

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA CON ALCANCE NACIONAL

175



8 DE MARZO CELEBRAMOS EL
“DÍA INTERNACIONAL DE LA MUJER”

**SENSORES ELECTRÓNICOS PARA
PESOS Y DIMENSIONES**

**JAQUE A LA ANT ¿SERÁ EL FIN DEL
IMPERIO DE LA ILEGALIDAD?**

ECUADOR
RUTA A LA COPA

33
años



Teojama Comercial

Desde 1963

EL LÍDER NO COMPITE



TECNOLOGÍA Y MARCA
100% JAPONESA





IMPULSA EL
**DESARROLLO
DE TU NEGOCIO.**



AGENDA UNA
CITAAQUÍ



1800 TEOJAMA (1800-836526) WWW.TEOJAMA.COM ©    

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

CONTENIDO



4



12



22



28



35



40

3 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL

Temas para el mejoramiento del negocio del transporte

10 LO EMPRESARIAL

SRI: transmisión en tiempo real

12 ECUADOR EN RUTA AL MUNDIAL

14 NOTICIAS NACIONALES

18 ZONA DE DERRUMBE

19 PUENTE ANGOSTO

Créditos y chatarrización

20 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA

22 CONTEMOS LO BUENO

Día Internacional de la Mujer

24 LO TÉCNICO

26 CEDA EL PASO

28 CONDUCTORES

Composición de la canasta automotriz

30 SEGUIMIENTOS

Potencial fin del imperio de la ilegalidad en la ANT

34 PARA TI

35 SALUD

Corazón al volante: peligro invisible

36 SOBRE LA MARCHA

38 CARROCEROS

40 PIONERO

42 LA CHICA DE LA PORTADA



¡Rompiendo la pareja corrupta: Ecuador se Levanta!

Lamentablemente, Ecuador enfrenta una corrupción rampante que erosiona su sociedad como nunca antes. En 2026, casos como el allanamientos en la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), corrupción en la ATM de Guayaquil y muchos otros GAD municipales, revelan robos, vacunas, secuestros y asaltos diarios en vías y hogares, de día o noche. No hay lugar seguro; todos sospechamos de todos, mientras el país cae al puesto 121 en el Índice de Percepción de Corrupción 2024.

Esta plaga golpea a un grupo reducido de personas que reconoce el daño, pero el resto ignora o justifica actitudes torcidas que generan dolor, destrucción y vergüenza nacional. "Si no pago por debajo, no avanzo en trámites ni trabajo", se oye como justificación, exponiendo una burocracia irremediablemente corrompida y ciudadanos cómplices que pagan coimas por favores. ¿Cómo corregir esto si pagamos para saltarnos la ley? Critican a los corruptos mientras son cómplices por conveniencia personal.

La pareja corrupta en acción

La corrupción requiere dos: el que ofrece y el que acepta. En vías, el agente o policía pide vacuna y el conductor paga; en negocios, uno soborna y el otro acepta; en trámites, el gestor ilegal cobra y el ciudadano paga. Para licencias o matrículas en la ANT, esta "pareja" paralizó las ventas de autos y más trámites necesarios por fraudes masivos. Los casos pendientes de juzgamiento son tantos que hemos perdido la cuenta y los detalles se entremezclan con lo cual se agrava la impunidad.

Llamado a la reflexión viajera

Ciudadanos de buena voluntad, que amamos nuestra familia y al Ecuador como cuna orgullosa, detengamos esto. Reflexionemos sobre nuestros actos diarios: rechacemos los pagos por debajo en trámites o fronteras, exijamos transparencia en viajes y cobros. Enderecemos los caminos corruptos promoviendo la ética en el turismo, los negocios y las rutas. Hagamos campaña para decir; "NO" a la coima, denunciemos y eduquemos a los nuestros. Heredemos a las generaciones futuras un Ecuador íntegro, seguro y próspero, libre de esta tóxica pareja.



www.revistabuenviaje.com.ec

NR. 175 FEBRERO - MARZO 2026

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

RESPONSABLE

MARITZA GUEVARA

GRUPO COLABORADOR

ING. FABIÁN ESPINOZA
ING. RUBÉN JIMÉNEZ
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

DELINEY NIÑO BALZA/ QUITO

FOTOS PORTADA

GUSTAVO GÓMEZ

DISEÑO

MARISTHER GUEVARA

IMPRESIÓN

GRUPO IMPRESOR

COORDINACIÓN

STO. DOMINGO - BOANERGES COLOMA

DISTRIBUCIÓN GENERAL

GEOVANNI VALENCIA

REDES SOCIALES

DOMÉNICA CHAVES
RICARDO CORVALÁN
CAROLINA SUÁREZ

PUBLICIDADES Y SUSCRIPCIONES

Telfs: 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 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.

Temas importantes que aportan al mejoramiento del negocio del transporte

El año 2025 fue una mezcla de bueno y malo. Bueno en lo relativo a la renovación de flotas con un repunte histórico en la compra de camiones y buses (65,2% más en mayo 2025 que en 2024).

Lo malo se manifestó en la informalidad y falta de regulación pues

persistieron problemas con empresas que no tributan y cobran fletes ínfimos que dañan el mercado. La volatilidad en los precios de combustibles, repuestos y otros suministros, sumado al mantenimiento correctivo, complicó el flujo de caja. Una logística deficiente donde persisten ineficiencias en la planificación de rutas y el manejo de carga en ciertas áreas.

En esta edición Revista BUEN VIAJE pretende poner a su consideración temas necesarios que deben establecerse o tomarse en cuenta para mejorar y corregir la fallas cometidas durante el año 2025 o mucho tiempo atrás, y así lograr continuar el negocio del transporte de manera sustentable y exitosa.



Normas ISO para la optimización del transporte público y Comercial

QUITO

POR ING. FABIÁN ESPINOZA

La certificación en normas ISO es clave para optimizar el transporte público y comercial, garantizando calidad, seguridad y eficiencia. Estas normas permiten **estandarizar procesos, reducir riesgos y cumplir regulaciones**, fortaleciendo la competitividad en un mercado exigente. Entre las más relevantes están:

1. ISO 9001: Mejora la gestión de calidad, optimiza procesos, garantiza satisfacción del cliente y fomenta la mejora continua. Beneficia la planificación de rutas, gestión de flotas y capacitación del personal.

2. ISO 39001: Enfocada en la seguridad vial, ayuda a reducir accidentes de tráfico, protege conductores, vehículos y mercancías y asegura el cumplimiento de normativas de seguridad vial.

3. ISO 14001: Promueve la gestión ambiental, reduciendo emisiones contaminantes, optimizando recursos y mejorando la responsabilidad social corporativa.

4. ISO 28000: Garantiza la seguridad en la cadena de suministro, especialmente en sectores críticos, asegurando la integridad de la carga y controlando riesgos.

5. ISO 45001: Fomenta la seguridad y salud ocupacional, previniendo accidentes y enfermedades laborales, y asegurando condiciones laborales óptimas.

Además, el análisis predictivo y la tecnología avanzada, como sistemas de gestión de transporte y el “Internet de las Cosas”, permiten planificar rutas eficientes, monitorear flotas en tiempo real y anticiparse a problemas, reduciendo costos y mejorando la eficiencia operativa. También la capacitación constante del personal en gestión de transporte, seguridad y uso de tecnologías modernas es esencial para garantizar un servicio de calidad.

La adopción de normas ISO y estrategias tecnológicas no solo optimiza operaciones, sino que impulsa la sostenibilidad, la confianza de los clientes y la resiliencia ante la crisis. Las empresas que integren estas prácticas tendrán una ventaja competitiva en un sector cada vez más dinámico y exigente.

Sensores móviles reemplazarán a las balanzas mecánicas

EN VARIAS OCASIONES, REVISTA BUEN VIAJE HA PUESTO DE MANIFIESTO LA NECESIDAD DE QUE SE ACTIVEN Y MODERNICEN LAS ESTACIONES DE PESAJE DEL PAÍS, CON EL FIN DE QUE LAS CARRETERAS SE MANTENGAN EN BUEN ESTADO, QUE SE EVITE LA SOBRECARGA QUE HA PROVOCADO FATALES SINIESTROS Y QUE LA CORRUPCIÓN SE PUEDA CONTROLAR. LA ÚLTIMA DE NUESTRAS PUBLICACIONES FUE EN JULIO 2023 EN LA REVISTA 159.

QUITO

POR JANETH CRUZ

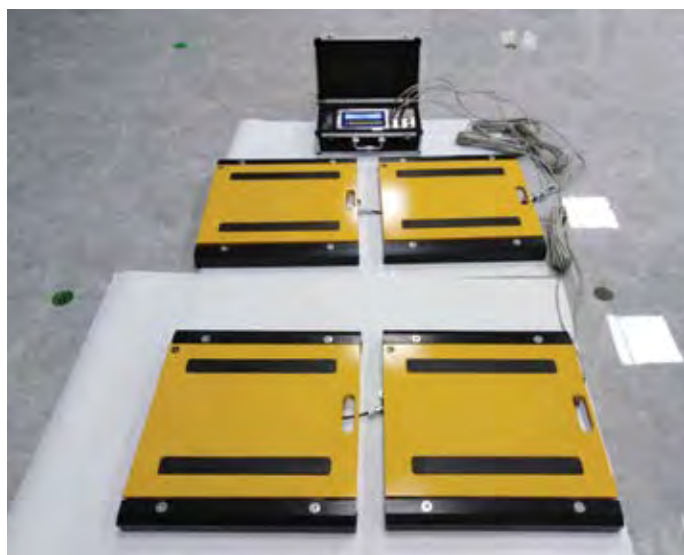
La tecnología avanza a pasos agigantados, y el Ecuador podría dejar atrás las balanzas mecánicas y dar paso a sensores móviles para el control de pesos y dimensiones de los vehículos de carga pesada.

El 12 de diciembre de 2025, en la Mesa de Seguridad (integrada por delegados de los Ministerios de Gobierno, Interior, Policía Nacional y Fuerzas Armadas), reunida en el ECU-911, el sector del transporte expuso a las autoridades del Gobierno la necesidad de que se activen controles para mejorar y precautelar el transporte de carga.

Tecnología móvil con sensores

En entrevista con BUENVIAJE, el presidente de la Federación Nacional de Transporte Pesado (Fenatrape), Carlos Cueva Hidalgo, aseguró que hay un compromiso del Estado para avanzar en el proyecto de reemplazar las balanzas que miden entre 15, 18 o 20 metros para pesar a los vehículos. Se proyecta la adquisición de sensores móviles que podrán estar ubicados en cualquier punto de las carreteras para que las autoridades competentes realicen el control del peso por cada eje del camión. “Ya no hará falta las enormes balanzas que teníamos antes”, dijo.

La inversión que el Ministerio de Infraestructura y Transporte calcula para poner en práctica el proyecto bordea los USD 19 millones.



Pesas móviles para camiones.



Carlos Cueva, presidente de Fenatrape

El control de pesos y dimensiones se aplica a personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, generadores de carga, propietarios y conductores. Su objetivo es precautelar la seguridad porque un vehículo con sobrecarga, al momento de una frenada brusca, no responde y pueden ocurrir siniestros. Además, se busca la legalidad del transporte, su mercadería y conservar la capa asfáltica de la red vial.

Sobrecarga y sobreoferta

“La aplicación del sistema de pesos y medidas ha sido una preocupación constante, así como el mantenimiento de las carreteras y puentes”, dijo Cueva, tras señalar que una preocupación adicional es la constatación a simple vista de cómo sobrecargan los camiones y las autoridades no toman correctivos. A esto se suma la sobreoferta de transporte.

“Los controles permitirán que se cargue solo lo permitido, ya no se cargará 50 toneladas, sino hasta 30 ó 32, tanto para circular por las carreteras, y en los puertos marítimos solo podrán cargar hasta un contenedor”. Asegura que las disposiciones para la carga al interior de los puertos si respeta el máximo de las 51 toneladas para un camión de tres ejes. Pero, el problema es que, al salir de los puertos, se sobrecargan en patios particulares, lo cual genera inconvenientes para el sector del transporte en general.

Subrayó que la decisión de aplicar el sistema tecnológico de pesos y dimensiones, ha sido socializada con la mayoría de transportistas. Para poner en práctica el proyecto, la dirigencia de la transportación espera mantener una reunión en las próximas semanas con la ministra de Gobierno, Nathaly Morillo.

La informalidad **daña** el transporte legal y **hecha abajo** el esfuerzo de todos

EL COMENTARIO DE LOS TRANSPORTISTAS ES QUE AHORA YA NOS ES OBLIGATORIO SER ASOCIADO A UNA COMPAÑÍA O ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE. DICEN QUE LOS INFORMALES SACAN UN RUC PARA FACTURAR, PRESENTAN SUS PAPELES PERSONALES Y DEL VEHÍCULO, NADA MÁS Y ¡A BUSCAR CARGA AL PRECIO QUE SEA!

MACHALA

POR FRANCISCO CELI

Todos los entrevistados están de acuerdo en que el Estado debe realizar cambios profundos en el sistema de tránsito y seguridad para controlar mejor el transporte pesado, caso contrario los ilegales acabarán con el transporte legal que paga impuestos.

El chofer profesional y exdirigente de El Oro, Olger Encarnación, vendió su vehículo cansado de la inseguridad y porque, a su criterio e irónicamente hablando: “es más productivo ser ilegal o hacerse pasar como cuentapropista para tener mejores ingresos”.

En puerto Hualtaco, al sur del país, Rubén Vincés carga un camión con

sacos de químicos para camaronerías, considera que “todos tenemos derecho a trabajar”; sin embargo, hay leyes que todos debemos cumplir para trabajar en igualdad de oportunidades.

Afirma que cada día es más difícil tener trabajo seguro y que conseguir carga es un desafío diario. Hay demasiados vehículos, algunos muy nuevos compitiendo por la escasa mercancía y a ofertas de fletes más y más bajos. “A los dueños de la carga, por supuesto que les parece bien esa competencia desleal; pero a nosotros no”, señala.

“Siempre será una garantía y seguridad de servicio para el usuario el contratar a un vehículo afiliado a una compañía de muchos años de trayectoria empresarial, con oficinas reales, contactos y personal reconocidos, que

van a responder por el destino de la carga”, afirma Vincés.

El imbabureño Oswaldo Casanova con 30 años de experiencia al volante, llega del Perú al CBAF de Ecuador luego de largas horas de viaje. Trabaja para una de las empresas de transporte más reconocidas del país, señala que la informalidad en el transporte también representa inseguridad y una afectación al transporte legal.

Casanova, muy conocedor de la realidad del transporte peruano y ecuatoriano, pide a las autoridades poner control a la carga; pero, también a los vehículos para saber su origen, como fue comprado, si está afiliado a una organización, si tributa y más. También, pone énfasis en las federaciones de transporte pesado para que cumplan su rol de defensa a sus afiliados.



Cargando mercadería en Hualtaco.

Sus conductores son **socios silenciosos** (pero vitales) de su negocio

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

El alza de 12 dólares vigente para este año en el Salario Básico Unificado (SBU), solo aplica para el trabajador privado en general, no para los choferes profesionales, pues ellos pertenecen a una de las 22 escalas salariales sectoriales que perciben remuneraciones diferentes.

Esta actividad laboral se encuentra registrada dentro de la Comisión Sectorial de Transporte, Almacenamiento y Logística, según la cual los choferes profesionales de transporte de pasajeros y de camiones pesados tienen una escala de salario que inicia con un mínimo de USD 722,44 mensuales.

Sin embargo, dependiendo de la experiencia, capacidades específicas, prácticas y cursos cumplidos, el sueldo lo determina la empresa contratante.

Sobre regulaciones y beneficios

Según el Dr. Patricio Torres Merchán, experto en legislación laboral, más allá de las escalas salariales, los choferes profesionales están sujetos a las mismas regulaciones y beneficios que gozan los demás trabajadores, tales como jornadas diarias de ocho horas, de lunes a viernes, recargos de 25, 50 y 100% en la hora laborada los fines de semana y feriados, derecho a vacaciones anuales pagadas, ropa de trabajo, equipo de seguridad, afiliación al IESS, entre otros.

Estas y otras condiciones se establecen en el contrato individual de trabajo que, para el caso del transporte público o de carga puede ser indefinido o sujeto a modalidad.

El requisito fundamental para la contratación es que los choferes cuenten con la licencia profesional para cada tipo de transporte. En Cuenca, por la situación económica de muchos choferes, el pago no se hace de forma mensual, sino diaria.

Al contrato se adhiere un reglamento que establece los derechos y obligaciones de los conductores, con el fin de garantizar que el servicio se preste en condiciones de calidad y eficiencia. Además, se hace constar entre sus obligaciones el cuidado de la unidad a su cargo.



El recurso humano preparado marca la diferencia.



Conductores esperando en la terminal.

El recurso humano es determinante

Las empresas de transporte deben tener muy claros los requisitos que su negocio exige al momento de contratar a sus conductores. Son ellos los que conducen sus valiosos vehículos y los cuidan o destruyen. Sus choferes son los “embajadores de la empresa”, pues son los primeros que se presentan con el cliente para dejar o recoger la carga.

Es indispensable invertir en su capacitación: trato al cliente, buenas maneras, disciplina, vocabulario, higiene, normas de urbanidad, conocimientos técnicos de mecánica y también de los productos y servicios que entrega.



SRI establece “Transmisión en Tiempo Real” de facturas, retenciones y documentos complementarios

DESDE EL 1 DE ENERO DE 2026 LAS FACTURAS ELECTRÓNICAS Y DEMÁS COMPROBANTES ELECTRÓNICOS DEBEN TRANSMITIRSE AL SRI EN EL MISMO MOMENTO EN QUE SE GENERAN; ES DECIR, EN TIEMPO REAL Y CON FECHA DE EMISIÓN IGUAL A LA FECHA EFECTIVA DE LA TRANSACCIÓN.

QUITO

Esto elimina el plazo previo de hasta cuatro días hábiles para enviar los comprobantes al SRI.

- Las facturas electrónicas deben emitirse y enviarse de forma inmediata al SRI, en el momento de la operación comercial.
- La fecha de emisión del comprobante debe coincidir con la fecha real de la transacción, ya no se permite la emisión con fechas pasadas.
- Lo mismo se aplica a comprobantes de retención y documentos complementarios emitidos de forma electrónica.

Alcance y finalidad

- La exigencia de transmisión en tiempo real se apoya en resoluciones del SRI de junio y julio de 2025, que dejaron sin efecto el antiguo plazo de hasta cuatro días hábiles.
- El objetivo es reforzar el control tributario, mejorar la trazabilidad de las operaciones y reducir el uso de comprobantes con fechas manipuladas.

Ajustes que deben hacer las empresas

- Configure el software de los sistemas de facturación para que generen y envíen los comprobantes al SRI de forma automática e inmediata.
- Revise que su sistema registre hora y fecha de emisión y que transmita inmediatamente; si por fallas técnicas no se logra, documente con evidencias (logos, tickets de proveedor) y regularice lo antes posible para reducir riesgos frente a una eventual verificación.
- Revise procesos internos de ventas, crédito y cobranzas para que la emisión del comprobante se produzca en el momento real y no de forma masiva o diferida.

Anulación y correcciones

- Nuevas resoluciones limitan la anulación de comprobantes electrónicos a un plazo acotado (por ejemplo, hasta el día 7 del mes siguiente) y exigen la aceptación del receptor en un plazo corto, generalmente de cinco días hábiles.
- Cuando la factura se emitió como “consumidor final”, la normativa indica que no podrá ser anulada una vez transmitida al SRI, obligando a usar notas de crédito u otros mecanismos para corregir.

Si no se envía las facturas electrónicas en tiempo real al SRI se expone a multas económicas importantes, e incluso a clausura temporal si el incumplimiento es grave o reiterado.

Multas económicas aproximadas

- No transmitir comprobantes electrónicos dentro del tiempo real puede sancionarse con multas de hasta 30 salarios



Portal del SRI.

básicos unificados, alrededor de USD 13.800, sobre todo para grandes contribuyentes y grandes patrimonios.

- No emitir o no entregar comprobantes de venta puede acumular multas de hasta 20 salarios básicos unificados (cerca de USD 9.200), que además pueden acumularse por cada comprobante o período incumplido.

Clausura y otras medidas

- El incumplimiento grave o reiterado en la emisión y transmisión de facturas electrónicas permite al SRI imponer la clausura temporal del establecimiento hasta por 3 meses, con suspensión total de actividades comerciales.
- Si, además, se comprueba evasión o uso doloso de comprobantes (por ejemplo, ventas sin reporte al SRI), puede iniciarse un proceso penal por defraudación tributaria, con sanciones adicionales.

Impactos adicionales

- El incumplimiento sistemático puede hacer que pierda beneficios tributarios (por ejemplo, regímenes simplificados o incentivos) y eleva su perfil de riesgo frente al SRI, lo cual significa más controles y auditorías.
- Las sanciones también pueden afectar la deducibilidad de gastos y créditos tributarios si las facturas no cumplen las condiciones formales de validez (incluida la transmisión oportuna).

VIAJA SEGURO con *Reencauche*



Para el que nunca para,
¡un respiro bien frío!

GRATIS

COOLER

x 2 Reencauches R22.5

Sabemos que el camino es
duro, por eso te damos el
mejor reencauche.

Cotiza aquí



Visítanos en nuestros
puntos de venta



Calidad Certificada

www.durallanta.com



Italia 1990 : Etrusco Unico
Inspirado en el arte etrusco, representó tradición y elegancia. Fue el primer balón totalmente sintético, marcó el inicio de la era moderna de Adidas.



Estados Unidos 1994: Questa
Más liviano y veloz, incorporó nuevas capas internas para mejorar el rebote. Favoreció un juego más ofensivo y fue clave en uno de los mundiales con más goles.



France 1998: Tricolore
El primer balón mundialista con colores. Su diseño rindió homenaje a la bandera francesa y consolidó la identidad visual de cada Copa del Mundo.



Japón-Korea 2002: Fevernova
Futurista y atrevido, simbolizó energía, precisión y modernidad. Representó la primera Copa del Mundo organizada en Asia.



Alemania 2006: Teamgeist
Revolucionario por reducir el número de paneles, ofreció mayor esfericidad y precisión. Su nombre reflejaba el "espíritu de equipo" del torneo.



FOTON

+ 60 AÑOS
AUTOMOTORES & ANEXOS

LA "BOCHA" CADA UNA TIENE SU HISTORIA

La pelota es redonda, siempre. Pero el cuero circular también apiña la esencia y tradiciones del país que organiza la fiesta mundialista, por lo que se la bautiza con un nombre o mote que perpetúe en la mente del fanático y la asocie con el país que acogió el magnánimo torneo futbolero.

ECUADOR RUTA A LA COPA

POR LUIS RUIZ BRAVO

Sudáfrica 2010: Jabulani

Muy polémico por su comportamiento impredecible en el aire. Aunque tecnológicamente avanzado, fue criticado por arqueros y defensores.



Brasil 2014: Brazuca

Destacó por su estabilidad y control. Su diseño colorido reflejó la alegría brasileña y es considerado uno de los mejores balones de la historia.



Rusia 2018: Telstar 18

Estética retro inspirada en el balón de 1970, combinada con tecnología moderna e incluso chip NFC para interacción digital.



Qatar 2022: Al Rihla

Diseñado para máxima velocidad y precisión, su nombre significa "el viaje". Acompañó uno de los mundiales más rápidos jamás jugados.



Estados Unidos, México y Canadá 2026: Trionda

Diseño esférico de cuatro paneles con colores rojo, verde y azul, en referencia a los tres países sede.



Participar en un Mundial de fútbol es el fénix en la carrera de un futbolista profesional. Es la fiesta con orquesta en la que todos quieren bailar, pero es con reserva de admisión solo para quienes lograron conseguir su entrada, en base a sacrificio, esfuerzo y pujanza.

La primera participación de Ecuador en estas lides fue en Japón-Korea 2002. Un equipo fantástico que tenía como abanderado al mítico Álex Aguinaga, quien lideró ese contingente ecuatoriano en el que brillaron también Agustín Delgado, Iván Kaviedes, Cléber Chalá, entre otros.

Aguinaga era un jugador dúctil, que dónde ponía el ojo, ponía la pelota. Aguerido, con una visión de juego periférica, sudó más de 100 partidos la camiseta tricolor por el mundo, lo que lo erige como uno de los mejores futbolistas que vio nacer esta tierra. Fue el primer capitán ecuatoriano en intercambiar un banderín en un Mundial.

En el Mundial de Alemania, descollaron los terribles delanteros Agustín Delgado y Carlos Tenorio. Con dos goles cada uno, se erigieron en las figuras del seleccionado que llegó por vez primera (y única) a octavos de final, instancia en la que se perdió 1-0 ante Inglaterra de David Beckham.



Si bien la participación ecuatoriana en Brasil 2014 no fue luciente, el delantero Enner Valencia fue el mejor jugador de la Tri con 3 anotaciones (una ante Suiza y dos a Honduras). "Superman" actualmente es el ecuatoriano con más goles en la cita ecuménica (6) y mayor goleador histórico de la selección con más de 48 goles (y sigue sumando).

Mientras que una nueva generación irrumpió con toque y fútbol, a ritmo de bomba para el mundial de Qatar en 2022. Moisés Caicedo, Michael Estrada, Gonzalo Plata, Pervis Estupiñán fueron las figuras rutilantes de la Tri.

Liderados por Enner Valencia, quien marcó otras 3 dianas para sumar 6 en Mundiales, quedó una buena sensación que estos jugadores puedan finalmente decorar y mejorar la participación del equipo en Alemania 2006.

Las figuras Tricolores en la mayor fiesta del fútbol



Enner Valencia, máximo goleador de la selección ecuatoriana.

ECUADOR
RUTA A LA COPA

POR LUIS RUIZ BRAVO

EL PEREGRINAJE TRICOLOR EN SUS 4 MUNDIALES

Una generación fantástica capitaneada por Álex Aguinaga, con Agustín Delgado y Jaime Iván Kaviedes como referentes goleadores, y dirigida por el motivador Hernán Darío Gómez, encabezó el histórico sueño mundialista de Ecuador rumbo a Corea-Japón 2002.

Ecuador debutó en el Mundial con una derrota 2-0 ante Italia en Sapporo, con dos goles de Vieri. Luego cayó 2-1 frente a México en Sendai: pese a adelantarse con un golazo de Agustín Delgado, el rival remontó y dejó a la Tri sin opciones de clasificación. En su último partido, Ecuador logró su primera victoria mundialista al vencer 1-0 a Croacia en Yokohama, con gol de Édison Méndez.

Ecuador mantuvo esta base generosa de jugadores y logró clasificarse al hilo para Alemania 2006. En el partido inaugural vencimos a Polonia 2-0 en Gelsenkirchen con dianas de Delgado y el Demoedor Carlos Tenorio.

La Tri aplastó 3-0 a Costa Rica en formidable partido en Hamburgo. Convirtieron Tenorio, el Tin y Kaviedes. Con la clasificación en los bolsillos, un equipo alternante perdió 3-0 ante los teutones. En octavos, David Beckham con un tiro libre destruyó nuestras aspiraciones y Ecuador volvió a casa.

En Brasil 2014, para la Tri fue su tercera participación en mundiales y formó parte del Grupo E, junto a Suiza, Francia y Honduras. Frente a los "relojeros" perdió 2-1 en Brasilia, pese a ir ganando en el primer tiempo con gol de Enner Valencia.

Luego, vino la redención en Curitiba frente a los catrachos y con goles de "Súperman" Valencia, ganó 2-1 y esperaba a un país de lograr el acceso a octavos. Para esto, por lo ajustado de las colocaciones en el grupo, debía vencer a los franceses en Río de Janeiro, pero la pizarra quedó en cero y concluyó la experiencia en territorio brasileño.

Para Qatar 2022 en el partido inicial, la Tri triunfó 2-0 ante los qataríes en Jor con anotaciones de "Súperman". Con esos 3 puntachos, se venía la poderosa Holanda y en un partidazo en Rayán, Ecuador le arranchó un punto al igualar 1-1 con otro gol de Valencia.

Con una camionada de fe, vino el partido que dirimía la clasificación ante Senegal, pero La Tri cayó 2-1 y con eso fue eliminada de la Copa. El tanto tricolor lo convirtió "Niño Moi".



Estadio Nissan, Yokohama - Japón.

El Volksparkstadion, Hamburgo - Alemania.

Estadio Maracanã, Río de Janeiro - Brasil

Estadio Al Bayt, Jor - Qatar

LA PIEL DE LA TRI EN SUS AVENTURAS MUNDIALISTAS



ECUADOR
RUTA A LA COPA
POR LUIS RUIZ BRAVO

La Tri tiene su casa de modas con Marathon Sports como la tienda oficial en comercializar la piel ecuatoriana desde 1994. Pese a que el seleccionado no clasificó a USA'94, esta empresa ecuatoriana apostó por la joya de la corona y con una mejor propuesta, arrebató a Reebok el derecho de diseñar la camiseta tricolor.

El primer amor nunca se olvida por eso permanece en la memoria futbolera la remera de 1998, con la que se jugó la Eliminatoria que desembocó en la clasificación al Mundial de Japón-Korea 2002. En el diseño predominaba el amarillo que como es el color preponderante en nuestra bandera, aunque compartía la parte central con dos franjas verticales, una roja en el centro y una azul más tirado a la parte izquierda.

El idilio futbolístico continuó con otra clasificación mundialista a renglón seguido para Alemania 2006. MS también lanzó al mercado una nueva camiseta, que mantenía el amarillo tradicional añadiendo azul en la manga derecha. En el centro, dos líneas: en rojo y azul que remarcaban el tricolor patrio.

Pero la caja registradora de MS echó humo con la camiseta para jugar en Qatar 2022. Fue tal la demanda que fabricó 3 diseños: amarillo, blanco y azul. Para aficionados y coleccionistas, es el modelo más atractivo diseñado por la casa comercial. Con el amarillo como abanderado matriz, unas leves franjas azules en los hombros, mientras en las costillas se dividían el azul y rojo, también sinuosamente.

El pasado noviembre, la Federación presentó una camiseta conmemorativa con botones, color negro y números plateados. Con este diseño jugó varios partidos de preparación en Estados Unidos y Canadá, pero hay que aprovechar el boom futbolero y esperemos una nueva camiseta para jugar el Mundial de la triple sede en este 2026.



2002



2006



2014



2022



●● AMBATO

Transportistas de carga pesada en resistencia y adaptación

POR YOLANDA QUINCHE

Antes de que la ciudad despierte, los camiones cargados de verduras ya comienzan a llegar al Mercado Mayorista, marcando el inicio de una jornada clave para el abastecimiento. No solo movilizan productos del campo, sostienen la alimentación diaria de miles de hogares.

Para 2026 su prioridad del sector es clara, seguir trabajando pese al alza del combustible, los repuestos, los peajes y el mantenimiento. Renovar el camión es una meta necesaria, pero lejana para muchos. Los altos costos y el acceso limitado a créditos obligan a extender la vida útil de las unidades y a trabajar con márgenes cada vez más ajustados.

El futuro del transporte agrícola se perfila más exigente con horarios estrictos, controles constantes y la presión por



Sin transporte no hay alimentos

cumplir entregas puntuales. A esto se suma la inseguridad en las carreteras y la inestabilidad de los precios de los productos que, muchas veces, no compensan el esfuerzo ni los costos de traslado. Los transportistas esperan condiciones equitativas y un apoyo real, convertido en decisiones concretas que fortalezcan al gremio y permitan sostener su trabajo.

●● CUENCA

POR LEONOR PEÑA

Paradas de bus inteligentes en Cuenca

Los lugares más concurridos de la capital Azuaya cuentan con paradas de buses inteligentes, llamadas así no solo por su diseño e infraestructura nueva, sino por los servicios que ofrecen. Al momento son veinte. Cuentan con servicio de wifi, una gran pantalla di-

gital interactiva para navegar y buscar información sobre rutas y líneas de buses, además de un panel luminoso para anunciar el tiempo en el que arribarán las diferentes líneas de esa parada.

Según el gerente de la EMOV EP, Lenin Guzmán, al final del presente año Cuenca tendrá cuarenta paradas inteligentes, algunas estarán en parroquias rurales como Baños, Turi y Ricaurte. La inversión será de 400 mil dólares. También habrá un botón de pánico conectado al Consejo de Seguridad Ciudadana, para ser activado ante cualquier emergencia.

Además de estas paradas modernas, Cuenca tiene 3.500 paradas de buses, de éstas 600 cuentan con infraestructura de latón, las demás apenas tienen la señal vertical. En este año, 400 tendrán iluminación con energía fotovoltaica, lo que tendrá un costo de 400 mil dólares.



Nueva tarifa urbana con subsidio

En Cuenca, el subsidio al transporte urbano aumentará a diez centavos por pasajero. El incremento lo asumirá la municipalidad a cambio de doce condiciones que deberá cumplir la Cámara de Transporte Urbano. El pasajero seguirá pagando 30 centavos, pero los transportistas recibirán 40. La Municipalidad asumirá la diferencia con un subsidio anual de seis millones de dólares.

Entre los requisitos están capacitaciones obligatorias para los conductores, creación de un canal de denuncias sobre el servicio. Se incrementarán rutas y frecuencias. Serán 23 kilómetros adicionales cada semana para cubrir lugares apartados. Habrá control electrónico en tiempo real de cada bus. Los 475 buses tendrán botones de pánico para reportar emergencias que el Consejo de Seguridad



Pasajeros de bus urbano de Cuenca.

Ciudadana gestionará para dar respuesta. Habrá un plan piloto para prevenir violencia de género en 50 unidades.

En agosto la tarjeta del bus se integrará al tranvía. Las recargas se harán desde el teléfono celular y no solo en tiendas. Al interior de las unidades se reproducirán mensajes auditivos sobre cultura, ética y valores. Aún no hay fecha para la vigencia del incremento.

●● ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Más de un año sin agentes de control de tránsito

La falta de agentes de tránsito en las calles de Esmeraldas ha generado preocupación entre ciudadanos, conductores y peatones, en medio de un aumento de siniestros viales y limitada capacidad de control de la circulación vehicular. Varios accidentes de tránsito han sido resueltos entre los propios involucrados y en ocasiones con el apoyo de la Policía Nacional.

Aunque las autoridades anunciaron meses atrás la incorporación de nuevos agentes de tránsito, hasta la fecha no se ha materializado. La situación se agrava debido a la inoperatividad de los fotorra-

dares, fotomultas y por los numerosos conductores que no respetan los semáforos.

La ciudadanía hace un llamado a las autoridades competentes para que se agilice la designación y despliegue de nuevos agentes de tránsito, a fin de regular la circulación, prevenir siniestros y garantizar condiciones de movilidad seguras.

El GAD municipal no ha dado una respuesta afirmativa y tampoco cede las competencias a la Policía Nacional. El burgo-maestre Vicko Villacís no descarta una alianza con Comisión de Tránsito del Ecuador.



Agentes de tránsito (foto de archivo).

Volquetes: No siempre hay trabajo y toca hacer malabares

Hay temporadas en que los volqueteros deben buscar trabajo en camaroneras u otros lugares. Rudy Alcívar es propietario de un volquete por más de 10 años, su sitio de trabajo se encuentra en el cantón Muisne y pernoca gran parte de su tiempo en el recinto Mompiche ya que es aquí donde suele encontrar trabajo para algún relleno, transporte de material pétreo, desalojos y, en ocasiones al ser una zona costera, se transporta piedra de escolleras.

Pero, lastimosamente, hay temporadas en que no hay trabajo para las volquetas y, es cuando "vamos a las camaroneras para realizar trabajos en arreglo de caminos, muros, mantenimiento de las vías dentro de las camaroneras. La intención es no pasar parados y buscar generar las monedas para sobrevivir", señala.

Don Rudy, nombre con el cual es conocido en Mompiche, también le hace a la mecánica y cada vez que se ha dañado algo en su volqueta, él mismo trata de solucionarlo: baja paquetes, suelda, arregla la suspensión, amortiguación, sistema de aire y frenos y más.

Alcívar es originario de Chone, pero el destino lo trajo a Muisne en la provincia



Rudy Alcívar y su volquete Nissan.

de Esmeraldas. No se queja a pesar de que le ha tocado pasar duro. Lleva años por acá y su único machete -como él dice- es su volqueta Nissan CK20 de los años 80, a la cual cuida y da mantenimiento el mismo porque los tiempos son duros y no reúne lo suficiente para poder cambiar su herramienta de trabajo.



Bus urbano de Machala.

●● MACHALA

Urbanos en rojo: la crisis que estrangula al transporte

POR FRANCISCO CELI

En Machala y Santa Rosa existen similitudes en el transporte urbano: dos operadoras dan servicio urbano y rural; en las dos ciudades los transportistas reportan problemas parecidos: inseguridad, bajos ingresos, unidades viejas y la negativa municipal de subir el pasaje.

Choferes de la ruta Puerto Bolívar-El Cambio, la más insegura, se niegan a identificarse pero se quejan que no les alcanza ni para comprar un juego completo de llantas, peor para adquirir un vehículo nuevo.

En Santa Rosa, Jairo Becerra, presidente de la Cooperativa de Transporte Santa Rosa; ofrece su análisis de la realidad del servicio urbano y rural de su cantón. Ve a la competencia ilegal y el daño de las vías como un grave problema. Dice que la compensación de USD 516 del Gobierno no compensa el aumento del combustible. Indica que antes cargaban diésel con USD 40 diarios, ahora ni con 60 alcanza.



●● LOJA

Más de 100 frecuencias diarias provocan correteos y enfrentamientos

POR ELVIS MERINO

El corredor suroriental Loja-Malacatos-Vilcabamba-Yangana, está muy afectado por el permanente correteo entre empresas de transporte, con el consabido "aguante" para ganarse un pasajero.

José Luis Silverio, director estratégico y Alejandro Bermeo, jefe operativo de la Unidad de Control Operativo de Tránsito (UCOT) han debido extremar los controles hasta con sanciones a las empresas de transporte para poner orden y evitar que los usuarios se vean afectados por siniestros de tránsito.

Explican que este problema se presenta desde hace algunos años debido a la creación indiscriminada de cooperativas y compañías de transporte en este corredor vial, al punto de existir más de 100 frecuencias diarias inter e intraparroquial, y solo dos operadoras acaparan la ruta.

Con tal cantidad de frecuencias los buses salen cada 10 y 15 minutos originándose enfrentamientos por "pescar" un pasajero.

La UCOT, en coordinación con la ANT intervienen para dar orden y seguridad especialmente en el corredor vial urbano.

¿Cómo sanciona y controla la ANT si es la responsable de dar frecuencias y autorizar permisos de operación?



José Silverio y Alejandro Bermeo, director y jefe Operativo.

●● MACHALA

Transporte de El Oro pide agilidad para control antidrogas



Contenedor ingresa a bodega aduanera..

POR FRANCISCO CELI

Stalin Rivera transporta productos químicos de Guayaquil a Machala u otras ciudades, está

de acuerdo con más controles para evitar la contaminación con drogas en las mercaderías.

En la compañía Citraoro son partidarios de las resoluciones del Ministerio del Interior tendientes a recabar información de empresas, vehículos y transportistas, con el fin de tener un banco de datos. El cual tiene el objetivo de ejercer control en la comercialización de todo tipo de productos y con ello prevenir la contaminación de la carga en el transporte.

El gerente Juan Carlos Quezada, informa que están cumpliendo con todos

los controles, pero critica la demora en su ejecución. Pone un ejemplo: en abril de 2025 se dio la resolución para actualizar los anexos A, B y C de la Ley de Prevención de Drogas y Control del Uso de Sustancias Sujetas a Fiscalización, y recién en diciembre pasado enviaron los modelos de los formularios 001 y 006. Tampoco se ha hecho socialización a cerca de los plazos de cumplimiento y más medidas para iniciar el control respectivo.

"Los transportistas estamos para hacer bien las cosas, para esto, queremos disposiciones claras", concluye Stalin Rivera.

●● TULCÁN

Hasta ocho horas de espera burocrática en Rumichaca

POR MARLON RUALES

Las largas filas de transporte pesado en el puente internacional de Rumichaca se han vuelto una escena recurrente, conductores de tráileres, doble troque y camiones denuncian esperas que superan las ocho horas para realizar el desembarque o continuar su paso hacia Colombia, afectando tiempos, costos y condiciones laborales.

Rubén Villarreal, señala que el principal problema está en los trámites aduaneros. "Desde inicios de 2025 y en este arranque de 2026 la Aduana, especialmente la DIAN, genera demoras, uno

puede pasar hasta cuatro horas solo en trámites; otros compañeros mucho más, perdemos tiempo", indicó.

Jaime Fuentes atribuye el colapso al establecido incremento de aranceles del 30% por parte de los dos países, lo que complicó el cruce de importaciones, "La DIAN revisa con más detalle documentos y mercadería", señaló. Luis Olivo, con 35 años en el oficio, afirma: "Llevo más de dos horas esperando; incluso bajo la lluvia seguimos esperando el trámite".

A diario cerca de 80 vehículos cruzan Rumichaca, los conductores exigen soluciones, menos trámites y mayor

coordinación binacional, la espera no puede seguir siendo el peaje invisible del transporte pesado.



Filas de camiones esperando los trámites.

●● TULCÁN

Rotación excesiva de gobernadores entorpece trámites

POR MARLON RUALES

En menos de dos meses en 2025 Carchi registró varios cambios de Gobernador, una inestabilidad que ha frenado diálogos, detenido proyectos y debilitado la respuesta frente a la inseguridad.

Rubén Villarreal, conductor de transporte pesado cuestiona la falta de continuidad: “¿Cómo avanzar si llega uno y luego otro? Los diálogos quedan en nada y seguimos viajando inseguros. En enero secuestraron a un compañero y su tráiler en Santo Domingo; pagaron el rescate, pero la unidad sigue desaparecida”.

Para Lady Jácome, exdirigente del transporte, cada relevo obliga a empezar de cero. “Las nuevas autoridades



Byron Borja actual Gobernador (en negro).

desconocen lo tratado anteriormente y problemas como el taxismo informal en Rumichaca siguen sin solución”.

Edgar Villarreal excomisario nacional, advierte que la inseguridad es permanente y que los transportistas se sienten desprotegidos. Pedro Lima, presidente de Coop. Rápido Nacional, sostiene que sin estabilidad no hay avances y pide al Gobierno elegir autoridades para largo plazo, “Carchi no necesita autoridades de paso, necesita gobernabilidad”.

●● QUITO

En la Capital se exigirá colocar la tercera placa

POR JANETH CRUZ

El Concejo Metropolitano de Quito aprobó el 6 de enero la ordenanza que regula la tercera placa, un dispositivo electrónico para identificar a los vehículos que circulan por la ciudad. Consiste en un adhesivo electrónico de seguridad que se colocará en el parabrisas. El secretario de Movilidad, Alex Pérez, explicó que el sistema permitirá acceder a la información de placa y chasis y prohíbe cualquier tipo de rastreo o geolocalización.

La tercera placa podría entrar en vigencia el segundo trimestre de 2026 y permitirá automatizar controles que hoy requieren presencia de agentes. “No podemos tener agentes en cada kilóme-

tro, pero sí podemos poner equipos tecnológicos”.

La información que se obtenga será para planificar, saber cuántos vehículos ingresan, qué tipo y en qué horarios. La tercera placa será obligatoria para los vehículos matriculados en Quito. Para los de otros cantones la instalación será voluntaria.



Vehículos de Quito.

●● YAGUACHI
POR VÍCTOR ESPINOZA

¡Cuidado con los tramos que presentan alta accidentabilidad!

Son frecuentes los siniestros de tránsito que se producen en las carreteras que conectan a Yaguachi, un cantón del Guayas con ejes viales nacionales que enlazan a la Costa con la Sierra ecuatoriana.

Los tramos: Tres Postes, Virgen de Fátima y Durán –



Disminuya velocidad y conduzca con precaución.

Yaguachi, registran mayores siniestros por vehículos a excesos de velocidad, malas maniobras sobre la calzada húmeda o choques frontales por falta de precaución a inicios de 2026, según la CTE.

Triple choque vehicular, camiones en la cuneta, pasajeros heridos en un choque frontal entre un bus interprovincial y una plataforma en el redondel de Los Banquitos en la vía Durán-Yaguachi, son entre tantos ejemplos fatales.

Se recomienda reducir la velocidad, aumentar la distancia de frenado, evitar maniobras bruscas, encender las luces bajas para mejorar la visibilidad entre quienes se movilizan y así evitar eventos trágicos.

Transportistas en la mira: No arriesguen su vida ni su libertad

Amigo transportista, antes de brindar su servicio confirme bien quien lo contrata. El Código Orgánico Integral Penal (COIP) sanciona el transporte y comercialización ilegal con penas de prisión que varían según la escala del delito, desde 1-3 años (mínima) hasta 7-10 años (gran escala).

El Bloque de Seguridad descubrió que vías de segundo orden del Guayas son utilizadas como rutas alternas para la extracción y transporte ilegal de diésel. La baja presión del poliducto de Yaguachi encendió las alarmas.

El Ejército, mediante un operativo incautó 8 mil galones del combustible que eran

transportados de manera ilegal por una vía secundaria.

El Ministerio de Defensa informa que continúan cerrando rutas ilegales y golpeando a las mafias dedicadas al tráfico de combustible e investigando para identificar a los responsables y cómplices de esta red ilícita.



Camión con carga ilegal.



Derechos colectivos y responsabilidad del Estado frente al transporte pesado

LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR RECONOCE EL DERECHO AL TRABAJO DIGNO, A LA SEGURIDAD JURÍDICA Y A DESARROLLAR ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN CONDICIONES JUSTAS Y EQUITATIVAS. ESTOS PRINCIPIOS SE PROYECTAN DIRECTAMENTE SOBRE EL TRANSPORTE PESADO, CUYA OPERACIÓN DEPENDE DE REGLAS CLARAS, TÉCNICAS Y SOSTENIBLES. LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE ESTABLECE QUE EL ESTADO DEBE REGULAR EL TRANSPORTE TERRESTRE GARANTIZANDO EFICIENCIA, SEGURIDAD Y EQUILIBRIO ECONÓMICO.

QUITO

POR ING. RUBÉN JIMÉNEZ

La ANT tiene responsabilidad central y como ente rector, le corresponde regular, controlar y planificar. Entre sus obligaciones se encuentra la emisión del piso tarifario referencial para el transporte pesado, instrumento fundamental para evitar la competencia desleal, el flete falso y la precarización del trabajo. El piso tarifario no es una concesión política, sino un mecanismo técnico y legal que busca reflejar los costos reales de operación, mantenimiento, depreciación, combustible y cumplimiento normativo.

Ministerio de Infraestructura y Transporte

Tiene la responsabilidad de planificar, construir y mantener la red vial. La calidad de las carreteras, puentes y corredores logísticos incide en los costos y en la seguridad vial. Una infraestructura deficiente incrementa el desgaste vehicular, eleva costos de operación y aumenta el riesgo de siniestros. Por ello, la política tarifaria y la de infraestructura deben articularse de manera coherente entre la ANT y el MIT.

Corresponsabilidad de lado y lado

Los derechos colectivos del gremio no se aplican de forma unilateral. El principio de corresponsabilidad implica que, de la misma forma que el Estado debe cumplir lo que ofrece; el transportista tiene la obligación de cumplir estrictamente con las normas de pesos y dimensiones, límites de carga, peso bruto vehicular y las disposiciones de tránsito y seguridad vial.

El Estado debe fortalecer el control, capacitación y tecnificación del transporte pesado, promoviendo una cultura de legalidad y prevención. El gremio,



El transportista tiene derechos y obligaciones.

por su parte, debe asumir un rol activo de autorregulación, profesionalización y erradicación de prácticas ilegales. No solo exigir al Estado, sino sumar esfuerzos para construir un sistema eficiente, transparente y seguro.

Pesos y dimensiones

El incumplimiento de las normas de pesos y dimensiones genera efectos negativos en cadena: deterioro acelerado de la infraestructura vial, incremento del riesgo de accidentes, distorsión de los costos reales del transporte y competencia desleal. Exigir un piso tarifario justo mientras se circula con sobrecarga, debilita la legitimidad de las demandas gremiales y afecta la sostenibilidad del sistema.

Seguridad vial otro eje de corresponsabilidad

El transporte pesado, por tamaño y peso, tiene un impacto significativo en la gravedad de los siniestros viales. Cumplir las normas de tránsito, tiempos de conducción y descanso, el mantenimien-

to preventivo y la capacitación continua de los conductores profesionales no son solo obligaciones legales, sino compromisos con la vida y la integridad de las personas.

Las mesas de diálogo

Durante años el gremio ha sido convocado a innumerables reuniones, mesas técnicas y talleres. Estas reuniones presentadas como mecanismos de diálogo y construcción, han derivado en promesas no cumplidas, compromisos postergados y anuncios que no se materializan, generando decepción y frustración.

Cuando la autoridad cumple la ley y fija reglas claras y cuando el transportista honra esas reglas, el sistema deja de ser conflicto y se convierte en alianza. Desde la corresponsabilidad y el respeto mutuo, el transporte seguirá avanzando con dignidad, no con reclamos permanentes, sino como socios estratégicos.

* Más Info: +593 98 482 0872

Derechos de los usuarios del transporte público

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

La Constitución del Ecuador establece el derecho de todas las personas a disponer de bienes y servicios de óptima calidad. También señala que el transporte urbano debe ser prestado con calidad y eficiencia y establece sanciones ante la vulneración de esos derechos.

- Muy importante es el derecho a un trato transparente, equitativo y no discriminatorio o abusivo.

- Garantiza a los adultos mayores y a discapacitados rebajas del 50% en el pasaje. Este beneficio se extiende a niños y adolescentes de hasta 12 años de edad y a estudiantes.

- Estos beneficios se acreditan con la cédula de ciudadanía y el carné de estudiante.

- Las empresas deben incorporar sistemas que permitan a los usuarios calificar la

calidad de servicio. Igualmente, deben implementar sistemas de atención y reparación en caso de mala prestación de servicios.

- Es facultad de la Defensoría del Pueblo conocer y pronunciarse sobre cualquier reclamo o queja que presente un usuario. Presentada la queja, se solicita a la empresa que analice el proceder de la denuncia y que tome las sanciones respectivas.



Lucía Álvarez funcionaria de la Defensoría del Pueblo.

Conductores son apoyo clave en momentos difíciles

BAYUSHIG (CHIMBORAZO)

POR GLENDA REA

En las buenas y en las malas, los conductores están presentes brindando su servicio. El transporte es un elemento básico que permite movilizarse. Sin embargo, su verdadero valor se evidencia en los momentos difíciles, cuando la solidaridad y el compromiso marcan la diferencia.



Ángel Chacha

Ángel Chacha, conductor de Coop. de Transporte San Antonio de Bayushig, destaca que ser conductor no solo implica manejar un bus, sino asumir responsabilidad con la vida de las personas. Recuerda que durante la erupción del volcán Tungurahua, el transporte fue apoyo vital para las comunidades afectadas.

El Tungurahua tuvo una de sus etapas más activas entre 1999 y 2016, afectando a varias poblaciones de la Sierra central. En ese contexto, los conductores del transpor-

te de Bayushig demostrando valentía y vocación de servicio continuaban trabajando en su recorrido. Su labor fue fundamental para salvaguardar vidas, reafirmando que los conductores también son pilares de apoyo en situaciones de emergencia y crisis.

“La erupción del Tungurahua fue una experiencia nueva y muy dura. Trabajábamos con miedo, pero siempre atentos, porque la gente necesitaba movilizarse. Si no lo hacíamos nosotros, ¿quién les iba a ayudar?”, relató.

Inquietudes de transportistas sobre chatarrización y créditos

QUEVEDO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los transportistas pesados y taxistas de Los Ríos y Santo Domingo, expresaron sus preocupaciones durante la socialización de los planes: “Nuevo Transporte” “Chatarrización” y “Eco Retiro”.

Los representantes del Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) y de BanEcuador, expusieron los objetivos de los planes, los trámites administrativos, pre calificación del crédito bancario, notificación y entrega del vehículo, su verificación y pago del bono. Mencionaron valores como USD 17 mil por retiro de las unidades obsoletas o cambio a nue-

vos negocios. Los créditos son de USD 23 mil para renovación de unidades.

Dirigentes mostraron desazón por los tiempos de chatarrización, negociación y entrega de la nueva unidad. También por requisitos como una póliza de seguro cuyo costo dicen que no está al alcance de la mayoría de transportistas.

Walter Terán, ex presidente de la Asociación de Transportistas Urbanos de Quevedo, los califica de rigurosos por la situación económica actual y en particular de la Cooperativa Plaza que debe renovar las 33 unidades y les resulta imposible pagar cuotas a BanEcuador de entre 1.500 y 1.800 dólares mensuales, pues los buses generan entre USD 750



Walter Terán Corella, socio de la Coop. Plaza.

y 1.250 al mes. Solicitan al Gobierno mayor flexibilidad y continuar con los diálogos para llegar a acuerdos que permitan modernizar el parque automotor, mejorar los servicios y disminuir la contaminación ambiental. 🌱

ANT reforma asignación de cupos de transporte comercial mixto

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

El transporte terrestre comercial mixto permite la movilización de personas y carga liviana menor a 3.5 toneladas en camionetas de doble cabina.

El Directorio de la ANT mediante Resolución No. 026-DIR-2025-ANT de 12 de noviembre de 2025 cam-



Camioneta de transporte comercial.

bió los lineamientos para la asignación de cupos. En términos generales señala:

- Debe haber un estudio de necesidad aprobado que demuestre la demanda insatisfecha.
- La convocatoria para asignación de cupos se realizará en un plazo máximo de 30 días luego de aprobado el estudio técnico.

- Operadoras tendrán 10 días para ingresar solicitudes.

- Si hubiera observaciones, se otorgará un plazo de 10 días para subsanarlas.

- Calificadas las solicitudes, la asignación de cupos se hará con base en el puntaje de cada solicitante; si quedaran cupos se entregarán en orden de calificación de los que no hayan sido atendidos.

Responsabilidad ambiental define el camino del transporte

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

En las carreteras donde a diario circulan miles de buses y camiones, se juega una parte silenciosa pero decisiva del futuro ambiental del país. El transporte es una de las actividades económicas más visibles y también más exigidas tratándose de emisiones, consumo de combustible y calidad del aire.

“El transporte no puede seguir siendo visto como un problema, debe ser parte de la solución”, señala Jessica Olivares, ingeniera ambiental y consultora en sostenibilidad. Explica que el cambio más importante no es tecnológico, sino cultural. “Cuando una empresa mide lo que consume



Transporte responsable cuida el entorno.

y lo que emite, empieza a tomar mejores decisiones que se traducen en ahorro y menor impacto”, enfatiza.

Ese giro empieza a notarse en la adopción de prácticas como el mantenimiento preventivo de flotas, la capacitación en conducción eficiente y la renovación progresiva de vehículos. Medidas nada espectaculares pero si alentadoras que, acumuladas, tienen efectos duraderos y positivos.

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

Normativa, seguridad y empleo: retos del transporte

El transporte en Ecuador es una de las actividades más productivas: genera empleos directos, indirectos y contribuye al desarrollo local de las rutas en que opera. Para potenciar más al sector se precisan tres condiciones:

Normativa. Los conductores deben conocer la normativa con la que trabajan y lo que afecta a su profesión. Sus derechos y responsabilidades. Es urgente que los gremios trabajen y propongan reformas a la Ley si fue necesario.

Seguridad. La inseguridad es el plato diario en el Ecuador. Es prioritario implemen-

tar zonas seguras de parqueo donde los conductores descansan sin miedo, además de la debida vigilancia estatal en puntos conocidos como peligrosos.

Empleo. No es suficiente que los conductores tengan un contrato de trabajo ajustado a la Ley. Es preciso que se respeten esos contratos y que garanticen los derechos establecidos.



Transporte urbano de Quito.

ANT prorroga títulos habilitantes y exige GPS

La Resolución 034-DIR-2025-ANT de diciembre 26 de 2025 PRORROGA hasta el 31 de diciembre de 2026, los títulos habilitantes de los contratos de operación del transporte terrestre público y comercial y demás documentos relacionados.

Las operadoras podrán efectuar trámites incluida la matriculación con el último título y circular en los ámbitos autorizados sin sanción alguna. Las solicitudes ingresadas hasta el 26 de diciembre 2025 continuarán tramitándose con la normativa vigente, por seguridad jurídica y principio de irretroactividad de la Ley.



Edificio de ECU 911.

Para renovar los contratos las operadoras deben contar con un sistema GPS que permita a las entidades de tránsito y al ECU 911 monitorear y controlar la seguridad de los pasajeros. La compra e instalación del sistema lo asume cada operadora de acuerdo a las especificaciones de la ANT y deben contar con protocolos que permitan enlaces. Los sistemas serán operados con la plataforma privada y el ECU 911.



FOTON

+60 AÑOS
AUTOMOTORES
& ANEXOS

AUMAN

13 TON



Motor Cummins
270 HP / 970 NM

TRANSMISION FAST
8 VELOCIDADES

Bono de
\$2500

Call center ☎ 096 405 6666

🌐 www.fotonecuador.com

📱 @fotondelecuador

EASY *Move*
movilidad del futuro

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



8 de marzo Día Internacional de la Mujer

El trabajo de la mujer en el sector transporte de Ecuador representa un motor fundamental de **transformación social y crecimiento económico**. Tradicionalmente dominado por hombres, el transporte terrestre hoy cuenta con mujeres que no solo operan maquinaria pesada, imponentes cabezales o unidades de transporte público, sino que también lideran microempresas de conservación vial y proyectos estratégicos.

El compromiso de estas profesionales no solo mueve mercancías y personas, sino que también rompe estereotipos, demostrando que la eficiencia en las vías no tiene género.

22

Al volante de su destino, **desafiando** estereotipos y **logrando** metas

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Hace más de ocho años, Isabel Pucha ha demostrado que la constancia y el trabajo honesto pueden abrir caminos incluso en los escenarios más exigentes.

En esta profesión de conducir vehículos pesados tradicionalmente dominado por hombres, ella encontró no solo un empleo, sino una vocación. Desde sus primeras jornadas

como conductora, entendió que cada ruta implicaba responsabilidad, disciplina y esfuerzo. Con el tiempo, esa dedicación se transformó en experiencia, y la experiencia, en estabilidad económica. Hoy, el transporte sigue siendo su principal sustento, el motor que impulsa su día a día.

Las largas horas en carretera que significan largo tiempo lejos del hogar, no solo le dejaron paisajes y aprendizajes, sino también la “satisfacción de saberme capaz de

enfrentar retos que muchos consideraban imposibles, debido a que soy mujer”, resaltó.

Su mayor logro no se mide en distancias recorridas o prejuicios vencidos, sino en sueños cumplidos. Gracias a su esfuerzo constante, pudo garantizar la educación superior de su hija. El desempeño profesional de Isabel refleja la realidad de muchas mujeres que, con valentía y perseverancia, desafían estereotipos y redefinen el rol femenino en la sociedad.



Isabel Pucha dama del volante.

Lady Jácome una mujer que abrió camino al taxismo



Lady Jácome junto a sus hijos.

TULCÁN

POR MARLON RUALES

Para la Ing. Lady Jácome, el taxi no es solo una fuente de ingresos, sino el inicio de un proceso de crecimiento personal y profesional que la llevó a romper esquemas. Madre de dos hijos, llegó al taxismo impulsada por la necesidad de sostener su hogar y encontrar independencia a través de un trabajo honrado. “El taxi se convirtió en una oportunidad para luchar y sacar adelante a mi familia”, recuerda.

Su primer día al volante estuvo marcado por emociones encontradas: entusiasmo, temor y expectativa. “No sabía cómo me iban a recibir mis compañeros, pero encontré paciencia y apoyo. Me enseñaron los turnos, las paradas y la forma de trabajar”.

Aunque no sufrió rechazo directo, sí enfrentó la desconfianza. “Analizaban cómo manejaba, si hacía bien los cambios, si cumplía las normas, al final muchos me felicitaron”. Para Lady, las mujeres aportan empatía, delicadeza

y calidez, generando mayor confianza en los usuarios y fortaleciendo el servicio.

El mayor desafío llegó cuando asumió la gerencia de una cooperativa, convirtiéndose en la primera mujer en ocupar ese cargo en Tulcán. “Fue difícil liderar en un entorno masculino y lograr que acepten nuevas formas de analizar los problemas”.

En el Día de la Mujer, deja un mensaje claro: creer en las propias capacidades y atreverse. “Dios nos dio dones para multiplicarlos”.

El día a día en el transporte urbano

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

Carolina Pantoja tiene 40 años, dos hijos y es oriunda de Sucumbios. En su familia es la única que disfruta conduciendo vehículos pesados. Hace cuatro años llegó a Cuenca. Es conductora eventual en diferentes empresas que la llaman para cubrir turnos.

Cuando abordamos la unidad, encontramos a una mujer atenta con los pasajeros, saluda y responde los saludos. Al interior una mezcla de sonidos nos inunda: canciones que transmite una emisora de la localidad, mensajes sonoros que arroja el sistema sobre el arribo a las paradas, conversaciones de los pasajeros, ruido de las calles, pitos de carros y los sonidos del propio bus en circulación. Se suman el ruido de la lluvia y los truenos, típicos en esta época el año.

Carito, como la llaman sus amigos, aprovecha la luz roja del semáforo para hidratarse. Nos comenta lo duro que es

este trabajo. El turno generalmente inicia a las 05h30 y termina a las 22h30. Son hasta 16 horas diarias de trabajo. Desayuna a las 09h00 y almuerza a las 14h30.

Antes de iniciar su viaje revisa los frenos del bus, luego hace una oración para que Dios la acompañe en el trayecto. Pese a las extenuantes jornadas en el bus, ella disfruta de su trabajo. A veces se topa con usuarios malhumorados, ante ello “toca respirar, meditar

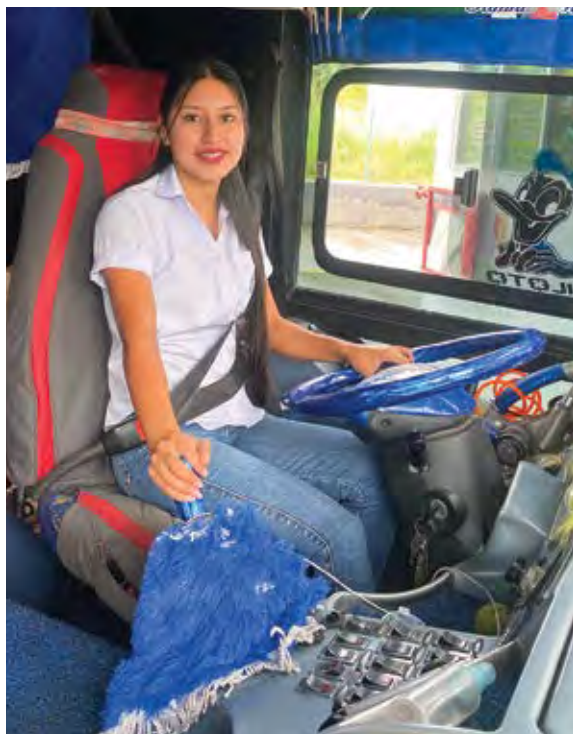
y empezar de nuevo. Pese a todo, sí me gusta conducir. Cuando tomo el volante me siento una súper bichota”. Dice entre risas.

Carito no solo sirve con amabilidad a los pasajeros, también limpia la unidad cuando termina el recorrido. La presencia de conductoras en el transporte urbano aún llama la atención. Camila usa frecuentemente este servicio, dice que se siente más segura cuando ve damas al frente del volante. ☺



Carolina Pantoja conductora de bus.

Daniela Morocho joven conductora profesional de 21 años



MACAS

POR MARITZA GUEVARA

Soy Daniela, tengo 21 años, soy de Macas y tengo un trabajo que amo: soy conductora de bus urbano.

¿Cómo empecé? Siguiendo los pasos de mis papás, que llevan 7 años en el transporte. Primero fui su asistente, cobrando pasajes... ¡y aprendiendo a manejar despacito! Mi mamá me animó, y tras un curso en el Sindicato de Choferes de Sucúa, saqué mi licencia tipo D y me puse al volante.

Al principio, los pasajeros se sorprendían al verme joven. Pero al bajarse, me felicitan porque manejo con cuidado, pendiente de los retrovisores y los puntos ciegos. Eso me llena de orgullo porque conducir no es solo mi trabajo, es mi pasión.

Mi rutina es intensa: me levanto a las 5:00 a.m., reviso el bus (agua, aceite, llantas, aire), y me turno con mi papá para manejar, así nos cuidamos del cansancio. Entre turno y turno, apenas hay 10-20 min. de descanso. Mi mamá nos lleva la comida para comamos sano y sabroso. Aunque el día es largo, este trabajo me ha dado mucho: ya compré un terreno y sueño con tener mi propio bus.

A las chicas que dudan o tienen temor, les digo: ¡SÍ PUEDEN! A mí también me dijeron que no lo lograría, y eso me dio más impulso. Se necesita valentía, dedicación y esfuerzo... pero la satisfacción es enorme.

Y cuando no estoy al volante... ¡juego fútbol con mis amigos! Soy delantera o arquera, y no pasan goles por mi arco. ☺

Dime qué cargas y te diré qué volqueta necesitas: Consejos para no dañar el equipo

EL TRANSPORTE DE CARGA EN VOLQUETAS PARECERÍA SENCILLO, PERO NO LO ES. LAS CARGAS SON DIVERSAS: VAN DESDE ARENA, PIEDRA, POLVO PARA BLOQUES, ASFALTO, CARBÓN, UREA, DESECHOS PELIGROSOS, ENTRE MUCHOS MÁS.

MACAS

POR ANA MARÍA MONCAYO

Debido a tal variedad, es necesario utilizar la volqueta adecuada cuyas características técnicas y la tolva están fabricadas de acuerdo al tipo de carga que se transporta. A continuación, algunos ejemplos:

- La volqueta más común y que todos conocemos es aquella que lleva el material para construcción. Si bien este tipo de carga no presenta dificultad, el balde debe ser de 8 metros cúbicos y al transportarlo debe estar cubierto con una lona.

- Otras volquetas llevan arcilla y lodo para las industria que fabrican cerámicas. El transporte tampoco implica riesgos.

- Volquetas tipo bañera. Son las que llevan químicos, fertilizantes, arena, ripio, caliza, sal, carbón, urea, entre otros. Para transportar este tipo de productos las autoridades exigen que el balde esté sellado con una carpa debido a que carga puede ser contaminante y dañar el ambiente por donde circulan.

En este punto es necesario diferenciar entre lona y carpa

1. La lona es una tela impermeable de alta resistencia, de PVC o poliéster que cubre la carga, la protege de la intemperie y evita la dispersión del material.

2. La carpa, es un sistema integral montado sobre la volqueta. Incluye la lona y un eje enrollador, brazos mecánicos o manuales, rodillos, y sensores que la despliegan automáticamente y cubren la carga, mejorando la seguridad.

- Otras volquetas llevan asfalto. En estos casos el traslado puede ser riesgoso si no se toman precauciones. Sobre todo si hace mucho sol y el trayecto es largo, el calor del sol sumado

al del asfalto que se transporta, más el calor que sale del pavimento de la vía, hacen que se sobrecalienten las llantas y pueden explotar. Igual puede suceder con los gatos hidráulicos de la tolva que se recalientan y dejan de funcionar.

- Las volquetas más especializadas son las que llevan carga peligrosa como desechos químicos de los pozos petroleros a vertederos donde se los procesa. Estas volquetas tienen una plancha hidráulica que cierra herméticamente su contenido. Para trabajar en este sector, la volqueta debe tener una certificación del Ministerio del Ambiente.

Hay que saber cómo descargar la volqueta

La descarga más fácil es la de piedra pues resbala de forma uniforme sin ningún riesgo para el vehículo. La más complicada es arena o material de mejoramiento de vías mojado. El material absorbe la humedad y se compacta; si no se lo descarga adecuadamente puede ocasionar que la volqueta se viere.

Al momento de descargar hay que tener en cuenta la inclinación del suelo donde la volqueta está estacionada. El terreno ideal es el plano porque la volqueta está equilibrada. En lugares inclinados es necesario estabilizar al vehículo para evitar que al momento del descargue pierda equilibrio.

Finalmente, recomendamos siempre tener cuidado al transportar polvo para bloques o chasqui pues para cargar más volumen suelen agrandar los baldes, lo cual los vuelve inestables, pierden el equilibrio y tienden a volcarse.

NOTA: Agradecemos a nuestro amigo Israel Cadmen, experimentado transportista por sus conocimientos en la materia. 📞



CANTER

MODELO 2026



**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.

Compensación para trans. escolar no fue justa

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

El transporte escolar en un inicio no estaba incluido en las compensaciones que el Gobierno Nacional programó para los transportistas, luego de la eliminación del subsidio al diésel. Los intra e interprovinciales, intracantonaes y urbanos fueron los primeros en cobrar y acceder a los valores asignados según la modalidad.

Largos diálogos, petitorios y estudios técnicos lograron que dirigentes y autoridades queden de acuerdo en la compensación por tres meses para el

transporte escolar con el valor unificado de USD 185 mensual por socio.

A decir de Antonieta Arizala, propietaria de tres unidades escolares, esta resolución no fue del todo justa ya que en el transporte urbano algunos socios que pertenecen a compañías y tienen más de dos unidades cobraron su compensación por cada unidad. No ocurrió lo mismo en el escolar al cual solo dieron la compensación por socio y no por unidades. Considera que no es justo ya que todas las unidades tanquean a diario el combustible; “no entiendo porque pagan por socio y no por unidades de transporte, en mi caso pierdo el subsidio de dos unidades.



Transporte escolar de Esmeraldas.

Además, solo fueron tres meses y determinaron un valor bajo para los escolares”.

Por su parte el presidente de la Federación Nacional de Transporte Escolar, Oswaldo Guamán ha anunciado que se retomaron las mesas de diálogo con las autoridades para buscar renovar la compensación por más tiempo.

Escolares logran incremento de bono de chatarrización

GUAYAQUIL

POR LUIS RUIZ

El presidente de la Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional, Oswaldo Guamán denotó satisfacción por los acuerdos que logró para su gremio tras constantes reuniones con Roberto Luque, Ministro de Transporte.

“Este febrero logramos el nuevo acuerdo ministerial en trabajo conjunto con Napoleón Cabrera. El Ministro Luque comprendió que el bono de chatarrización debe ser un incentivo y los USD 4700 no eran motivadores”, manifestó el directivo. Por eso, con base en sopor-

tes técnicos lograron un incremento de 1800 dólares y ahora el bono es de 6500 para furgonetas. Además, el interés del crédito en BanEcuador quedó establecido en 9,5%. “Los compañeros deben saber que en el buró de crédito se considera 400 puntos y no se tomarán en cuenta otras cuestiones para el buró en las casas comerciales”, agregó Guamán.

Recordó que para su gremio existen los Planes Nuevo Transporte con unidades nuevas, seminuevas o Retiro para chatarrizar la unidad, todo para motivar a sus agremiados a mejorar el servicio y su calidad de vida.

Guamán también señaló que muchos compañeros no pueden acceder a la compensación por el diésel, debido a que un requisito del MIT para entregarla es la RTV y pese a hacerla los GAD no la suben a la plataforma de la ANT, por lo que su solicitud es rechazada. Sobre si habrá retroactivo en esta gestión, dijo que depende de política del Gobierno y para la compensación no hay claridad hasta cuando les apoyarán con ese subsidio. “Pero, insisto que no debe existir aislamiento entre los Municipios y la ANT; el MIT debe buscar una solución porque perjudica a los transportistas”, cerró el dirigente.



Furgoneta escolar que busca renovación.

Hasta marzo 2026 escolares pueden chatarrizar

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

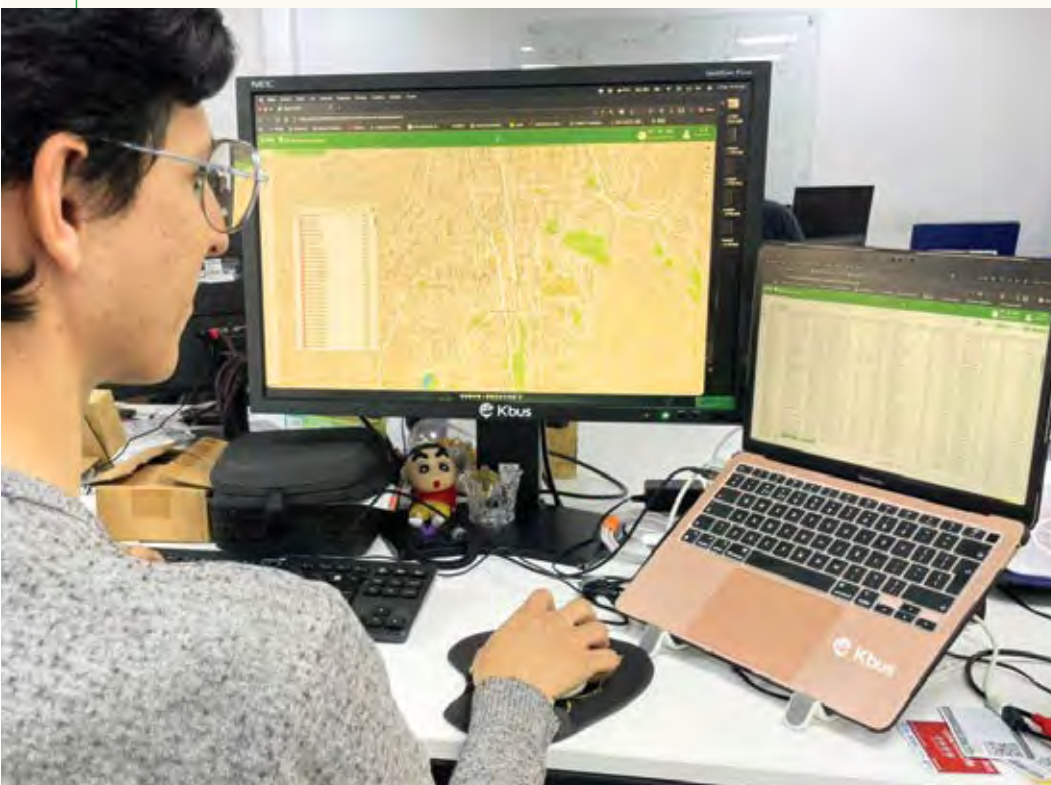
Conforme a lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo 125 de 12 de septiembre de 2025, la ANT otorgó un plazo de 90 días para que el transporte escolar e institucional acceda al nuevo Plan de Chatarrización.

El Decreto establece que el Ministerio de Integración y Transporte entregará incentivos financieros para la renovación del transporte público y comercial como parte de la modernización del transporte terrestre.

La Resolución indica que los vehículos de transporte en esa modalidad que hayan cumplido su vida útil hasta el 31 de diciembre de 2025, continuarán habilitados hasta el 31 de marzo de 2026 para acceder al Plan.

Los GAD Municipales y entidades competentes a nivel nacional garantizarán que los vehículos puedan realizar la matriculación, revisión técnica vehicular y demás procesos. 📌

KBUS: HERRAMIENTA TECNOLÓGICA QUE AYUDA A ORDENAR, CONTROLAR Y MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO EN ECUADOR Y LATINOAMÉRICA



El transporte público enfrenta uno de sus mayores desafíos: operar con eficiencia, transparencia y sostenibilidad, en un entorno donde la falta de planificación basada en datos, la evasión de ingresos generados por concepto del cobro del pasaje, la falta de control operativo y los procesos manuales siguen siendo una constante.

En este contexto nace KBUS, una herramienta tecnológica diseñada específicamente para el transporte público, que integra planificación, control operativo, recaudo electrónico y analítica de datos proporcionado por las flotas de buses en tiempo real, adaptada a la realidad de Ecuador y de la región.

KBUS surge como respuesta a esta problemática, con un enfoque claro: convertir la operación diaria del bus en información confiable y accionable. Kbus nació desde el conocimiento de la operación diaria y entendiendo los desafíos que enfrenta el transporte público. Su ecosistema combina hardware y software para lograr un control integral de la operación.

Entre sus principales soluciones se destacan:

- Planificación a través de despachos manuales, automáticos, itinerarios, tablas de operaciones, diagramas de marcha y sorteos.
- Control de minutos y cumplimiento de rutas, reduciendo tiempos muertos y desviaciones.
- Conteo de pasajeros para transparentar la cantidad de pasajeros real que transportan diariamente los buses de una flota.
- Recaudo electrónico, con integración a distintos medios de pago, eliminando la dependencia del efectivo.
- Monitoreo GPS y a través de consolas para conductor en tiempo real, con trazabilidad completa de la flota.
- Información operativa centralizada, que permite auditar, analizar y mejorar la gestión diaria.

Todo esto se traduce en menos evasión, mayor orden y mejores ingresos para los operadores.

Información que sirve para decidir KBUS no se limita a recolectar datos.

La plataforma transforma la información operativa en indicadores claros, permitiendo:

- Evaluar el desempeño por ruta, unidad o conductor
- Detectar incumplimientos operativos de forma objetiva
- Sustentar decisiones administrativas y operativas con datos reales
- Reducir conflictos internos mediante reglas claras (reglamentos operativos) y medibles

La tecnología deja de ser un gasto y se convierte en una herramienta de gestión estratégica.

Un beneficio compartido:

La implementación de KBUS genera impacto positivo en todos los actores del sistema:

- Operadores y cooperativas, que recuperan control e ingresos.
- Conductores, que trabajan bajo reglas claras, transparentes y equitativas para todos.
- Municipios y entidades reguladoras, que acceden a información confiable. Permitiéndoles realizar el control y fiscalización de la operación.
- Usuarios, que reciben un servicio más ordenado y eficiente.

KBus apuesta por un transporte público más profesional, donde la tecnología sea un aliado para mejorar la operación, fortalecer la confianza y garantizar la sostenibilidad del sistema.

En un sector que exige cada vez mayor planificación, control y eficiencia, KBus se posiciona como una solución integral para el transporte del presente y del futuro, con presencia en 3 países de Latinoamérica, transforma actualmente la movilidad de 24 ciudades.

¿Necesitas más información?

Yoselin León

+593 96 298 4322

Jeferson Camacho

+593 99 435 3163



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.

El “levanta muertos”, bebida infaltable en la Terminal Oriental de Riobamba

RIOBAMBA

POR GLENDA REA

En la Terminal Terrestre Oriental de la ciudad Sultana de los Andes, todos los sábados se vive un ambiente especial. Desde muy temprano, los alrededores de la terminal se llenan de aromas y sabores que deleitan a propios y extraños: empanadas recién hechas, papi pollos, helados, y otras delicias tradicionales que forman parte del ritual sabatino.

Sin embargo, entre toda esta variedad gastronómica, hay una bebida muy particular, tradicional y altamente solicitada por los conductores de transporte público: el famoso “levanta muertos”. Esta bebida energética artesanal es preparada con malta, huevo y borojó, una combinación que, según quienes la consumen, devuelve fuerzas, energía y ánimo para continuar la jornada.

A diario, varias cooperativas de transporte de pasajeros llegan desde las comunidades rurales hasta esta terminal. No obstante, los sábados la afluencia se incrementa notablemente debido a la feria y al mercado que funcionan en el sector, convirtiendo el lugar en un punto de encuentro comercial y social.



Bebida lista para los conductores.

En medio de este movimiento constante se encuentra Janeth Agualoto, quien tiene un puesto de jugos y batidos junto a la parada de buses. Hasta su local llegan decenas de conductores que, fieles a la tradición, se detienen a disfrutar del levanta muertos, bebida que ya es parte de la identidad popular del sector. Más que un batido, el levanta muertos es una gran tradición viva y un símbolo de la gastronomía popular.

Las décadas al volante de un volquetero

BABAHYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Guillermo Ignacio Mendoza Intriago, oriundo de Manabí con 65 años de edad, es un chofer ya jubilado que se desempeñó gran parte de su vida como volquetero en el Ministerio de Obras Públicas de Los



Guillermo Mendoza pasó de conductor de camioneta a volquetero.

Ríos. En los años 80 llegó a Babahoyo para trabajar como jornalero de vías con la responsabilidad de fiscalizar la maquinaria de una compañía de transporte de material pétreo y arreglo de carreteras.

Los contactos y amistades le permitieron conducir un vehículo por primera vez en 1982 y en el 83 obtuvo la licencia de conducir. Así empezó su trayectoria en el volante como conductor de una camioneta; después, gracias a su responsabilidad se ganó la confianza de sus jefes quienes lo ascendieron a conducir una volqueta hasta el 2009 en que se jubiló.

Manifiesta que los riesgos en las vías le dieron experiencia significativa conduciendo durante 8 horas diarias por décadas de transportar mezcla asfáltica desde Durán a Babahoyo. Desde Babahoyo transportó material para la construcción de carreteras en Pichincha, Quevedo y Salinas durante años y manifiesta que siempre fue prudente al conducir sin provocar siniestros.

Sugiere a sus colegas conducir a la defensiva y con precaución. Considera que no es mejor chofer aquel que de manera irresponsable conduce a alta velocidad, sino aquel que conduce con responsabilidad y evita accidentes.

Composición de la canasta automotriz

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

i Sabe usted cuánto pesa la canasta automotriz en la operación del transporte urbano en Cuenca? Según Cristian León, gerente de la Cámara de Transporte, son cerca de cien componentes. En costos, los combustibles representan el 19%, porcentaje que considera la compensación mensual que actualmente da el Gobierno. Los neumáticos influyen en un 4%. El mantenimiento preventivo representa el 18% y significa cerca de 15 mil dólares al año.

La canasta automotriz está conformada principalmente por combustibles,

neumáticos, aceites, filtros, zapatas, tambores, discos de embrague, sistema de aire y frenos, puertas, sistema eléctrico, repuestos y más, necesarios tanto para mantenimiento preventivo como correctivo.

El correctivo se refiere a daños que exigen mayor inversión, tales como reparación de motor, caja, corona o embrague. Este rubro al año representa alrededor del 46% del total de costos de operación de una unidad del transporte urbano.

Los costos varían de acuerdo al chasis. Por ejemplo, un parabrisas cuesta

cerca de 500 dólares, una ventana 150, faros desde 300, cada llanta cuesta cerca de 500 dólares.

Verónica Yuquilima, es propietaria de un almacén de repuestos de vehículos. Comenta que los artículos que más se venden son pastillas, amortiguadores, terminales de frenos, platos de suspensión, faros, rodillos, retenes, guardachoques, capots. Las pastillas se venden desde 15 dólares, amortiguadores en 22, faros desde 25. Los costos se incrementan cada seis u ocho meses. Comenta que las pastillas de frenos se compran más en los feriados porque la gente quiere viajar segura.



Canasta automotriz.

Contenido valioso en redes sociales para conductores

GUANO

POR GLENDA REA

En los últimos años varios profesionales del volante han optado por crear contenido digital cargado de información y entretenimiento en redes sociales donde comparten sugerencias, recomendaciones y muestran su trabajo día a día en las vías. Su principal audiencia son otros conductores, especialmente aquellos que aún no se atreven a generar contenido, pero que sí consumen este tipo de información.

Anael Balla es una de ellas. Prefiere estar del otro lado de la pantalla, observando y aprendiendo. Para ella, el contenido de conducción técnica resulta valioso. “Es bueno que conductores con experiencia nos expliquen, a través de videos, cómo debemos conducir o nos den tips para manejar mejor”, mencionó.

Anael, conductora de carga liviana de la Cía. Ruta de los



Anael Balla aprende en Tik Tok.

Elenes, mientras espera clientes, aprovecha el tiempo para ver videos en su celular, combinando distracción y aprendizaje en las redes sociales. 📱



¿Será el fin del imperio de la ilegalidad en la ANT?

QUITO

POR MARITZA GUEVARA

El 30 de enero de 2026, el ministro del Interior, **John Reimberg** lideró un operativo que resultó en la intervención total de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y el cierre de sus agencias a nivel nacional por **30 días**. El “Caso Jaque”, se ejecutó con la Fiscalía y la Policía Nacional tras una investigación por presunta delincuencia organizada y corrupción.

Durante los 19 allanamientos simultáneos en Pichincha, Tungurahua y Santo Domingo, fue detenido el **director ejecutivo de la ANT**, Pedro Abril, junto a otros funcionarios y jefes de agencias. Incautaron evidencias como dinero en efectivo, dispositivos de almacenamiento, documentos y licencias de conducir, estimando un perjuicio económico al Estado superior a los **USD 3 millones**. La red cobraba coimas de USD 150 a 250 para agilizar trámites de licencias, matrículas, eliminación de multas, etc.

Durante el mes de cierre realizarán una depuración del personal y revisión integral de los procesos internos. El objetivo central es desarticular las estructuras delictivas infiltradas y reorganizar la institución para garantizar transparencia en los trámites.

El Ministro de Infraestructura y Transporte, Roberto Luque, indicó que se emiten resoluciones para que no haya sanciones en los controles viales y se agilicen algunos trámites como la venta de vehículos.

Los servicios se habilitarán progresivamente según avancen las fiscalizaciones y se asegure la integridad de los sistemas informáticos. El desgastado sistema AXIS 4.0 será cambiado, según palabras de Luque.

Investigación a los Municipios

Luque indicó que la auditoría se extenderá a los municipios que reportan ci-



Pedro Abril dos días antes de su detención.

fras inusuales de matriculación y buscan detectar irregularidades en los centros de revisión. John Reimberg opina que lo peor que ha ocurrido es que los municipios tengan las competencias de tránsito.

Luis Darío Villacrés es el nuevo director ejecutivo de la ANT



El Directorio, en sesión emergente del 3 de febrero de 2026, resolvió designarlo para que asuma la conducción de la ANT y lidere el proceso administrativo, técnico, de control y regulación, necesario para fortalecer los mecanismos institucionales, garantizar procesos transparentes y generar resultados efectivos en beneficio del país. La posi-

ción del Gobierno es de cero tolerancia frente a la corrupción y depurar la ANT para recuperar transparencia y honestidad.

Entre las primeras acciones y resoluciones se destacan:

- Suspensión temporal de cobros por multas de licencias y matrículas.
- Revisión del sistema tecnológico para evitar vulneraciones.
- Análisis servicio por servicio para reactivar los trámites en el menor tiempo posible.

Formación académica y experiencia

Es Bachelor of Business Administration, con mención en Operations Management, por Loyola University Chicago – Quinlan School of Business. También posee un Executive MBA por OBS Business School – Universidad de Barcelona.

Tiene cerca de 20 años de experiencia en gestión administrativa, operativa y estratégica. Trayectoria en dirección de empresas, optimización de procesos y liderazgo de equipos comerciales, de transporte logístico y terrestre. Desde cargos de gerencia general y de operaciones ha liderado procesos de reorganización y fortalecimiento de gestión para mejorar la eficiencia operativa con énfasis en control documental y optimización de resultados.

El descaro de la corrupción en redes sociales

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Borrar multas, matrículas fáciles, RTV sin el vehículo, renovación de licencias, recuperación de puntos, duplicado de placas, permiso de circulación y más trámites, se ofrecen en redes sociales en “combo”.

Millones de dólares mueven los tramitadores que encontraron un enorme “hueco” en el sistema Axis 4.0 y tienen una red bien estructurada en todo el país dentro de la ANT y los GAD. Esto no es nuevo, por muchos años hacen favores los tramitadores que se encuentran fuera de las agencias. Lo que sorprende es el descaro de publicar sin reparo en Whatsapp, Facebook, Instagram o Tik Tok.

Cabe preguntar, ¿por qué se insiste en mantener un sistema (Axis Cloud) que ha

sido vulnerado incontables ocasiones? ¿Qué ocurría cuando la ANT cerraba el sistema “por mantenimiento”? ¿Cuándo les investigarán a muchos GAD municipales autorizados a realizar trámites y es la misma ANT la que califica y les da las claves de ingreso a la plataforma?



Oferta en Whatsapp para trámites.

Interprovinciales siguen compitiendo en las vías

TULCÁN

POR MARLON RUALES

Especialmente en ejes de alta circulación como la E35, usuarios y conductores continúan alertando sobre la práctica peligrosa que se repite: buses interprovinciales compitiendo por pasajeros, rebasando en curva, a exceso de velocidad y maniobras que ponen en riesgo la vida.

“No es aislado, es algo que se ve todos los días”, comentó un conductor particular. Una pasajera frecuente señaló: “Uno sube al bus con miedo porque para algunos choferes llegar primero vale más que llegar seguros”. Otro usuario fue tajante: “No es falta de pe-

ricia, es imprudencia y falta de control”.

Estos comportamientos ya derivaron en sanción interna, como la suspensión de un conductor por 15 días. Pero, para la ciudadanía la medida no es suficiente si no va acompañada de controles estrictos.

Usuarios exigen a propietarios de los buses y directivos de las cooperativas asumir un rol más estricto en la selección, evaluación y seguimiento de sus conductores.

La seguridad vial no puede depender de la suerte. En la vía cada decisión marca la diferencia entre llegar a destino o provocar una tragedia.

Transporte urbano con expectativas cautelosas

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

Hablar de transporte urbano es hablar de tiempo, paciencia y confianza. No se centra únicamente en buses nuevos o paradas mejor señalizadas, sino en un cambio más profundo, recuperar la credibilidad de un sistema que convive con la informalidad, la congestión y el desgaste de las operadoras. Porque el transporte urbano, más que un servicio es un reflejo de la ciudad que lo sostiene.

Los transportistas mantienen expectativas cautelosas. Existe la voluntad de mejorar el servicio, pero insisten en reglas claras, ya que resulta difícil exigir mayor calidad cuando los costos aumentan y el pasaje se mantiene



Sistema espera cambios urgentes.

sin cambios. A esto se suma la competencia informal y el deterioro de la red vial.

Los usuarios no solo reclaman anuncios o promesas, sino cambios visibles. El comerciante Jorge Valverde pone en palabras una sensación extendida entre quienes usan el servicio: “Uno no pide lujo, pide llegar a tiempo y sin miedo”.

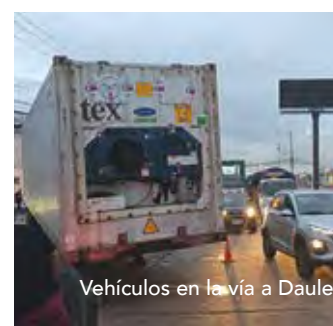
Vía a Daule: inseguridad reto urgente en Guayas

GUAYAQUIL

POR LUIS RUÍZ

Está catalogada como la avenida del terror. Llegando a Guayaquil desde el pontazgo Chivería inicia la Vía a Daule. Acá se suscitan trágicos siniestros. Este tema sensible lo desarrollamos para concientizar a los conductores tras la muerte de una niña de 7 años el pasado enero. Iba con su mamá quien sobrevivió al embiste de un tráiler. Esto produjo la furia de habitantes y transeúntes quienes incendiaron llantas y cerraron la vía. Vecinos señalan que son frecuentes choques, volcamientos, atropellamientos.

Esto evidencia la necesidad imperiosa de buena infraestructura vial, presencia de vigilantes y control real sobre el transporte pesado.



Vehículos en la vía a Daule.

Hay que considerar que este sector cuenta con programas habitacionales a lo largo de la vía, industrias, fábricas y hasta el Penal La Roca.

Para el Arq. Paúl Toapanta la solución no pasa por desviar el tránsito pesado; plantea que, sin recurrir a radares, existan controles tecnológicos que informen el estado de la vía, densidad de tráfico, clima, situaciones de peligro o advertencias en tiempo real para tomar precauciones.

Entre esperanza y quejas por la economía

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

Consultamos a los transportistas sobre sus expectativas para el año. Auguran buenos deseos, pero no dejan de lamentarse por la realidad del país.

“Que haya mucho trabajo y bastantes exportaciones, porque sin eso no tenemos trabajo los transportistas y la economía se nos cae.” Dice Edwin Cucaz que realiza fletes en la zona fronteriza sur del país; y añade: “ojalá no haya aranceles de Perú a Ecuador y viceversa, es lo único que desearía para este año”.

René Jácome desde su tráiler aspira a terminar de pagar su deuda; sin embargo, cree

que la situación del transporte está complicada para todos en el país. “Que mejore y no suban los combustibles”, expresa para despedirse.

En el CEBAF, con carga desde Perú, Nelson Bustamante se baja a sellar documentos. No cree que mejoren las cosas este año. Pone como ejemplo los precios de los fletes que bajan, en vez de subir. “Estamos complicados,” dice.



Transporte pesado aspira a mejorar su economía.

La fuga silenciosa: cuando la inseguridad vacía los buses

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

En las terminales terrestres de todo el país, muchos buses salen a media capacidad. No por falta de rutas, sino por la pérdida progresiva de pasajeros, que optan por servicios informales que, aunque más costosos, prometen mayor seguridad y rapidez.

La inseguridad en carretera, sumada a la saturación de frecuencias en las mismas rutas y horarios, ha reducido la rentabilidad y elevado el riesgo operativo. Transportistas denuncian alarmante falta de control por parte de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y la entrega de cupos sin planificación técnica.



Mover pasajeros es carrera de resistencia.

El resultado es un sistema tensionado donde competir ya no significa mejorar el servicio, sino resistir. Así, el problema deja de ser económico y se convierte en estructural, un sistema que sobrevive día a día, pero que necesita decisiones claras para no seguir perdiendo pasajeros, seguridad y confianza.

El turismo llega “esquivando” inseguridad y malas rutas

HUAQUILLAS

POR FRANCISCO CELI

La temporada playera de enero a mayo moviliza turistas de la Sierra a la Costa, lo cual genera ingresos a un sector no muy favorecido en todo el año, por lo cual, los feriados son beneficiosos.

En su furgoneta, Alonso Calispa viajó de Quito a Huaquillas contratado por un guía turístico con paquetes playeros a la isla San Gregorio; un nuevo emporio turístico perteneciente al cantón Santa Rosa cuyo ingreso seguro es por Hualtaco, cantón fronterizo.

El conductor dice que ya aprendió a esquivar la inseguridad; por eso, venir a Hualtaco es también garantizar un destino seguro a sus



Furgoneta turística serrana.

clientes. De Quito viajó en la noche por la Sierra central, aunque la vía por Pallatanga está destruida.

Calispa, pertenece a una compañía de turismo de Otavalo y suele venir al sur. Pide al Municipio de Huaquillas invierta en información y señalética para guiar a los visitantes desde la llegada hasta Hualtaco.

Motos: muestra clara de irrespeto a la Ley



Motos, problema en las calles y carreteras.

LOJA

POR ELVIS MERINO

El número exponencial de motos que circulan en calles y vías lojanas se ha constituido en un verdadero dolor de cabeza para las autoridades de control, debido al pronunciado irrespeto a la Ley de Tránsito. Se estima que rue-

dan por encima de 30 mil. Su fácil maniobrabilidad y costos accesibles hacen que cada día el número incremente.

José Luis Silverio, director estratégico de la Unidad de Control Operativo de Tránsito, explica que los agentes despliegan un estricto control para evitar que motociclistas hagan de las suyas. De los operativos el 2025 retuvieron 446 motos por distintas infracciones y extendieron más de 3.000 citaciones. De los 535 siniestros en la provincia, 176 son motocicletas y de ellas 71 son de la capital, cifra alta.

La autoridad tiene claro que, si no hay colaboración de parte de los conductores, por más sanciones, campañas de concienciación y operativos de control que desarrollen, no tendrán resultados positivos. 📌



AMBATO 2026

20 y 21 de Marzo

- **XXXV Congreso Ordinario de Transporte Pesado**
- **XVIII Simposio Nacional de Transporte Pesado**
- **Feria de Transporte Ambato 2026**

NO
TE LO
PUEDES
PERDER

ORGANIZA:



• Centro de Exposiciones de Ambato
Información: 0997842948



El valor del tiempo en familia para quienes viven al volante

GUANO

POR GLENDA REA

El trabajo de un conductor no conoce de horarios ni de calendarios. Es una de esas labores que exige disponibilidad permanente, siempre atentos a una llamada, a una carrera de último momento o a una urgencia inesperada de los clientes. Para muchos, es un oficio sacrificado que demanda paciencia, responsabilidad y una gran vocación de servicio.

Víctor Picuña es uno de esos conductores que vive esta realidad a diario. Forma parte de la compañía Rutas Guaneñas y se dedica a realizar fletes hacia distintas ciudades y cantones del Ecuador, recorriendo largas distancias y enfrentando jornadas que, muchas veces, no tienen hora de inicio ni de finalización.

Su teléfono es su principal herramienta de trabajo. Siempre debe estar atento, sin importar si es lunes, feriado o fin de semana. Mientras para muchas personas el domingo representa un día de descanso, reuniones familiares o momentos de recreación, para quienes se dedican a la conducción suele ser un día más de trabajo en carretera.



Momentos compartidos en familia.

A pesar de ello, Víctor destaca la importancia de no descuidar a su familia. Reconoce que el tiempo es limitado, pero asegura que cada espacio libre aprovecha al máximo para compartir con sus hijos. Salir al parque, jugar fútbol o conversar se convierten en momentos muy valiosos que fortalecen el vínculo familiar.

El tiempo en familia es fundamental para los conductores, ya que fortalece los lazos familiares y ayuda a equilibrar las exigencias de una jornada sin horarios fijos.

Consejos prácticos para no dormirse en las rutas largas

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

Conducir en rutas largas puede ser una actividad gratificante y tranquila. Sin embargo, el conductor puede quedarse dormido. Para evitarlo, algunos consejos:

Lo principal es estar descansado al momento de conducir, más aún si el viaje es por la noche y la ruta es larga. En ningún caso iniciar el viaje luego de un día con mucha actividad en la que el cuerpo pide un descanso.

Procurar viajar acompañado: El copiloto ayuda al conductor a mantenerse despierto. Una buena conversación en ruta evita distracciones y contribuye a que el viaje sea más llevadero. Elija un acompañante dinámico, alegre.

Mantener la cabina ventilada. El calor adormece y fatiga.

La buena alimentación es fundamental para manejar tranquila y equilibradamente. La comida debe proporcionar energía y no cansancio o agotamiento. Beba suficiente agua para que el cuerpo se mantenga hidratado.

Realice descansos frecuentes en ruta: Salga del vehículo para caminar y estirarse. Si hay un paradero, coma algo. Destine tiempo para descansar unos 15 minutos a intervalos moderados de acuerdo a la distancia a recorrer.

Algunas medicinas pueden causar somnolencia. Si toma medicación, tenga siempre en cuenta los efectos secundarios. ☹



Conduzca bien descansado y con optimismo.

Corazón al volante: El peligro invisible que recorre las carreteras

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

El cardiólogo babahoyense, Kléber Valencia Rodríguez, manifiesta que las personas con problemas cardíacos deben evitar conducir vehículos, especialmente en trayectos significativos o viajes largos, si previamente no se han realizado exámenes o evaluaciones por un especialista del corazón.

Los pacientes con restricciones de conducir son quienes presentan cuadros clínicos de arritmias (como fibrilación o taquicardia ventricular, bradicardia), síncope (desmayos) o isquemias, ya que pueden experimentar pérdida de atención o desvanecimientos repentinos, aumentando el riesgo de accidentes.

La angina de pecho, dificultades respiratorias, niveles altos de la presión arterial, cefalea y hasta pérdida de la memoria son los casos más comunes que se presentan en transportistas que permanecen sentados conduciendo por largas horas.



¡Cuidado con los infartos!

Falta estadísticas

En Ecuador no hay estadísticas específicas y públicas que detallen el número exacto de accidentes causados directamente por condiciones cardíacas de conductores; pero, las enfermedades cardiovasculares son una causa principal en general de entre el 24 y 26% de las muertes vinculadas con la seguridad vial, según la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC).

Dos accidentados

Justino de La Cuadra Cornejo falleció a consecuencia de un infarto cerca del recinto El Volante, parroquia rural Febres Cordero, cantón Babahoyo, cuando conducía un vehículo (14 de enero 2026).

Abel Murillo, un chofer de volqueta, también infartado años atrás, perdió el control del volante y murió al chocar contra un árbol, cuando circulaba por la carretera Babahoyo – Chilintomo.

Ambos casos son muestras claras de hombres con problemas al corazón accidentados cuyos fallecimientos dejaron escenas tristes de consternación familiar. La cantidad no representa eventos significativos frente a los registros de la ANT, que indican que los siniestros en su mayoría se producen por exceso de velocidad e impericias, irrespeto a normas de tránsito o mal estado del vehículo.

Las enfermedades cardiovasculares en el mundo oscilan entre 1,03% para los pacientes con hipertensión arterial y 1,52% para aquellos con cardiopatía isquémica.

Recomendaciones a tomar en cuenta

El doctor Valencia, les recomienda a los miembros del volante:

- Chequeos médicos periódicos y monitoreo de la presión arterial.
- Reposo de 3 o 4 horas durante el viaje.

- No olvidarse de tomar la medicación prescrita por su cardiólogo.

- Reducir el consumo de sal y consumir una dieta rica en fibras (frutas, verduras, cereales integrales).

- Mantener un peso saludable practicando caminatas y ejercicios moderados de por lo menos 150 minutos a la semana (caminar, nadar, ejercitarse).

- Evitar el tabaco, limitar y evitar el alcohol y bebidas energizantes.

- Hidratarse de manera oportuna en clima cálido y abrigarse bien en caso de frío.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la evaluación individualizada por un cardiólogo es clave para determinar la seguridad al manejar acorde a los síntomas, la gravedad de la condición y el tratamiento recibido, pudiendo requerirse periodos de espera tras eventos agudos o la implantación de dispositivos. 📌



TULCÁN

MÁS QUE UN TÍTULO, UNA CONVICCIÓN POR LO QUE PROFESIONALMENTE AMO

POR MARLON RUALES

En noviembre de 2025 culminé una de las etapas más exigentes y significativas de mi vida profesional: la Maestría en Comunicación Estratégica, mención en Comunicación Digital, en la Universidad Técnica Particular de Loja. Este logro no habría sido posible sin mi fe en Dios quien me sostuvo en cada paso.

Agradezco profundamente a mi hijo Alejandro, a mi esposa Marcelita y a mi hija Sofy, pilares inquebrantables de paciencia. Fueron 12 meses intensos de estudio, investigación, aprendizaje, lecciones y noches en vela. Agradezco tus oraciones mamita Germania Fuentala que siempre me acompañan a donde vaya.

Reconozco también a mis maestros, grandes guías que compartieron conocimiento y experiencia y a mis compañeros del Paralelo C, con quienes el camino fue más llevadero; de manera especial, a Ambaryta y Maruxita, por el respaldo y la motivación.

Este logro personal e intelectual no es solo un título, es la confirmación de que el esfuerzo, la fe y el acompañamiento sincero convierten los sueños en metas alcanzadas. Hoy continúo el camino con más compromiso, convicción y propósito; este título quiero dedicármelo porque así conocí mi otra versión.

Jamás te rindas. Cuando vas en el camino correcto Dios te muestra lo que tus ojos jamás imaginaron ver, toda la gloria para Él.



Marlon Ruales con su nuevo logro profesional.

PORTOVIEJO

NUEVA DIRECTIVA DE COOP. COACTUR

La trayectoria que inspira Cooperativa COACTUR con confianza e integridad, no se mide solo en años de servicio, sino en la huella imborrable que va dejando en las vías de nuestro hermoso Ecuador, demostrando que: "El éxito es un camino compartido".

Liderar un equipo no es fácil; reconocer la capacidad de liderar implica identificar habilidades clave como la influencia positiva, la comunicación efectiva, la inteligencia emocional y la visión estratégica, delegar trabajo, y motivar a los miembros del equipo a dar lo mejor en beneficio de sus asociados.

Consejo de Administración 2026-2027:

Ing. Arquímides Alfredo Intriago Vergara - PRESIDENTE
Sr. Pedro Javier Villaprado Alcivar - VICEPRESIDENTE
Ing. David Mendoza Ganchozo - GERENTE
Abg. Jesús Adolfo Cornejo Saltos - TERCER VOCAL
Ing. Yandry Alfonso Reyna Moreira - CUARTO VOCAL
Sr. Carlos Onésimo Sabando Intriago - QUINTO VOCAL



LAGO AGRIO

DAMA ELECTA SECRETARIA GENERAL DEL SINDICATO

POR CARLOS NAVARRETE

Desde enero 2026, Carmen Elizabeth Rivera, empezó a laborar de manera legal en su nuevo cargo como Secretaria General del Sindicato de Choferes Profesionales de Sucumbíos. Carmen Rivera, con una Maestría en Administración se convierte en la primera mujer al frente de esta institución provincial. Con 38 años de edad está casada y tiene una niña de ocho años.



Carmen Rivera, primera secretaria general.

Está vinculada al Sindicato desde el 2010, cuando administraba la estación de servicio de propiedad del Sindicato hasta cuando pasó a poder del Estado en 2012. En 2024, pasó a ser parte del Consejo Ejecutivo del Sindicato como Secretaria de Actas hasta el 2025, cuando por sugerencia y apoyo de compañeros y socios del Sindicato, aceptó

la candidatura a la Secretaría General. Desempeñará este cargo hasta el 2029.

Ella y su esposo están ligados al transporte, Rivera administra, además, una empresa de transporte al igual su esposo.

SHUSHUFINDI

NUEVA AGENCIA DE MATRICULACIÓN Y REVISIÓN TÉCNICA

POR CARLOS NAVARRETE

Shushufindi, el segundo cantón en importancia, después de Lago Agrio, cuenta con su agencia de matriculación y revisión técnica de toda clase de vehículos y motocicletas, con autorización de la Mancomunidad de Tránsito de Sucumbíos y la ANT.

El 12 de enero de 2026 inició la atención después de la inauguración en la que estuvieron presentes César Cevallos, gerente de la Mancomu-

nidad de Tránsito conformada por los siete cantones de la provincia de Sucumbíos, y Ernesto Buitrón, alcalde del cantón Sucumbíos, en calidad de presidente; además de la presencia de la alcaldesa Lorena Cajas.

En la agencia, ubicada al final de la Avenida de la Unidad Nacional, cuyo jefe es Brian Cárdenas, se atiende en siete módulos de lunes a viernes de 08h00 a 17h00. La autorización funcionamiento tiene duración para cinco años, mencionó Cárdenas.



Revisión vehicular en Shushufindi.

JOYA DE LOS SACHAS

ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA PARA MAYOR SEGURIDAD



Andenes de la estación de transferencia.

POR CARLOS NAVARRETE

Esta infraestructura municipal de embarque y desembarque de pasajeros, por condiciones de seguridad, se construyó en el barrio Luz de América, para que los usuarios dejen de embarcarse en la avenida principal, con el eminente peligro debido al gran flujo de vehículos.

Desde la alcaldía de Joya de los Sachas, provincia de Orellana, liderada por Liseth Hinojosa, se construyó la estación a un costo de USD

968.700 dólares, hasta que se edifique de forma definitiva una terminal terrestre para la ciudad.

La estación tiene 13 andenes para ingreso de vehículos, además de boleterías, duchas, sanitarios y más. Amplio estacionamiento de vehículos con su respectiva entrada y salida de la estación. Con los últimos toques en su ornato, la puesta de mobiliario y demás implementos queda habilitada. Las pruebas pertinentes ya se dieron durante la última semana de enero.

GUAYAQUIL

YA OPERA LA NUEVA TERMINAL TERRESTRE COSTA

POR VÍCTOR ESPINOZA, 7 ENERO 2026

Los transportistas y viajeros que tienen como destino los balnearios de las provincias del Guayas y Santa Elena, ya utilizan la nueva Terminal Terrestre Costa, ubicada en el kilómetro 33 de la Perimetral de Guayaquil, en un área de 34.000 m².

Cuenta con 1.500 m² para oficinas administrativas, seis andenes operativos con proyección de ampliarse a 11 y boleterías para la venta de pasajes de las Coops: Costa Azul, Villamil, Libertad Peninsular y Posorja. Además vías de acceso y salida de las unidades de transporte. Atiende de lunes a domingo de 5h00 a 21h00.

Los usuarios tienen a su disposición una sala de espera con aire acondicionado, área de carga y encomiendas, mini mall con un patio de comidas en proceso

de funcionamiento y un puente peatonal elevado sobre la avenida Perimetral para cruzar con seguridad por esta arteria con gran flujo vehicular.

Con la nueva Terminal retornan a las calles 17 rutas de buses urbanos que accederán a los andenes para recoger y dejar pasajeros en ambos sentidos de la avenida Perimetral. Además, en la fase

final se espera que incluya a seis cooperativas de transporte interprovincial a destinos como Playas, Posorja, Salinas, Montañita y Olón.

Los buses interprovinciales que paraban en los pasos peatonales de Ceibos Norte y Puerto Azul, ya no podrán hacerlo. Ahora, la única parada habilitada será la Terminal Costa.



Flamante terminal terrestre La Costa.



Arreglar carrocerías en los peores estados, no es nada fácil ni barato

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

En Esmeraldas quedan pocos carroceros, algunos cerraron por no alcanzar a cumplir los requerimientos técnicos y normas, otros por la inseguridad o por el poco trabajo. Sin embargo, Geovanny Bermúdez propietario de carrocerías Somar tiene más de 15 años sirviendo al cantón y, a pesar de todas las cosas que le han pasado en Esmeraldas, aún le apuesta a esta tierra que le ha dado trabajo desde que pisó en ella cuando llegó desde Santo Domingo de los Tsáchilas.

En Esmeraldas he tenido experiencias buenas y malas, trabajo no me ha faltado, pero a veces en este negocio también se pierde por no cotizar bien o por no tener en cuenta que los materiales suben día a día y uno proforma con valores antiguos.

Al momento de comprar los materiales uno se encuentra que ya no cuestan lo mismo y ahí es que se pierde. A pesar de todo tengo clientes que siempre llegan al taller" expresa el maestro Somar como lo conocen en Esmeraldas.

Su experiencia es amplia pues ha tenido que reconstruir buses y camiones en un estado deplorable, al punto que uno piensa que ya no se puede arreglar.

Pero, ahí está el reto y los ha dejado como nuevos, siempre y cuando el cliente tenga los recursos para poner buenos



Geovanny Bermúdez el "maestro Somar".

materiales y no hacer solo parches. Es el caso de un mini bus Isuzu NPR que llegó con media cabina destruida y su frontal casi inservible, nos comenta que se encuentra en el proceso de enderezamiento y luego procederá a cambiar piezas, latas, parantes y dejar la cabina nueva. "En mes y medio de trabajo lo dejará bien", nos asegura Somar.

Costeñita prefiere diseño de pintura clásico

ESMERALDAS

POR JORGE RICARDO CORNEJO

El Consejo de Administración de la Cooperativa Costeñita, mediante resolución, aprobó el nuevo corte de pintura para sus unidades a partir de este año 2026.

Así lo informó brevemente su gerente, Diego Galarza. "Debemos innovar y este nuevo corte de pintura dará ese realce y vistosidad en las vías de la provincia con su color predominante que es el verde de nuestra linda tierra". Y además le añade un toque de alegría y color para los pasajeros. 🌿



Revolución en las carreteras: El Salto de calidad del sector carrocerero ecuatoriano

QUITO

La industria de fabricación de buses en Ecuador ha experimentado una transformación estructural sin precedentes. Lo que antes se gestionaba bajo criterios artesanales, hoy se rige por un ecosistema normativo robusto encabezado por los reglamentos **RTE INEN 034, 038, 041 y 043**, junto con las normas técnicas **NTE INEN 1323, 2205, 1668 y 1155**. Esta evolución no solo representa un cumplimiento legal, sino un pilar estratégico para la competitividad del sector.

Seguridad y Resistencia: El nuevo estándar

En más de una década de implementación de estas normativas se ha priorizado la integridad del usuario final. Gracias a las pruebas de **resistencia estructural (vuelco)** y el uso de materiales de velocidad de combustión baja, los buses urbanos, escolares e interprovinciales ahora ofrecen una zona interna de supervivencia (Cuando un bus se vuelca, hay una zona interna en la que no debe entrar ningún fierro para asegurar que los pasajeros no se afecten). La estandarización de dimensiones de asientos, pasillos y salidas de emergencia ha elevado la ergonomía y la seguridad activa y pasiva a niveles internacionales.

Eficiencia operativa y calidad ISO

Para los fabricantes de carrocerías, el beneficio al obtener estas calificaciones ha sido interno y tangible. La exigencia de la certificación **ISO 9001** como requisito para obtener la autorización de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) ha forzado una profesionalización de los procesos. La estandarización de requisitos técnicos permite:

- Reducción de mermas y desperdicios de material.
- Optimización de tiempos de ensamblaje mediante diseños modulares.
- Garantía de trazabilidad en cada unidad fabricada.

Este orden administrativo y técnico permite que las empresas fabricantes de carrocerías ecuatorianas compitan en calidad con carrocerías importadas, fortaleciendo la economía local.

Un futuro sólido y confiable

Mirando hacia el futuro, el sector carrocerero nacional se proyecta como un referente regional de innovación y seguridad. Los logros alcanzados en términos de resistencia y eficiencia técnica son el resultado de un compromiso compartido entre la industria y el rigor técnico.

El crecimiento del sector carrocerero nacional y la consolidación de la seguridad vehicular solo se pueden fortalecer con el apoyo y compromiso de las entidades de control. En esa línea, la implementación de requisitos como la norma **ISO 39001** pueden ser el complemento adecuado para el camino ganado con unidades de transporte más seguras fabricadas desde hace 15 años de trabajo profesional de los fabricantes de carrocerías.

Este avance es posible también gracias a la labor de los **organismos de inspección acreditados**, quienes garantizan



Bus en estado de estructura armada.



Cada unidad se inspecciona en 2 instancias distintas.

que cada unidad que sale a las calles cumpla los estándares de protección vigentes. En este escenario, **Vehicle Safety Automotive - VSA** se consolida como un actor fundamental, participando activamente en apoyo al sector carrocerero para asegurar que la movilidad en el Ecuador sea sinónimo de excelencia y confianza. 📞

Mayor información: +593 98 429 9597



José Cristóbal Rocha Niza, el capitán de los caminos de Mulaló

ES UN VERDADERO HONOR DARLE VOZ A LA HISTORIA DE DON JOSÉ CRISTÓBAL ROCHA NIZA. SU VIDA ES UN RELATO DE ESFUERZO QUE HUELE A PAN RECIÉN HORNEADO Y A TIERRA MOJADA DE LOS CAMINOS DE MULALÓ.

LATACUNGA

POR MARITZA GUEVARA

En el corazón de la provincia de **Cotopaxi**, donde el viento cuenta historias de antaño, vive un hombre que ha hecho del volante su propia pluma para escribir la historia de su pueblo. A sus 74 años, don José Cristóbal Rocha Niza es mucho más que un conductor; es un testigo viviente de la transformación del transporte en Cotopaxi y el Ecuador.

El despertar de una vocación

Nacido en 1952 en la noble tierra de **Mulaló**, su romance con el camino empezó pronto. Su primer contacto con el trabajo fue sobre una **bicicleta**, repartiendo el pan de la panadería que su padre fundó cuando José tenía 13 años. Pronto, la prosperidad trajo una camioneta familiar para ir de compras a Latacunga.

En esos tiempos, donde el transporte era casi inexistente, la familia aprovechaba para llevar pasajeros y “hacer alguna platita” extra. Fue allí, entre el traqueteo del camino y el servicio a los vecinos, donde nació su amor por el transporte.

Con apenas **16 años**, obtuvo su licencia Sportman con la garantía de su padre. Eran tiempos de formación, de aprender a leer el temperamento del motor y la paciencia y vigor del camino. A los 19, ya como conductor profesional se convirtió en socio (casi fundador) de la **Cooperativa San Francisco de Mulaló**, en la época en que la flota era mixta: camiones, camionetas y apenas cuatro buses.

Desde su primera furgoneta GMC, potentes Ford, Nissan hasta su actual Hino AK, ha conducido doce buses de distintas marcas, recorriendo el país e incluso cruzando fronteras hacia Perú y Colombia (Ipiales y Pasto).



Entre caminos de tierra

Relata que, en la década de los setenta, viajar era una verdadera odisea. Los caminos eran de tierra donde el trayecto de Mulaló a Latacunga podía consumir medio día.

Sin embargo, eso no lo detuvo. Recordar rutas como la de Santo Domingo o la vía Baños-Tena es recordar las quebradas profundas, el lodo, la lluvia y las piedras enormes que se deslizaban en caminos súper angostos.

Tiempos de lucha

En la memoria de Mulaló quedó grabada la huelga de ocho días en la que unos 35 vehículos de la Coop. Mulaló rodearon el parque principal. Gracias a la mediación del Padre Eduardo Mantilla lograron que su situación llegara a las páginas del diario El Comercio y a los oídos de toda la nación. Aquella unión comunitaria doblegó la voluntad del Gobernador y lograron un aumento en los pasajes, que en ese entonces rondaban apenas los 20 centavos de sucre.



Anécdotas del camino: sin ropa en Quevedo

Como todo buen caminante, don José tiene historias que hoy cuenta con una sonrisa, aunque en su momento fueron un apuro. Un día, de regreso de Huaquillas con su bus Nissan, decidió refrescarse en un río de Quevedo. Al salir del agua, la sorpresa fue amarga: le habían robado su maleta con la ropa y las llaves del bus. Sin más remedio, tuvo que pedir prestado el pantalón del controlador y encender el motor uniendo los cables directamente para poder volver a casa.

El cambio de los tiempos y el legado familiar

La geografía del trabajo también cambió. Durante 20 años, la ruta hacia Quito fue el mayor sustento de los socios. "Teníamos frecuencias a Quito, los viernes y sábados les traíamos acá y los domingos y lunes llevábamos a quienes trabajaban en la capital. Parábamos por El Recreo y luego en El Cumanda. En esa ruta trabajamos como 20 años, pero con la llegada de las plantaciones a Cotopaxi, los pasajeros encontraron trabajo en su propia tierra y los viajes

a la capital finalizaron". Actualmente, don José se mantiene activo en rutas intracantonales, conduciendo él mismo su Hino AK. Sigue prefiriendo conducir su propio bus antes que delegarlo, pues valora la honestidad y el cuidado que solo un dueño sabe dar.

El secreto del éxito no es otro que la prudencia, el ahorro y el respeto al pasajero, especialmente a niños y ancianos. "Se debe trabajar con cariño", suele decir a los jóvenes, recordándoles que un conductor siempre debe tener los cinco sentidos alerta.

Su hogar, formado junto a Flor Calvo-piña, ha sido su puerto seguro. Sus hijos Javier y Édison siguieron sus pasos en el transporte, manteniendo viva la llama de un oficio que le ha dado todo lo que posee. Su hija Patricia se dedica a la ebanistería.

Cada mañana, a las 4:30 a.m., José se levanta, pide la bendición a Dios, revisa el buen estado del bus y sale a la ruta con el mismo orgullo con el que empezó hace más de medio siglo.

Sabiduría al volante y manejo del negocio

Para don José, el transporte es un arte que requiere administración y templanza. Su consejo de oro para un buen manejo del negocio es la **previsión**:

- **Ahorro estratégico:** Recomienda comprar con anticipación llantas, aceites, grasas y repuestos. De este modo, cuando llega el mantenimiento, el dueño solo debe preocuparse por pagar la mano de obra.

- **Gestión inteligente:** Para administrar bien, hay que saber negociar los fletes, renovar las unidades y mantener el hábito del ahorro.

Para los **nuevos transportistas y conductores**, don José ampliamente recomienda la prudencia. Insiste en que deben estar con los **cinco sentidos alerta**, especialmente al rebasar en el tráfico actual. Su mensaje es claro: **trabajar con cariño**, ser amables con los niños y ancianos, y alejarse del alcohol, pues el licor es lo que más dolor y pérdidas produce en esta noble profesión. ☺

DELINEY NIÑO BALZA

Actualmente cursa una carrera de maquillaje, porque con convencimiento afirma: "me apasiona la belleza y quisiera fomentar la importancia del cuidado en nuestro cuerpo externa e internamente", señala.

También se dedica a trabajar como modelo, promotora, vendedora, animadora, realiza videos publicitarios, es la imagen de algunas marcas. Es muy dinámica y multifacética pues a sus habilidades añade "soy bailarina y vocalista en gran variedad de géneros musicales y en mis tiempos libres practico deporte como el patinaje".

Se considera una persona amable, comprometida, respetuosa, responsable y entregada a su trabajo. Su personalidad jovial y atenta le permite adaptarse a las situaciones de la vida con la mejor actitud.

Su aspiración personal es seguir adquiriendo conocimientos que le ayuden a superarse y lograr sus objetivos. "Me proyecto con mi propia academia de maquillaje, ofreciendo mis servicios y conocimientos a personas interesadas en este increíble arte. También quiero formar mi propia agrupación de baile y canto y conocer diferentes países, manteniendo la humildad con la que crecí y brindar ayuda a quien más lo necesite. Otro gran proyecto es tener un albergue para dar un hogar a perritos desamparados".



LA CHICA DE LA PORTADA



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

NEO CAMIONES

www.mancamionesecuador.com



Fuerza diseñada para
CARGAS EXTREMAS



Potencia que ruga en las vías del país.



MAN TGS 33/480



Caja manual ZF
16 velocidades



TRACCIÓN
6x4



POTENCIA
480 CV

Vehicentro



SINOTRUK
NLS 2.5 ton
Frenos 100%
de Aire



Barras
Estabilizadoras



Asiento
Neumático



Caja
EATON 6+1

Desde **\$19.990**

www.sinotruk.com.ec

*Aplican restricciones

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



032 994 740



www.vehicentro.com