

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTE

173

33
años



- EL PODER DE LA DELINCUENCIA EN LAS VÍAS
- EL SOBREPESO EN EL TRANSPORTE PESADO
- HISTORIA DE LOS SISTEMAS SIR, SAE, SIRU PARA QUITO
- EL DIÉSEL CAMBIA DE PRECIO

Teojama Comercial

Desde 1963

TU AUTO
MERECE
ENERGÍA DE CONFIANZA



LA JAPONESA
LIDER
MUNDIAL
EN BATERIAS

YUASA  **BATTERY**



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



AGENDA UNA
CITA AQUÍ



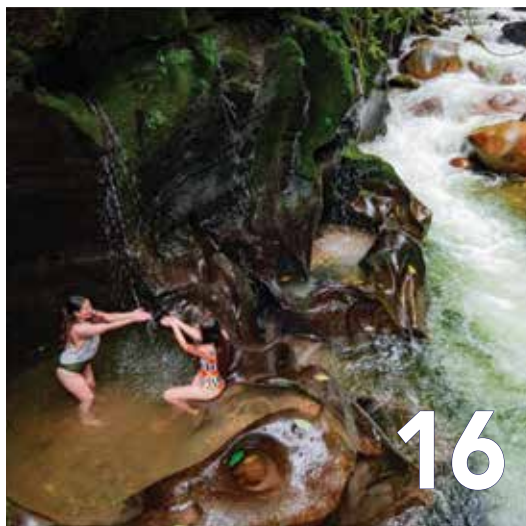
1800 TEOJAMA (1800-8365262) WWW.TEOJAMA.COM @ f in v d

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

CONTENIDO



6



16



26



30



36



42

5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL
La inseguridad en carreteras preocupa más que el precio del diésel.

12 NOTICIAS NACIONALES

16 LO NUESTRO
Los secretos de la reserva Río Anzú

18 ZONA DE DERRUMBE

20 PUENTE ANGOSTO

22 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA
Gobierno eliminó subsidio a diésel

26 CONTEMOS LO BUENO
El playlist profesional del transportista tricolor

27 PARA TI

28 CEDA EL PASO
La oportunidad Euro

30 CONDUCTORES
“Mujeres en ruta” graduó primera promoción

34 SEGUIMIENTOS
Militarizar sería la respuesta

36 SALUD

38 SOBRE LA MARCHA

41 LA CHICA DE LA PORTADA

42 CARROCEROS



Competitividad Vs. Subsidio: El gran desafío que define el futuro del transporte ecuatoriano

En el corazón de la economía ecuatoriana, el transporte pesado carga con una paradoja: el subsidio al diésel, creado como un salvavidas, se ha convertido en un lastre que frena su modernización. Si bien el gremio lo defiende con razón ante el temor de un aumento de costos, existe una realidad incómoda que debe abordarse: la dependencia de esta ayuda estatal enmascara problemas de fondo que, de no resolverse, condenarán al sector a la ineficiencia perpetua.

El verdadero problema no es solo el costo del combustible, sino un modelo de gestión artesanal que el subsidio ayuda a perpetuar. Muchos transportistas operan sin herramientas modernas de administración, sin control de costos operativos reales y sin estrategias para optimizar rutas o cargas. Las pérdidas generadas por esta falta de profesionalización se intentan compensar con el subsidio, creando un círculo vicioso de dependencia.

Esta dinámica es profundamente negativa. Cualquier subsidio, y en especial uno tan masivo como el del diésel, distorsiona la realidad económica de un negocio. Actúa como un analgésico que calma el dolor financiero inmediato, pero impide diagnosticar y curar la enfermedad de fondo: la falta de competitividad y eficiencia. Mientras los transportistas de Ecuador se aferran a una ayuda que drena las arcas del Estado, sus pares en Colombia y Perú avanzan con flotas modernas, logística optimizada y una gestión empresarial que les permite ser rentables en un mercado real.

La solución no está en perpetuar la ayuda, sino en transformar la ayuda en inversión. Los recursos liberados por una eventual eliminación gradual del subsidio deben reinvertirse en el sector: en programas de capacitación en gestión financiera, en acceso a créditos para renovar flotas y en herramientas tecnológicas para una operación más eficiente.

El desafío es migrar de la cultura del reclamo a la cultura de la competitividad. La profesionalización es el camino para dejar de ver al subsidio como una necesidad y empezar a verlo como lo que es: un obstáculo que les impide desarrollar un negocio sólido, moderno y verdaderamente sostenible. El futuro del transporte no depende de aferrarse a un subsidio, sino de la capacidad de sus actores para administrar su negocio con la misma destreza con la que conducen sus vehículos.



33
años

www.revistabuenviaje.com.ec

NR. 173 OCTUBRE - NOVIEMBRE 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

VALENTINA SAAVEDRA / QUITO

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	TANIA SOLANO DISTRIBUCIÓN NACIONAL POR COURIER

DIRECCIÓN

Av. Gonzalo Pizarro y Machala, Tumbaco - Quito

ENCUÉSTRANOS 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.

Extorsiones, secuestros exprés y disparos en la vía son **parte de la rutina**

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Por las carreteras del país no solo circulan alimentos, combustibles y pasajeros; también viaja el miedo. Transportistas de carga y pasajeros se sienten desprotegidos. Lo que ocurre en Tungurahua es solo un reflejo de una crisis que se repite en todo el país.

En las principales rutas de la provincia los choferes denuncian asaltos y extorsiones cada vez más frecuentes. Los ataques se producen tanto en carreteras secundarias que conectan comunidades rurales, como en vías principales. “Aquí, uno no sabe si va a regresar a casa, cada viaje es una incertidumbre”, expresó Juan Busto conductor interprovincial.

La violencia no distingue, se registra en la Costa, Sierra y Amazonía. Los transportistas señalan que los delitos ocurren incluso a escasos metros de los controles policiales, y aunque algunos delincuentes son detenidos, recuperan la libertad inmediatamente.

Es claro que el transporte es un sector clave de la economía, pero los gremios actúan dispersos. El silencio y la falta de unidad entre directivos y las bases reducen la fuerza de sus reclamos frente a un Estado que promete seguridad, pero no ofrece protección efectiva.

La atomización gremial debilita la voz de los transportistas, mientras el silencio institucional los deja como los más afectados. Esta realidad refleja la



El transporte avanza y la seguridad estancada.

fragilidad de las organizaciones y, hasta que no exista un plan claro y seguro para las carreteras, seguirá siendo la sombra que acompaña cada viaje.

Le preocupa más la **inseguridad** que el **precio del diésel**



A Alfonso Mora con medio siglo le preocupan mucho las muertes de choferes en vías.

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Alfonso Mora, un chofer profesional babahoyense de 67 años de edad con 50 años en

el volante y transportista por cuenta propia, está de acuerdo con la eliminación del subsidio del diésel por parte del Presidente para frenar el contrabando de combustibles por las fronteras de Ecuador hacia los países vecinos, donde el precio es mayor.

Manifiesta que antes del alza llenaba el tanque de su camión con 75 dólares, pero que en la actualidad requiere de 100 y que, según entendidos, todavía el diésel ecuatoriano es subsidiado con 0,16 centavos.

Dice desconocer la forma o los trámites que debe realizar para beneficiarse del bono que entrega el gobierno a los transportistas. Manifiesta que luego de los 8 meses de duración de este beneficio, los consumidores probablemente se habrán adaptado al nuevo precio y se niega a creer que con el transcurso del tiempo el precio de este combustible será de 4 dólares o el precio del combustible en los mercados internacionales.

Él se muestra más preocupado por las muertes que se han vuelto frecuentes en las carreteras del país en la actualidad. Reflexiona que las cosas materiales son recuperables, pero las vidas humanas no.

Alfonso Mora afirma que la inseguridad es uno de los males fundamentales que afectan a los transportistas ecuatorianos y es en este ámbito que el Gobierno Nacional debe asumir controles y combates a la delincuencia, no con operativos temporales, sino permanentes.

Pese a que no ha sido víctima de asaltos, extorsiones ni secuestros, dice conocer casos como el de un vecino a quien hace tres años lo asaltaron y robaron un camión en Mocache y nunca lo recuperó.

Conoce otros casos de conductores de buses de pasajeros baleados, porque no cedieron ante las extorsiones.

Inseguridad: Cada día viajan con mucho miedo

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

La inseguridad en las vías sigue siendo la principal preocupación. Muchos choferes interprovinciales evitan dar declaraciones y los que se atreven identifican los puntos más propensos a asaltos. El km. 90 de la Cuenca-Molleturo-El Empalme es uno de éstos. Por el mal estado de la vía reducen la velocidad lo que es aprovechado por los antisociales que en motos suben desde Tamarindo.

Según comentó un conductor que lleva 17 años en la empresa San Luis, las unidades salen a Guayaquil en la noche cada hora. Es aquí cuando más asaltos se dan. Una manera de protegerse es no recoger pasajeros en la vía. Este conductor lamenta que no haya controles policiales permanentes, “solo en feriados hay operativos en el sector Dos Chorreras”, comenta.

Otra vía que preocupa es la Cuenca-Girón-Pasaje. Sandro Rodas tiene seis años en esta ruta. Desde Cuenca

transporta pasajeros a Machala, Zaruma, Huaquillas y Ponce Enríquez. La seguridad es pésima, comenta desilusionado. En esta vía los conductores han determinado un punto rojo en Tres Cerritos a la entrada de Pasaje. En las noches evitan tomar la perimetral y en su lugar, ingresan al centro de la ciudad para avanzar con la ruta.

“De manera esporádica hay militares en el día, pero durante las noches que es cuando más asaltos se dan, no hay controles”, denuncia. Recuerda que hace algunos años le asaltaron en esa vía. Los antisociales viajaban en la unidad. Uno se quedó apuntando a la cabeza del chofer mientras tres asaltaban a los pasajeros. Cada día viajan con mucho miedo. Por eso no lleva mucho dinero.

En este contexto, el 22 de septiembre se llevó a cabo la tercera mesa de seguridad con transportistas de Azuay. Aquí denunciaron que casi el 40% de empresas que viajan a la Costa son afectadas por la inseguridad. Denunciaron que han sufrido intentos de vacunas en las oficinas de El Triunfo y Santo Domin-



Controles en las vías de Azuay.

go donde también han sido asaltados. Pidieron que en el corredor Cuenca-Molleturo-El Empalme se reactive la UPC de Tamarindo y se construya otra en Yerba Buena. En la Cuenca-Machala piden reforzar la UPC de Sarayunga y reactivar otra en Uchuca.

Con armas de grueso calibre someten a los conductores

LOJA

POR ELVIS MERINO

Conductores lojanos que prefieren la reserva señalan que la inseguridad es alta especialmente en las provincias de Guayas, Los Ríos y Santo Domingo. Explican que ahora viajan de día desde Loja especialmente hacia Machala y Guayaquil.

Cuando les sorprende la noche prefieren quedarse a dormir en lugares seguros en la carretera. Como medida de precaución planifican la ruta, no se detienen en lugares aislados y viajan en convoys.

Wilson Espinosa, conductor y dirigente de la Cooperativa Loja, señala que la delincuencia no ha desaparecido, con la salvedad de que algo ha disminuido por

los controles de las autoridades, pero no es suficiente.

Explica que en el corredor Loja-Cuenca-Ambato-Latacunga-Quito no han tenido problemas mostrándose seguro. No así el corredor Loja-Machala-Guayaquil en donde han tenido graves inconvenientes al punto que debieron contratar, por varios meses, guardia privada para el paso por el sector Ponce Enríquez, para evitar asaltos de los cuales fueron víctimas varias unidades por la noche.

Piden a las autoridades incrementar la presencia policial y del Ejército en zonas de mayor riesgo como el anillo vial de Los Ríos. Que se implemente rastreo en tiempo real y alarmas que ayuden a prevenir robos y asaltos que han provocado pérdidas millonarias al transporte, el comercio y ciudadanía.



Wilson Espinosa, conductor y dirigente.

El poder de delincuentes y organizaciones delictivas en las vías es impresionante

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Por más operativos, mesas técnicas y de diálogo con las autoridades para brindar seguridad, ha sido muy poco lo logrado para bajar los índices de muertes, secuestros y robos en las vías, a pesar de que se ha focalizado e identificado tramos peligrosos.

Don Gustavo Parra, transportista pesado de Pedro Vicente Maldonado que viaja por las vías del país, cuenta que hace



Gustavo Parra transporta bambú.

un tiempo mandó su camión con carga de bambú a la Costa. En el trayecto robaron el camión y secuestraron al chofer para pedir rescate por él y el camión; la carga se la robaron. Impotente indica que tuvo que acceder pues la vida de su colaborador estaba en riesgo. “Los camiones parecen ser un caramelo para los delincuentes y en algunas vías los esperan para el hurto” manifiesta.

En otra ocasión él personalmente por el cansancio paró a dormir y a la madrugada intentaron meterse a la cabina tres delincuentes para robar la unidad. Opuso resistencia, hizo bulla y forcejeó lo más que pudo hasta que otros compañeros se percataron y lo auxiliaron. Eso sí quedó muy golpeado y con el terror de que le vuelva a ocurrir.

A pesar de las malas experiencias Gustavo trata de ser positivo y trabaja diariamente en lo que le gusta, el transporte de carga. Gracias a este trabajo ha podido subsistir y mantener su familia. Transporta bambú en su camión a diferentes lugares del país y tiene amplia experiencia en las carreteras, pero el miedo en cada viaje es latente y toma precauciones. Instaló un GPS y aseguró su herramienta de trabajo para seguir trabajando y contribuir al desarrollo del país.

La inseguridad en las carreteras está peor cada día

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

Todos los conductores quieren hablar de la inseguridad o hacer denuncias, pero pocos quieren dar su nombre o facilitar detalles de la empresa donde trabajan.

Se animó a hablar el conductor Mariano Montaguano, dando detalles de su último asalto en el sitio Pancho Negro, cerca a Naranjal (Guayas). “En camionetas y motos, más de 20 delincuentes armados nos asaltaron”, cuenta.

José Gallón espera descargar su camión de balanceado para camarónicas en puerto Hualtaco en el cantón Huaquillas. Valora negativamente la situación del transporte pesado en Ecuador; sin embargo, espera que el Gobierno cumpla las ofertas al sector del transporte, sea con el Iva, el bono del combustible y el combate real a la delincuencia.

No ve buenos resultados de la gestión del Gobierno, entre lo que ofreció y lo que ahora hace. Al contrario, como conductor que recorre las vías dice que día a día crece la inseguridad, aumentan los muertos en carretera, siguen asaltando y asesinando a sus compañeros, roban mercadería y secuestran vehículos.



Camión que recorre el país.

Culpa también a los dirigentes nacionales por no defender a los transportistas. Dice que llaman a las protestas a las bases, mientras el grupito de interesados pseudo líderes se benefician.

Gallón, confirma que en Ecuador hay transportistas de primera y de segunda. Los de primera son los grandes magnates del transporte. “Esos eternos dirigentes toda la vida han tenido los mejores contratos con el gobierno. A ellos ¿qué les importa el pequeño transportista?, nunca les ha importado. Viven todo el tiempo de dirigentes, solo se cambian de puesto. En realidad, no representan al verdadero transportista”, concluye.

La delincuencia sigue causando estragos en carreteras

QUITO

POR JANETH CRUZ

Los actos delincuenciales siguen causando estragos entre los conductores profesionales de transporte de carga que circulan por las carreteras del país. Pero esto no es reciente; desde la pandemia Covid-19 que generó problemas de desempleo e incremento de robos y asaltos, los transportistas tienen que sortear obstáculos diarios para sobrevivir y cumplir con su deber.

Una muestra es el relato que compartió con Revista BUEN VIAJE, el conductor Álvaro Erazo, quien colabora con una empresa de transporte con rutas hacia Colombia y Perú. “No hay policías en las carreteras, su presencia es mínima; más que todo en aquellos puntos críticos no existe presencia policial y por ende campean los robos, atracos a transporte de carga y pasajeros”, alertó.

Cree que los diálogos entre el Gobierno y la Fenatrape deberían aterrizar en la práctica con acciones y medidas radicales que permitan, al menos, minimizar los riesgos en zonas críticas como el bypass de Quevedo, Balzar, El Empalme (Los Ríos). Son puntos focales de inseguridad con reportes de disparos y asaltos a vehículos. Incluso, Álvaro advierte de problemas en la vía Alóag-Santo Domingo.

Recordó que los llamados a las autoridades para que den más atención a esta problemática son permanentes. De hecho, los transportistas de la provincia del Carchi se han movilizado en varias ocasiones para pedir al Gobierno por atención al sector.

Una de las estrategias que mantienen vigente los transportistas es comunicarse a través de grupos de WhatsApp para, en lo posible, auxiliar a compañeros que estén en riesgo. Erazo calcula que, al



Álvaro Erazo conductor profesional.

menos dos o tres vehículos son asaltados a diario. Según información policial, muchos vehículos son desmantelados y los delincuentes los venden como repuestos, etc.

Delitos en vías deben legalizarse como terrorismo

SANTO DOMINGO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Transportistas de carga pesada de Santo Domingo de los Tsáchilas se quejan de que varios de sus compañeros han sido víctimas de asaltos, robos, extorsiones y secuestros de manera frecuente en las carreteras.

Gustavo B.O, un transportista de la zona manifestó que en meses pasados fue secuestrado y quedó con imborrables huellas psicológicas. Él cree que este al igual que otros delitos en las vías del Ecuador, deben ser calificados y legalizados como actos terroristas, porque la delincuencia no solo balea a los conductores, sino que disparan a matarlos.

Rafael S.B, otro transportista de la localidad, se muestra preocupado y dice no saber como solucionar este problema económico, ya que antes llenaba el tanque con un diésel de USD 1,80 y ahora 2,80; es decir, antes llenaba con 25 dólares, pero en la actualidad requiere 38. Anhela que las empresas a las que ofrece sus fletes le reconozcan algo por el incremento del precio del combustible.

Miguel R.A cree necesario que el Gobierno a través del Ministerio de Transporte, mantenga contactos directos y



Bases del transporte quieren diálogo con Gobierno.

permanentes con las bases del transporte pesado, de tal manera que juntos analicen y solucionen temas como: La delincuencia en las vías, el plan de compensación por la eliminación del subsidio del diésel y su duración, eliminación de los monopolios en el transporte, eliminación de aranceles para vehículos cooperados y mejoras en los estándares de calidad del diésel.

Sin seguridad cada viaje por carretera seguirá siendo una ruleta rusa

RIOBAMBA

POR GLENDA REA

La inseguridad cada vez se apodera más de las vías del país y los transportistas se han convertido en los principales blancos de la delincuencia. Secuestros, balaceras y asaltos forman parte de un escenario que ya es cotidiano. A pesar del refuerzo policial y militar, la violencia sigue ganando terreno.

El testimonio de Luis Lema

Luis Lema, conductor de camión, ha sido víctima en dos ocasiones. En 2023, mientras transportaba pollos en la Costa ecuatoriana, antisociales abrieron fuego contra el camión, uno de los disparos impactó a su compañero de cabina quien falleció.

Dos años después, volvió a vivir el terror; era un 13 de abril a las 21:00 cuando los delincuentes le apuntaron con armas, lo obligaron a detenerse y

finalmente lo secuestraron. “Me preguntaron si era dueño del camión. Les dije que no, que solo era chofer, me golpearon, me vendaron los ojos, me amarraron y me botaron del carro”, relató.

Hace un pedido urgente

“Seguridad en las vías, por favor. No más robos, no más secuestros. Lo digo por mí y por todos mis compañeros que arriesgamos la vida”

Un recuerdo que aún duele

La violencia en las carreteras no es nueva. José Alfredo Solís, quien trabajó como controlador en un bus recuerda un hecho ocurrido hace dos décadas que aún lo marca.

Mientras cobraba los pasajes, varios supuestos pasajeros se levantaron, repartieron cuchillos entre ellos y anunciaron el asalto. “Me exigieron el dinero, pero antes me dieron una puñalada en el estómago”, relató.

Los testimonios de Luis y José Alfredo, reflejan la dura realidad y la clara exigencia: seguridad y protección tanto para los conductores como para los pasajeros. Mientras eso no ocurra, cada viaje por el país seguirá siendo una ruleta rusa.



Transportistas enfrentan crecientes riesgos de inseguridad en las carreteras del Ecuador.

Cada kilómetro: un pulso entre la vida, la carga y la esperanza de volver a casa



TULCÁN

POR MARLON RUALES

Para los transportistas, las extorsiones, asaltos, secuestros y amenazas con armas son parte de una rutina que golpea a quienes llevan sobre ruedas el movimiento de la economía nacional. El reciente asesinato de un conductor del Carchi en la vía Quevedo estremeció al gremio y provocó paralizaciones en varias provincias, evidenciando que la vida de los choferes pende de un hilo.

Con 30 años al volante, Hernán Changúan asegura que la situación es insostenible: “en el bypass de Quevedo ya no se anda seguro, a compañeros los amarran y los dejan botados. Si no pagamos vacunas nos matan como al colega de Bolívar. Hay sitios sin señal de celular donde quedamos a la deriva. Uno ya no trabaja tranquilo, sino con miedo no regresar”.

Jorge Pantoja, con 25 años en el transporte, confirma que la violencia es permanente. “Es el pan de todos los días; en la Costa no podemos ni bajarnos a comer, de día o de noche nos asaltan. Una vez ingresaron a mi vehículo, se llevaron radio y maletas. No he sido objeto de extorsión, pero conozco a muchos que sí, yo mismo conocí al compañero asesinado. Es muy penoso pues en ocasiones, por cumplir con el trabajo arriesgamos la vida”.

Ambos coinciden en que los ofrecimientos de militarizar vías o crear zonas seguras deben cumplirse con urgencia para tranquilidad y bienestar de todos quienes desempeñan esta ardua tarea. Hoy, muchos viajan solos, sin copiloto ni en convoy, aferrados únicamente a la suerte. Los familiares de los conductores viven atormentados sin saber si van a regresar con vida.



AL ALZA DEL DIESEL



Reencauche

- ✓ Mayor rendimiento vs. nuevas
- ✓ Ahorro de combustible
- ✓ Menor costo x kilómetro
- ✓ Alivia liquidez del negocio

bandag

VIPAL

PBTREAD

durallanta



Calidad Certificada

Distribuidores a Nivel Nacional

www.durallanta.com



●● CUENCA

Sppat protege a víctimas de accidentes de tránsito

POR LEONOR PEÑA

El SPPAT es un seguro público de compensación económica para las víctimas de accidentes que ocurren en la red estatal o municipal. Cubre cinco contingencias: Por fallecimiento otorga a los familiares USD 5.000. Para gastos funerarios cubre hasta 400. Para gastos médicos hasta 3.000. Si hay discapacidad, la protección es de hasta 5.000. Para movilización hasta 200 dólares. Las protecciones económicas pueden ser reclamadas hasta un año después del accidente. El trámite es gratuito y para recibirlo se debe presentar un formulario descargado de la Web del SPPAT y acompañar los requisitos.

Intentamos conocer la cobertura brindada en Azuay, pero la responsable informó que todo requerimiento debe ser atendido por el vocero oficial, para lo cual enviamos un correo a la Directora de Comunicación en Quito. Hasta el cierre de esta edición la respuesta fue que están terminando de procesar la información requerida.

El SPPAT está adscrito al MIT. En Cuenca funciona en una pequeña oficina en la Av. Huayna Cápac atendida por una sola persona. Cuando fuimos en busca de información encontramos a Catalina Mena quien llevaba radiografías y exámenes médicos de su hijo de 14 años que había sufrido un



SPPAT apoya a víctimas de tránsito.

atropellamiento al salir del colegio. Supo del SPPAT y acudió para conocer qué ayuda podía recibir. Mientras tanto, su pequeño espera recuperarse para continuar sus entrenamientos de Judo.

En Ecuador, todos los vehículos deben pagar la tasa SPPAT. La ANT es la entidad responsable de recaudar a través de la matriculación.

●● CUENCA

Transporte urbano insiste por aumento de tarifa

POR LEONOR PEÑA

Desde hace varios años, la Cámara de Transporte de Cuenca viene solicitando al municipio el incremento de la tarifa urbana que no ha sido revisada desde hace siete años y al momento están trabajando a pérdida



Transporte urbano de Cuenca.

con el pasaje de 34 centavos, con un subsidio municipal de cuatro centavos.

Un estudio contratado por el Municipio a la Consultora de la Universidad de Cuenca, plantea varios escenarios y concluye que una tarifa de equilibrio sería 40 ctvs. La Cámara aspira 47 ctvs.

Para justificar el incremento, presentó un plan de mejoras con catorce propuestas, donde plantea por ejemplo, instalar dispositivos para mejorar la información al usuario sobre rutas y frecuencias, incluir carteles informativos con lenguaje inclusivo, instalar en 50 unidades cámaras de video vigilancia conectadas al Consejo de Seguridad Ciudadana, ofrecer una capacitación adicional a los conductores en áreas como turismo, entre otras.

Pablo Carvallo, director de Movilidad del Municipio, informó que se ha trabajado en talleres con la comunidad rural, para recoger sus demandas e incorporarlas al plan de mejoras. Piden incremento del horario del servicio, alargue de algunas rutas e incremento de frecuencias los domingos. El Concejo Cantonal deberá tomar la decisión sobre el incremento solicitado, pero aún no se ha colocado el tema en el orden del día.

●● BABAHOYO

Operativo revela bodegas clandestinas de documentación falsa

POR VÍCTOR ESPINOZA

Operativos policiales y allanamientos en Babahoyo y Durán, dejaron detenidos y evidencia de sitios clandestinos con equipos tecnológicos, donde se realizaban trámites ilegales para el tránsito vehicular.

El 11 de septiembre de 2025, la Policía Judicial en coordinación con la Dirección General de Inteligencia irrumpieron un inmueble en el sector El Chorrillo de Babahoyo. Detuvieron a cinco personas e incautaron varios equipos. En ese inmueble gestionaban licencias, especies valoradas, matrículas vehiculares y otros documentos.

Casos similares se detectaron en julio 2024 en Durán, una bodega clandestina donde no solo se habría encontrado unos dos mil documentos falsificados como licencia y certificados de RTV por los cuáles se habría cobrado entre 50, 100 y 200 dólares. Además, encontraron formularios técnicos vehiculares, adhesivos holográficos de revisión, códigos de barras de seguridad, láminas de impresión de especies valoradas y una matriz metálica de impresión.

Según la Policía, una estructura delictiva obtenía créditos económicos en las provincias de Guayas, Manabí, Los Ríos, Esmeraldas, Pichincha, Carchi, Chimbo-razo, Cotopaxi, Azuay y Napo.



Allanamientos a sitios clandestinos.

●● AMBATO

Sellos de control, seguridad para unos, castigo para otros

POR YOLANDA QUINCHE

Las sanciones a conductores interprovinciales son cotidianas. Según las autoridades, la prohibición de recoger o dejar pasajeros en zonas con sellos de control busca ordenar la movilidad y no afectar a choferes ni usuarios.

Fredy Palate, chofer de la ruta Riobamba-Quito, cuestiona que no se les permita dejar pasajeros en sitios habituales, hecho que afecta tanto su trabajo como la economía de los usuarios. “Vivimos de llevar y dejar pasajeros en sitios habituales, pero ahora nos multan si paramos allí”.



Sellos de control a interprovinciales.

Mario López, usuario frecuente en la ruta Ambato-Latacunga, señaló que la restricción complica su movilidad porque debe tomar otro transporte para llegar a su trabajo y eso implica más tiempo y dinero. “No deberían solo sancionar, sino facilitar el transporte para la ciudadanía” recalca.

El conflicto revela tensión; por un lado, la necesidad de garantizar orden y seguridad en la movilidad urbana y por otro, la realidad de usuarios y conductores que demandan flexibilidad y alternativas viables.

La Unidad de Terminales en coordinación con la Dirección de Movilidad y la Unidad de Agentes de Tránsito, mantienen controles en los principales accesos a Ambato. La duda que persiste es si se está priorizando el orden por encima de la accesibilidad ciudadana o si surgirá una alternativa que concilie ambas necesidades.

Ruta estratégica afectada por reducción a un carril

POR YOLANDA QUINCHE

Avanza la construcción del talud en el paso lateral norte para mejorar la movilidad y controlar el flujo vehicular en una de las zonas más transitadas de la ciudad. La inversión asciende a USD 1,2 millones y la entrega está prevista para el 31 de diciembre de 2025.

El crecimiento urbano ha venido acompañado del aumento del parque automotor que ha convertido al paso lateral norte en un punto crítico, especialmente en horas pico.

Por esta vía circulan diariamente transporte pesado, buses interprovinciales y miles de vehículos particulares, generando frecuentes cuellos de botella. El problema se intensifica debido al mal estado de la vía que opera con un solo carril mientras avanzan los trabajos en el talud, lo que provoca demoras y congestión.

La obra tiene componentes técnico, social y económi-



Un solo carril complica la movilidad.

co. Su impacto influye en la vida diaria de los ambateños, comerciantes y transportistas que utilizan esta ruta como conexión estratégica. Mientras algunos ciudadanos aplauden la inversión, otros argumentan el monto y la efectividad. Sin embargo, existe consenso en que el tráfico es un problema urgente que requiere atención inmediata.

●● QUEVEDO

Déficit de recursos económicos en transporte urbano

POR VÍCTOR ESPINOZA

José Rivera, presidente de la Asociación de Transportistas Urbanos de Quevedo manifiesta que la entrega de 15 galones diarios de diésel por el Gobierno no les alcanza, porque consumen un promedio de 23 y 28 al día.

La Asociación pide se cumpla con la Ley que determina la revisión e incremento del pasaje urbano cada dos años. La última vez se revisó en 2017 y desde ese entonces, el pasaje Quevedo continúa en 35 ctvs. mientras se incrementan gastos en combustible, llantas, filtros, aceites, aditivos y repuestos hasta en un 25%.

Desde la pandemia las entidades financieras hasta la actualidad, les incautaron ocho buses, porque la afluencia de usuarios ya no es igual debido a la competencia desleal de motos; además, los transportistas formales son víctimas de robos, asaltos y extorsiones.

Manifiestan que no desean bonos sino que se revise, regule e incrementen los precios del pasaje como lo determina la

Ley. Ante esto la Alcaldía de Quevedo ha sido enfática en manifestar que no se aumentará el pasaje debido a la difícil situación económica que afrontan los ciudadanos.



Piden alza de pasaje urbano.

●● GUAYAQUIL

Ricardo Onofre asume interinazgo

POR LUIS RUIZ BRAVO

Culminó el mandato de Christian Sarmiento en Fetug; interinamente lo tomó Ricardo Onofre. Los asociados no aceptaron la prórroga solicitada por Sarmiento y el MIT designó a Onofre por unos meses con la condición que convoque a elecciones en la Federación.

Lo prioritario del presidente encargado es el incremento del pasaje urbano de USD 0,35 a 0,45. Con la implementación del sistema de recaudo el alza ya está aprobada bajo condicionamientos del Cabildo local (mejoras en el servicio como A/C, Wifi, asientos de calidad, etc).

En relación a este sistema de recaudo electrónico y la "Guayaca" la tarjeta de la Metrovía administrada por el Consorcio STG, Onofre no se opone al proyecto pero sí al procedimiento de elaboración del documento. "Puede ser con ese consorcio u otro, pero tenemos el derecho a



Recientes reuniones de asociados de Fetug.

formar parte del negocio ya que tenemos la capacidad de administrar nuestro dinero", enfatizó.

El Gobierno ofreció compensaciones por el diésel (entre 400 y 800 dólares) en un tiempo entre 4 y 8 meses. No obstante, muchos buseros tienen cuentas bloqueadas por deudas financieras, por lo que las cooperativas serán intermediarias para los pagos a los socios.

●● RIOBAMBA

Transporte turístico dinamiza el turismo comunitario

POR GLENDA REA

El transporte turístico cumple un rol fundamental ya que no solo facilita la movilidad de los viajeros, sino que también genera un impacto positivo en la economía nacional. Estas unidades realizan rutas y recorridos dentro y fuera de las ciudades, impulsando, por ejemplo, el turismo comunitario al trasladar a los turistas hacia varias zonas rurales del país, donde tienen la oportunidad de disfrutar y conocer de los atractivos naturales y culturales que ofrece el país.

Wim Theunis, vicepresidente de la Unión Provincial

de Transporte Turístico del Guayas, destacó la importancia de que las autoridades de tránsito ejecuten controles enfocados en el estricto cumplimiento de los artículos 53, 77 y 79 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que obliga a poseer: permiso de operación, ámbito de operación y rutas y frecuencias definidas.

Denuncia que la transportación interprovincial, la escolar y hasta los ilegales no respetan su razón social, invadiendo el campo de operación del transporte turístico mediante salvoconductos que no están previstos en la Ley.



Sobre radares, cobros de porcentajes y usos

El 3 de julio pasado se publicó en el Registro Oficial 73 la Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que introduce cambios en los requisitos para obtener licencias de conducir y matricularse en cursos de conducción profesional.

El único artículo señala que los aspirantes a matricularse en un curso de conducción profesional en una de las escuelas de conducción o instituciones de educación superior, con especialización en transporte terrestre, deben cumplir los siguientes requisitos:

1. Tener 18 años al momento del inicio de clases del curso de conducción;
2. Haber aprobado el primer año de bachillerato; y,
3. Tener vigente al menos dos años la licencia no profesional tipo B o cualquier tipo, para acceder a un curso de licencia D o E, a excepción de la tipo C y la especial tipo G.

Antes de la reforma no se exigía el requisito de mayoría de edad ni haber aprobado el primer año de bachillerato. Se solicitaba únicamente tener 2 años de licencia tipo B o cualquier tipo dentro de la categoría a la que desea acceder.

Regulaciones clave del transporte escolar en Ecuador



Buses de transporte escolar.

De conformidad con el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la normativa emitida por el Ministerio de Educación, algunos requisitos son:

- Los vehículos reunirán las condiciones técnico-mecánicas establecidas en las normas INEN.
- Los vehículos estarán pintados de amarillo con "Pintura Amarilla Escolar".
- Llevar en la parte posterior visible la inscripción "ESCOLAR" en letras color negro.
- Llevar en la parte posterior visible la capacidad de pasajeros.
- Llevar en la parte posterior vi-

sible la inscripción "DETÉNGASE CUANDO ESTAS LUCES ESTÉN ENCENDIDAS".

- El servicio se realizará por conductores que posean una licencia tipo C o superior.
- El recorrido y horario no pueden modificarse sin autorización de la institución educativa.
- Solo subirán al vehículo los estudiantes autorizados.
- La institución educativa designará un acompañante que custodiará a los estudiantes.
- Los operadores notificarán a directivos y padres de familia cualquier inconveniente o retraso que ponga en riesgo la seguridad.

●● JUAN

Constante congestión vehicular en tramo de la E25

POR VÍCTOR ESPINOZA

El incremento del parque automotor interprovincial y por ende el flujo vehicular de aproximadamente 40 mil carros diarios que circulan por la vía E25, encuentran su cuello de botella con largas filas de buses, autos y camiones en los accesos al cantón Juján en Guayas.

Fernando Parrales un camionero quiteño, manifiesta que se produce un gran congestionamiento en este tramo durante las horas pico y que representa una significativa pérdida de tiempo en cada viaje que realiza entre la Costa y la Sierra.

Rafael L.C, transportista de un furgón con electrodomésticos entre Cuenca y Los Ríos, expresa que las largas filas que se forman en el mencionado tramo y la espera para continuar con el viaje, no solo requieren de paciencia, sino también de suerte para no ser víctima de robo o asalto.

Ambos informan que en ciertas ocasiones incluso llegaron a Juján antes de las horas pico, pero han debido esperar



Congestión en accesos de la E25.

tiempos significativos, porque en parte de la vía que cruza el casco urbano, se realizan manifestaciones, desfiles cívicos o funerales. Motivo por el cual sugieren construir una vía alterna para descongestionar el tránsito.



El reino escondido del jaguar y las orquídeas más raras del mundo: Descubre los secretos de Río Anzú

En el corazón de la provincia de Pastaza, región amazónica de Ecuador, se encuentra un lugar que ha capturado la atención tanto nacional como internacional de conservacionistas, científicos y comunidades locales por igual: la Reserva Río Anzu.

Este paraíso natural, ubicado en el Corredor de Conectividad Llanganates-Sangay, a 1050 – 1510 msnm. abarca 300,04 hectáreas de biodiversidad única y paisajes impresionantes. Eficaz de Conservación (OMECEC).

Un lugar de importancia biológica, ecosistémica y cultural

La Reserva Río Anzu no es solo un refugio para la flora y fauna; también es un espacio donde la naturaleza y las comunidades locales coexisten en armonía. Las comunidades aledañas son Colonia Pacayacu, Colonia 24 de Mayo, Mera y Parroquia Fátima que desempeñan un papel clave en la protección y el manejo sostenible de este territorio.

Desde una perspectiva biológica, la reserva alberga especies endémicas y amenazadas, lo que la convierte en un laboratorio vivo para la conservación in situ.

Única y rara variedad flora y fauna

Según la Fundación Ecominga se han encontrado 149 especies de anfibios y reptiles (68 especies de ranas, tres especies de cecilias, una de salamandra, 22 especies de lagartijas y 45 de serpientes). También hay especies amenazadas como el Cutín de Malli, Cutín Rubicundo, Cutín de Candelaria. Además, descubrieron la Boa pigmea Cacungo.

Destacan los jaguares que ocupan un área importante del corredor. Existen varias especies de primates y otros mamíferos amenazados incluyendo el Pecarí de Labio Blanco, el Soche Roja de Zamora, Tapir Amazónico. Entre las aves destacan el Guacamayo Militar, Gavilán Blanco y el Gallo de la Peña y aves migratorias.



Fotos tomadas de internet.



Aquí existen algunas especies de las orquídeas más raras del mundo como la Masdevallia Stigii, descubierta en la cuenca del Río Anzu hace 20 años y que solo se la encuentra en ese lugar.

Objetivos a largo plazo

1. Proteger especies endémicas y amenazadas: La reserva es un santuario para la vida silvestre y la supervivencia de especies únicas.

2. Fomentar la investigación científica: A través del establecimiento de redes de áreas protegidas.

3. Apoyar a las comunidades locales mediante actividades sostenibles que benefician a las familias locales.

Un llamado a la acción

La historia de la Reserva Río Anzu

es una inspiración para todos los ecuatorianos. Nos recuerda que cada uno tiene un papel que desempeñar en la protección de nuestro planeta. Ya sea a través de pequeñas acciones diarias, como reducir el uso de plásticos, o apoyando iniciativas de conservación, todos podemos contribuir a un futuro más sostenible. Nuestras acciones individuales y colectivas pueden marcar la diferencia.

La Reserva Río Anzu es más que un lugar en el mapa

Es un símbolo de esperanza y un modelo a seguir. En un mundo donde los desafíos ambientales son cada vez más urgentes. Con esfuerzo y colaboración, podemos construir un futuro donde la naturaleza y las personas prosperemos juntos para el bien de nuestros descendientes.



marcopolo

EMBARQUE CON DESIGN Y TECNOLOGÍA, EMBARQUE CON MARCOPOLO.

Con alta eficiencia en ergonomía y practicidad, el modelo **Viaggio G8 1050** presenta diversos atributos para viajes más suaves y cómodos, sean estos cortos o de media distancia.

VEA LOS
DETALLES
AQUÍ:



SUDACAM
f @MarcopoloSudamericana

 **Marcopolo**

onibus.marcopolo.com.br
f @onibusmarcopolo



Presentamos a la amenaza potente: El sobrepeso en el transporte pesado

UNO DE LOS PROBLEMAS MÁS PREOCUPANTES ES EL SOBREPESO DE LA CARGA. ESTA MALA PRÁCTICA, QUE PRETENDE PASAR DESAPERCIBIDA TIENE REPERCUSIONES SIGNIFICATIVAS, NO SOLO PARA EL VEHÍCULO, SINO PARA LA INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD VIAL, LOS COSTOS, LOS RENDIMIENTOS OPERATIVOS Y EL AMBIENTE.

QUITO

POR ING. RUBÉN JIMÉNEZ

El sobrepeso ocurre cuando el peso total de la carga excede los límites permitidos tanto legales como los determinados por el fabricante del camión. Esta práctica muy común se debe al deseo de algunos choferes y generadores de carga de ganar economizando sin importar el grave daño logístico-operativo y financiero que acarrea el sobrepeso. Es la causa-efecto de la falta de conocimiento agravada por la competencia desleal de precios sin un estudio eficiente de costos.

Está comprobado que el sobrepeso tiene incidencia directa del 30% en los costos variables y afecta la vida útil de los camiones.

Consecuencias del sobrepeso

Son varias, como daño a la infraestructura vial, puentes y otros elementos diseñados para soportar cargas específicas. Cuando los vehículos sobrepasan los límites, se acelera el deterioro de las vías lo cual resulta en mayores costos de mantenimiento y reparación. El deterioro vial provoca accidentes aumentando la tasa de mortalidad. También impacta al ambiente pues los vehículos sobrecargados tienden a consumir más combustible aumentando las emisiones de gases.

Esporádicos pronunciamientos

En el marco del diálogo permanente con distintos sectores del país, reconozco la relevancia del gremio representado por Fenatrape. Sin embargo, es necesario señalar que sus solicitudes deben estar acompañadas de un compromiso de cumplir las normativas vigentes relacionadas al control del sobrepeso y la sobredimensión vehicular. En este sentido, resulta preocupante que mientras la Fenatrape plantea demandas, no se evidencien acciones concretas tanto de



Vehículos en la carretera.

Estado como de los transportistas que demuestren acatamiento al sistema de pesos y medidas. Exhorto a las organizaciones a asumir un rol más activo y permanente, presentando propuestas que no solo respondan a sus intereses, sino que promuevan el respeto a la ley y el bienestar colectivo, fomentando una cultura de responsabilidad, donde las empresas reconozcan que cumplir con los límites de peso no es solo cuestión legal, sino ética.

Acciones engañosas

La sobrecarga puede parecer una acción inofensiva, pero sus consecuencias son devastadoras tanto para los conductores como para otros usuarios de las vías. Aquí destaco algunos riesgos:

- **Efecto empuje:** Un vehículo sobrecargado requiere más distancia para detenerse por completo debido al sobrepeso.

- **Pérdida de control vehicular:** La sobrecarga afecta significativamente el equilibrio y la estabilidad del vehículo, aumentando el riesgo de pérdida de control especialmente en curvas o frenadas repentinas.

- **Excesivo consumo de combustible:** Afecta claramente a los costos variables y al ambiente.

- **Red vial dañada:** El exceso de carga daña las vías y puentes, lo que incrementa los tiempos de viaje (costos muertos).

- **Desgaste acelerado de frenos y neumáticos:** El exceso de peso ejerce presión y sobrecalienta los frenos y neumáticos, reduciendo su vida útil e incrementando el riesgo de fallos mecánicos.

El SOBREPESO una "AMENAZA SILENCIOSA"

Si no se controla y sin una intervención adecuada, el problema continuará creciendo. Es esencial que todos los actores involucrados: federaciones, corporaciones, cámaras, otras instituciones y empresas de transporte, generadores de carga, gobierno y sociedad civil trabajen juntos para garantizar un transporte más seguro y sostenible. Solo así podremos construir un futuro donde el transporte pesado cumpla su función sin comprometer la seguridad vial.



Camiones
Buses



Eurocorp

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE
CAMIONES Y BUSES VOLKSWAGEN
EN ECUADOR

Dirección: Quito, Av. Diego de Vásquez de Cepeda
#N76-206 a 200 m del intercambiador de Carcelén.

Teléfono: 096 405 4150 / 098 455 7315

ESCANEA EL QR



@eurocorpec @eurocorpec www.eurocorp.com.ec



Historia de los sistemas SIR, SAE y SIU para el Distrito Metropolitano de Quito

QUITO LLEVA VARIOS AÑOS CON EL SUEÑO DE IMPLEMENTAR LOS SISTEMAS SIR, SAE Y SIU PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DE LOS USUARIOS AL TRANSPORTE PÚBLICO, AUDITAR A LOS OPERADORES EN EL CORRECTO COBRO DE LAS TARIFAS Y MEJORAR LA OPERACIÓN INTEGRAL DE LA RED DE TRANSPORTE EN CUMPLIMIENTO DE HORARIOS E ITINERARIOS, DE ACUERDO CON LA REAL DEMANDA DE CADA LÍNEA.

QUITO

POR RODRIGO TORRES

SIR Sistema Integrado de Recaudo

Controla el recaudo de las tarifas en cada bus y tiene la tecnología para integrar las líneas de transporte con el pago de tarifas integradas y tarifas convencionales y remite la contabilidad de cada bus, cada línea y cada empresa, tanto a la Municipalidad como a cada empresa operadora.

SAE Sistema de Ayuda a la Explotación

Ayuda a los operadores en la planificación de la oferta y administración de flotas, cumplimiento de horarios, frecuencias, intervalos y contingencias. Es sistema base para la auditoría de los servicios prestados a la Municipalidad y el equilibrio de la oferta efectiva ante la demanda de usuarios en cada línea.

SIU Sistema de Información al Usuario

Recoge información de las tarifas autorizadas en el SIR, tanto integradas como convencionales e información de los servicios ofertados y efectivos ejecutados por los operadores de acuerdo con el SAE y los coloca en una plataforma donde cada usuario puede acceder a la información desde su celular o computador y conocer a qué hora pasa su bus, cuál es el itinerario o recorrido y las tarifas para cada recorrido y la integración entre el Metro, Trole, buses urbanos y metropolitanos, todo en tiempo real.

El sueño quiteño inició en 1996

Inició con la implementación del Trolebús y el primer sistema SIR con tarjetas inductivas de hasta 20 viajes y máquinas monederas. Pero, la falta de previsión presupuestaria y la dolarización truncaron su ejecución. En 2008, nuevamente, el Trolebús y el Corredor Central Norte (CCN) retomaron el ideal, pero implementaron sistemas diferentes: el Trolebús con un sistema coreano con tarjetas sin contacto y toquen, y el CCN con sistema brasileiro de tarjetas sin contacto. Al no existir integración entre ellos los usuarios debían tener una tarjeta para el Trole y otra para los articulados del CCN. Entonces, los dos sistemas tuvieron corta vida y los respectivos contratos fueron terminados.

El Metro y un nuevo SIR

En 2022 el inminente inicio de la operación del Metro de Quito renueva la necesidad de implementar los sistemas SIR, SAE y SIU y en 2024 se inaugura el nuevo SIR con tecnología de España y Singapur, con la visión de que, al ser un sistema tecnológicamente moderno sea adoptado por todos los operadores, tanto públicos como privados.



Vehículos en la carretera.

Obligados a contratar una plataforma

En 2024 la Empresa de Pasajeros administradora de trolebuses y los corredores de articulados, decide comprar otra tecnología de España y Chile diferente a la del Metro, y con ello se ve obligada a contratar una plataforma que integre las dos tecnologías municipales y que, a su vez, permita integrar cualquier otra tecnología que compren los operadores urbanos y metropolitanos. Este proceso determina el requerimiento de interoperabilidad.

Debates sin solución

El 2024 y 2025 ha sido un período de debate tecnológico que hasta hoy no muestra solución clara y ha generado incertidumbre entre los operadores privados que ven con asombro e incomprensión que la propia Municipalidad no pudo ponerse de acuerdo entre Metro y Trolebús y que los altos costos de compra, implementación e interoperabilidad a ser implementados en las líneas convencionales requerirán alta inversión para los operadores privados.

Si bien se reducirá el fraude y la evasión en por lo menos 10%, estas decisiones ponen a la Municipalidad en el deber de asegurar una operación eficiente y al menor costo posible para los usuarios.

Como ejemplos paralelos

Tenemos a Santiago de Chile, Buenos Aires, Bogotá y México, además de Cuenca y Guayaquil, con este mismo escenario desde hace más de 10 años, sin soluciones integrales y aún con problemas de interoperabilidad. El sueño quiteño aún está en espera de la sabiduría municipal y con la esperanza de que no se vuelva una nueva pesadilla. 🙏



+60 AÑOS
AUTOMOTORES
& ANEXOS

La nueva generación en movilidad llegó al Ecuador



Miler
2.5 TON

129 HP
320 Nm
2.5 ton

AUMAN
VOLQUETA 22m³ - 8X4

460 HP
2.100 Nm
22m³

AUMARK S
3.5 TON

156 HP
400 Nm
3.5 ton

TITAN
AUMAN
560HP

560 HP
2.500 Nm
48 ton

Call center 096 405 6666

www.fotonecuador.com

@fotondelecuador

EASY Move
movilidad del futuro

Encuétranos en Quito, Guayaquil,
Cuenca, Ambato y Manta.

12 de septiembre de 2025: Gobierno eliminó el subsidio al diésel lo que provocó un paro indígena

LA NOCHE DEL 12 DE SEPTIEMBRE, LOS ECUATORIANOS FUIMOS A DORMIR CON EL ANUNCIO DEL GOBIERNO NACIONAL DE ELIMINAR, MEDIANTE DECRETO EJECUTIVO 125, EL SUBSIDIO AL DIÉSEL Y DE IMPLEMENTAR UN PAQUETE DE COMPENSACIONES ECONÓMICAS PARA EVITAR UN INCREMENTO EN LOS PASAJES Y EN LOS COSTOS DE TRANSPORTE.

QUITO

POR JANETH CRUZ

La medida, dijo el régimen, beneficia a transportistas y a otros sectores productivos que dependen de este combustible, a la par, pretende detener a las mafias de minería ilegal y narcotráfico que utilizan este combustible.

Hasta el cierre de esta edición (12 octubre), la medida ha causado malestar y llevó a que indígenas y campesinos de la Sierra declaren un paro de actividades desde el 22 de septiembre para exigir la derogatoria del Decreto.

Con el transcurso de los días, las protestas que provocaron el cierre de vías y pérdidas económicas, han empezado a desactivarse por acciones ejecutadas por el Ejército que logran despejar las vías para permitir el paso del transporte de pasajeros, de carga y particulares. Los principales bloqueos se presentaron en Imbabura, Cotopaxi y Pichincha.

El Decreto 161 del 26 de septiembre

El presidente Daniel Noboa ajustó el mecanismo de compensación ofrecido a los transportistas. La decisión modificó disposiciones del Decreto 125 y con esto bajó el tiempo por el cual los transpor-

tistas intra e interprovinciales recibirán esos recursos (USD 1000 hasta 1800) por seis meses y ya no por ocho como se había decidido con el Decreto 125. Solo el transporte intracantonal podrá recibir compensaciones entre USD 400 y 1000 por ocho meses con la posibilidad de ampliar hasta un año. Según el Gobierno, la medida permite optimizar los mecanismos de entrega de la compensación y se ajusta al consumo de combustible de cada modalidad.

El Ministerio de Economía tiene destinados USD 220 millones para este subsidio y beneficiar a 23.300 transportistas. Hasta el 17 de septiembre se habían inscrito más de 6 mil transportistas de diferentes modalidades.

“Plan de defensa de Quito”

Cuando el paro cumplió 20 días, y con el anuncio de Marlon Vargas presidente de la Conaie de tomarse Quito, más de 1000 agentes de la Policía Nacional se desplegaron en la capital para reforzar la seguridad y mantener el orden. Unidades tácticas y operativas como GOE, GIR, CRAC, UER, UMO, entre otras, se habían sumado.

“Existe una gran planificación sumada con Fuerzas Armadas para la defensa de Quito”, señaló el general Henry Tapia, y advirtió que “habrá cero tole-

rancia”. En las salidas e ingresos a la ciudad se desplegaron los grupos especiales. “Se inicia el plan defensa de Quito para quienes quieran alterar el orden”, mencionó el oficial. Hasta el cierre de esta edición, la amenaza no se cumplió.

Pérdidas por el paro

Según el Ministro del Interior, Jhon Reimberg, unas 80 personas fueron detenidas en lo que va del paro. Dijo que algunos campesinos y trabajadores de florícolas fueron obligados a manifestar y se les cobraría hasta USD 80 de multa si no salen a protestar.

En medio del paro, el país vivió un feriado por la Independencia de Guayaquil del 9 de octubre. El asueto se extendió hasta el 12 de octubre, lo que generó un descanso de cuatro días. La decisión de Daniel Noboa buscó fomentar el turismo interno y dinamizar las economías locales y generó expectativa entre gremios del sector turístico y de restaurantes.

Holbach Muñetón, presidente de la Federación Nacional de Cámaras Provinciales de Turismo aseguró que la decisión fue positiva, aunque no suficiente para compensar y recuperar las pérdidas por el paro, que según sus cálculos bordearon los USD 3 millones diarios.



Cierre carreteras, sector El Cajas.



Control del Ejército en carreteras para permitir el paso.



La Policía custodia Quito.

Del bloqueo a la mesa de diálogo

TULCÁN

POR MARLON RUALES

Carchi vivió días de tensión tras la paralización de transportistas que inició el lunes 15 de septiembre con cierres de vías en Julio Andrade. Al día siguiente hacia el Obelisco en Tulcán y posteriormente el cantón Bolívar, los bloqueos impidieron la circulación.

El martes 16, tras intensas negociaciones, el Gobernador Andrés Martínez, el prefecto de Carchi Ing. Julio Robles y dirigentes del transporte pesado alcanzaron acuerdos que devolvieron la calma y permitieron reabrir progresivamente la Panamericana E35.

Los compromisos a los que llegaron: construcción de playas de estacionamiento y descanso en condiciones de seguridad, habilitación de espacios seguros en peajes, indemnizaciones a familias de transportistas víctimas de la delincuencia y mesas técnicas quincenales de seguimiento.

Marcos Méndez, presidente de la Asociación de Transporte Pesado en Carchi, señaló que el eje prioritario es la seguridad vial. "Por ahora los peajes serán considerados zonas de estacionamiento, hasta que se concreten las áreas oficiales", dijo. Recordó además que con el 3% del IVA que el Estado recauda debería garantizar un fondo de apoyo a conductores afectados por robos y asaltos.

El dirigente confirmó que la primera reunión técnica se efectuó el miércoles 24 de septiembre con la participación del Ministerio de Transporte, SRI y representantes de las bases, y anunció que en la próxima cita estará presente una viceministra en territorio carchense.

Con estos avances, el transporte pesado del norte vislumbra un respiro, aunque el cumplimiento de los acuerdos serán clave para que la confianza regrese a las carreteras.



Transportistas en mesa de diálogo.



LLEGAMOS A DONDE USTED NECESITA
IMPRESA Y DIGITAL

PUBLIQUE SUS PRODUCTOS Y ASEGURE SUS VENTAS
SOMOS LA REVISTA NÚMERO UNO EN EL PAÍS

Publicaciones y suscripciones

Telf: 02-2056898 - 2056899

0999818639



maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

www.revistabuenviaje.com.ec

Síguenos en:



revistabuenviaje



Revista Buen Viaje



@revistabuenviaje

TikTok

Un acuerdo sostenible es lo que necesita el transporte pesado

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

La tensión en el sector del transporte pesado persiste. Pese a que el Gobierno activó programas de compensación y abrió mesas de diálogo con los gremios, los transportistas se muestran desconfiados. Consideran que las medidas oficiales son un parche frente a una problemática estructural que amenaza con paralizar al sector.

En reuniones realizadas en la provincia se refleja el malestar acumulado.

Los conductores sostienen que los incentivos anunciados cubren una fracción de los costos de operación, mientras el encarecimiento de insumos continúan deteriorando la rentabilidad del servicio.

Pedro Chimbo, transportista con más de 15 años, fue enfático: “El Gobierno habla de compensaciones, pero esas ayudas no sostienen un negocio que cada mes se vuelve más caro. Hoy recibimos una pequeña ayuda, mañana seguimos perdiendo”.

Comerciantes y productores advierten que la situación podría afectar la



Expectativa e incertidumbre del gremio.

cadena de abastecimiento de alimentos y provocar un incremento en los precios al consumidor. La percepción ciudadana es clara, el Gobierno responde con medidas temporales a un problema de fondo, mientras el malestar permanece.

El gremio tiene más dudas que aciertos

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

La posición de varios transportistas en Esmeraldas ante la eliminación del subsidio del diésel es incierta. A pesar de la entrega de bonos de compensación para el transporte urbano de USD 550, para intraprovinciales 1200, y que muchos ya han sido acreditados a sus cuentas personales, la mayoría de transportistas mantiene dudas de hasta cuándo será y cómo se realizará un incremento de pasajes en lo posterior.

Para Gerónimo Quinde, transportista urbano, la eli-

minación del subsidio será un problema posterior porque los GAD municipales no subirán el pasaje. “Es difícil que los municipios asuman los subsidios o permitan un alza de pasajes ya que hay muchas pretensiones políticas de reelección y nadie quiere tirarse al pueblo en contra, a pesar de que la Ley de Transporte estipula que debe hacerse una revisión de tarifas cada dos años, en Esmeraldas seguimos con el mismo valor del pasaje por más de 10 años”.

En Esmeraldas no hubo protestas ni paralizaciones ante la medida de Gobierno y los transportistas, si bien es cierto no están de acuerdo con la eliminación, se dedicaron a brindar el servicio a pesar de que sus costos operativos incrementaron.

“Antes tanqueábamos diariamente entre USD 40 y 50; ahora estamos en los 60 dólares diarios y esto afecta al bolsillo golpeado de los transportistas, pero no podemos detenernos porque es nuestro trabajo y parados no ganamos ni uno”, expresó Quinde.



Eliminación del subsidio al diésel.

Alto consumo de diésel: contrabando y minería

LOJA

POR ELVIS MERINO

De acuerdo al Ministerio de Economía y Finanzas en 2024 el promedio nacional mensual de consumo de diésel fue de 190 galones por vehículo; pero, provincias fronterizas como Loja (286) y Zamora (741) superan ampliamente ese promedio.

La provincia de Zamora Chinchipe tiene el uno por ciento del parque automotor del país, pero el consumo mensual es de 741 galones por vehículo. Este elevado consumo se debe a la presencia de la minería legal e ilegal.

En ciudades como Yantzaza donde se ubican las grandes mineras, por averiguaciones realizadas, conocemos que las estaciones de servicio, pese al incremento del costo del diésel, el consumo se mantiene igual. A decir de ciudadanos esto se debe a la alta incidencia de la minería que utiliza gran cantidad de maquinaria. No ven nada de malo porque dicen que esto mueve la economía de la zona.



Empleada de gasolinera.

Contrabando

En lo relacionado a la provincia de Loja, si bien el consumo de diésel gira en alrededor de 286 galones mensuales por vehículo, el contrabando con el vecino país del sur ha sido el talón de aquiles por la diferencia de precios. En Ecuador antes 1,80 dólares el galón frente a más de 4 dólares en el Perú, era muy atractivo para quienes se dedican al negocio del contrabando.

Hoy, el nuevo precio del diésel USD 2,80 el galón, ha originado que las estaciones de servicio en la frontera hayan disminuido su venta, lo cual demostraría que esta actividad ilegal que ha perjudicado gravemente por décadas al país podría disminuir o quizá desaparecer. 📌

LA EVOLUCIÓN DE LA FUERZA Y LA INTELIGENCIA



TECNOLOGÍA QUE REDEFINE LA EFICIENCIA Y EL CONFORT

Nuestros camiones Scania Premium llevan la fuerza al siguiente nivel. La tecnología del motor Super establece un nuevo estándar en el transporte, garantizando un inigualable ahorro de combustible de hasta un 8%, elevando su rentabilidad y la eficiencia en cada recorrido.



ESCANEA AHORA
para más información



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



RENDIMIENTO SIN LÍMITES



Mayor ahorro de combustible



Menor costo operativo



Mayor seguridad y confort



Rentabilidad garantizada

SCANIA



El **Playlist** profesional del transportista **tricolor**

"YA RODÉ POR MI PAÍS ENTERO, COMO TODO CAMIONERO TUVE LLUVIA Y CERRAZÓN. CUANDO LLUEVE EL LIMPIADOR DESLIZA VA Y VIENE EL PARABRISAS, LATE IGUAL MI CORAZÓN..."

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ

Este estribillo es parte de la melodía Camionero del famoso cantautor brasileño Roberto Carlos, ícono de la balada mundial y de las canciones predilectas que identifican la pasión por el volante de nuestros camaradas transportistas en Latinoamérica.

El ecuatoriano no necesariamente "se alegra" con música triste como lo definió el científico alemán Alexander von Humboldt, refiriéndose a la fascinación de nosotros por el pasillo, música

con matices de desilusión amorosa y melancolía. El transportista tricolor escucha de todo, pero también es cierto que hay favoritismo entre costeños y serranos en el momento de encender su "playlist".

"En mi celular no pueden faltar la salsa y música movida como para tener un tránsito feliz en mi viaje", manifiesta entre risas Eduardo Chano, quien conduce por el litoral transportando granos.

Frankie Ruiz, Héctor Lavoie, Grupo Galé, entre los clásicos salseros son los más buscados en Spotify en mixes

o playlists en la Costa. También, como de gustos y colores no saben los doctores, Wimper Moreno considera su paladar musical "americanizado" ya que Streets of Fire de Nowhere Fast lo acompaña en sus largos periplos laborales.

Julio Jaramillo Laurido, el Risueño de América es Ecuador en melodía y su dulce voz suena indistintamente de la zona geográfica del país o cualquier playlists. Margarita Lasso, las Hermanas Mendoza Sangurima, Carlota Jaramillo entre muchos son de las clásicas más escuchadas.



Julio Jaramillo el ruiseñor de América.

Los pasacalles de Gerardo Morán, las cumbias de Don Medardo y Tierra Canela o "Chofercito Carretero" avivan los tímpanos del conductor de la serranía entre las más escuchadas en TikTok y Youtube.

Más allá de los **prejuicios**: Un Mercedes, una Familia y camino lleno de hospitalidad

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Ver un Mercedes Benz OF 1114 de 1973 con sus piezas originales circulando y totalmente operativo no puede pasar desapercibido bajo ningún concepto. El vehículo es del argentino Iván Pérez quien nos cuenta la historia y el recorrido que viene realizando en su máquina que ahora es un Motorhome, pero hace muchos años dio servicio urbano en su natal Argentina.

Iván ha recorrido en su casa rodante varios países: Argentina, Chile, Brasil, Perú, Ecuador y su objetivo es recorrer toda Sudamérica. Hasta Ecuador ha recorrido 15.000 km. Vive con su familia cerca de 6 años dentro del vehículo y ha llegado a varios lugares hermosos e increíbles. Comenta que cada país tiene su encanto y lo encontramos disfrutando

de la hermosa playa de Mompiche en Muisne. Dice que encontró en esta playa la calma y paz que esperaba, sin importar algunos malos comentarios de inseguridad de la provincia y el país. Afirmo no haber tenido inconvenientes y vive agradecido de la hospitalidad de los ecuatorianos. "Tengo un mes y medio en Ecuador, viajando por sus carreteras y para buena suerte no tengo ni una sola mala experiencia, disfruto de sus paisajes y su gente, creo que esa es la esencia de esta aventura que iniciamos con mi familia."

El Motorhome tiene las comodidades de una casa rodante: cuartos master y para los niños, baño, cocina y una pequeña sala, TVs y centro de entretenimiento para no aburrirse nunca. Iván afirma que es muy confortable y en particular este Mercedes es duradero y aguanta de todo. Lo mantiene

muy bien, es estricto en su cuidado y cambios de aceite al día, se ha dañado muy poco y encuentra las refacciones en todo lado. 🇦🇷



Iván Pérez en su Mercedes OF 1114.



Transportistas del Carchi entre el volante, el paisaje y su familia

TULCÁN

POR MARLON RUALES

El oficio de transportar que demanda largas jornadas en carretera, también exige encontrar espacios para liberar el estrés y recuperar energías. En Carchi, muchos conductores han descubierto que el secreto está en las pequeñas distracciones que regala la vida y en la belleza natural de la provincia, los lugares y la geografía que tiene este rincón norteño. No solo es una admiración, sino un refugio donde todos podemos respirar aire puro y, lo que es más, recargar energías para volver a empezar.



Destine su tiempo al relax.

Algunos prefieren el deporte: correr al amanecer, caminar en senderos rurales o jugar fútbol con amigos. Otros buscan refugio en la naturaleza visitando la parroquia de El Chical o Maldonado en el noroccidente, donde el verde intenso de la montaña invita a respirar profundo y dejar atrás la rutina. Otros optan por Tufiño, donde las aguas termales se convierten en un escenario perfecto para el cuerpo y el alma.

“Cuando tengo un día libre, me gusta ponerme las zapatillas y salir a correr pues Carchi tiene paisajes que inspiran y uno respira libertad”, comentó Luis Meneses convencido de que el ejercicio es la mejor forma de cargar pilas para volver a la carretera.

Hay quienes valoran los momentos hogareños. “Yo prefiero quedarme en casa, ver una película con mis hijos o jugar cartas en familia. Eso me relaja y me recuerda por qué trabajo tanto”, dijo Alejandro Tucanéz, transportista que aprovecha cada descanso para fortalecer los lazos familiares.

Entre kilómetros recorridos y destinos cumplidos, los transportistas del Carchi encuentran en el deporte, la naturaleza y la familia el equilibrio para seguir adelante, porque más allá del volante hay un gran ser humano que necesita recargar el alma.

Desconexión y masajes: la receta contra el desgaste del volante

CUMANDÁ (CHIMBORAZO)

POR GLENDA REA

El ruido constante de la ciudad, el tráfico de las vías, la exposición al sol y las interminables horas tras el volante, son parte de la rutina de miles de transportistas que, día a día, cumplen la ardua tarea de movilizar personas y mercancías. Estas condiciones generan un alto nivel de tensión y desgaste físico que, con el tiempo, pueden afectar la salud de los conductores.

Brigitte Oleas, cosmetóloga y dermocosmiatra, conoce de cerca esta realidad. En su spa, ubicado en el cantón Cumandá, ha recibido a decenas de transportistas que buscan una vía de escape a la rutina y un espacio para recuperar el equilibrio. “Estar tantas horas en una posición rígida sentado frente al volante, hace que los músculos de la espalda, las cervicales y las lumbares se contraigan, generando dolor y malestar. El masaje ayuda a que el cuerpo quede como nuevo” explica la profesional.

Desconexión total

La experiencia de relajación comienza desconectándose del ruido de la calle y del movimiento del tráfico. “Lo prime-



Su merecido momento de relajación.

ro es que se acuesten y que permitan que sus músculos se liberen poco a poco. Con un buen masaje, de pies a cabeza, los conductores sienten como su cuerpo recupera energía y vitalidad”, comenta Oleas.

Los tratamientos que ofrece combinan técnicas tradicionales con alternativas modernas. Entre ellas se incluyen masajes relajantes, sauna y gimnasia pasiva mediante terapia de corriente que estimula los músculos de manera indolora y efectiva.

Acudir a un spa no es un lujo, para los transportistas representa una necesidad vital e importante para superar un posible profundo desgaste físico y mental. ☺

La Oportunidad Euro: Modernización del transporte pesado en Ecuador y la Región

LA MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA ES UNA REALIDAD INELUDIBLE Y, MÁS IMPORTANTE AÚN, UNA VENTAJA COMPETITIVA PARA SU NEGOCIO. ECUADOR SE ENCUENTRA EN UN PUNTO CLAVE DE TRANSICIÓN, AVANZANDO DE LA NORMA EURO 3/2 A LA EURO 4, CONFORME AL DECRETO 126 DE SEPTIEMBRE 13 DE 2025, QUE EXIGE A PETROECUADOR REDUCIR EL CONTENIDO DE AZUFRE EN EL DIÉSEL A 50 PPM EN UN MÁXIMO DE 12 MESES.

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

Este cambio no solo actualiza al país, sino que prepara el terreno para la adopción de tecnologías superiores, como EURO 5 y EURO 6, que ya son el estándar en gran parte de la región y el mundo.

Panorama regional y el salto a EURO 6

La norma EURO 6 (o su equivalente Euro VI para pesados) es el estándar global en reducción de emisiones y eficiencia. Países vecinos y socios comerciales ya la han adoptado o están por hacerlo, lo que implica que la adquisición de motores con estas tecnologías es una anticipación al riesgo de obsolescencia y un aseguramiento de la disponibilidad de producto.

Ahorro y eficiencia operacional

El avance tecnológico de EURO 5 y EURO 6 representa una inversión con un claro retorno para los transportistas, al introducir sistemas de **postratamiento** más eficientes.

Menor consumo de combustible: Los motores EURO 6 son más eficientes,

ofreciendo un ahorro de combustible entre el 2% y el 10% respecto a motores de normas anteriores (EURO 5/V y más antiguos). En Colombia, los transportistas reportaron ahorros del 5% al 10%, lo cual se traduce en economía.

- **Mantenimiento optimizado:** La combustión más limpia de los motores EURO 6 reduce la formación de hollín y contaminantes, lo que extiende significativamente la vida útil del aceite. Esto permite mayores intervalos de cambio (hay aceites que llegan hasta los 30.000 Km) y reduce los costos anuales de mantenimiento.

Superioridad tecnológica y durabilidad

Los sistemas de postratamiento son la clave para cumplir con los estrictos límites de emisiones (NOx y material particulado).

- **Reducción Catalítica Selectiva (SCR):** Es la base de EURO 5 y EURO 6. Se inyecta un fluido como el DEF (Diesel Exhaust Fluid) o Urea (AdBlue®), en los gases de escape. El amoníaco generado transforma los NOx en nitrógeno y agua, que no son contaminantes.

- **Filtro de Partículas Diésel (DPF):** Es fundamental en la tecnología EURO 6. Este filtro atrapa las partículas finas

(hollín) antes de que salgan al ambiente y las quema periódicamente mediante un proceso de regeneración.

- **Catalizador de Oxidación:** Utilizado en EURO 6, convierte hidrocarburos y monóxido de carbono en dióxido de carbono y agua.

Beneficio ambiental y competitivo

- **Reducción de contaminación:** El cambio de motores viejos a nuevos (EURO 6) puede generar una reducción de CO2 de al menos un 37%. EURO 6 reduce el NOx en un 56% y el material particulado (PM) respecto a normas anteriores.

- **Mayor valor de reventa:** Los vehículos que cumplen con la norma EURO 6 tienen una mayor demanda en el mercado de ocasión y un mejor valor residual, ya que garantizan el cumplimiento de las normativas más exigentes.

El futuro del transporte es la modernización

Con más de 100.000 camiones por actualizar en el país, la inversión en tecnología EURO 5/6 no es solo una necesidad ambiental, sino la vía más segura para lograr mayores ahorros, eficiencia y durabilidad en su operación logística.

Situación de la Norma EURO en Latinoamérica

Norma	Países que la usan (o implementarán)	Contenido máximo de Azufre en diésel	Cronología y Notas
EURO 5/6	México, Colombia, Brasil, Chile (2026), Perú (transición con prórrogas).	10 ppm	Colombia adoptó EURO 5 en 2015 y EURO 6 en 2023. Chile la implementa para pesados en enero de 2026.
EURO 4	Argentina, Uruguay, Perú (cambiará a Euro 6 en 2027). Ecuador en transición.	50 ppm	Próxima norma obligatoria en Ecuador. Exige una reducción progresiva de azufre.
EURO 3	Ecuador (actual).	350 ppm	Difícil de mantener por bajos volúmenes de producción y alto costo.



Motor Scania Euro 5.

CANTER



**FABRICADO
100% EN JAPÓN**

CANTER 611

3.4 TON Precio Final:

\$30.990

CANTER 714

4.2 TON Precio Final:

\$34.990

CANTER 814

5 TON Precio Final:

\$38.990

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



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.

Deberes y derechos de conductores, peatones y autoridades

BABAHoyo

POR VÍCTOR ESPINOZA

Recientemente se reunieron para analizar los derechos y deberes de los conductores, peatones y autoridades vinculadas con el tránsito en el marco del respeto a la Constitución de la República del Ecuador, ordenanzas municipales, las leyes y normativas del tránsito.

Ciudadanos, conductores de diferentes tipos de transporte, agentes de tránsito y autoridades, participaron del taller “Edu-

cación Vial y Cultura Ciudadana, que se realizó en la Cámara de Comercio de Babahoyo y tuvo como expositor al abogado José Luis Cedeño, director del Departamento Jurídico de la Universidad Técnica Particular de Loja (UTPL).

En el evento, los presentes tuvieron la oportunidad de intercambiar criterios vinculados con el tema central, así como términos legales en educación y seguridad vial, las bases legales en el tránsito, el Código Integral Penal (COIP) y las infracciones de tránsito, entre otros.



Los conductores tienen derechos.

Aprende algo nuevo en las vías cada día

DURÁN

POR VÍCTOR ESPINOZA

Darío Patricio Estrada Verdesoto es oriundo del cantón San Miguel de Bolívar, pero reside en Durán. Tiene 34 años de edad, empezó a conducir transporte pesado con licencia profesional tipo E a los 22 años de edad, pero su inclinación por el volante nació a los 17 años de edad al conducir un vehículo liviano con licencia sportman.

Desde ese entonces hasta la actualidad, las carreteras del país se han convertido en una constante escuela de aprendizaje y experiencias diarias en sus trabajos.

Darío manifiesta que cada mañana sale de su casa con la bendición de su madre para con optimismo iniciar sus recorridos por rutas ecuatorianas.

Se esfuerza por conducir con responsabilidad acorde a las leyes y normas de tránsito, pese a esto, se encuentra con carreteras en malas condiciones u otros

vehículos accidentados, pero el auge delictivo e inseguridad en las vías es lo más preocupante.

Narra que cuando cubrían rutas de dos días de viaje y mientras realizaban una pausa en una gasolinera, él y su acompañante, fueron víctimas de un asalto y robo de un camión en la vía a Bucay (Chimborazo), sector oscuro en medio de cañaverales, donde fueron maniatados y abandonados por los delincuentes. Situación inolvidable en su trayectoria de conductor que le dejó como experiencia: primero informarse y tomar precauciones antes de estacionarse en cualquier carretera.



Darío Estrada.

Breve historia de las escuelas de conducción

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

La historia de las escuelas de conducción en Ecuador está marcada por la creación de entidades como el Automóvil Club del Ecuador (ANETA) y el Sindicato de Choferes Profesionales de Pichincha.

ANETA, fue fundada en 1950 con el objetivo de promover el turismo en carretera y la seguridad vial en Ecuador, conectando al país con el movimiento internacional del automóvil. En 1970 creó sus primeras escuelas de conducción en Quito y marcó el inicio de una tradición de formación de conductores profesionales y no profesionales.

El **Sindicato de Choferes** de Pichincha nació en 1912 con el objetivo de defender los derechos de los choferes profesionales en una época que no eran reconocidos. Ante la necesidad de profesionalizar a los choferes para mejorar el servicio de transporte se crean las Escuelas de Conducción.

Mujeres al Volante, la primera escuela femenina de conducción profesional y transporte pesado, se creó en 2022 como resultado de un esfuerzo conjunto entre ONU Mujeres, la Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales de la Universidad Técnica Particular de Loja y otras con el propósito de promover la igualdad de oportunidades en un sector tradicionalmente masculino.

No es solo cobrar pasajes, hay que lavar y trapear cada viaje

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Al subimos a un bus nos gusta que esté limpio, piso aseado, que huela bien y los asientos además de cómodos que no tengan suciedad. Atrás de todo esto siempre hay alguien que hace ese trabajo, es poco reconocido y nada comprendido por parte de los usuarios, así nos comenta Justin Jama, oficial de la Cooperativa Intraprovincial Costeña, disco 12.

En cada viaje sea corto o largo, hay que barrer la unidad y lavarla para dejarla presentable a los usuarios. Es una regla establecida en La Costeña, de no ser así hay una multa que impone la directiva. “Eso sí, hay usuarios que no son para nada empáticos y no tienen esa educación de botar la basura en las fundas o tachos que se ponen. Dependiendo de a donde sea el viaje hay pasajeros que se suben con todo tipo de equipaje y en ocasiones no avisan que son productos que tienen líquidos y se riegan y hacen una cochinada en el bus, botan lo que comen, se limpian en los asientos y la verdad todo eso toca asear a uno como oficial. No es solo cobrar los pasajes y estar atento a la vía para ayudar al chofer. El pasajero a veces no comprende todo el trabajo que se realiza”, se lamenta Justin.



Justin Jama un diligente oficial.

Pese a todo, le gusta su trabajo y aspira a ser chofer profesional en corto tiempo, “Mi deseo es poder ingresar al Sindicato y obtener mi licencia profesional para manejar los buses y mejorar mis ingresos. Hasta eso trabajo pacientemente como oficial, lavo y barro el carro. Además de ser una compañía para el chofer, debo estar pendiente de que no se caiga la carga que a veces llevan. Al cobrar los pasajes debo estar muy atento a los sueltos ya que, en ocasiones, hay problemas por no dar un vuelto bien, o poner atención agente sabia que ni siquiera tiene cambio pero lo sorprenden a uno”.

AMARRAS PLASTICAS ALTO RENDIMIENTO

100%
NYLON

IdeFix TALLER O CARROCERIA

LO QUE NECESITAS PARA ASEGURAR CADA DETALLE

- Soportan temperaturas hasta 85°C
- Seguridad y resistencia
- Ajuste perfecto en todo tipo de instalación
- Resistentes al calor, e ignífuga.
- Soportan hasta 20kg



0961547174

Fabricado por:
PlasticsIde

Un buen argumento legal para preservar nuestro derecho a la vida

GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ

Para el Abg. Gorky Moncayo, una buena asistencia legal puede eximir de culpabilidad al conductor que, por algún motivo, enfrentó a los delincuentes ya sea echándoles el carro encima o enfrentándolos a golpes o palos.

“En esos casos, el transportista actúa en legítima defensa al enfrentar una agresión real e inminente de delincuentes armados. Su reacción es proporcional y necesaria para evitar un robo, secuestro o incluso su muerte y la de los pasajeros, en caso que sea conductor de esta línea de servicio. No buscó dañar, sino preservar su vida y la de otros, tal como permite el art. 33 del COIP”.

Pero, tampoco hay que actuar con premeditación o malicia. “Si se determina que actuó con dolo y sin legítima defensa, podría enfrentar un homicidio

culposo (art. 146 COIP), con penas de 1 a 3 años, u homicidio simple si se prueba intención, con 10 a 13 años de prisión. Todo dependerá del análisis del contexto, prueba de agresión y proporcionalidad de su respuesta”, resaltó el Abg. Moncayo, quien insiste que una buena asistencia legal es lo ideal cuando un compañero enfrente este tipo de situación.

En relación al porte de armas que solicitan los camaradas, en especial los de carga pesada, Moncayo considera que solo es viable bajo autorización expresa del Ministerio de Defensa, y no se otorgan fácilmente para uso en el transporte público o privado. “Aunque no es legal, actualmente, existe debate sobre su viabilidad para protegerse de la creciente inseguridad en carreteras y rutas”, agregó.

Los transportistas han sido blanco de ataques, extorsiones e inclusive asesinatos, dejando viudas y huérfanos, por



Abg. Gorky Moncayo, Matrícula No. 9372 C.A.G.

lo que exigen al Gobierno permitirles medidas de autoprotección. “La solicitud se basa en el derecho a la defensa de la vida y de las familias de los ciudadanos de bien que cumplen los requisitos legales”, finalizó el juriconsulto.

“Mujeres en Ruta” graduó primera Promoción

GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ

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.

No hay tradición que no se rompa. Ya hace muchos años que no es nuevo que una mujer labore tras un volante. Por esto, la empresa privada impulsa la iniciativa “Mujeres en Ruta”, que promueve la inclusión femenina en el transporte y la autonomía económica de damas en situación vulnerable.

Tesalia en alianza con Proyecto Ana y el Instituto Superior Tecnológico Bolivariano, graduó la primera promoción del proyecto en un acto que contó con la presencia de la primera dama Lavinia Valbonesi.

La iniciativa motivó a 31 mujeres a la aventura de conseguir la licencia profesional. Durante 6 meses las participantes recibieron clases académicas y técnicas en conducción profesional, además de potenciar su desarrollo personal. Esto incluyó más de 500 horas de formación teórico-práctica. La instrucción especializada incluyó mecánica general; pueden cambiar una llanta pinchada o resolver un desperfecto mecánico como cambiar bujías.



Primera promoción de Mujeres en Ruta.

“Me siento muy contenta por haber logrado mi licencia tipo C que me permitirá conducir camiones hasta de 3.5 toneladas”, manifestó Erika Mora, una de las beneficiarias de entre las cuales, 25 consiguieron licencia tipo C y 6 tipo B.

“Hacemos un llamado a la empresa privada a sumarse a esta causa, aportando desde su rol a la vinculación laboral de estas y muchas mujeres capacitadas y listas para aportar al desarrollo del país”, mencionó Johanna Rosales, representante de Tesalia.

Esta iniciativa abre el camino para que a futuro, más damas se motiven a encontrar en el volante una profesión de desarrollo profesional y personal, además de aportar económicamente a su familia y a la sociedad.

Transporte de cerámicas y baldosas

MONTALVO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Las cerámicas y baldosas son un material de construcción frágil al momento de movilizarlo de un lugar a otro. Se requiere de mucha precaución para transportarlo para que llegue en óptimas condiciones al destino solicitado. Estos materiales producidos en Cuenca, requieren ser transportados por personal especializado, considerando que cada baldosa o cerámica para pisos o

pared puede pesar más de 5 kilos y es sensible a golpes.

La carga debe asegurarse bien para que no se mueva y debe estar apoyada sobre una superficie plana y estable. Sale generalmente hacia las grandes bodegas del cantón Durán (Guayas), donde se guarda y luego, como en el caso que estamos reportando, movilizarlas para distribuir las en el cantón Montalvo y Babahoyo u otros lugares de Los Ríos, al igual que a las ciudades de Guayaquil, Machala y Daule.

Fernando J.C, transportista especializado en este tipo de productos, manifiesta que el conductor debe ser cuidadoso para evitar giros y frenazos bruscos a la hora de conducir esta carga. Recomienda al propietario de la distribuidora, contratar los servicios de un transportista profesional para el caso de que no se cuente con la experiencia suficiente y equipamiento necesario para transportar las cerámicas por sí mismo. Además, es indispensable contar con estibadores precavidos y fuertes que



Con sumo cuidado hay que movilizar las cerámicas para pisos.

descarguen con sumo cuidado la mercadería del vehículo.

“Sentí como un piquete de mosquito”

BABAHYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Ricardo Ernesto Mosquera, de 55 años de edad y con 38 años en el volante. Narra que a los 17 años nació su pasión por la transportación en un camión de propiedad de su tío, y que fue un primo quien le enseñó a conducir en un carretero de segundo orden. Luego, se capacitó y obtuvo la licencia profesional, documento que le abrió puertas en empresas privadas donde se desempeñó como transportista de alimentos y

productos de primera necesidad por diferentes rutas del Ecuador.

Las vías: Babahoyo – Quevedo y Babahoyo – Guayaquil, fueron las primeras en recorrer y después el Oriente, completando un 80% del territorio ecuatoriano recorrido.

Sin imaginar lo que ocurriría un día fatídico, fue a auxiliar a su hermano accidentado en una moto en la vía Puebloviejo - San Juan (Los Ríos). Ricardo sufrió el dolor más desgarrador de su

vida, porque cuando circulaba en una camioneta con el brazo izquierdo extendido por la ventana, un camión que pasó a gran velocidad se lo arrancó en segundos!

Manifiesta que sintió un dolor similar a la picadura de un mosquito y luego despertó en un hospital, donde reflexionó sobre los dos accidentes ocurridos en un mismo día y los graves riesgos en las vías debido a las imprudencias.

Jubilado en la actualidad y con otras actividades para el bienestar de su familia,

sugiere a los conductores **no llevar el brazo en la ventana del vehículo**, conducir con precauciones y evitar hacerlo en estado de embriaguez.



Discapacidad no es inutilidad: Historia de Alberto Ramos

BUCA

POR GLENDA REA

A pesar de las dificultades, personas con discapacidad también se desempeñan como transportistas en el país. Un claro ejemplo es Alberto Ramos, quien hace 18 años sufrió un accidente mientras viajaba como pasajero. Como consecuencia, tuvo un derrame cerebral que afectó la mitad de su cuerpo. Tras un largo proceso de recuperación y terapias, actualmente su movilidad no es del 100% en la mitad de su cuerpo. Sin embargo, esto no

ha sido un impedimento y continua conduciendo su camión liviano. Afirma que durante su trayectoria ha manejado camiones con responsabilidad y profesionalismo.

Alberto tiene un carné de discapacidad del 30%, aunque asegura que no recibe ningún beneficio concreto por ello. Su historia refleja su capacidad de superación y es un ejemplo pues, pese a las limitaciones físicas, sigue aportando a la sociedad.

A nivel general, la situación de los transportistas con discapacidad sigue sien-



do un tema poco visibilizado. Muchos enfrentan dificultades para acceder a apoyos, adaptaciones en vehículos y políticas de inclusión, pese a que su experiencia y responsabilidad podrían fortalecer el sector. 🚚



Frente al terror, militarizar sería la respuesta

GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ

En seguimiento a ediciones pasadas de RBV, el panorama terrorífico de las entradas a los puertos guayaquileños no ha variado. Pero, ¿qué plantean los transportistas a las autoridades para disminuir o terminar con la zozobra que viven cuando trabajan en Inarpi o Naportec?

Plantones sin mayor repercusión ni éxito no fueron solución. Inarpi es una de las terminales más vulnerables al narcotráfico en Guayas y Ecuador. Los niveles de infiltración y corrupción abarcan no solo dentro de los puertos, sino en el control del acceso o su perímetro. Hay gran congestionamiento que inquieta a los conductores ya que las columnas pueden demorar hasta 6 horas mientras son carne de cañón para la delincuencia común y bandas organizadas en robos y extorsión.

“Hemos hecho hasta 2 plantones por año desde 2003, pero nuestros pedidos no son atendidos”, manifiesta Joel Maldonado a RBV. La Policía tiene una UPC descuidada y de repente, pone a dos motorizados en carpa para atender cualquier anomalía en las periferias, pero lo del hampa es incontrolable por este mínimo personal. “En alguna oportunidad la Fenetrapi dirigió cartas

a la alcaldía y Asociación de Terminales Portuarios(Asotep) clamando operaciones más eficientes y rápidas, pero las reuniones no dieron resultados satisfactorios”, agregó el transportista.

El puente que inauguró el Cabildo hace pocos años descongestiona el tránsito hacia la Isla Trinitaria y cae en la Av. Los Ángeles, pero las calles para conectarlo son angostas y hacen cuello de botella, lo que es aprovechado por las mafias.

¿Deberían los puertos reforzar seguridades con guardianía privada?

No hay presencia militar, pese a ser considerado el sector como “zona roja”. Alrededor de una veintena de policías patrullan durante el día, insuficiente para casi 5000 carros que circulan por los exteriores de Trinipuerto.

“Los puertos dicen que la seguridad en los exteriores debe ser proporcionada por el Estado, que no es competencia de ellos”, dijo el joven transportista Dayron Cantos. Él fue víctima del hampa y golpeado por lo que estuvo hospitalizado casi dos semanas. “Habría que militarizar todo el sector porque un patrullero en la entrada no es la solución. Debe ser una guardianía constante en cada esquina desde la entrada de la perimetral”, dijo mientras recordaba con pavor la nefasta experiencia.



Trancones nocturnos en Av. Los Ángeles.

Un compañero que prefirió reservar su identidad, opinó que sí sería una gran opción que los puertos asuman una guardianía particular, pero no lo hacen. “A los transportistas no nos resulta pagar este servicio privado por lo poco que cobramos y peor ahora con el encarecimiento del diésel”, agregó.

Hablar puede ser contraproducente. Los compañeros prefieren el anonimato por represalias de los delincuentes o temor a perder el favor de los guardias para reducir un poco su prolongada espera para cargar o descargar. Cantos fue valiente y espera que su voz haga eco a través de este reportaje.

RBV trató de comunicarse con directivos de Trinipuerto y Naportec, pero nuestros llamados no encontraron respuesta, mientras los criminales siguen aterrorizando a los transportistas.

Radars en Cuenca: Multas récord y juzgados colapsados

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

En Azuay existen diez juzgados de tránsito y seis penales. Esto da cuenta de la cantidad de infracciones que se cometen. En 2024 se registraron cerca de 150 mil infracciones de tránsito, de las cuales el 70% fueron exceso de velocidad detectado por los radares. También foto multas por cruces indebidos, irrespeto a las señales luminosas o por estacionar en el paso cebra.

Por exceso de velocidad la multa es 30% del SBU (141 dólares). Cerca del 40% de estas multas se pagan directamente, sin impugnar. De las que se impugnan, aproximadamente la mitad tiene sentencia favorable.

Según el Dr. Carlos Guzmán, juez de Tránsito de Azuay, por errores en la digitación errónea de los correos electrónicos de los infractores, no se cumple con la notificación eficaz y por lo tanto las infracciones se dan de baja.

En Cuenca hoy están operativos doce radares de velocidad, existen otros administrados por el MIT que están suspendidos, pero cuando estaban funcionando generaron un 500% más de infracciones, lo cual hizo colapsar a los juzgados de tránsito.

Esta realidad refleja la falta de cultura de tránsito en Azuay. Urge educar desde tempranas edades a través de campañas y en las aulas de clase.

Salen bodegas en zona urbana

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

Las dos últimas bodegas de tránsito aduanero transfronterizo que quedaban en la zona urbana de Huaquillas salen por disposición municipal. ¿La razón? planificación del uso de suelo para descongestionar avenidas principales, según las autoridades de tránsito.

BodPuyango fue la primera bodega aduanera en instalarse en la frontera sur en los años 1980 del siglo pasado. Dejó su viejo local en la avenida República hace 5 meses. Ahora, su moderno complejo aduanero está ubicado en el eje vial Nro. 1, en la ruta al CEBAF donde cuentan con amplias instalaciones.

Ecuacargas, es la otra bodega que debe salir de inmediato puesto que no lo ha hecho a pesar de la disposición municipal. Sobre esta bodega, hay quejas por las obstrucciones al flujo vehicular en una avenida de primer orden. Además, el ingreso y salida de los pesados tráileres daña constantemente la carpeta asfáltica.



Vehículos peruanos saliendo de Bodpuyango.

Por más de 40 años las dos bodegas fueron, además de su función aduanera, generadoras de trabajo y economía para kioscos, locales de comida y empleo para estibadores. Líder Seminario cuenta que trabajó 35 años en el trasteo de mercaderías en las dos bodegas, ahora perderá su plaza ocupacional.

Renuevan rutas urbanas a Terminal Sur

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

El Municipio actualizó rutas y frecuencias urbanas de transporte público para conectar a la Terminal Terrestre Sur en horarios de 06h00 hasta 22h30, tras constantes quejas de los usuarios por falta de buses hacia este punto.

La medida busca reactivar esta infraestructura subutilizada y generar mayor flujo de pasajeros y comercio en la zona. Los usuarios ven positiva la medida, pues ya no deberán gastar en taxis o caminar largos tramos.

En contraste, los transportistas han expresado preocupación por las consecuencias económicas. Dirigentes del gremio advierten que los desvíos hacia la terminal podrían implicar recorridos más largos, mayor consumo de combustible y una reducción de pasajeros en sectores que quedarían con menor

cobertura. Además, insisten en la necesidad de un control estricto de frecuencias y paradas para evitar saturación en unas líneas y desatención en otras.

El reto no solo es de movilidad, sino de un estricto cumplimiento en el horario, seguridad, control y dinamización comercial. De lo contrario, la Terminal Sur corre el riesgo de seguir siendo una obra millonaria sin impacto en la ciudad.



Transporte aspira aumentar pasajeros.

13 rutas reorganizadas para mejorar conexión

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

La Secretaría de Movilidad del Municipio de Quito anunció la reorganización de 13 rutas de buses en el norte de la capital. El plan incluye siete extensiones, tres ramales y tres modificaciones de recorrido que beneficiarán a 87 mil personas en 84 barrios de la zona noroccidental. Al momento están en etapa de prueba.

Esta reestructuración aumenta el servicio de transporte a sectores que no tenían. Se amplía la cobertura de la ruta y se hace la conexión con los principales corredores como: Trolebús, Ecovía, Central Norte y con la estación Labrador.

Entre las modificaciones más importantes están:

- Roldós – Estación Metro La Carolina
- Roldós – Condado – El Labrador



- Rancho San Antonio – Cotacollao – Cristianía
- Bella Aurora – Amagasi – Edén – San Pablo
- Atucucho – Comité del Pueblo
- Atucucho – Terminal Ofelia
- Tiwintza – Carcelén
- La Pulida – Ejido

Los ajustes permitirán reducir tiempos de viaje, optimizar la frecuencia de buses y ampliar la cobertura.

Conducir **fumando**: un riesgo que no deberías tomar

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

Aunque no está prohibido, fumar mientras conduces es un hábito peligroso. Sus consecuencias pueden ser mortales para ti, tus pasajeros y los demás. Si eres fumador ten en cuenta lo siguiente:

Un ambiente tóxico sobre ruedas

El interior del vehículo es un espacio cerrado y reducido. Al fumar en el interior, el humo y los más de 7000 químicos tóxicos que libera se concentran de forma peligrosa. Esto crea un ambiente perjudicial para la salud.

Distracción mortal en varios pasos

La conducción exige atención constante. Fumar genera una cadena de distracciones: buscar el paquete, sacar un cigarrillo, encenderlo y deshacerse de la ceniza. Cada acción hace que retires las

manos del volante y desvíes la mirada del camino. El momento más crítico es al encenderlo: en los aproximadamente 5 segundos que lleva esta acción, un vehículo a 50 km/h recorre casi 70 metros sin que el conductor atienda el camino, una distancia más que suficiente para provocar una tragedia.

Control reducido y visibilidad limitada

Mantener el cigarrillo en una mano impide sujetar el volante con firmeza. Ante un imprevisto, como un frenazo brusco o un obstáculo, tu capacidad de reacción es limitada. Además, el humo que se acumula en el habitáculo nubla el parabrisas y los vidrios laterales, reduciendo tu campo de visión y aumentando el riesgo de un siniestro.

Riesgo de incendios

Botar la colilla por la ventana puede provocar un incendio especialmente en carreteras o zonas secas.



Fumar al volante no se aconseja.

La conclusión es clara

Por seguridad no fumes mientras conduces. Si necesitas hacerlo, detente en un lugar seguro y autorizado. Esta simple parada no solo te permite despejarte, sino que contribuye a tu seguridad y a la de todos los demás.

Diabetes, estrés crónico, gastritis y más **afectan a choferes**

MACHALA

POR FRANCISCO CELI

Transportistas de carga pesada o conductores de buses cuentan sus experiencias personales o de sus compañeros relacionadas con problemas de salud.

Renuentes a hablar en primera persona, choferes como Patricio Castro de la Cooperativa CIFA, se refiere a condiciones como insomnio, hipertensión, obesidad, gastritis. “Con la inseguridad los choferes vivimos estresados cada día porque nadie está seguro que va a volver a su hogar”, asegura el conductor de 35 años.

Edison Zambrano de origen manabita con ruta Huaquillas – Guayaquil, opina que el exceso de horas laborables que reducen las horas de sueño son el origen de las enfermedades. “Los choferes vivimos en zozobra día a día, nunca

sabemos si nos vamos a encontrar con delinquentes”, afirma.

Cuenta que tiene compañeros que sufren de diabetes, presión alta, gastritis, colon irritable. En el carro sufrimos de estrés crónico porque en el camino hay tantos problemas.

El chofer peruano Javier Ávalos maneja un tráiler con balanceados, comenta su caso particular. Sufrió un asalto hace 6 meses y desde ahí no puede dormir bien, ha bajado de peso y piensa dejar su trabajo. Para dormir tiene que tomar pastillas.

En la Cooperativa San Cristobal varios choferes tienen historias trágicas. Cristhian Viveros accede a hablar; asegura que hay choferes jóvenes que ya tienen diagnóstico de diabetes. Relata que manejan a la defensiva, con adrenalina constante, sobre todo en ciertas zonas del país.

Por su parte, Galo Cuatucua, conductor de Cooperativa Santa, que prefiere la ruta de la Sierra central para ir de Quito al sur, enfatiza que la incertidumbre enferma más. Nadie está seguro que va a regresar vivo a su casa.



En el camino surgen tantos problemas.



+60 AÑOS
AUTOMOTORES
& ANEXOS

AUMAN 560HP

TITÁN



**EL MÁS POTENTE
DEL SEGMENTO**

Caja ZF Alemana
Capacidad de arrastre 48 ton
Cabina Premium Daimler

Motor Cummins 12.9 L
Potencia 560 HP
Torque 2.500 Nm

Call center ☎ 096 405 6666

🌐 www.fotonecuador.com

📱 @fotondelecuador

EASY *Move*
movilidad del futuro

Encuétranos en Quito, Guayaquil,
Cuenca, Ambato y Manta.

GUAYAQUIL ♦♦♦

MANEJO Y MENTE: LOS PELIGROS PSICOLÓGICOS DE VIVIR TRAS EL VOLANTE

POR LUIS RUIZ

Tras años de tener atornilladas las nalgas al asiento del volante y los cinco sentidos en constante alerta concatenados a la prolijidad de la experiencia, un transportista se expone a la depresión, estrés y otros padecimientos que merman su salud mental y física. Los conductores pesados viven bajo una fuerte carga de presión, falta de sueño y tensión al conducir.

La presión laboral de cumplir tiempos de entrega, el miedo a carreteros peligrosos plagados de delincuentes, el riesgo de que algún peatón o motociclista despistado lo involucre en un siniestro, son causales para que el rendimiento del chofer experimente enfermedades psicológicas tras mucho tiempo en la actividad.

“La combinación de horarios extendidos, falta de sueño reparador y la presión constante de mantener la atención en el camino, deriva en estrés crónico, ansiedad e incluso problemas cardiovasculares”, manifiesta el Psic. Eduardo Castro a RBV.

La depresión disminuye la capacidad de concentrar los estímulos para lograr un manejo seguro. “Por eso es importante implementar pausas activas, chequeos médicos periódicos y técnicas de manejo emocional como medidas preventivas”, añade el profesional.

El estrés se produce cuando la persona está inmersa en una situación de sobreexigencia psíquica o física. Si se siente identificado con este reportaje acuda a un especialista para que deter-



Conductor y ayudante en carretera.

mine la terapia a seguir. Si usted ya usa fármacos considere que esas cápsulas provocan alteraciones. También, automedicarse, consumir alcohol y/o drogas es un “cocktail” explosivo que maximiza conductas peligrosas.

BABAHYO ♦♦♦

ALTERNATIVAS PARA REEMPLAZAR CONSUMO DE DIÉSEL

POR VÍCTOR ESPINOZA

El incremento de los precios de los combustibles fósiles como el diésel a USD 2,80 y gasolinas utilizados por ciudadanos y transportistas para movilizar personas y mercancías, genera la búsqueda de alternativas para reemplazarlos y disminuir gastos.

Fernando C.A., empleado de una empresa de courier en Babahoyo nos dio a conocer que antes en un camión a diésel dos o tres empleados entregaban las encomiendas por la ciudad. Ahora este solo llega a la matriz y desde ahí empleados en triciclos con baterías eléctricas recargables van a entregar a los clientes.

Otras empresas han zonificado las entregas de encomiendas por parroquias o ciudades y los empleados en bicicleta las llevan a los destinatarios.

Propietarios de autos que funcionan con gasolina extra y ecopaís a precios actuales de entre USD 3,04 y 3,20 por galón, han optado por optimizar recursos económicos utilizando sus vehículos para movilizarse 4 ó 5 personas; pero, si son dos lo hacen en motos eléctricas o tradicionales que gastan menos.

En el ámbito del transporte público masivo ya existen criterios que consideran como alternativa sostenible para el futuro, los autobuses eléctricos o híbridos. Según Geovanni Cozzarelli, ex dirigente de los transportistas en la capital de la provincia de Los Ríos, los vehículos que funcionan

con energía renovable como electricidad y biocombustibles, emiten menos gases contaminantes contribuyendo a la reducción del efecto invernadero y la mitigación del cambio climático.

Cozzarelli manifiesta que si Chile ya cuenta con el mejor sistema de transporte público de América Latina sin contaminación, los ecuatorianos deberíamos seguir la misma ruta o modelo de servicio y demostrarnos que también podemos.



¿Buses eléctricos como alternativa? (Foto tomada de internet.)

¿CÓMO HACER LA TRANSFERENCIA DE DOMINIO DE UN VEHÍCULO?

El requisito indispensable es el contrato de compraventa legalizado en una notaría. Debe pagar la tasa del 1% de transferencia (USD 7) y hacer el trámite ante la Unidad de Tránsito del cantón donde se entrega la matrícula y se actualiza la propiedad del vehículo. El trámite se hace dentro de los 30 días siguientes a la firma del contrato de compraventa, caso contrario se genera una multa del 5% del SBU (23,50).

- El vehículo no debe tener pagos pendientes con la unidad de tránsito del cantón, la ANT, las Prefecturas (si fuera el caso) y/o el SRI.

- Debe tener aprobada la revisión técnica vehicular del año en curso y pagar los costos del duplicado de matrícula (USD 22).

- El nuevo propietario tiene que acudir a la agencia cantonal de tránsito con su cédula, la matrícula, la documentación detallada y con el automotor, sin olvidar el kit de seguridad y la llanta de emergencia. Una vez realizadas las improntas del motor y chasis se continúa con el trámite.

Los pagos se hacen en agencias bancarias o puntos de pago autorizados.

TURBOMASTER ORGANIZÓ SEMINARIO ACERCA DE TURBOCOMPRESORES

20 SEPTIEMBRE

La empresa Turbomaster organizó el seminario "Turbocompresores: Tecnología, innovación y el Camino al Futuro". Con más de cien participantes de distintos lugares del país, el seminario contó con tres ponencias de expertos:

La primera, a cargo del Ingeniero Javier Buitrón trató acerca de "Tendencias y últimas oportunidades del mercado automotor ecuatoriano" donde destacó las innovaciones en los vehículos y el rumbo a seguir para un futuro más sostenible y sustentable.

La segunda, a cargo del magíster Armando Castañeda fue sobre "Seguridad y Salud Ocupacional" proporcionó ideas clave para que la empresa o negocio sea seguro, eficiente y que los trabajadores no asuman riesgos innecesarios.

La conferencia central estuvo a cargo de Marcio Cattani, experto brasileño con el tema "Turbocompresores: tecnología, innovación y camino al futuro" donde explicó técnicamente su funcionamiento, evolución y correcto mantenimiento.

Turbomaster importa, distribuye y da asesoría técnica de turbocompresores desde 1966, ofrece productos que cumplen las crecientes necesidades de la comunidad.



Marcio Cattani, experto brasileño.

TULCAN

POR MARLON RUALES

LARGAS FILAS PARA COMPRAR COMBUSTIBLE



La venta de combustible se encuentra limitada luego de la suspensión del subsidio. Los vehículos particulares con placas ecuatorianas solo pueden abastecer hasta 20 dólares, mientras que los automotores con placas colombianas tienen un tope de 10 dólares por tanqueo, la disposición busca evitar el desabastecimiento en el norte, del país.

El control se ejecuta con presencia militar en las estaciones de servicio, donde se supervisa que un mismo vehículo no repita el abastecimiento en distintas gasoli-

neras durante la jornada. Sin embargo, la medida ha provocado largas filas de conductores, quienes esperan durante horas para lograr cargar combustible, una situación que molesta a los conductores y que perjudica sus actividades por tener que esperar tanto tiempo. El control militar ha sido importante ya que se ha visto orden en las estaciones.

Transportistas y ciudadanos coinciden en que la situación añade más presión aunque reconocen que el control es necesario para mantener controlado el expendio legal de combustibles en la ciudad.

ESTRENAN RUTA DEL ESTUDIANTE PARA SU COMODIDAD

Desde el lunes 1 de septiembre entró en funcionamiento la denominada Ruta del Estudiante, un recorrido transversal creado por los buses urbanos como una alternativa segura para la comodidad de los estudiantes y que conecta importantes barrios de la ciudad.

El trayecto inicia en el Colegio Militar "Luciano Coral", avanza por la calle Río Ataque, la Vía Expreso Oriental E35, avenida Centenario, Tulcanaza, Juan XXIII, Pío XXIII, Universitaria, Antisana, Sumaco y Julio Robles. Luego continúa por Chaupicruz, La Delicia, La Floresta, Cotacollao, Cerro Azul, Ilumán, Mercurio, Imbabura, Neptuno, Olímpica, Rafael Arellano, Ayacucho, Maldonado, Brasil, Olmedo, Argentina, Sucre,



Unidad destinada para estudiantes.

Los Álamos, Los Olivos, Los Laureles, Los Abedules y Los Cipreses, hasta culminar en el barrio Edison Landázuri.

El retorno parte desde este barrio y recorre sectores como San Francisco, Manabí, La Rabija, La Magdalena, La Pulida, La Vicentina y Las Tejerías, hasta llegar nuevamente al Colegio Militar "Luciano Coral".

HUAQUILLAS ♦♦♦

LA SEÑALÉTICA EN LAS VÍAS FACILITA EL TRÁFICO

POR FRANCISCO CELI

Dos conductores de mucha experiencia ofrecen su punto de vista sobre la importancia de la buena señalética para facilitar la movilidad vehicular en ciudades y carreteras. Los dos coinciden en algo: la importancia de la educación vial constante a peatones y conductores.

Mariano Montaguano, trabajó como conductor de tráiler en España por 20 años, tiene licencia europea. Dice que hay que educar al conductor y al peatón por igual, luego aplicar la ley. Cree que en el país falta mucha educación vial en las ciudades. Municipios y organismos de control deben hacer cumplir las normas, asegura.

El huaquillense, Bolívar Mite, conductor de transpor-



Mariano Montaguano, conductor.

te urbano, evalúa la señalética de Huaquillas. Comenta que el Municipio pinta las calles con señalética horizontal y al poco tiempo ya no se ve y no sirve. Falta buena señalética en las calles, pero sobre todo orden, afirma.

Para Mite, las motos, mototaxis y peatones generan caos, nunca respetan semáforos, las señales de Pare, el paso cebra o su derecha. "El problema es para los vehículos grandes, así, estamos en peligro constante", concluye.

IBARRA ♦♦♦

58 AÑOS CUMPLE COOPERATIVA 28 DE SEPTIEMBRE

En esta ocasión celebramos con orgullo el aniversario 58 de nuestra querida Cooperativa de Transporte Urbano 28 de Septiembre, que ha crecido de la mano de sus socios/os y con la preferencia de nuestros fieles clientes.

Desde su fundación en 1967, la Coop. ha mantenido firme su propósito de brindar oportunidades y promover el bienestar colectivo, bajo los principios del cooperativismo.

A lo largo de estos 58 años, hemos enfrentado desafíos, superado barreras y alcanzado importantes logros gracias al trabajo conjunto de nuestras socias/os, directivos, colaboradores. Hoy más que nunca renovamos nuestro compromiso de seguir construyendo el progreso con la ciudadanía ibarreña.

Agradecemos a cada persona que ha sido parte de nuestra historia. Este aniversario no solo marca el paso del tiempo, sino la consolidación de una visión que sigue transformando vidas.

¡FELIZ 58 ANIVERSARIO!

Ing. Diana Estévez, **Presidente**
Lic. Silvana Morejón, **Gerente**



QUITO ♦♦♦

23 AÑOS: FELIZ ANIVERSARIO TRANSPLANETA



La Compañía de servicio urbano Transplaneta "Caminado hacia el futuro", celebró un aniversario más de servicio a la comunidad capitalina. Su campo de mayor actividad está en el sur de Quito con un parque automotriz de 145 unidades modernas. Llegan a barrios que, tradicionalmente no tenían servicio, resolviendo así, la necesidad de estudiantes y trabajadores de reducir sus tiempos de traslado.

En este aniversario agradecen a sus usuarios y ratifican su compromiso de servir con calidad y calidez. Reconocen a su vez, la importante participación y confianza de los señores accionistas, personal administrativo, tripulación, recaudadores, técnicos, operarios y proveedores de la empresa por contribuir al desarrollo y crecimiento.

Joselito Rodríguez - **Presidente**
Luis Zapata - **Gerente**

CARIAMANGA ♦♦♦

COOPERATIVA UNIÓN CARIAMANGA CELEBRA BODAS DE ORO

POR FRANCISCO CELI

Parte central del aniversario fue la sesión solemne en Cariamanga donde nació esta Cooperativa fruto de la unión de las empresas Cenepa, Cajanuma y Cariamanga. Nixon Arlig Granda, presidente de Unión Cariamanga, destacó la trayectoria que, en la actualidad, tiene la mayor cobertura de rutas en toda la provincia de Loja, las cuales se conectan con las frecuencias hacia Quito, Guayaquil, Cuenca, Machala y Zamora. En la sesión se realizó la entrega de acuerdos y reconocimientos.

"Estos 50 años de vida nos comprometen a seguir trabajando con mayor responsabilidad, no sin antes agradecer y destacar la inmensa gratitud para nuestros fieles usuarios que siempre confiaron en Unión Cariamanga", exclamó.

Como parte de los festejos se hizo la presentación oficial de 10 modernas unidades con motor posterior, marca Hino, lo que representa un avance en potencia, tecnología y comodidad para sus usuarios. Para cubrir todas las rutas disponen de 73 modernas unidades.



Directivos y autoridades.



Tiene 28 años y desde niña soñaba con ser reina de belleza o azafata. Conoce bien lo que es avanzar poco a poco para mejorar la situación financiera. Empezó de mesera, pero siempre buscando oportunidades. Con el tiempo pasó a trabajar de impulsadora donde pudo conocer muchas personas que la apoyaron recomendándole con algunas marcas muy buenas que le dieron la oportunidad de crecer, de ser fotografiada para publicidades, revistas, catálogos, pasarelas y vallas publicitarias.

"El modelaje es mi pasión y lo disfruto. Estoy muy feliz ahora cuando miro atrás y recuerdo que empecé desde abajo y eso me enseñó a tener mucha humildad. Agradezco todos los días por los sueños cumplidos gracias al apoyo de las personas de mi Ecuador. Estoy muy agradecida por todas las experiencias que he vivido".

"Me gusta trabajar con la gente pues tengo empatía y me siento bien cuando puedo ayudar a los demás, sin esperar nada a cambio, pues 'hay que hacer el bien sin mirar a quien'.

"Actualmente, estoy siguiendo la carrera de fotografía y producción audiovisual. Sobre mi futuro no sé que me depare la vida, solo espero que mi Ecuador mejore y sea el país que nos permita a todos realizar nuestros planes siempre poniendo a Dios delante de todo".



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



MARCOPOLO G8 presenta el nuevo **Viaggio 1050**

QUITO

POR JANETH CRUZ

El Viaggio 1050 es el miembro más nuevo de la serie G8. Un autobús que mantiene el fuerte ADN de la familia “Generación G8”, con confiabilidad, comodidad y seguridad adecuadas a las necesidades del mercado.

- Los faros full LED traen mayor seguridad en la conducción en todas las situaciones diarias. La solución LED ofrece una mejora del 57% en iluminación y duración.
- Robustez estructural y 100kg más ligero que su predecesor.
- Pasa ruedas de aluminio para bajar costos de mantenimiento. Rejilla en polímero DCPD. Central eléctrica del maletero
- Techo interno en polímero, paredes de separación con revestimiento vinílico. Central eléctrica unificada.
- Porta-paquetes amplio y espacioso compuesto de material reciclado,
- Panel de la línea G8 que garantiza una visibilidad 21% mayor que la generación anterior.
- La nueva central de control de la carrocería, ubicada junto al conductor, cuenta con una Unidad de Control modernizada.



- La estructura del Viaggio 1050 fue proyectada y probada para garantizar mayor seguridad a los pasajeros, en conformidad con el estándar ECER66.02. Se realizaron pruebas físicas de vuelco, obteniendo la certificación de Vehicle Certification Agency (VCA), cumpliendo con las normas de seguridad más rigurosas.

Un Gol de Lujo: El Nacional recibe un bus de alta gama para su equipo

QUITO

POR JANETH CRUZ

Sobre un chasis Hino AK, el más vendido en el país y líder indiscutible en las carreteras, Teojama Comercial donó un elegante bus, el 12 de septiembre pasado, al equipo del Club Deportivo El Nacional.

Con esta decisión, los directivos reafirmaron su compromiso con el deporte y con el fortalecimiento de los valores que unen a los ecuatorianos: pasión, disciplina y trabajo en equipo.

“No solo nos sentimos orgullosos por la calidad del producto que vendemos, 100% japonés, sino que aportamos a la industria metalmecánica nacional con estas hermosas carrocerías que cumplen normas y certificaciones y son hechas por artesanos e ingenieros ecuatorianos”, dijo a BUEN VIAJE, el economista Manuel Malo, presidente del Directorio de Teojama.

En el área urbana, el bus -que cuenta con 280 HP y caja de seis velocidades- puede transportar hasta 60 pasajeros y en el interprovincial hasta 48.



Flamante bus para El Nacional.

El bus está garantizado la seguridad de jugadores y cuerpo técnico con máximo confort en los asientos ergonómicos reclinables ideales para trayectos largos, A/C, suspensión avanzada que brinda estabilidad, tecnología de seguridad, incluyendo frenos de alto rendimiento y carrocería reforzada.

FUERZA Y CALIDAD

CON EFICIENTE CONSUMO DE COMBUSTIBLE



TGS 33.440 6X4

CAPACIDAD DE CARGA (12 - 14 m³)
POTENCIA (440CV)
CAJA MANUAL ZF16 VELOCIDADES
INTARDER 6 POSICIONES

TGS 33.480 6X4

CAPACIDAD DE CARGA (12 - 14 m³)
POTENCIA (480CV)
CAJA MANUAL ZF16 VELOCIDADES
INTARDER 6 POSICIONES



098 828 2600

MAN Truck and Bus EC

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

Cuenca - Ecuador

www.mancamiones.com.ec



vehicentro

CAMIONETA

SINOTRUK

4x2 / 4x4



0% DE ENTRADA

PAGA DESDE FEBRERO

MANTENIMIENTO AL COSTO

Desde

\$ 28.890_

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

 032 994 740

  www.sinotruk.com.ec