del tránsito y transporte para dar paso a la creación de “Esmevial”, con nuevo personal y agentes de tránsito. A decir del burgomaestre los agentes eran parte de la corrupción e inoperancia. La Policía se ha encargado del tránsito hasta que Esmevial designe los nuevos agentes.

Esta penosa realidad se refleja también en las Agencias de Tránsito de los GAD municipales, que en su mayoría, están envueltos en corrupción e ilegalidades bajo la complicidad de una ley que les dio poderes para administrar



Agentes civiles de Esmeraldas liquidados.

algo tan delicado e importante como el tránsito y transporte terrestre, sin tener que rendir cuentas a nadie. Tal parece ya que no hay una regulación o control verdadero a estos GAD.

El Gobierno Nacional ha anunciado la intervención de más agencias municipales que ya están en el ojo del huracán y serán allanadas para investigación y determinar responsabilidades. Pero, más allá de una intervención se necesita un marco legal estricto para un control constante y ceñido de las operaciones y procesos de los GAD municipales y sus empresas de tránsito.

Cuando el trámite es negocio, la institución deja de ser pública

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Tungurahua evidencia una preocupante combinación de ineficiencia e indicios de corrupción sostenida. La ANT y GADs cantonales han sido señalados en múltiples relatos de ciudadanos que apuntan a prácticas opacas y a una alarmante falta de control institucional.

La percepción creciente entre la población es que los trámites dependen más de influencias personales o pagos informales, que del cumplimiento de los requisitos legales. En cantones como Ambato, Baños o Tisaleo se repiten las denuncias ciudadanas sobre cobros indebidos, bloqueos arbitrarios de procesos y la existencia de “gestores” que, desde kioscos ubicados cerca de las oficinas públicas, agilizan trámites a cambio de dinero.

A este escenario se suman las quejas de propietarios de patios de compra y venta de vehículos, quienes denuncian estar atravesando una “crisis silenciosa” debido a los constantes bloqueos en los trámites de traspaso. “No podemos concretar las ventas porque los trámites están trabados o supuestamente observados por el sistema”, afirman.

El sistema AXIS 4.0, utilizado por la ANT para gestionar los procesos, es señalado por su vulnerabilidad y fallas recurrentes. Expertos en tecnología advierten que se trata de una plataforma con antecedentes de innumerables hackeos no corregidos y falencias de seguridad deficiente, lo cual lo convierte en un entorno propicio para la manipulación de datos y el uso indebido de información.

Lo que no logran resolver las instituciones oficiales, sí lo consiguen los



Oficinas de la ANT provincial en Ambato.

tramitadores informales con el apoyo de malos funcionarios de la misma ANT, generando lucro a partir de la necesidad y desesperación de los usuarios. En el transporte, donde la transparencia y la agilidad deberían ser pilares fundamentales, hoy reina la opacidad y se mantiene abierta la puerta a la intermediación ilegal.

Si no se toman medidas urgentes y estructurales, este modelo de gestión continuará afectando no solo la movilidad y la economía, sino también los principios básicos de justicia administrativa en todo el País.

Aún falta mejorar procesos en ANT Azuay

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

Con estupor el país ha conocido cómo bandas del crimen organizado se han infiltrado en entidades públicas para hacerse del negocio de matriculación vehicular y entrega de licencias de manera fraudulenta.

Hicimos un acercamiento en Cuenca para conocer si esto también pasa aquí. Parece casualidad, pero ocurrió que tomé un taxi para dirigirme a las oficinas de la ANT y el chofer me confesó sin ningún reparo que a su padre que es adulto mayor, le ayudaron a obtener su licencia de conducir sin turnos, ni

exámenes, ni siquiera tuvo que asistir a las oficinas de la entidad. Este chofer que tiene 25 años en esta actividad, comentó que pagó 180 dólares y en tres días ya tenía el documento. “Esto señorita ha ocurrido siempre, aquí y en todo el país. Uno prefiere que sufra el bolsillo antes que la persona, esperando tanto tiempo por una licencia”, confiesa.

Gabriela Pacheco, jefa de servicio al usuario de la ANT Azuay, lleva laborando en la entidad muchos años. Dice que los funcionarios y empleados son personas con sólida formación en valores. Actualmente no han tenido denuncias de corrupción en Azuay. Lamenta que la gente no denuncie formalmente estos casos, por eso tampoco la Fiscalía puede investigar.

No obstante, comenta que ante las denuncias hechas a nivel país, desde la ANT Azuay se ha planificado operativos de verificación de licencias en la terminal terrestre. Señala que los procesos se sujetan a directrices emitidas por la Contraloría. Es cierto que el sistema Axis podría tener problemas, por ello se está trabajando a nivel superior, añade la funcionaria.

Sobre irregularidades denunciadas en la matriculación vehicular, señala que

esta competencia pasó a manos de los municipios. Desde la ANT se brinda acompañamiento, pero la ejecución es responsabilidad de cada GAD. “Estos procesos se manejan directamente con la dirección de tecnologías de la matriz”.

A pesar de lo manifestado por la funcionaria, no todos están contentos con los servicios de la ANT. En el parqueadero de la entidad que funciona en Senplades, un gran complejo que aglutina a otras dependencias del Ejecutivo, encontramos a una mujer angustiada porque su hija tenía turno para obtener su licencia a las 08:00; eran las 09h30 y no le atendían.

Un conductor de Cañar comenta que prefiere hacer personalmente los trámites en lugar de buscar tramitadores. Otro con 25 años en el servicio en el transporte urbano responde que últimamente están más ágiles los trámites, pero el centralismo sigue siendo problema. Él ha tenido que acudir directamente a la capital para avanzar con un proceso de deshabilitación de una unidad. Otro conductor con 40 años como transportista, comenta que poco ha mejorado la atención en la ANT. Dice que siguen los trámites demorados y cree que el constante cambio de autoridades podría explicar esta situación.



Miembro de ANT revisando buses.

Transvial EP no ha sido objeto de hackeos

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOAZA

Miguel Ramírez, gerente de Transvial EP dio a conocer que el sistema informático para la emisión de matrículas u otros documentos de tránsito no ha sido vulnerado por ataques cibernéticos de ningún tipo, a diferencia de otras ciudades del país que sí han sido hackeadas.

Ramírez informó que para evitarlo y protegerlo, se ha tomado varias medidas preventivas como limitar el acceso exclusivamente a la red interna de la institución, con lo cual se impide conexiones externas no autorizadas. Afir-

ma que Transvial cuenta con una zona DMZ que aísla los servicios expuestos al exterior del sistema principal, y sólo lo utilizan usuarios con acceso restringido por roles y contraseñas seguras.

Además, realizan monitoreos constantes de las actividades, se mantiene el sistema actualizado con parches de seguridad que cuentan con firewall y un antivirus institucional. Acciones que les permiten mantener un entorno seguro y controlado.

Manifiesta que ante un intento de hackeo, primero se aísla el sistema afectado para contener el incidente, luego se realiza un análisis técnico para identifi-



(Izq.) Miguel Ramírez, gerente de la Empresa Pública Transvial - EP

car y corregir la vulnerabilidad. Se informa a los responsables, se refuerzan las medidas de seguridad, y si fuera necesario, se restaura la información desde los respaldos que se mantienen actualizados de forma periódica. Todo el proceso se documenta para evitar recurrencias.

AXIS 4.0 falla y los tramitadores listos

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ

Hasta el pasado 17 de julio, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) informó a través de su cuenta oficial de X que “el sistema Axis 4.0 está funcionando correctamente, emitiendo turnos y órdenes de pago de manera eficiente y en corto tiempo”.

Sin embargo, consultados por BUEN VIAJE, usuarios descontentos contradicen esta publicación ya que pese a sus intentos, los trámites que necesitan realizar, simplemente, no los completan por las fallas continuas del cansado y desgastado sistema.

En la plataforma AXIS 4.0, la ANT contiene toda la base de datos para procesos de matriculación vehicular, generación de licencias de conducir en todo el Ecuador y un sinnúmero más de documentos y gestiones relativas al tránsito u transporte nacional. Cuando AXIS 4.0 falla o tambalea, la asignación de turnos se inhibe o se pierde cualquier trámite que esté intentando realizar cualquier ciudadano.

“Estamos por terminar el mes de julio y no puedo obtener mi turno de licencia que pronto en este agosto, caducará”, dijo Carlos Montero a RBV, un usuario insatisfecho quien también advierte a la ciudadanía no caer en “vivezas criollas”.

Pero, para solucionar todo trámite caído “en redes sociales como Facebook, Instagram y Whatsapp, sobran publicaciones para todo tipo de trámites como expedición de licencias, placas, permisos de circulación, duplicados, matriculación de vehículos -pero lo más llamativo, hasta sin necesidad física del carro ni del propietario-. Un poco más y ya ni para la foto de la licencia hay que acudir”, añade Montero, quien supone que son estafas o convenios internos con cierta gente de la ANT.

Para evitar sanciones, la ANT pidió a los gobiernos locales aceptar las licencias caducadas por 45 días. RBV solicitó en las oficinas en Guayas de la ANT su posición sobre el caso pero no obtuvimos respuesta a nuestros llamados.

‘Se va el sistema’, aparecen los avivatos

SANTA ELENA

POR LUIS RUIZ

Los vaivenes del sistema Axis 4.0 son frustrantes para los usuarios santaelenenses que precisan renovar sus licencias o realizar algún otro trámite en la ANT. Por esto a la antigua, ya que la modernidad de los tiempos vía online les complica su vida, los interesados acuden a los GADs para realizar sus trámites pero, sin éxito.

Tyson Madero cuenta su penosa experiencia como usuario. “Necesito un Certificado Único Vehicular pero llevo semanas tras esto y nada. Pero por fuera me ofrecieron un turno por 10 dólares”, denunció a RBV.

El “modus operandi” es el mismo: el sistema bloquea matriculaciones y licencias cuando hay deudas y es cuando aparecen los “tramitadores” con “confiables” contactos internos que desbloquean restricciones a pedido del interesado: pero, no es gratis. Si aceptas la tarifa, surge la excusa de que el sistema si funciona por momentos y es cuando los avivatos quieren enganchar a su víctima para estafarla, porque el sistema es un tiro al aire.

Aquí podría aplicarse la certeza de que la corrupción es de doble vía, tanto del que ofrece como del que pide. La situación afecta a centenares de locales que dependen del sistema para gestionar procesos relacionados con el transporte terrestre, de tránsito y seguridad vial. RBV solicitó en las oficinas de la ANT de Santa Elena su posición sobre el caso, pero no encontramos respuesta.

EASY *Move*

POTENCIA Y EFICIENCIA MOVILIDAD DEL FUTURO



AUMAN EST 36 TON



Motor
Cummins
350 HP



Frenos 100% aire
doble circuito
WABCO + JACOBS



Encuétranos en Quito, Guayaquil, Cuenca, Ambato y Manta

ANT, GADs y Mancomunidad controlan tránsito

LAGO AGRIO

En Sucumbíos, tres son las instancias con competencias de control de tránsito: ANT, Municipios y la Mancomunidad de Tránsito conformada por los siete municipios de



Abundan los parqueaderos de motos.

la provincia: Lago Agrio, Shushufindi, Sucumbíos, Gonzalo Pizarro, Cascales, Cuyabeno y Putumayo.

En la ANT las oficinas permanecen casi desoladas y en la atención al público más se observa los trámites de licencias. En cuanto información respecto a otros temas, solo puede hacerse con la Jefa de Agencia, a través de Secretaría, que es el único despacho donde están algunas personas que han tomado su turno, hasta ser atendidos, nosotros no lo logramos.

En el municipio de Lago Agrio, al pedir información sobre temas de transporte, señalan que esa información debe pedirse en la Mancomunidad de Tránsito, instancia creada en febrero de 2015, cuya función específica en el control y revisión anual de los vehículos. En 2017 se creó una agencia de la Mancomunidad en Shushufindi. La Mancomunidad

está regida por un presidente, que de forma rotativa es un alcalde de un cantón; mientras el gerente es nombrado por los alcaldes de la Mancomunidad. En la actualidad es el Magister César Cevallos, con una importante experiencia adquirida en Chile, Brasil y Argentina.

Entre la Mancomunidad y los GAD se toman algunas medidas con el afán de organizar el tránsito en los cantones. No obstante, hay algunas quejas respecto a la competencia que le corresponde al GAD Lago Agrio como las adecuaciones de la terminal terrestre que se demoraron perjudicando a la mayoría de dueños de puestos de ventas.

Igual queja existe porque la municipalidad cobra por estacionamientos de vehículos y motos en las calles de la ciudad, por lo cual el congestionamiento es una constante diaria y que la ciudadanía tiene que soportar.

¿Por qué **no cambian** el sistema **AXIS 4.0** pese a las **fallas comprobadas**?

QUITO

POR JANETH CRUZ

El sistema Axis 4.0, una plataforma informática que gestiona diversos procesos relacionados con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en Ecuador, y que incluye matriculación vehicular, emisión de licencias de conducir y otros trámites importantes, volvió a dar problemas desde mayo de 2025.

Pero, no es la primera vez que esta herramienta utilizada desde el 2014 por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) presentaba intermitencias que terminan perjudicando a los usuarios que deben pagar multas por no realizar sus trámites en el tiempo establecido. No parece ser por falta de dinero, pues a juzgar por multas y otros conceptos, la ANT recibe suficientes fondos.

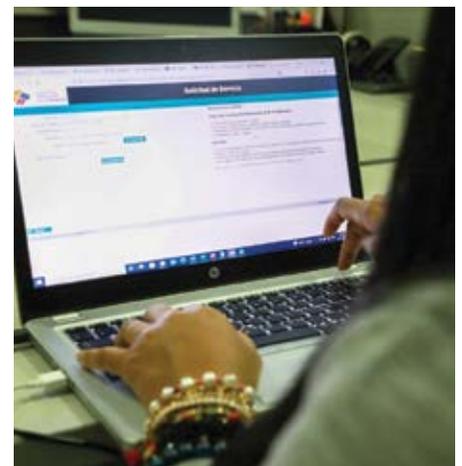
Usuarios acuden a diario a las oficinas de la ANT y de los GAD para realizar trámites, pero no tienen éxito.

Por ejemplo, Mauro Rodríguez contó que lleva un mes intentando obtener un Certificado Único Vehicular, pero no lo logra. Teresa Tobar, otra usuaria, menciona que no ha podido obtener un turno para un trámite. Asegura que en las afueras de la entidad le ofrecieron un turno hasta por cinco dólares.

De igual manera, indicó que a pesar de las anomalías y fallas comprobadas, no ha existido la voluntad de los Gobiernos de cambiar el sistema por otro más eficiente, a pesar de la gran cantidad de alternativas que la tecnología hoy ofrece. “Los mismos municipios tienen falencias para la conectividad con este sistema que termina perjudicando a sus ciudadanos”, aseguró.

Lo que se requiere para dar una solución definitiva al problema es la modernización del sistema, eliminar “tanta tramitología” y “tanto burócrata; del técnico al asesor, del asesor al secretario, del secretario al asistente, del asistente a las oficinas de los in-

termediarios”, dijo el dirigente de la transportación Bolívar Caza. “Esta cadena entorpece los trámites y genera la corrupción actual, cuando lo óptimo debería ser que el usuario acceda a la página Web, ingrese sus datos, documentos, requerimientos y espere su pronto procesamiento”.



El sistema AXIS de la ANT funciona mal.

¿Cambio de autoridad para lo mismo?

MACHALA

POR FRANCISCO CELI

“Entre ellos se cubren” dice Roberth M. al pedirle su evaluación de la gestión de la ANT y la Empresa Pública de Tránsito y Movilidad (AMT) de Machala. El ciudadano se queja de las “demoras” sospechosas que dan paso a los tramitadores. Pero, él precisa algo: “el director actual, regresa otra vez luego de unos meses de ausencia y es el mismo que trabajó en Movilidad Machala EP del municipio”.

En Santa Rosa ocurre algo similar. La regla es la demora en los trámites para la revisión vehicular o las matrículas. El conductor Darwin Camacho cuyo negocio es la compraventa de vehículos conoce de sobra los problemas de la AMT de Santa Rosa cuya sede está en la terminal terrestre. “La última vez me demoró 15 días y por eso acudí a otro sitio a revisar mi vehículo”, confirma.

Ningún conductor quiere hablar abiertamente de corrupción, pero si de complicidad con los tramitadores y falta de transparencia y al parecer es verdad. Se solicitó entrevistas a los directivos de las empresas públicas de transporte de Santa Rosa y Machala y se negaron. La excepción fue Huaquillas que dio información.

El caso de la ANT provincial de El Oro es particular. Los usuarios ven como anormal el cambio repetido de directivos. Gabriel Japón estuvo al frente del organismo hasta marzo de 2025, su sucesor Freddy Tomaselli duró 4 meses para ser reemplazado por Japón, nuevamente posesionado a mediados de julio pasado.

El abogado Jorge Pincay, habla de amarre con los tramitadores que se camuflan entre los ciudadanos que rondan por la puerta de la ANT; el verdadero amarre es con las grandes compañías de transporte.

Varios directivos del transporte de Huaquillas, confirman la burocracia avergonzante de la ANT de Machala. Dan cuenta de los tramitadores y sobre demoras de hasta tres meses en los trámites. El “nuevo” director provincial se niega a dar declaraciones.



Gabriel Japón reelegido director ANT provincial.

Matriculación vehicular con honestidad y transparencia

LOJA

POR ÉLVIS MERINO

Frente a recientes denuncias del ministro del Interior, John Reimberg en contra de la ANT en diferentes provincias, acudimos a la ANT Loja y al Centro de Matriculación Vehicular para averiguar.

Aspirábamos conocer el criterio de la Directora de la ANT Loja, Clara Elena Carrión. Llamamos al 2110088 ext. 11, pero desde Secretaría tenemos entendido que se consultó a la funcionaria para informarnos que primero tenían que pedir autorización a planta central para agendar una entrevista, dejamos nuestro número de celular, pero no obtuvimos respuesta.

Con quien sí dialogamos fue con el Magister Juan Bolívar Mosquera, director de Transporte y Matriculación Vehicular del GAD Loja, en funciones desde enero 2025. Señaló que a su llegada hizo una reestructuración interna al Centro de Matriculación, eliminando pasos innecesarios y optimizó los servicios con

buenos resultados en la renovación de matrículas, trasposos de dominio, duplicados y emisión de matrícula por primera vez, entre otros trámites que realizan en esta dirección, acatando estrictamente la Resolución 08 de la ANT.

Trabajan con el sistema AXIS 4.0 de la ANT con el cual han tenido problemas, especialmente generados al final de cada mes, porque el 90% de los usuarios acuden los últimos días y el sistema colapsa.

Honestidad y transparencia

Es enfático al señalar que en su administración no se ha permitido ni se han presentado actos de corrupción. “Gracias a Dios, cero denuncias sobre trámites oscuros o intentos de querer dañar la imagen del Centro con trámites al margen de la Ley; nos hemos manejado con transparencia y honestidad, de ello nos sentimos satisfechos. Nuestro Centro no está en el listado de los GAD en donde se han presentado actos de corrupción”.

Denuncia anterior

Aclara que hay una denuncia en Fis-



Juan Mosquera Granda, director matriculación ANT.

calía desde el año 2023 por vehículos que estaban revisando sin pasar por el Centro de Revisión Vehicular. Las diligencias continúan hasta esclarecer los hechos.

Hoy, el Centro cuenta con un circuito de cámaras para controlar el proceso de revisión. “Aquí hemos tenido muchos casos raros provenientes de otros centros. Usted se encuentra con sorpresas que no tiene idea luego de revisar los documentos ingresados al sistema AXIS 4.0. Por ejemplo, el vehículo ya no está a nombre del propietario, sino de otra persona porque le han hecho un trasposo sin que sepa el propietario”, enfatiza.



Raúl Gómez, 24 años impulsando el sector automotor nacional desde el Austro ecuatoriano

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

Raúl Gómez, profesional cuenecano con casi un cuarto de siglo de experiencia en el sector automotor, sabe bien que para transitar con éxito por vías de segundo y tercer orden y con pesadas cargas, es imprescindible escoger bien el automotor.

Se graduó como economista en la Universidad Católica de Cuenca, allí obtuvo también una tecnología en proyectos de inversión social. Tiene un MBA en la Universidad del Azuay con mención en Administración Comercial. Estos conocimientos han sido muy pertinentes para dominar el área que le apasiona: la venta de camiones en donde se desempeña con amplia experiencia empresarial.

Su inicio en la venta de camiones se dio en 2001. Ha trabajado en Autodiésel, Autec, Volkswagen camiones, fue gerente comercial de Neotruck y hoy es Gerente Comercial Nacional de Neocamiones, importador exclusivo de la marca alemana MAN.

Pero no todo es trabajo

Nuestro entrevistado confiesa que le gusta correr y, de vez en cuando participa en competencias de running. Además, disfruta compartiendo en familia. Comenta con orgullo que tiene dos hijas, una abogada y otra médico. Su familia es el pilar de su vida. “Todos mis esfuerzos se concentran en pro de la familia y el crecimiento personal”.

Durante casi un cuarto de siglo ha tenido la suerte de conocer el segmento del transporte liviano, mediano y pesado. Recuerda que, por casualidad, desde la banca tuvo la oportunidad de incorporarse como asesor comercial de una marca automotriz. Una vez allí, entendió que las necesidades de los transportistas eran distintas y muy específicas: buen servicio, gestión personalizada, atención oportuna. El cumplimiento de esas necesidades lo refleja en su día a día con los



transportistas a quienes atiende personalmente y sin que tengan que realizar antesala o citas previas.

Sobre su escritorio sobresale su fotografía acompañado de sus hijas. Hay también una cartelera con nombres y actividades de clientes del día. Confiesa que su jornada empieza temprano. Reza, corre, hace actividades en casa y sale al trabajo en donde no tiene horario. Es una actividad que le apasiona y además le pagan por ello, comenta entre sonrisas.

Cuando le pedimos que describa su trabajo, comenta entusiasmado y convencido que a este trabajo le debe la oportunidad de hacer grandes amigos. Afirma que representar una marca que brinda calidad, garantiza el éxito de grandes negocios. “Sentimos orgullo de servir a la comunidad del transporte pesado con un producto que garantiza su inversión”.

El transporte es pujante y decidido

Valora la importancia que tiene el transporte en el desarrollo nacional, pues a pesar de la inseguridad y malos caminos, este sector pujante invierte

grandes recursos en maquinaria y vehículos para empujar el progreso del país. Trabajar con empresarios que realizan grandes inversiones exige mucho conocimiento y compromiso con el cliente. Gómez conoce este sector y a sus clientes, se identifica con sus necesidades y hace suyos los proyectos de ellos.

Es consciente que sus clientes no pueden paralizar su actividad porque eso representa pérdidas económicas. “Sabemos que su vehículo es su mayor herramienta de trabajo y por ello es importante conocer y comprender la particularidad de su trabajo, rutas, número de conductores en la operación y necesidades específicas”.

Desde la gerencia comercial de Neocamiones, el Eco. Gómez lidera un equipo de profesionales que ofrecen el acompañamiento necesario a los transportistas. El proceso no termina con la venta de la unidad, avanza con la postventa e incluye el seguimiento y capacitaciones periódicas a los conductores. Nuestro personaje busca que cada cliente tenga tranquilidad en la alta inversión que realiza. 📍

El verdadero ahorro
se obtiene con
Reencauche



WWW.DURALLANTA.COM

**REENCAUCHA
RUEDA
REPITE**





●● CUENCA

Se propone reformas para recategorizar contravenciones de tránsito

POR LEONOR PEÑA

El asambleísta Adrián Castro presentó en febrero 2024, el Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria al COIP para recategorizar contravenciones de tránsito y reducir carga procesal de juzgados. La propuesta recibió aportes de académicos, autoridades de la ANT, AME, dirigentes del transporte y expertos. Destacó que ha tomado como sustento la estadística que ofrece el visor de siniestralidad en línea de la ANT.

• Se busca endurecer algunas penas y en otros casos disminuir sanciones. Además, se asigna a los municipios la competencia para juzgar contravenciones de tránsito leves. Propone que la impugnación de infracciones por dispositivos tecnológicos como radares, pueda hacerse en línea.

• En las penas por infracciones leves, se propone quitar la prisión e incorporar el trabajo comunitario y se mantendría la reducción de puntos en la licencia y la multa. Lo mismo se plantea para la infracción de no usar el teléfono celular en manos libres.

• Exceder los límites de velocidad fuera del rango moderado, tendría un primer llamado de atención preventiva, pero si hay reincidencia, habrá sanciones. El margen de tolerancia sin sanción será 5 km adicionales a los límites establecidos en las señales de tránsito.

• Para quien conduzca un vehículo excediendo los límites de velocidad habrá reducción de puntos y multa, ya no prisión.

• Se exige calibrar y homologar todo dispositivo de control de velocidad para que haya precisión en la lectura.

• La propuesta regula los permisos de conducir de extranjeros con estatus de migrantes.

• Se propone agravar las penas por exceso de pasajeros en el transporte público y motocicletas.

• Plantea dar a los GAD modelo de gestión A, la competencia para juzgar contravenciones de tránsito cometidas dentro de su jurisdicción que no impliquen pena privativa de libertad o cuando existan personas heridas. Para



Se propone reformas.

ello deberán implementar las unidades respectivas.

• Promueve regular las aplicaciones digitales de taxis o camionetas, con el fin de evitar secuestros.

Aliviar la carga procesal a jueces

Adrián Castro señala que con esta reforma se quitará el 70% de carga procesal de los jueces. El Consejo de la Judicatura definirán los únicos requisitos que deberá presentar el usuario en línea para la impugnación de contravenciones de tránsito mediante dispositivos tecnológicos.

●● ESMERALDAS

Cierre definitivo de Esvial EP revela millonaria quiebra e irregularidades

POR JORGE RICARDO CORNEJO

El alcalde de Esmeraldas, Vicko Villacís, anunció el cierre definitivo y la liquidación de la empresa pública Esvial EP, tras confirmar que se encuentra técnicamente quebrada y con una deuda acumulada superior a USD 5 millones.

El Burgomaestre lanzó duras críticas a la gestión de Esvial y a los procedimientos ejecutados por algunos agentes de tránsito, a quienes responsabilizó de alimentar un clima de corrupción y desconfianza institucional.

“Esta empresa se volvió inmanejable. Vimos cómo tres vehículos que habían sido ingresados a los patios del Esvial EP por orden de la Policía salieron sin autorización y luego, por arte de magia, reaparecieron. Eso es inaceptable y revela el nivel de descomposición que enfrentamos”.



La denuncia del Alcalde alcanzó repercusión a nivel nacional. Según Villacís, el propio Ministro del Interior reconoció que Esmeraldas tiene “la peor agencia de tránsito del país, la más corrupta”.

Temporalmente la Policía se hará cargo del control de tránsito hasta que la nueva empresa “Esmevial” retome actividades y contrate nuevos agentes civiles.

●● CASCALES

Nuevo puente sobre río Aguarico es una realidad

POR CARLOS NAVARRETE

El imponente puente sobre el río Aguarico de 200 metros de longitud, con espacios a los costados para peatones y motociclistas, al fin se hizo realidad. La obra fue ejecutada desde la Prefectura de Sucumbíos con el prefecto Yofre Poma. El costo asciende a 5 millones 444 mil dólares.

El puente que corresponde a la jurisdicción del cantón Cascales, está a 45 kilómetros de Lago Agrio y a menos de 100 metros de la vía Lago Agrio-Quito, en la comunidad kichwa de San José, desde donde se puede dirigir a diversos lugares turísticos, centros comunitarios, lagunas, fincas agroturísticas y más.

Su principal atractivo es que se lo construyó junto al puente colgante de "Toni el Suizo", una de las atracciones más importantes en la provincia de Sucumbíos.

Por ello, las comunidades cercanas al sitio ven con satisfacción la obra que les ayudará en su desarrollo económico, por el importante potencial turístico del sector. Mirando a



El puente nuevo y el colgante de Toni El Suizo.

las aguas del Aguarico, queda para el recuerdo la gabarra que ayudaba a cruzar el río, con vehículos y personas y que puede convertirse en otro atractivo turístico.

●● AMBATO

Transportistas de carga pesada a la espera de soluciones

POR YOLANDA QUINCHE

Debido al desgaste estructural del puente Los Gemelos en Baños de Agua Santa, las autoridades han restringido el paso de vehículos pesados como medida preventiva para iniciar la intervención apenas finalicen las lluvias. La atención será de forma coordinada con el GAD provincial y el de Baños. La decisión basada en informes técnicos que alertan un deterioro progresivo, es motivo de preocupación entre los usua-

rios que dependen de esta vía para conectar la Sierra Centro con la Amazonía.

La restricción ha generado incomodidad entre los transportistas de camiones y tráileres que utilizan esta ruta diariamente para el traslado de mercadería y productos.

"Comprendemos la importancia de preservar la infraestructura, pero pedimos ser incluidos en las decisiones que impactan nuestro trabajo y que se nos ofrezcan soluciones viables para seguir cumpliendo con nuestras obligaciones", expresó Marco Chicaiza, conductor habitual de esta vía.

Esta situación es una advertencia sobre la importancia de mantener y renovar las infraestructuras críticas del país, para garantizar la seguridad vial, la movilidad y logística.



Puente sector la Pampa.

●● GUAYAQUIL

Troncal 4 de Metrovía ya conecta el suburbio

POR LUIS RUIZ

Con tres meses de servicio, la Troncal 4 de la Metrovía ya receipta de los usuarios sus primeras opiniones en las que destacan su rapidez. El pasado junio se inauguró esta obra anhelada por los habitantes o trabajadores del suburbio, ya que conecta esta zona con el centro de la urbe en un tiempo estimado de 42 minutos. "Es rápida gracias al carril exclusivo y el aire acondicionado destaca su comodidad", manifestó Loly Durán, una usuaria frecuente.

La Troncal 4 tiene 24 Km. de recorrido, 23 paradas y los buses blanco con sinuosas líneas amarillo y verde cuentan con wifi y AC. El sistema beneficia directamente a 120.000 personas, de las cuales 80 mil viven o trabajan en el suburbio porteño.

"Fue una de las obras más esperadas pero ya es una reali-



Bus distintivo de la Troncal 4.

dad tras 6 años de retrasos y 3 procesos de licitación fallidos", dijo el burgomaestre Aquiles Álvarez al entregar la obra. La Troncal 4 tuvo una inversión de 22 millones de dólares.

Pero, a grandes obras también grandes quejares. Para el usuario Jaime Macas, el genio que se apiña en boleterías y estaciones en "horas pico" es un punto negativo; pero, "es un mal que sufren las grandes ciudades de América", añadió.

●● GUAYAQUIL

Empresa Aerobus afecta a transporte turístico

POR LUIS RUIZ

Marginado, así se siente el grupo de transportistas turísticos de Azuay liderado por Iván Quizhpi con la inauguración del Aerobus el pasado julio, un servicio de transporte terrestre directo de Guayaquil a Cuenca. El objetivo de Aerobus es impulsar el turismo entre Guayas y Azuay, abordando desde el interior del aeropuerto José Joaquín de Olmedo (JJO) de Guayaquil hasta el Mariscal La Mar de Cuenca.

“Este servicio fue creado de manera incorrecta y no nos tomaron en cuenta a los turísticos que somos los llamados a realizar esta función según la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre”, dijo Quizhpi a RBV.

El convenio entre las Prefecturas tiene oficinas acreditadas en el interior de ambos aeropuertos. El fin es “impulsar al sector empresarial, turístico, migrantes y población que precise un viaje seguro sin salir de los predios de los aeropuertos”, manifestó Jota Lloret Valdiviezo, prefecto de Azuay durante la presentación de Aerobus conformada por AustroSur, Alianza Microbuses & Courier y Ejecutivo San Luis.

Quizhpi ya presentó los respectivos reclamos ante los organismos de control y espera respuesta. También sus buses tienen oficinas con varios asociados en el JJO para servir no solo a Cuenca, sino a cualquier ciudad del país y cuentan con el respectivo título habilitante. En cuanto a la afectación económica, Quizhpi considera que es pronto para evaluarla, pero mermará sus ingresos de buena forma.



Aerobus conformada por tres empresas de transporte.

●● JOYA DE LOS SACHAS

En construcción terminal terrestre



Alto flujo vehicular en vía principal.

POR CARLOS NAVARRETE

Gran congestión se produce en la vía principal del cantón Joya de los Sachas, en la provincia de Orellana, por los pasajeros que toman buses con destino al Coca, Lago Agrio o Shushufindi. Aunque la vía tiene capacidad de cuatro carriles, el tráfico vehicular se complica por el paso de camiones grandes de las petroleras y la parada de buses interprovinciales a los costados de la vía.

En ese sentido la municipalidad de este cantón construye lo que llaman: “una parada provisional de embarque y desembarque de pasajeros,

por condiciones de seguridad de la población”. La obra se ejecuta en el barrio Luz de América, al ingreso de la ciudad en dirección al Coca, a un costo de 968.573 dólares, cuya constructora tiene 210 días de plazo para su ejecución. La infraestructura contará con algunos andenes para buses, oficinas y otros espacios y estará concluida en septiembre 2025.

Joya de los Sachas, con una población cercana a 40.000 habitantes, tiene un desarrollo comercial importante; además con una moderna imagen con sus calles bien cuidadas y su “parque lineal” junto a la avenida principal.

●● LAGO AGRIO

Adecuaciones en terminal terrestre dejó pérdidas

POR CARLOS NAVARRETE

Eventos inesperados se dieron en la terminal terrestre, como el retraso de la adecuación del paradero de buses, que inició en febrero y debía terminarse en abril. Sólo debía arreglarse el desfogue de aguas lluvias para que no se inunden oficinas y boleterías de las cooperativas de transporte: pero, recién hasta finales de julio, se daban los últimos arreglos mientras la fuerte temporada invernal hizo colapsar incluso varios tramos de la vía Lago Agrio-Quito.

Los efectos del invierno resultaron catastróficos de manera especial en la vía E-10,

desde Puerto Libre en Sucumbios y varios sectores entre La Bonita y Julio Andrade en el Carchi que quedaron aislados.

En la terminal terrestre de Lago Agrio, el patio de comidas y otros servicios quedaron en el abandono. “La gente prefiere viajar por El Coca y no vienen para nada a esta terminal”, dijo la propietaria de un local de comidas; donde sufren cuando las lluvias son fuertes, pues el terreno de la terminal tiene un declive hacia los puestos de comida y oficinas y por eso se inundan. Los arreglos solo fueron en los estacionamientos de las diferentes cooperativas que viajan hacia el interior del país.



Arreglos en el estacionamiento.

●● EL COCA

Terminal terrestre dinámica y acogedora

POR CARLOS NAVARRETE

La terminal terrestre de capital de la provincia de Orellana, es quizá la más moderna y acogedora, en relación a las terminales de las provincias amazónicas. Cuenta con 14 andenes para buses de diversas cooperativas del país, salas de espera al interior donde los visitantes encuentran variedad de servicios como restaurantes y tiendas de recuerdos, lo que hace que la espera sea placentera y segura. Esta frase lo describe: "Promoviendo un ambiente funcional, confortable y seguro para la ciudadanía que visita la Terminal Terrestre Coca E.P".

De hecho, por la temporada invernal que azotó en algunos tramos de la vía Lago Agrio-Quito; los usuarios debieron utilizar la vía Coca-Lo-



Andenes de la TT de El Coca.

reto-Tena; y aunque tampoco está en buenas condiciones; al menos no tienen que esperar por causa de derrumbes que pudieran darse en la vía.

En el "Sistema de Control Operativo nos informaron que la terminal trabaja desde las 3:00 a.m. hasta 12 de la noche. Hasta el mediodía se habían despachado 110 frecuencias a diferentes ciudades del país y hasta las 12 de la noche, se despachará una cantidad casi igual, según señalaron.

●● SHUSHUFINDI

Proyectan la construcción de una terminal terrestre

POR CARLOS NAVARRETE

Un paso histórico hacia el futuro lo consideraron los concejales del municipio de Shushufindi, y un evento significativo para el cantón. La alcaldesa Lorena Cajas, junto al vicealcalde Jonny Cedeño y los concejales Ortin Vázquez y Danilo Rojas, presentó el Proyecto de Construcción de la Terminal



Proyecto de la TT Shushufindi.

Terrestre de Shushufindi al Banco de Desarrollo del Ecuador B.P. (BDE) para su financiamiento.

Este proyecto, largamente anhelado, "simboliza unidad, progreso y la materialización de un sueño compartido por todos los shushufindenses", señaló Vásquez.

La terminal transformará la vida de más de 50 mil habitantes, conectándolos con nuevas oportunidades, impulsando el comercio local y fortaleciendo la economía. Tendrá un costo de 6 millones 500 mil dólares.

La alcaldesa Lorena Cajas y su equipo confían en que, con el apoyo del BDE, este anhelo se hará realidad pronto por el bienestar del cantón.

●● QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

Sobre radares, cobros de porcentajes y usos

La Ley de Integridad Pública (26 junio, 2025) introduce cambios que afectan al transporte y seguridad vial. A continuación los más relevantes:

- En un plazo de 180 días la ANT realizará el análisis, verificación y revisión de las acreditaciones de los laboratorios que calibran los radares. Hasta que se cumpla el plazo, los radares serán preventivos y no sancionarán.

- Para salvaguardar los recursos públicos y evitar atentados a la integridad pública, las empresas contratadas para proveer equipos tecnológicos para captar infracciones de tránsito, no podrán cobrar porcentajes por las multas que se recauden. Únicamente pueden recibir pagos por equipos, mante-

nimiento y puesta en marcha del radar.

- Si el Ecuador se encuentra en un conflicto armado interno, el Presidente de la República podrá reglamentar el uso obligatorio del medio automático para el servicio de peajes de vehículos a nivel nacional. Es decir, se suprimirían los operadores de cabina para realizar el cobro.



Radares en la vía.

Direcciones Provinciales de ANT no pueden rechazar trámites

La Resolución Nro. ANT.2025-0180-R del 1 de julio de 2025 establece que la ANT agilizará la emisión de documentos para evitar duplicidades y mejorar la eficiencia. Los trámites que implican costo, como Certificado Único Vehicular, Historial de Infracciones, Certificado de Poseer Vehículo, y otros relacionados, serán atendidos por las Direcciones Provinciales.

Los trámites sin costo, vinculados a estos certificados, serán gestionados por la Secretaría General si tienen alcance nacional, o por las Direcciones Provinciales si son provinciales.

Si alguna unidad recibe un trámite fuera de su competencia, deberá remitirlo rápidamente a la unidad corres-



Página web de la ANT.

pondiente. Las Direcciones Provinciales no pueden rechazar trámites aunque sean de otras regiones. Esta medida busca mejorar la atención y la gestión eficiente de los documentos vehiculares y de conductor.



Lluvias agravan crisis vial y golpean al sector pesado

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

La temporada invernal que ha afectado a la provincia de Tungurahua ha dejado en evidencia el colapso de su red vial: insegura, deteriorada y cada vez más costosa para quienes dependen del transporte terrestre.

“Cada día es peor”, afirma Marco Pa-redes, transportista de carga pesada que transita en las rutas de Ambato, Tisaleo y Mocha. “Las llantas se revientan, los

frenos fallan por los baches que parecen cráteres y lo peor es que nadie responde”.

Transportistas de los nueve cantones coinciden en que el estado de las vías ha empeorado notablemente, provocando daños mecánicos recurrentes, demoras en sus rutas y pérdidas económicas considerables. Mientras en Cevallos y Que-ro se realizan trabajos emergentes, en Píllaro y Patate la atención es mínima o tardía, denuncian los transportistas.

El Prefecto de Tungurahua anunció la adquisición de nueva maquinaria para



Crisis vial en Tungurahua.

atender los puntos críticos, aunque reconoció que la magnitud de los daños supera la capacidad presupuestaria actual. La ciudadanía exige respuestas inmediatas y soluciones efectivas que garanticen una red vial segura y operativa.

¡Por Fin!!! MTOP intervendrá 37 puntos

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Con el fin de mejorar la infraestructura vial y garantizar la conectividad con el resto del país, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) ejecutará la rehabilitación de 37 sitios críticos de la Red Vial Estatal E20, tramo Esmeraldas-Quinindé, con una inversión referencial de aproximadamente USD 5.7 millones, mediante régimen especial para acelerar el proceso de contratación.

Karla Acosta, subsecretaria Zonal 1 del MTOP, manifestó que técnicos de la Dirección Distrital de Esmeraldas avanzan con la elaboración de documentos que serán publicados en el Portal de Compras Públicas. Se prevé que el proceso inicie a finales de agosto de 2025.

La obra contemplará trabajos preliminares y preventivos, movimien-

to de tierras, protección de taludes, construcción de drenajes de agua para proteger la estructura de la calzada, reconfiguración, señalización, plan de manejo ambiental, entre otros.

Este proyecto contribuirá al desarrollo económico, productivo, turístico y social de la provincia de Esmeraldas. Por más de 10 años hemos visto el abandono y descuido de las autoridades de tan importante vía que ha soportado varias intervenciones parciales dejando sólo deudas y litigios legales ya que nunca terminaron la obra.



Vía Quinindé-Esmeraldas en mal estado.

Agrietamientos en vía Latacunga - La Maná

LATACUNGA

POR VÍCTOR ESPINOZA

En la parroquia Zumbagua, cantón Pujilí de Cotopaxi, la tierra continúa abriéndose desde abril pasado hasta la época actual. En el tramo de 138 kilómetros de la vía Latacunga - La Maná continúan los agrietamientos y hundimientos.

Las intensas lluvias causaron una filtración constante de agua en el terreno arenoso, desmoronando así progresivamente las laderas. La situación empezó con fracturas de dos metros de profundidad y en la actualidad las mismas alcanzan los cinco metros.

El muro de contención que sostenía la pendiente colapsó. La calzada se desprendió entre los kilómetros 64 y 67 de esta vía que conecta la Sierra con la Costa y por la cual circulaban a diario cerca de dos mil vehículos. Ante esta situación se habilitó una vía alterna de lastre de un kiló-



Fenómenos naturales destruyen la calzada.

metro a un metro de distancia de los hundimientos.

En la vía alterna la circulación está restringida solo para uso de vehículos livianos, aunque algunos conductores de transporte pesado no acatan la disposición. Las autoridades de tránsito solicitan comprensión a los conductores para que respeten las normas establecidas y así evitar accidentes u otras consecuencias lamentables.

Pasaje sin alza; esperan análisis

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Ambato está en etapa clave para redefinir su sistema de transporte público urbano, rural y taxismo. Así lo anunció Carlos Toalombo, director de Tránsito, Transporte y Movilidad del GAD Municipal, tras la movilización del gremio transportista que exigía una revisión de las tarifas vigentes.

El funcionario reconoció las demandas del gremio, pero subrayó que cualquier ajuste tarifario debe considerar la situación económica de los ambateños, por lo que se ha solicitado un análisis técnico para evaluar una posible alza.

La decisión dependerá del Concejo Municipal, pero Toalombo recalcó que la mejora en la calidad del servicio es innegociable, ya que la ciudadanía merece un transporte digno y seguro.

En la mesa de diálogo, Municipio y transportistas acordaron trabajar conjuntamente en una hoja de ruta técnica y transparente, con respuesta oficial en agosto, sin admitir presiones ni imposiciones.

Se elaborará un borrador de ordenanza para regular plataformas digitales de transporte y se reforzarán los controles al transporte informal, buscando garantizar legalidad y seguridad vial.

Rutas alternas por malas condiciones

CHILLANES

POR VÍCTOR ESPINOZA

La Agencia Nacional de Tránsito de Bolívar ha establecido nuevas rutas alternas a los conductores de vehículos para evitar accidentes por el mal estado en ciertos tramos de las vías desde o hacia el cantón Chillanes, o por factores climáticos entre Trigoloma de esta jurisdicción que se conecta con Bucay (Guayas) y Los Ríos. Las rutas alternas son: Gallo Rumi - El Arenal para Riobamba y hacia la Costa es Bucay - San Pablo - Babahoyo.

En cambio, quienes hacen uso frecuente de la ruta Matilde Esther (Los Ríos) - Bucay (Guayas), no tienen otra alternativa que transitar con precaución por esa carretera en malas



condiciones al no existir una ruta alterna. Este es el caso de la Cooperativa de Transportes 10 de Noviembre, cuyas unidades corren riesgo de sufrir desperfectos mecánicos. Hay criterios divididos entre los viajeros por la situación, unos califican de acertadas las medidas adoptadas por las autoridades de tránsito para precautelar sus vidas; otros, como una pérdida de tiempo movilizarse o transportar mercaderías desde sus comunidades hacia las zonas urbanas.

No hay vía que no ha sido afectada en mayor o menor grado

LOJA

POR ELVIS MERINO

La vialidad de la provincia de Loja, tanto en su red principal como cantonal, ha sido una de las más afectadas en el país por la fuerte temporada invernal que inició en febrero y hasta julio no ha dado tregua. Ha sufrido los embates del aislamiento por Costa, Sierra y Amazonía, ocasionando como es fácil deducir, pérdidas millonarias en el transporte y comercio. Lo más lamentable es decenas de viviendas colapsadas y la pérdida de valiosas vidas humanas.

El trabajo del Ministerio de Transportes y Obras Públicas, por su escasa maquinaria y personal, le queda debiendo de largo a Loja. Las críticas subidas de tono desde diferentes sectores no se han dejado esperar. Ha tenido que intervenir la empresa privada contratando su propia maquinaria para agilizar la habilitación de las vías. En algunos casos colaboró el GAD provincial y cantonales.

Vías interprovinciales

- El IV eje tramo Loja-Malacatos-Vilcabamba, que comunica con Chinchipe y el norte del Perú, luego de 4 meses de paso intermitente, a finales de julio se reabrió sin restricciones al tránsito las 24 horas, tras desalojar 70 mil metros cúbicos de material en el sector Nangora. Además, se afectaron dos puentes, uno en el paso lateral reparado y otro al ingreso de la ciudad en construcción al momento.

- La Loja-Cuenca, con graves daños en varios tramos hasta Saraguro por pérdida de la calzada y deslaves exponenciales, que obligaron al transporte a tomar otras rutas para conectarse con Cuenca y el resto del país.

- La Loja-Catamayo-Machala afectada en menor grado por deslaves, sector Chaguarpamba, obligó a tomar vías alternas como la Loja-Velacruz-Catacocha-Puyango-Arenillas-Machala-Guayaquil.

- La Loja-Zamora-Gualaquiza que se había mantenido un tanto estable, en julio soportó grandes deslaves de-



Vías colapsadas en la provincia de Loja.

biéndose tomar rutas alternas. El apoyo de la empresa privada fue decisivo para abrirla en poco tiempo al tránsito vehicular especialmente pesado.

Vialidad interprovincial

La Prefectura de Loja señala que, a pesar de las complicaciones climáticas y presupuestarias, a través de la Empresa Pública Vialsur, mantuvo y mantiene activos varios frentes de trabajo en distintas zonas de la provincia, realizando tareas de mantenimiento y atención emergente en las vías rurales y asfaltadas de su competencia.

El balance negativo que deja este invierno a Loja es preocupante, pues todas las vías al momento necesitan urgente intervención. Piden al Gobierno no dar la espalda a esta provincia fronteriza. 🇨🇪



Parque turístico Nueva Loja: una década de servicio al turista y visitantes locales



LAGO AGRIO

POR CARLOS NAVARRETE

El 22 de mayo del 2015, Día Mundial de la Biodiversidad, se abrieron las puertas del parque Turístico Nueva Loja, en la capital de la provincia de Sucumbíos. Se trata de un lugar donde el visitante queda impresionado por la exuberante vegetación y variada fauna que existe dentro de este pedazo de naturaleza originaria, eminentemente turístico, a poca distancia del centro de Lago Agrio. Una vez adentro se puede observar desde el inquieto y curioso mono, los coloridos guacamayos, hasta la misteriosa serpiente que vive en su hábitat. También conviven los caimanes, tortugas, guatusas y más.

De hecho, los senderos ubicados estratégicamente en el interior del parque, le llevan al visitante por algunos lugares. Un sendero le conduce a cada una de las malocas -casas hechas en pambil y con techo de paja- son construcciones heredadas de las nacionalidades de la provincia y del pueblo afro, donde se combina la artesanía, medicina ancestral y deliciosa gastronomía.

Otro sendero ofrece la posibilidad de observar la fauna del parque. Más adelante, si se accede al mirador se puede contemplar la majestuosidad, belleza y colorido de la flora del parque. Si lo prefiere puede elegir primero el sendero del “ficus”, centenarios árboles con enormes raíces adecuados para curiosas

fotografías y donde los niños juegan a esconderse. Todos estos senderos se los visita, acompañado de un guía.

Para los atletas y aficionados, eventualmente se puede participar en la “escalada de árboles” tomando como referencia a dos árboles de gran altura, en los que la familia: padre e hijos pequeños, ayudados por cuerdas trepan los árboles hasta llegar a su objetivo: una acogedora hamaca donde descansar del esfuerzo realizado.

15.000 visitas al mes

La ingeniera Carmen Machado, administradora del parque, cuyas oficinas están en una de las malocas, menciona que entre 14 y 15 mil turistas cada mes visitan el parque. De hecho, buses llenos



de estudiantes llegan de instituciones educativas procedente de la provincia de Orellana y de otras provincias del país. Estudiantes de la Universidad Estatal Amazónica, refuerzan sus estudios de biología, en pasantías que realizan en este parque.

Cuatro atractivos naturales en la ciudad

El parque Turístico Nueva Loja, junto al parque Recreativo Nueva Loja, separados solo por la avenida Miriam Martínez, son dos espacios de gran atractivo en Nueva Loja. El parque Recreativo, ofrece canchas para el deporte en general: baloncesto, fútbol, vóley, dos pistas para patinaje, juegos infantiles, pista de ciclismo y espacios para eventos en general.

En este contexto, Lago Agrio que el 20 de junio cumplió 46 años de creación cantonal, ofrece estas maravillas turísticas, ubicadas prácticamente, en el mismo perímetro, de la ciudad. A poca distancia de la ciudad están la laguna Julio Marín y el Parque Ecológico Recreativo “Perla”, mismos que también forman parte del rico paisaje turístico que ofrece Lago Agrio.



Guacamayos



Mono



Nacionalidades



Serpientes



Mirador



Senderos

Control y monitoreo satelital: ¿un negocio “raro” de la ANT contratado con T-42 Tracking System Ecuador S.A.?

AQUÍ PRESENTAMOS OTRA URGENTE TAREA PARA EL RECIENTEMENTE NOMBRADO DIRECTOR EJECUTIVO DE LA ANT DE QUIEN SABEMOS, POSEE UN CURRÍCULUM DETALLADO DE AMPLIA EXPERIENCIA PÚBLICA Y PRIVADA Y QUE, ES EL TERCER DIRECTOR NOMBRADO EN APENAS DOS AÑOS. EL PAÍS ESPERA MUCHO DE USTED ING. PEDRO JAVIER ALEGRÍA.

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

El 31 de enero de 2025, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) emitió el Reglamento para la Homologación Técnica de Sistemas de Posición Global Satelital que obliga a todas las unidades de transporte terrestre público a instalar en sus vehículos los siguientes dispositivos de seguridad: GPS, botón de pánico y circuito cerrado de video vigilancia.

El 26 de febrero de 2025, con Oficio No. ANT-DCTS-2025-0103-OF la ANT informó a los gerentes y representantes de operadoras de transporte público que la empresa T-42 Tracking System Ecuador S.A. fue seleccionada para el control y monitoreo del transporte público y comercial mediante GPS y solicitó a las operadoras de transporte que “completen y remitan la información requerida por la empresa proveedora”.

En otras palabras, la empresa T-42 seleccionada por ANT centraliza el servicio de monitoreo satelital a nivel nacional. ¿El 911 no puede hacerlo?

Surgen muchos interrogantes

Al respecto conversamos con Luis Alvinga Lucero, gerente de operaciones de la empresa Wanway Tech, que provee servicios de seguridad por GPS a empresas dedicadas al transporte público y de carga, quien cuestionó el proceso.

Primero, la ANT no realizó una convocatoria a empresas ecuatorianas que realizan ese trabajo para presentar propuestas.

Segundo, T-42 Tracking System seleccionada para consolidar la información

de todos los vehículos a nivel nacional, se constituyó recién el 9 de octubre de 2024. A la fecha de adjudicación del contrato tenía solo seis meses de creada. Es decir, sin la experiencia necesaria para un trabajo de magnitud nacional.

Tercero, el tipo de información que la ANT solicita se remita a T-42 Tracking System, es muy delicada ya que incluye datos del vehículo, de la operadora, del cliente, manual y protocolos del dispositivo. Por tal motivo, las empresas proveedoras del servicio GPS indicaron a sus clientes los transportistas que enviarían esa información solo con su autorización y la respuesta fue negativa. Esa información es propiedad intelectual de cada empresa y no es posible entregarla a una empresa desconocida.

Cuarto, con Oficio No. 020-2025-T42-FENACOTIP la empresa T-42 Tracking System indica al Gerente General de la FENACOTIP que las operadoras de transporte intra e interprovincial deben pagarle USD 12,00 más IVA mensual por unidad de transporte. En el mismo oficio T-42 Tracking System textualmente dice: *“mi representada T42 no vende equipos GPS o cámaras, ni desarrolla programas de despachos (...) por lo que solicitamos comunicar a sus agremiados que deben mantener los servicios con sus respectivos proveedores”*.

Quinto, puesto que Fenacotip no entregó la información en el plazo de los 6 meses, la ANT informó que daba por terminado el convenio con esta federación de transporte intra e interprovincial.



Analizando detalladamente

Los USD 12 representan un doble pago, porque los clientes ya pagan estos servicios de monitoreo y rastreo satelital a las empresas que ellos contrataron por un valor de USD 15.00 cada mes. El pago a T-42 Tracking System es sólo por llevar la información ¿cómo y con que equipos, personal especializado, equipos, etc.?

Llama profundamente la atención que la ANT haya asignado un trabajo tan delicado a una empresa recién constituida, sin ninguna experiencia en el área y dónde se juega la seguridad e integridad de personas, vehículos y carga.

Frente a los acontecimientos recientes sobre la corrupción detectada en muchas oficinas provinciales de la ANT, preguntamos si el contrato con T-42 continúa vigente o ha sido dado de baja. Y, si lo han rescindido, ¿cuánto estaremos obligados los ecuatorianos a pagar por concepto de multas o intereses a la T-42 contratada a la ligera? 📢

LOS MEJORES CON LOS MEJORES



SUDACAM
f @MarcopoloSudamericana

 **Marcopolo** **75** años
years
años

marcopolo.com.br
in marcopolo-sa



Vuelve el tren para llevarnos hasta la mismísima “Nariz del Diablo”

JOSELYN DOBLA, HABITANTE DE LA PARROQUIA PISTISHI, SE COLOCA CADA FIN DE SEMANA EN EL ESTACIONAMIENTO DEL TREN EN SIBAMBE JUNTO A DOS LLAMITAS Y DOS NIÑAS DE SU COMUNIDAD, ESPERANDO QUE LOS TURISTAS LLEGUEN A TOMARSE LAS MEJORES POSTALES CON SUS ANIMALES. PARA ELLA, COMO PARA MUCHOS DE SU COMUNIDAD, LA REACTIVACIÓN DEL TREN HA SIDO UNA EXCELENTE NOTICIA QUE DEVUELVE LA ESPERANZA AL TURISMO COMUNITARIO.

ALAUÍS

POR GLENDA REA

Joselyn recuerda con nostalgia como sus padres y abuelos utilizaban el tren para llevar los productos agrícolas desde la Sierra hacia la Costa, especialmente Alausí y Bucay. “Llevaban legumbres y otros cultivos en los vagones del tren que era parte de nuestra vida diaria”, cuenta.

Hoy en día, aunque el tren funciona únicamente con fines turísticos, su impacto en la economía local sigue siendo significativo. La experiencia de recorrer esta emblemática ruta atrae a cientos de turistas que buscan vivir nuestra historia, conocer las tradiciones locales y admirar la inteligente y única ingeniería del impresionante recorrido por la Nariz del Diablo.

Desde el centro de Alausí, punto de partida del recorrido, los turistas abordan el tren para iniciar su aventura.

A bordo la guía María Bueno relata datos históricos que enriquecen la experiencia, “Cinco mil hombres prisioneros



entre jamaquinos y haitianos, trabajaron en este tramo ferroviario.”

Durante el recorrido, turistas propios y extranjeros, con gran emoción sacaban sus celulares para capturar postales inolvidables en cada curva del tren, los descensos y, por supuesto, la grandeza de la Nariz del Diablo.

Erik Rueda, visitante de Quito, expresó su emoción tras el viaje. “Es una experiencia muy agradable poder apreciar la naturaleza y conocer este medio de transporte antiguo. Todo estuvo muy lindo”.

David Torres, un visitante ambateño, no ocultó su entusiasmo al finalizar el recorrido: “Me quedé enamorado del recorrido. Es un lugar lleno de magia, historia y tradición”.

Para él, como para muchos turistas que visitan esta emblemática ruta, la reactivación del tren no solo representa una conexión con el pasado, sino también una oportunidad de desarrollo para las comunidades rurales, que ven en el tren turístico una vía para fortalecer su economía y preservar su identidad cultural. 📸





SCANIA UN SOCIO PODEROSO UN FUTURO EN CONSTRUCCIÓN

Scania se enfoca en entregarle camiones que se ajustan exactamente a lo que su negocio necesita. Olvídense de adaptar su operación a un vehículo, ¡con Scania es al revés! Gracias a su sistema, puede configurar el camión perfecto para usted, combinando las piezas ideales y sumando servicios inteligentes. ¿El resultado? Una solución completa, más astuta y robusta, pensada para su éxito.

El camión Scania ofrece el mejor rendimiento de combustible del mercado, además de una gran seguridad y confort. Con él, optimizas tu negocio impulsando tus ganancias y asegurando que siempre esté operativo. Scania va más allá de un buen motor: te ofrece tecnología inteligente y un mantenimiento flexible para que tu negocio nunca se detenga.



**NO ESPERES MÁS Y DESCUBRE CÓMO UN SCANIA PUEDE TRANSFORMAR TU NEGOCIO.
¡COTIZA Y RESERVA HOY MISMO!**



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



SCANIA

Comparativa entre camiones y buses de Diésel, Híbridos y Eléctricos

RIOBAMBA
POR GLENDA REA

El transporte pesado de carga y pasajeros ha experimentado una transformación significativa en las últimas décadas. Esta evolución es el resultado de una combinación de factores como el avance de la tecnología, la creciente conciencia ambiental y las nuevas exigencias del mercado y la sociedad.

Es así que los fabricantes han modernizado el parque automotor dando paso al desarrollo de nuevas alternativas como vehículos híbridos y eléctricos.

Raúl Yautibo especialista en sistemas automotrices, nos explicó de manera general las diferencias entre los vehículos de diésel, híbridos y eléctricos:

• **Diésel:** Funcionan 100% con combustible. Requieren lubricación constante (aceites y refrigerantes). Son potentes y

confiables, especialmente para cargas pesadas o largos recorridos.

• **Híbridos:** Combinan un motor de combustión (diésel) con un motor eléctrico. Ofrecen ahorro de combustible y reducen las emisiones contaminantes. Son una excelente opción para rutas mixtas

• **Eléctricos:** Operan únicamente con baterías recargables. No requieren aceites ni refrigerantes, ya que todo su sistema es electrónico. Ofrecen cero emisiones, ahorro en mantenimiento y bajo costo operativo, ideales para entornos urbanos o distancias cortas.

La tendencia global apunta hacia una electrificación progresiva del transporte, respaldada por políticas ambientales, incentivos gubernamentales y el compromiso de grandes fabricantes. Aunque en Ecuador el cambio avanza a ritmo moderado, crece el interés por vehículos más sostenibles, aunque aún hay grandes retos que analizar, como el costo y la infraestructura necesaria.

 CAMIÓN A DIÉSEL	 CAMIÓN HÍBRIDO	 CAMIÓN ELÉCTRICO
FUNCIONAMIENTO Motor que quema diésel para generar movimiento	Combina motor de combustión (diésel o gasolina) con un motor eléctrico	Usa únicamente baterías recargables para alimentar un motor eléctrico
VENTAJAS • Alta potencia para cargas pesadas • Fácil de reabastecer en cualquier parte del país • Tecnología madura y ampliamente disponible	• Consume menos combustible que uno solo a diésel • Emisiones reducidas • Ideal para rutas mixtas o zonas urbanas	• Cero emisiones locales (no contamina el aire) • Bajo costo de operación; energía eléctrica es más barata • Menos piezas móviles = menor mantenimiento
DESVENTAJAS • Contamina más: emite CO ₂ , óxidos de nitrógeno y partículas • Mayor gasto en mantenimiento (filtros, aceites, inyectores)	• Más costoso al comprar • Mantenimiento especializado • Menor potencia eléctrica si no se recarga externamente	• Mayor costo inicial • Autonomía limitada (aunque mejora cada año) • Requiere infraestructura de carga eléctrica • Peso de las baterías puede reducir capacidad de carga útil
¿CUÁL ELEGIR? Zonas mixtas o urbanas	Largas distancias, zonas rurales	Camión a Diésel Camión eléctrico

Impacto de la IA en el transporte

QUITO
POR ANA MARÍA MONCAYO

La Inteligencia Artificial (IA) es un campo de la informática que crea sistemas capaces de realizar tareas que requieren inteligencia humana. Incluye aprendizaje, razonamiento, percepción, solución de problemas e interacción con lenguaje. Busca que las máquinas “piensen” y “actúen” de forma similar a los humanos, aprendiendo de información global y adaptándose a nuevas situaciones. Impacta cada vez más en la vida de las personas y las empresas.

En el contexto del transporte, soluciona problemas logísticos, optimiza procesos, reduce costos y aumenta ganancias. En la logística ayuda a encontrar el momento ideal para el mantenimiento o identifica el vehículo adecuado para una operación específica; permite encontrar posibles fallas, acceder a conocimiento y combinar información útil para tomar

decisiones eficientes, con la consecuente reducción de costos e incremento de la seguridad. Analiza los puntos más críticos de la operación y establece metas de actuación clasificándolas por niveles para que cada etapa de gestión alcance el nivel máximo de calidad.

Evalúa comportamientos frecuentes del conductor como frenadas bruscas o distracciones causadas por el uso del celular. Así, se pueden realizar correcciones y ajustes en las rutinas promoviendo mayor seguridad para el conductor. Puede identificar regiones de riesgo y la reincidencia de eventos como los indicados.

Con el reconocimiento facial se conoce quién conduce el vehículo siendo imposible eludir la identificación. Otras opciones permiten saber cuándo el conductor está fatigado o se distrae.

La IA en el transporte revoluciona el control y gestión, pero es necesario

contar con un software adecuado que permita la administración e integración de todos los sectores de la empresa. 📡



Ilustración tomada de internet.

Choferes – estibadores ¿tarea obligada o voluntaria?

PASA QUE EL TRANSPORTE PESADO ESTÁ EN DECLIVE, PAGAN POCO LAS EMPRESAS Y POR ESO TOCA COGER TRABAJOS EN DONDE ERES CHOFER Y ESTIBADOR. ENCIMA, TE TIENEN ESPERANDO HORAS PARA DESCARGAR O CARGAR. NO SE DESCANSA ADECUADAMENTE. AL CHOFER LO TRATAN COMO AL BURRO Y NO NOS QUEDA MÁS QUE ACEPTAR ESOS TRABAJOS PORQUE NO SOMOS UNIDOS Y CADA QUIEN VEMOS NUESTRO BIENESTAR Y ¡ALLÁ EL RESTO! (OPINIÓN DE UN CONDUCTOR).

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

Consultados algunos transportistas, presentamos esta nota: Lamentablemente, lo económico es un factor que actúa para que no pagar estibaje en algunos puntos de carga/descarga o en patios de las empresas de transporte. Sólo los costos mínimos se consideran como combustible u otros gastos del carro. Para ahorrar, no se paga estibaje y quien lo debe realizar es el chofer porque así lo determina su jefe al contratarlo. Hay dueños de carros que solicitan un conductor - estibador.

Chofer profesional polifuncional

Algunas empresas, previamente, informan para contratar al conductor que realizará varias funciones como cargar y descargar la mercadería que transporta. Este conductor generalmente gana el básico, tiene trabajo de oficina y sus recorridos no son lejanos y por lo tanto no se cansa. Pero, cuando se trata de un conductor de carreteras interprovinciales, debe viajar toda la noche con gran esfuerzo físico y mental y sobre excedido cuando, por ejemplo, lleva cemento o hierro, el dueño del vehículo debe pagar el estibaje a otra persona. Generalmente, las empresas no dejan que el chofer estibe, especialmente cuando está afiliado al Iess, pues les puede caer una demanda.

En otro escenario, muchos choferes hacen estibaje porque, a veces, sus jefes les dan plata y, en lugar de pagar al estibador, lo hacen ellos mismos para quedarse con ese dinero. Eso les cansa físicamente y afecta su capacidad de conducción. A veces el chofer viaja con esposa e hijos para que se encarguen del estibaje y ganar ellos mismo.

Los camioncitos livianos

En la ciudad, los choferes o propietarios de camiones livianos deben trabajar conduciendo, cargando, descargando, entregando producto, cobrando y cierran el día haciendo cuentas y depositando el dinero recogido en la cuenta bancaria de sus patrones. Realizan un trabajo múltiple que no recibe el salario que corresponde.

¿Será lavado de dinero?

Hay compañías de transporte debidamente autorizadas por la Ley, que se dedican a lavar dinero y no les importa coger viajes que no reporten beneficio con precios justos. Aceptan viajes desde 120 dólares de Quito a Guayaquil y regresan por 200. En total cobran 320, valor que no alcanza para que un camión sencillo salga a flote. Esta situación es una tarea



El pago al estibador es un rubro importante.



Paquetes embalados para cargar.

pendiente de investigación de las autoridades que son las que emiten los permisos de operación.

Debido a esa situación, el resto de transportistas se ven obligados a bajar costos y por ende a sus conductores no les recompensan bien en su mensualidad, buscan ahorrar lo máximo posible y no pagan estibaje. El chofer estibador siente cansancio físico y mental por efecto de la conducción en la carretera y el mal trato. A eso se debe tanto siniestro que, en esta era de alta tecnología automotriz, ya no se debe a fallas mecánicas, sino falla humana. ☹



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.

Exaltan en mural a la primera mujer chofer del Ecuador

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

La babahoyense, Leticia Mackliff fue homenajeada con un mural que refleja su trayectoria como la primera mujer que obtuvo licencia y condujo un bus de transporte de pasajeros interprovincial en el marco de la celebración del Día del Chofer Ecuatoriano.

Doña Leticia, además recibió una mención de honor por parte de la Federación de Choferes del Ecuador, presidida por Javier Salazar y del Sindicato de Choferes Profesionales de Los Ríos dirigido por Narcisca Crespo, secretaria general; Digna Hidalgo, secretaria de finanzas y Ángel Valencia, secretario de actas a quienes les agradeció.

La destacada dama del transporte, con incontenibles lágrimas en los ojos, rememora la época en que conducía “El Llanero”, un bus de la Cooperativa FBI

con el que recorrió la provincia de Los Ríos y parte del Ecuador, mismo que la hizo popular y por eso hoy la recuerdan como: La Llanera.

Mirar el mural en su honor se constituye en una enorme satisfacción y orgullo para ella y su familia. Dice que al fallecer su esposo, Ramón Vecilla y heredar al Llanero, pasó de ser un ama de casa dedicada a la pastelería y jefa de un hogar conformado por 6 hijos, a la conducción del vehículo con la gran responsabilidad de movilizar grupos significativos de vidas humanas.

Al principio, conducir le generó dificultades, no solo porque la gente veía como novedad y asombro que una mujer conduzca bus, pese a haberse profesionalizado en el volante; sino

porque un alto mando de la Policía de Tránsito de ese entonces se lo prohibió. Pero ella insistió en su afán, al punto que los policías en las vías le hacían la venía. Con toda dedicación y cariño continuó en su nuevo trabajo diario con normalidad durante 14 años, sin imaginar jamás que con el pasar del tiempo iba a ser galardonada en público.



Mural en honor a Leticia Mackliff.

Sabor y Movimiento: Mariscos del Puerto a la Mesa

SANTA ELENA

POR LUIS RUIZ

Para que puedas disfrutar de un ceviche Rompe Colchón, una tradicional sopa marinera o cualquier otro platillo típico de la gastronomía ecuatoriana a base de mariscos, no solo se necesita la habilidad de manos



expertas, sino también un elemento clave en la cadena logística: el transporte.

Furgones y pequeños camiones, dedicados específicamente a esta mano de obra, operan en el Mercado de La Caraguay, al sur de Guayaquil. Transportan mariscos desde los principales puertos pesqueros de Guayas y Santa Elena hasta la Guayaquil, abasteciendo a este mercado emblemático que provee a miles de locales y familias.

El camión es una herramienta fundamental y representa un crecimiento significativo en la prestación de servicios. En el sector pesquero, por ejemplo, los ingresos son atractivos: un flete desde Santa Elena a Guayaquil suele costar entre 200 y 230 dólares, con capacidad para realizar hasta tres viajes diarios. Por eso, este segmento

ha experimentado un notable crecimiento en los últimos años, impulsado por la gran demanda de frutos del mar.

“Un camión puede ser una herramienta de trabajo rentable, siempre y cuando se elija la actividad adecuada. No tengo quejas del transporte de mariscos entre La Caraguay y Santa Rosa”, comentó Eddy Bone a RBV. El transportista cuenta con un vehículo refrigerado que garantiza la cadena de frío, indispensable para productos sensibles como el marisco.

De manera similar opina, Jhonnie Resabala que ha recubierto las paredes del cajón con resinas impermeabilizantes y llena cubetas con hielo picado para conservar la frescura. “Hago hasta dos viajes diarios y puedo decir que sí genero ingresos”, aseguró.



Viajes largos: una forma de servir, relajarse y admirar el paisaje

ALAUSI

POR GLENDA RAEA

Cuando elige ser conductor sabe que su camino estará lleno de rutas, destinos y experiencias únicas. Es el caso de Ruperto Arrieta, conductor y socio de Cooperativa Transmixto TIA, de Alausí.

Junto a los 43 socios que integran la Cooperativa, ofrecen su servicio dentro y fuera de la provincia, con destinos como Quito,



Parada de la cooperativa Transmixto TIA.

Guayaquil, Tena, Lago Agrio, entre otras ciudades. Apunta que un viaje a Lago Agrio es uno de los trayectos más extensos que ha recorrido, con un tiempo aproximado de 11 horas.

Estar fuera de casa no es fácil, pero lo hace con responsabilidad y compromiso. Cada kilómetro recorrido representa su esfuerzo en pro del bienestar de su familia y la puntualidad con sus clientes.

A pesar de lo exigente que puede ser conducir largas distancias, Ruperto lo hace con alegría y actitud positiva. Sabe que pasar horas al volante implica sacrificio, concentración y resistencia física, pero le satisface cada viaje porque es una oportunidad para conocer y admirar nuevos paisajes.

Sin embargo, también señala su preocupación por el deterioro de ciertas vías como Alausí-Guayaquil, que antes se recorría en 3 horas, ahora toma hasta 4 debido al mal estado. Hace un llamado a las autoridades para que atiendan la vialidad, ya que su mal estado no solo retrasa los viajes, sino que afecta a conductores y usuarios.

Compañeras de vida en las buenas y las malas

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ

Su lugar no es la cabina del carro, pero son el principal apoyo de nuestros camaradas transportistas: sus cónyuges o compañeras de vida. Ellas son su primer contacto cuando el volante conduce a casa, esperan con la comida caliente y toallas limpias en la regadera.

Mariana Nieto es esposa de **Aníbal Paredes**, chofer del bus línea 90 que recorre Guayaquil de sur a norte. Hace 18 años aceptó la propuesta de matrimonio, pero no creyó que por los horarios vería prácticamente solo en las noches a su galán. “La paciencia y tolerancia es primordial en la mujer de un conductor de colectivo o cualquier tipo de carro. No tienen horarios, salen muy de mañana y vienen cuando los chicos están acostados”, comenta.

Iliana Pérez es la compañera del conductor interprovincial **Mauricio Drouet**. Para ella, la comunicación no es complicada ya que con la tecnología está en contacto permanente con su amado. Lo

que le apena es que por su trabajo se ha perdido varios momentos únicos en la vida de sus hijos, como cumpleaños o bautizos. “Pero es el sustento económico del hogar y con eso da educación y techo a la familia”, asiente mientras realiza tareas escolares con el vástago menor de ambos.

Virginia González conoció a **Omar Medina** hace 25 años y tras un breve romance, decidieron vivir juntos. Omar es camionero y su ruta casi siempre es trasladar lateríos para las industrias pesqueras entre Guayas y Manabí. Virginia atendía un restaurante en la vía Perimetral y surgió el flechazo en una de las constantes visitas del transportista. “Hemos tenido una buena vida pero lo que me disgusta es que, a veces, si sus cosas no le salen bien en el trabajo o no le pagan, descarga su molestia en casa”, revela. Pero, tras aclararle que no debe mezclar negocios con hogar, continúan su idilio en paz. “Como mujer uno debe apoyar incondicionalmente a su esposo”, añade.

Uno de los momentos más críticos que vivieron **Anahí López** y **Jerson**



Iliana Pérez ayuda en las tareas escolares de su hijo.

Obando fue cuando él fue al calabozo de la CTE por un confuso accidente en el que resultaron heridos hace una década. “Fueron dos meses de angustia hasta que los peritajes demostraron la no culpabilidad de mi marido”, rememora **Anahí**, quien en esos días aciagos fue pilar fundamental para no dejar quebrar la resistencia de su esposo. “Era muy penoso verlo y darle apoyo, pero me llené de fuerzas para contagiarle mi fe”, recordó.

Movilizar vidas exige no usar el celular

CHILLANES

POR VÍCTOR ESPINOZA

Wilson Guamán, de 40 años de edad, conductor de un bus de la Cooperativa de Transportes Ñuca Llacta de Chillanes (Bolívar) es oriundo de Colta (Chimborazo), nos narra que desde los 15 años de edad deseaba conducir un bus de propiedad de su padre a quien acompañaba como controlador.

A los 20 años aprendió a conducir en bus “combinado o inertado” entre un Isuzu, Ford y frenos de aire. A los 25 obtuvo la licencia de conducir y después del fallecimiento de su progenitor, adquirió su propia unidad con parte de sus ahorros y un crédito, pues le tomó amor a la profesión que heredó.

Hoy, con 17 años al volante y plena madurez profesional, mantiene el bus flamante y bien cuidado. Manifiesta que los usuarios se merecen un buen servicio, porque el transporte de pasajeros subsiste gracias a ellos.

Agradece a Dios no tener registrado ningún accidente de tránsito, pero si cuestiona a la nueva generación de conductores que, de manera permanente e irresponsable, utilizan el celular mientras movilizan vidas humanas en vías transitadas y de alta velocidad,

Cooperativa Ñuca Llacta ofrece servicios diarios a partir de las 05h30 desde Chillanes a Riobamba y regresa a las 14h00. Dice sentirse orgulloso de pertenecer a la institución y sugiere a



Wilson Guamán sugiere no usar celular al conducir.

sus compañeros, conducir a la defensiva, respetar las señales de tránsito y ser conscientes de la responsabilidad de trasladar seres humanos.

La entrada a los puertos es una experiencia de terror

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ

Aún está fresco el recuerdo que las redes sociales viralizaron en un video de un contenedor de 40” apachurrando la cabina de un cabezal que esperaba ser cargado y mató de contado a un compañero.

La experiencia en primera persona de Wimper Moreno describe una película de terror. Como reportamos en la edición de RBV 172, los puertos más peligrosos son Narpotec e Inarpi. Con angustia Moreno describe que las calles de acceso a estos lugares son angostas y las máquinas están cercanas a los camiones en constante carga y descarga.

Pero, el miedo inicia mucho antes de ingresar. La avenida Los Ángeles está repleta, pero no precisamente de querubines, sino de malandros que esperan el despiste de algún conductor para robarle el celular y dinero. “A partir de las 4 de la tarde esto es de cuidado. Por el congestionamiento de tránsito y la cantidad de carros, en especial los de banano, los conductores somos presa fácil de ladrones y drogadictos. En la noche inicia un tacó de botella gigante y es cuando te cierran el paso y no puedes circular si no les das dinero a los pillos. Las autoridades no se dan abasto para resguardarnos”, acotó.

Dentro de los puertos es prohibido ingresar con otra persona, ni siquiera un oficial. “Ni un perro, nosotros debemos arreglárnosla solos. La estrechez de los callejones, las máquinas cercanas, los giros complicados, las básculas antiguas también son agregados funestos a los que se exponen nuestros compañeros”.



Trancones en la Av. Los Ángeles

Gabriel Maridueña opina que debe modernizarse los puertos con inversión privada para que el sistema mejore y que exista, cada ciertos tramos, un puesto de auxilio motorizado policial para socorrerlos de los hampones en la Av. Los Ángeles.

“Debe militarizarse la zona por los extorsionadores”, comentó el transportista, quien ha participado en plantones para pedir seguridad en varias ocasiones los últimos 2 años. “Pero no tenemos respuesta positiva”, añadió.

En octubre de 2023, un trabajador de seguridad de Inarpi fue asesinado en la entrada del Puerto. Según pesquisas del hecho, el crimen está ligado a negarse a pagar vacunas o extorsiones.

Chofer más longevo fue galardonado

BABAHOYO
POR LUIS RUIZ

Humberto Alvarado, un bahoyense de 88 años de edad, recibió una mención de honor por parte del Sindicato de Choferes Profesionales de Los Ríos, que lo declaró el conductor más longevo de esta provincia con base en los registros de la institución.

Alvarado es padre de varios hijos a quienes con su trabajo de chofer les dio sustento y educación. Pese a su actual limitada lucidez mental, manifiesta que

obtuvo la licencia de conducir con gran esfuerzo y dedicación en los años 70.

Era la época en que no sólo debía estudiar y aprobar las asignaturas teóricas, sino que además, tenía que aprobar cursos de mecánica automotriz y educación vial para ser calificado y certificado como un verdadero chofer profesional.

Con su licencia en mano durante décadas se desempeñó como transportista de productos agrícolas y materiales de construcción. En la actualidad, goza de la jubilación y vive junto a su familia con recuerdos pasados de haber



Humberto Alvarado es un conductor histórico.

circulado por las épocas históricas de los carreteros empedrados y luego por vías asfaltadas del territorio fluminense.

Este trabajo no es bien comprendido



Patricio Sandoval, empresario transportista.

HUAQUILLAS
POR FRANCISCO CELI

La sociedad y el Estado no comprenden el trabajo de los empresarios del transporte, es el criterio del quiteño Patricio Sandoval, profesional y empresario del transporte de larga tradición familiar, para quien la empresa de mayor riesgo del mercado en la actualidad es la transportación.

Su abuelo, su padre y su madre han sido transportistas. Cuenta que a mediados del siglo pasado con un Ford 350 la familia comercializaba naranja y mandarina. Él, ahora recorre Perú, Ecuador y Colombia en un moderno vehículo que paga a crédito. Sandoval,

vivió 8 años en España donde laboró como conductor con licencia BTP internacional, en Ecuador tiene licencia G.

El empresario de 43 años, siente que el transportista no recibe igual trato y protección del Estado, aun cuando su trabajo es de alto riesgo. Ve mucha burocracia en las aduanas, en las bodegas, las agencias de tránsito, en el sistema financiero y más.

Eso pasa no solo en Ecuador, dice que la corrupción en Perú es tremenda, mientras que en Colombia las normas son estrictas. Su crítica radica en la escasa empatía de los burócratas. Por ejemplo, varias veces en las fronteras le han creado problemas por la eñe de su segundo apellido.

Conductores solicitan acceso a créditos preferenciales

RIOBAMBA
POR GLENDA REA

“Sería beneficioso que otorguen créditos preferenciales a los conductores y que las instituciones financieras tengan convenios con cooperativas de transporte”, expresó el conductor Julio Tenemaza.

Un conductor también aspira a mejorar su situación económica, personal y profesional. Entre sus metas está la compra de un terreno o adquisición de

un vehículo para emprender o ampliar su actividad laboral.

Para alcanzar estos objetivos la principal alternativa es acudir a una entidad financiera a asesorarse sobre las opciones de crédito. Tras consultar con varias financieras, no todas ofrecen créditos a conductores, incluso si son propietarios de un vehículo.

Una de las cooperativas de ahorro y crédito consultadas indicó que, para dar créditos a conductores con vehículo propio, se considera el año de fabrica-

ción: carga pesada del 2010 en adelante y livianos desde 2017 en adelante. Los créditos van hasta USD 10 mil. Si el monto es mayor se requiere garante. No otorgan créditos para vehículos chinos, excepto si son marcas reconocidas.

Muchas entidades financieras mantienen convenios con instituciones para ofrecer créditos con intereses preferenciales; También alianzas con empresas de transporte representan un beneficio, impulso a la economía de los conductores y mejora de las condiciones del servicio. 📍



Transporte pide intervención de Gobierno y Contraloría en la vía Alóag-Santo Domingo

QUITO

POR JANETH CRUZ

Dos meses después de que la Prefectura de Santo Domingo cerró por casi doce días la vía por trabajos en el kilómetro 83, la inconformidad entre los transportistas continúa. Reclaman se incluyan medidas de prevención. Creen que más allá del bacheo y cambios de capa asfáltica, se debería emprender en un programa serio de ampliación de la vía, pendiente desde hace varios años.

Bolívar Caza, representante de Compañía de Transporte IntraAlóag, en una entrevista con BUEN VIAJE, dijo que esta decisión evitará que se produzcan accidentes de tránsito. Enfatizó la importancia de la intervención del Gobierno, a través de Ministerio de Obras Públicas, pero no para que se haga cargo de la vía, sino para conocer cómo está la administración de los recursos, y si se han cumplido todos los contratos entre la empresa concesionaria y las prefecturas, para que se empiecen a solucionar los inconvenientes que afrontan los transportistas que diariamente circulan. Otra entidad que debe intervenir es la Contraloría, dijo.

Que no les alcanza el dinero

“Tampoco estoy de acuerdo que el Gobierno tenga que seguir pagando, con dineros de todo el pueblo, un proyecto que ha sido mal administrado por los GAD Pichincha y Santo Domingo. Es una vía nacional que conecta a todas las provin-



Un tramo de la vía Alóag-Santo Domingo.

cias del país; pero, siempre nos encontramos con el discurso de los mencionados GAD, que no les alcanza el dinero, que siempre tienen deudas pendientes con la concesionaria, etc.; mientras los transportistas seguimos pagando los peajes”.

Detalla que por cada viaje -ida y vuelta- tienen que cancelar por peaje USD 12. “No tenemos información sobre cuánto están gastando las autoridades por mantenimiento y arreglos en la vía”, dijo. Según cifras de Bolívar Caza, 500 mil vehículos de carga pesada circulan por el país. De este total, entre el 50 y 60% circulan por la Alóag-Santo Domingo.

No son los fotorradares, sino los contratos los que fallan

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

A Jorge Fuertes no le importa si los fotorradares están activos o fueron clausurados, puesto que jamás abusa de la velocidad. Además no puede, porque a su pesado tráiler es conveniente imprimirle sólo la velocidad que la carga permite.

A su criterio, a los fotorradares se les dio un trasfondo político y mediático electoral; cuando en la práctica, la señalética y los dispositivos de medición de velocidad que no son malos. Deberían asumirse con responsabilidad por los

mismos conductores a cuenta de la seguridad de su vida, su vehículo y su carga.

El conductor carchense dice que la instalación de los fotorradares, en lugar de tener un fin legal y positivo, se convirtieron en una corruptela y negociado para empresarios y autoridades locales.

Para el abogado Enrique Hidalgo, el problema no fue tanto por los fotorradares en sí, porque su funcionamiento era legal, técnico y existen en todo el mundo. Fueron las irregularidades generadas por las citaciones y abusos de ciertos agentes de tránsito, lo que motivó la condena de los conductores.



Fotorradar clausurado.

Fetug aceptó a la “Guayaca” y ¿todos en paz?

GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ

La tarjeta “Guayaca” no solo es una realidad desde hace varios meses en Guayaquil, sino también marcó la conciliación entre la Federación de Transportistas Urbanos del Guayas –Fetug- y el Cabildo porteño con la aceptación del pasaje en 45 centavos a través del sistema de tarjeta única. Con esta postura Fetug apuntala al desarrollo del transporte público en la urbe más poblada de Ecuador y solucionó divergencias internas.

El punto de inflexión es que el municipio formó el Consorcio STG mediante contrato suscrito con la ATM para que cobre la tarifa de 45 ctvs. de los cuales 5 serán para el STG como “costos operativos”. Además, toda la recaudación la manejará el Consorcio y sólo ellos distribuirán a los transportistas el dinero de su trabajo.

Christian Sarmiento, presidente de la Fetug reconoció que los términos no eran satisfactorios, pero ahora existe “un consenso mayoritario entre los transportistas”. Sabemos el trabajo que se ha realizado en el estudio tarifario y que el transporte público urbano también necesita mejoras”. Señaló que los plantones serán cosa del pasado, aunque advirtió que una minoría puede realizarlos pero no representan al gremio.

Una fuente cercana a RBV que prefirió la reserva, mencionó que las diferencias internas son entre Sarmiento y Ricardo Onofre, caudillo del transporte urbano local y mentor de Sarmiento. “Hubo conflicto de intereses. Cada quien tiene su forma de ver las negociaciones en bien de los urbanos”, dijo la fuente.

La Fetug se comprometió a implementar aire acondicionado en los buses, capacitar a los conductores, instalar wifi. También, anunció que renovarán al menos 500 unidades antes de finalizar este 2025.



Socialización entre el consorcio STG y socios de Fetug.

Incontables asaltos y balaceras a transportistas

PUEBLOVIEJO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Las preocupaciones de choferes y viajeros en la provincia de Los Ríos, no cesan debido a que en los últimos meses, no sólo los buses de transporte de pasajeros y camiones son objeto de robos y asaltos, sino de balaceras cuando circulan por las vías del centro del territorio riosense.

Las carreteras del cantón Pueblo Viejo que sirven de nexo con vías de Vinces, Urdaneta y otras provincias, se han convertido en escenarios de amedrentamientos. Los viajeros de los buses de Cooperativa de Transportes Caluma (Bolívar) han sido víctimas frecuentes de asaltos y robos en el cruce a Pueblo Viejo.

El 10 de julio pasado, un bus de Cooperativa Espejo fue baleado en la vía San Juan – Vinces por sujetos que dispararon al parabrisas y en las partes laterales de la unidad. Tres personas resultaron heridas. El conductor del bus pudo controlar la situación y evitar que la desgracia sea mayor. El hecho habría sido causado por extorsionadores, según un reporte policial.

Pero, este no es el único sector riesgoso para los transportistas; días anteriores, un bus de la Cooperativa Zaracay que



Militares controlan la seguridad de buses.

viajaba de Santo Domingo a Quito fue baleado en La Chorrera (Babahoyo); mientras que el chofer de un camión se accidentó en un tramo de la vía E25 Buena Fe – La Reserva, al evitar ser asaltado y baleado.

En la parroquia Puerto Pechiche, en la intersección de las vías Ventanas, La Paulina y Pueblo Viejo, militares del Grupo de Fuerzas Especiales N.º 27 ejecutan controles CAMEX con el afán de fortalecer la seguridad.

Un operativo militar en el Anillo Vial de Quevedo logró detener con armas a dos presuntos cabecillas de un grupo delictivo que cometía delitos en carreteras del norte de Los Ríos.

Unión de Transportes de Pasajeros solicita protección a autoridades

QUEVEDO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los dirigentes de la Unión de Transportes de Pasajeros de la Provincia de Los Ríos, gremio conformado por unas 20 operadoras del norte del territorio fluminense, se reunieron para analizar las situaciones que, frente a la delincuencia, los afecta gravemente. Enrique Ruíz, presidente de la institución informó que sus compañeros siguen siendo baleados y asaltados en carreteras; además, reciben extorsiones poniendo en riesgo sus vidas.

Ruiz enfatiza que la transportación pasa por momentos difíciles en el país con pérdidas de vidas de choferes y controladores, sin obtener respuesta de apoyo firme por estos acontecimientos. Solicitan al nuevo gobernador de Los Ríos, Edwin Ocampo inmediata protección a las unidades de transportes de Los Ríos, al igual que lo hizo su antecesor, Javier Buitrón.

Vale acotar que el 17 de julio pasado, transportistas de la línea 13 de la Cooperativa Urbana SelecSiete, de manera sorpresiva, suspendieron sus actividades aduciendo ser víctimas de amenazas por

extorsiones, dejando a los usuarios sin el servicio de transporte urbano, de forma temporal, a importantes sectores quevedeños y en particular a estudiantes.



Transportistas de Los Ríos.

Contravenciones de Tránsito que no reducen puntos en la licencia

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

Las contravenciones de tránsito de tercera a séptima clase no reducen puntos en la licencia; pero si generan multas que van del 5% al 30% del Salario Básico. A continuación, algunas de ellas:



La licencia de conducir ecuatoriana.

- El conductor que detenga o estacione vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro como zonas de seguridad, curvas, puentes, túneles.
- El conductor que con su vehículo o con los bienes que transporta dañe o deteriore la superficie de la vía pública.
- El conductor que derrame en la vía pública sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes.
- El conductor que transporte material peligroso sin la autorización competente o quienes realicen esta actividad sin ser conductores profesionales.
- El conductor que circule con personas en los estribos, pisaderas, baldes de camionetas, parachoques o colgados de las carrocerías.
- El conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito o no respete las señales manuales de los agentes o cualquier señalización en la vía pública.
- El conductor que adelante a otro vehículo en zonas o sitios peligrosos.
- El conductor de vehículos de transporte escolar sin los distintivos y luces especiales de parqueo que deben utilizarse.

Urbanos ven viable usar tarjeta para pagar pasajes

QUITO

POR JANETH CRUZ

Un sector de la transportación de Quito ve con buenos ojos que la misma tarjeta que se utiliza para cancelar el pasaje en el Metro, también sirva para pagar en el Trolebús, la Ecovía y los alimentadores. Esta opción estaría siendo analizada por la Empresa de Pasajeros de Quito.

“Esta posibilidad es viable”, dijo Jorge Yáñez, presidente de la Cía. Translatinos y pidió al Municipio tomar la decisión política y transparentar cuál va a ser el fideicomiso que definirá el equilibrio tarifario.

Recomendó que, para poder generar un sistema de recaudo asequible al 100% de usuarios, el Municipio podría usar la tecnología que en la actualidad se utiliza a escala mundial: tarjetas con estándar bancario y con el respaldo del sistema financiero.

El dirigente indica que la “tarjeta ciudad” del Metro, ya cuenta con respaldo de una entidad bancaria del país. Considera que, si este mecanismo se amplía a otras entidades financieras, los usuarios podrían acceder a otros sistemas de pago del transporte público y agilizar la movilidad. 📍



Bus de la Ecovía de Quito.



TECNOLOGÍA PARA LAS FLOTAS DE BUSES



Control de minutos caídos ✓

Controla tus ingresos con nuestro contador de pasajeros ✓

Tablets
GPS
Contador basado en video
Contador basado en barras

¿Necesitas más información?

Yoselin León
+593 96 298 4322

Jeferson Camacho
+593 99 435 3163



BUCAY ◆◆

TRANSBUCAY S.A. VA DONDE EL CLIENTE LO PIDA

POR GLENDA REA

Compañía de Carga Liviana Transbucay S.A. cuenta con una parada estratégica en el centro de Bucay (Guayas). Está en un lugar clave al que acuden quienes requieren movilizar productos, encomiendas y más.

Henry Bueno, socio de la Compañía, señala con orgullo que su servicio se extiende desde Bucay hacia recintos y comunidades rurales de la Costa y Sierra. Diariamente son contratados hacia sectores como Cascajal, Santa Rosa de Agua Clara, La Victoria, Miraflores,

Suncamal, San Juan, Ventura, Matilde Esther, San Pedro y otros. Son destinos que pertenecen a provincias como Chimborazo, Bolívar y Cañar.

Su servicio no se restringe sólo a áreas rurales. Han ampliado su alcance a ciudades de mayor movimiento comercial como Milagro y Guayaquil. "Donde el cliente desee, allá vamos", afirma. Este tipo de servicio no solo conecta lugares, sino que fortalece los lazos entre cantones y provincias, permitiendo que personas, productos y sueños lleguen a su destino.



A la espera de una nueva carrera.

La Compañía tiene casi seis años de servicio confiable y con gran aceptación de la ciudadanía. Los socios están comprometidos en ofrecer eficiencia y calidad, para que sus usuarios continúen prefiriéndolos.

CACHA (CHIMBORAZO) ◆◆

JORNADA DE CAPACITACIÓN EN TURISMO ORIENTAL

POR LEONOR PEÑA

Con entusiasmo, socios, conductores y empleados de la Cooperativa Turismo Oriental, participaron durante dos días en jornadas de capacitación. Agentes de la CTE estuvieron a cargo del proceso en el cual participó cerca de un centenar de personas. Aprendieron buenas maneras de conducción, manejo a la defensiva y aspectos de la Ley de Tránsito. También se priorizó la mecánica básica con la asistencia de personal de Teojama Comercial.

El gerente Wilson Cantos, manifestó que es importante y valioso para evitar siniestros de tránsito y mantenerse

al día en cuestiones que van cambiando y son del diario vivir. Por ejemplo, les agradó saber que para ciertas infracciones ya no hay prisión ni detención de la unidad. "La gente salió contenta porque aprendió bastante".

Estas jornadas de capacitación forman parte de una planificación que, cada año, deben llevar a cabo las empresas de transporte público, por disposición de la ANT, SEPS y otras instituciones. En junio, por pedido del Ministerio de Trabajo, se ejecutó un proyecto de salud ocupacional para el personal administrativo. Fue positivo porque se pudo tomar a tiempo tratamientos preventivos, afirmó el Gerente.



Capacitación para conductores de Turismo Oriental.

HUAQUILLAS ◆◆

CENTRO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR PARA LA FRONTERA SUR

POR FRANCISCO CELI

Con un crédito del Banco de Desarrollo del Ecuador, el municipio de Huaquillas construyó el Centro de Revisión Técnica Vehicular (CRTV) para los más de cien mil habitantes de los cantones fronterizos de El Oro.

La nueva Empresa Pública de Tránsito y Movilidad Terrestre de Huaquillas, en los últimos 6 meses ha matriculado a más de 3 mil vehículos en las modernas instalaciones del CRTV, de un total de 14 mil vehículos (65 % motos y 35 % de carros).

Gary Vera, gerente de la Empresa Municipal de Tránsito, comenta que están en la fase final de pruebas, consistente en la inter-operatividad del software y equipos del centro con equipos de la ANT.

Mientras tanto, continuarán matriculando únicamente a vehículos exentos de revisión técnica del 2022 en adelante.



Econ. Gary Vera, gerente empresa de tránsito.

Vera, explica que para la RTV local utilizarán el sistema EDIGCIA 8 y para la matriculación vinculada a la ANT, el AXIS 4.0 que resulta obligatorio por ser de uso oficial.

Los usuarios piden más celeridad. Edgardo Camacho, espera turno para matricular su camioneta y cuestiona que tiene que dejar de trabajar por varios días para ir a buscar en otros cantones la revisión vehicular. A Jhon Cueva, le incautaron su moto porque no puede ir a otras partes por la revisión vehicular.

BAÑOS

¿ORDEN VIAL O CAOS PARA EL TRANSPORTE?

POR YOLANDA QUINCHE

La Vía Oriente es el eje que impulsa el turismo, comercio y la vida cotidiana en Baños de Agua Santa. Considerada una de las principales arterias del cantón, atraviesa zonas comerciales, educativas y residenciales.

Actualmente, se encuentra en proceso de intervención que ha generado malestar, especialmente, entre los transportistas que circulan a diario.

Las recientes obras de reparación de baches y reasfaltado por sectores impactan el flujo normal del transporte pesado, el taxismo local y el comercio, generando incomodidad por los efectos secundarios no anticipados de estas intervenciones.

Para los conductores de buses intercantonales y camiones de carga, la percepción es contradictoria. Por un lado, reconocen la mejora del estado de la vía;

por otro, critican la colocación de elementos físicos sin criterios técnicos claros y la falta de señalización previa, lo cual representa un riesgo, sobre todo por la noche o en condiciones climáticas adversas. Solicitan que los trabajos viales se programen en horarios que no interfieran con las horas pico de carga y descarga.



Trabajos viales mal programados.

LOJA

EDUCACIÓN VIAL EN ESCUELAS MUNICIPALES

POR ELVIS MERINO

Las escuelas municipales han incorporado la educación vial como materia en el pènsum de estudios y se aspira replicarlo en las escuelas particulares, para fomentar la seguridad vial desde los más pequeños.

Se dice que enseñar sobre normas de tránsito, señales y comportamientos seguros desde temprana edad ayuda a crear una cultura vial sólida y a proteger la vida de peatones, conductores y ciclistas.

La Unidad de Control Operativo de Tránsito, de manera periódica en coordinación con empresas de transporte público y comercial imparten capacitación a conductores, con la finalidad de crear conciencia y reducir la accidentabilidad.

Objetivos de la educación vial:

Prevenir siniestros de tráfico. Fomentar actitudes de prevención y seguridad vial. Enseñar a respetar las normas de tránsito. Crear conciencia sobre la importancia de la seguridad vial para todos los usuarios de las vías. Promover una convivencia segura y responsable en las calles y carreteras.



Educación vial a los niños de Loja.

MACHALA

NO HAY ACEITE MALO, TODO DEPENDE DEL MOTOR

POR FRANCISCO CELI

Honramos cada paso, cada sacrificio y cada victoria que ha forjado estos 50 años de historia. Desde los primeros recorridos, los primeros socios, hasta los viejos buses testigos de un sueño en movimiento.

La respuesta más obvia de cualquier conductor, ante la pregunta de qué tipo de aceite usa para su vehículo, es que prefiere el más barato o el que encuentre, hasta hubo alguien que afirmó que ¡le pone el que le fien!

Los verdaderos profesionales del volante tienen claro que el uso del aceite adecuado garantiza rendimiento y protección del motor de su nave. ¿Cuál usar entonces: sintético, mineral o semisintético?

¿Sintético? Dos conductores dan sus puntos de vista.

Carlos Verdesoto conduce un tráiler 2005, entre cambio y cambio utiliza dos galones de aceite. Siempre utilizó sintético por ser de mejor calidad; sin embargo, encontró que los resultados no eran los mejores y se cambió a un semisintético pero el resultado no mejoró pues seguía consumiendo más de lo normal. Ahora, utiliza aceite mineral y siente que mejoró el rendimiento. Advierte que el vehículo se adapta a un cierto tipo de aceite, la cuestión es dar con el tipo adecuado.

Por su parte, Luis Pacheco con 18 años de experiencia, conduce un vehículo 2012 y utiliza solo sintético; pero, aclara que hay motores o ciertas marcas



Luis Pacheco conductor profesional.

que se adaptan a un solo tipo de aceite. A su criterio, no hay aceite malo, depende de cómo el motor se adapte.

RIOBAMBA
TRANSPORTE RIOBAMBA SIGUE CRECIENDO CON EMPEÑO

POR GLENDA REA

Cooperativa de Transporte Riobamba continúa consolidándose como una de las más destacadas del país, gracias al respaldo e inversión de sus 55 socios. Su presidente Julio Peñafiel, señaló que han renovado el parque automotor en un 98% con unidades modelos 2024 y 2025. Son carrocerías nacionales de alta calidad como Patricio Cepeda, Megabus, Yaulema Jr, entre otras. Cuentan con tecnología y servicios modernos para prestaciones comparables con cualquier carrocería extranjera.

Actualmente, la Cooperativa impulsa un mega proyecto en pro de fortalecer su economía mediante la adquisición de una estación de servicio. Es una aspiración de los socios y esperan concretarlo pronto. La ejecución del proyecto marcaría un hito en la historia de la Cooperativa y reafirmaría su compromiso con el progreso de sus socios para mantener una fuente permanente de ingresos y recursos para reinvertir en nuevos proyectos. Previamente, se hará un estudio para conocer el punto estratégico en la ciudad para su construcción.

Cooperativa Riobamba fue fundada en 1962 y opera rutas que conectan Costa, Sierra y Amazonía. Todos sus avances tienen como finalidad mejorar el servicio para sus usuarios.

Cooperativa Riobamba fue fundada en 1962 y opera rutas que conectan Costa, Sierra y Amazonía. Todos sus avances tienen como finalidad mejorar el servicio para sus usuarios.



Julio Peñafiel presidente de Coop. Riobamba.

QUITO

POR JANETH CRUZ

“HEMOS TERMINADO OTRO AÑO, GRACIAS A DIOS NOS FUE BIEN”

Las vacaciones de verano en la Sierra y Amazonía están en pleno apogeo y el transporte escolar de Quito también aprovecha esta etapa para un merecido descanso. Sin embargo, los días de asueto también generan inconvenientes en este sector que agrupa a 6.500 conductores de Pichincha.

El presidente de la Unión de Transporte Escolar de Quito, Edwin Guerra, dijo que les preocupa que los costos que se cobran en el transporte escolar no compensen los gastos operacionales: renovación o mantenimiento de los vehículos, compra de aceite, llantas, pago de combustible, sueldo del conductor y más. Para cubrir los gastos se requeriría un aproximado de USD 1.000.

“Hemos terminado otro año y gracias a Dios nos fue bien. Esperamos que el siguiente tengamos buenas noticias. Ojalá no suba el precio del diésel, porque la situación

se puede complicar para el transporte escolar”, señaló.

Afirmó que en las semanas de descanso, algunos conductores (entre un 15 y 20%) aprovechan para brindar servicios vacacionales a grupos familiares o de colegios. Otros, se dedican a dar mantenimiento a los vehículos, asisten a cursos que convoca la ANT como de manejo a la defensiva, actualización de la Ley de Tránsito, etc.



Edwin Guerra, presidente de la Unión de Transporte Escolar

TROLEBUSES LISTOS PARA DONACIÓN: ELIJA EL SUYO

Cafeterías, bibliotecas, refugios para mascotas y más, son proyectos sociales donde se reutilizan los trolebuses que salieron de operación. Xavier Vásquez, gerente de la Empresa de Transporte de Pasajeros de Quito, explicó a BUEN VIAJE que se destinó varios trolebuses a proyectos sociales y comunitarios. También pueden ser adaptados como bares, salas de audiovisuales, restaurantes de comida típica, consultorios médicos. Muchos están disponibles para donación a instituciones públicas o privadas sin fines de lucro y establecimientos educativos, que deseen incorporarlos en

proyectos de reutilización, como la Unidad Educativa “Aida Gallegos” de Quito.

Algunos más serán chatarrizados para el reciclaje de materiales. Otras unidades también han sido donadas a GADs parroquiales del cantón Bolívar (Carchi) para el proyecto “Vamos trole”, a la Fundación “Cascadas del Milagro” en Cotopaxi donde estarán destinadas a la creación de consultorios médicos.

De los 113 trolebuses adquiridos en los años 90; 23 fueron chatarrizados, 4 donados, 62 cuentan con informe para la baja, 17 siguen operativos y 7 están en talleres.



Trole se donó a institución educativa.

VINCES
SE ULTIMAN DETALLES EN NUEVA TERMINAL TERRESTRE

Transportistas y viajeros desde o hacia la ciudad de Vinces, dicen desconocer la fecha en que entrará en funcionamiento la nueva Terminal Terrestre "Master Francisco León Veas", iniciada en la anterior administración, y continuada por la actual, pero que aún sigue sin ofrecer sus servicios.

La Alcaldía informó que se realiza la instalación del sistema de ventilación y continuarán con la instalación de un software para el funcionamiento de los torniquetes que controlarán electrónicamente la cantidad de usuarios que utilizarán la terminal.

Está en proceso las adjudicaciones de locales a comerciantes y empresas, al igual que los informes de las compañías de transporte a la ANT relacionados con el traslado

de sus oficinas y operaciones a la flamante terminal, que contará con boleterías, andenes, baños públicos y privados, zonas de descanso, bodegas para encomiendas, jardines y un taller mecánico para los buses.

Habrà patio de comidas, locales comerciales y cajeros bancarios. El alcalde Alfonso Montalván, anuncia que el 10 de agosto, durante las fiestas patronales de San Lorenzo de Vinces como fecha tentativa para la inauguración.



Nueva terminal terrestre de Vinces.

52 AÑOS DE VIDA INSTITUCIONAL

Aerotaxi

Con orgullo conmemoramos 52 años de vida institucional, conectando destinos, acercando familias y sirviendo al país con responsabilidad, puntualidad y compromiso.

Desde nuestros inicios, en la Cooperativa de Transportes Aerotaxi hemos recorrido miles de kilómetros, llevando seguridad y confianza a cada pasajero.

Hoy más que nunca agradecemos a nuestros usuarios por ser parte de este camino.

¡Aerotaxi, más de medio siglo moviendo al Ecuador!
Gracias por acompañarnos en este viaje que continúa.
¡Vamos por más rutas, más destinos y más años de servicio!

Sr. Miguel Benavides PRESIDENTE Ing. Diego Salazar GERENTE

COOPERATIVA DE TRANSPORTES AEROTAXI
BARRA - ECUADOR

LLÁMANOS AL (06) 295-8921 / 0999380407 SÍGUENOS EN:

CATAMAYO - LOJA
CATAMAYO EXPRESS CELEBRA 54 AÑOS DE VIDA INSTITUCIONAL

Cooperativa de Transporte Catamayo Express, fundada el 21 de julio de 1971, conmemoró su 54 aniversario de vida institucional, reafirmando su compromiso con el desarrollo del transporte y el servicio a la comunidad.

Como parte de las actividades conmemorativas, socios junto a sus esposas participaron en una Santa Eucaristía de Acción de Gracias en un ambiente de unidad, gratitud y espiritualidad. Fue el momento para agradecer por los años de trabajo, crecimiento y bendiciones que han acompañado a la Cooperativa a lo largo de su trayectoria.

La directiva destacó que estos 54 años representan, no solo una historia de esfuerzo y superación, sino también un camino recorrido con responsabilidad, visión colectiva y compromiso con los usuarios.

Desde sus inicios, Catamayo Express ha sido referente en el transporte intraprovincial, manteniendo como pilares fundamentales la seguridad, puntualidad y calidad en el servicio. Hoy, más que nunca, reafirma su misión de seguir siendo una cooperativa sólida, humana y cercana a su gente.



¡CATAMAYO EXPRESS OTRA MANERA DE VIAJAR!



Socios de Coop. Catamayo Express.

ESMERALDAS

COOP. LAS PALMAS CUMPLE 68 AÑOS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

68 años de vida institucional no son de casualidad. La Cooperativa de Transporte Urbano Las Palmas ha sabido trascender en el tiempo a pesar de momentos difíciles. Ser la pionera en el transporte urbano de toda la provincia le ha puesto en el sitio que se merece esta empresa. Desde 1957 el cantón Esmeraldas ha sido testigo de que el transporte urbano significa desarrollo y progreso, ya que por donde pasa la línea urbana, hay miles de familias que llegan a su destino y se movilizan por los distintos barrios de nuestro cantón.

Feliz aniversario a socios, directivos, personal administrativo y tripulación.



LATACUNGA

TRADICIÓN Y MODERNIDAD: COOPERATIVA CIRO CELEBRA 51 AÑOS

La Cooperativa Interprovincial CIRO cumplió 51 años de servicio, habiendo cumplido su aniversario el pasado 4 de julio de 2025. Con el fin de brindar comodidad a sus usuarios, ha implementado modernas unidades en sus diversas rutas.

Cooperativa CIRO, con su amplia trayectoria y compromiso, se ha consolidado como un actor clave en el transporte interprovincial, conectando a la comunidad y ofreciendo servicios de calidad a sus fieles usuarios.

Manuel Narváez López, Gerente

Oficina matriz:
Calle Melchor de Benavidez
y Francisco Farfán
Latacunga
Email: coop_transp_ciro@
hotmail.com
Telf: 032801285.



Bus de Cooperativa CIRO.

MACHALA

DE 1989 A HOY: PETROORO ES LEGADO DE EFICIENCIA



Se fundó en 1989 por transportistas que buscaban especializarse en el transporte de derivados del petróleo y carga pesada. Se constituyó legalmente el 8 de junio de 1990. Inicialmente, era una pre-cooperativa de choferes profesionales.

A lo largo de los años, PETROORO consolidó su estructura, renovó su directiva en 1995 y modernizó su gestión. En 2013, la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria autorizó su funcionamiento. Actualmente, es miembro activo de gremios como FENATRAPE y FETRANSUR, lo que le permite conectar

se con una red más amplia de empresas y profesionales del transporte pesado.

Hoy, la Cooperativa, liderada por el gerente Víctor Hugo Lima y el presidente Juan Dionisio Araujo, celebra 35 años de trayectoria. Cuenta con 31 socios activos y una flota de vehículos moderna y segura, ofreciendo un servicio eficiente en rutas provinciales e interprovinciales. Su crecimiento refleja el compromiso de sus socios y su administración enfocada en la mejora continua. En su aniversario, el 8 de junio de 2025, se reunieron para celebrar este hito y renovar sus objetivos.



Directivos de Petrooro.

AMBATO

64 AÑOS CUMPLE COOPERATIVA UNIÓN AMBATEÑA

Con profundo orgullo y gratitud, conmemoramos un nuevo aniversario de vida institucional de la pionera Cooperativa de Transportes "Unión Ambateña", símbolo de compromiso, esfuerzo colectivo y servicio a la comunidad. A lo largo de estos 64 años, se ha recorrido caminos llenos de desafíos y también de logros, guiados siempre por nuestros originales principios de responsabilidad, unidad y trabajo en equipo.

Esta celebración no sólo representa el paso del tiempo, sino también la consolidación de un trabajo permanente tendiente al logro de ofrecer un transporte digno, seguro y eficiente a nuestros usuarios.

Felicitamos a la histórica "Unión Ambateña" que ha sido, es y seguirá siendo parte fundamental del desarrollo de Ambato y del Ecuador.



Sede de Unión Ambateña.



María José Toral

Su infancia fue un vaivén entre Guayaquil y Quito. ¿La razón? Su papá es ingeniero mecánico y por su trabajo la familia se mudaba seguido. Por eso, Majo, como le dicen, estudió un poco en las dos ciudades hasta que, por fin, se quedaron en Quito.

Desde los 17 años ingresó al mundo del modelaje. Le ha gustado muchísimo porque le ha abierto puertas a concursos de belleza, trabajar con marcas conocidas y hasta se convirtió en maestra de modelaje. ¡Y no solo eso! También le encanta cantar y ha estado en coros y grupos musicales.

Ahora, Majo está en sexto semestre de medicina veterinaria en la Universidad Internacional de Quito. Su pasión por los animales es tan grande que no solo quiere cuidarlos y ayudarlos a vivir mejor, sino que también creó una fundación. Su idea es que los estudiantes de veterinaria puedan aprender a cuidar a los animales de



especies pequeñas y, de paso, ayudar a los que han sido abandonados.

En cuanto a su personalidad, Majo es una chica que lucha por lo que quiere. Se considera más perseverante que terca. Es muy soñadora y no deja de trabajar para que esos sueños se hagan realidad. Es resiliente, ha logrado superar problemas difíciles y le encanta hacer nuevos amigos. Su gran deseo es que, con la veterinaria, pueda ser una inspiración y dejar algo bueno que aporte a la sociedad. Ella cree firmemente que con disciplina y confiando en uno mismo, ¡los sueños se pueden cumplir!

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



Industria clave que enfrenta desafíos para seguir siendo competitiva

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

La industria carrocera es más que un grupo que fabrica carrocerías para buses. Es un engranaje clave en el desarrollo industrial del país, especialmente en Tungurahua, donde dinamiza la economía local, genera empleo y promueve la innovación.

Esta actividad, que forma parte del sector metalmeccánico, se encarga del diseño, producción y comercialización de carrocerías, principalmente para el transporte público. Su importancia radica no solo en el producto final, sino en la cadena de valor que moviliza, desde

proveedores de materiales hasta talleres, técnicos especializados y pequeñas industrias locales.

Según un estudio publicado en la Revista Ciencia UNEMI, en el artículo: “Acciones preliminares a un entorno circular en el sector carroceros provincia de Tungurahua”, los principales insumos utilizados por esta industria son:

Hierro y acero: 34,5%; pintura: 7,7%; vidrio: 7,4%; aluminio: 6,3%; clavos, pernos y tornillos: 4,2%

Estos datos reflejan no solo la relevancia de la industria, sino también su conexión con otros sectores productivos del país.

Sin embargo, afronta importantes desafíos pues debe ajustarse a un entorno en constante cambio con mayores exigencias normativas, calidad y tendencias hacia el transporte sostenible. Al mismo tiempo, requiere integrar tecnologías emergentes, obtener certificaciones y cumplir regulaciones de seguridad diariamente.

Mirando al futuro, el reto principal será apostar por la tecnología, la eficiencia y la sostenibilidad. De su capacidad para innovar dependerá, no solo su crecimiento, sino también su aporte al desarrollo económico de Ecuador en el marco de una industria moderna y responsable.

MultiEsmeraldas adquiere moderna unidad

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

La operadora Escolar e Institucional MultiEsmeraldas adquiere nueva unidad full equipo. El vehículo está carrozado por carrocerías Moncayo sobre chasis Hino AK y cuenta con tecnología de punta a bordo para brindar comodidad a sus pasajeros y a la vez, ofrecer al conductor un espacio más cómodo. Esta nueva unidad corresponde a un incremento de cupo con el cual completan 33 unidades al servicio de varias instituciones públicas y privadas para las cuales dan servicio de primera clase en la provincia verde.



Transplaneta estrena buses con Imetam



QUITO

La Compañía Transplaneta ha elegido a IMETAM para incorporar un nuevo bus a su flota: el modelo VIP CITY. Este vehículo está diseñado para trabajo extra pesado y condiciones de uso exigentes.

Carrozado sobre chasis Hino AK, tiene 3 puertas: 2 al lado derecho y 1 izquierdo, 33 asientos plásticos para máxima comodidad y seguridad. Iluminación interior LED de alta eficiencia y

durabilidad que proporciona una experiencia de viaje más agradable y segura.

Equipado con panel de conducción con tecnología touch screen. Cuenta con cámaras de seguridad, con la opción de grabación automática tanto al exterior como al interior de la unidad.

Transplaneta ha decidido confiar en Imetam y se fabricarán 3 unidades más para seguir mejorando el servicio de transporte en los corredores viales de transporte masivo de la capital.

CUANDO DICES FUERZA, DICES MAN.

ENTREGA
INMEDIATA



Nuevo TGS 33.480 6X4 DOBLE LITERA

- CABALLOS DE FUERZA 480
- TORQUE DE FUERZA 2.300 Nm
- CAPACIDAD DE ARRASTRE 48 TONELADAS



Nuevo TGS 33.440 6X4 LITERA AMPLIA

- CABALLOS DE FUERZA 440
- TORQUE DE FUERZA 2.100 Nm
- CAPACIDAD DE CARGA 12-14 (metros cúbicos)

¡Nuevas unidades modelo 2026!

COTIZA TU CAMIÓN



098 828 2600

MAN Truck & Bus EC

Av. de las Américas y San Pablo de los Lagos (a 40 metros de gasolinera P&S, Quinta Chica)
Cuenca - Ecuador



www.mancamiones.com.ec

Vehicentro | **SINOTRUK**

NUEVO

48 TON

CATALINAS



DESDE

\$ 107.890

POTENCIA

540 HP

**RETARDADOR DE
5 TIEMPOS**

**VERSIÓN
RENOVADA**

**FRENO
DRB**

AMBATO • QUITO • SANGOLQUÍ • IBARRA • CUENCA • RIOBAMBA • GUAYAQUIL • SAMBORONDÓN • MANTA • MACHALA • LOJA • YANTZAZA

 032 994 740

  www.sinotruk.com.ec