

Buen Viaje

LA REVISTA DEL TRANSPORTISTA

www.revistabuenviaje.com.ec



PRIMERO DE MAYO DÍA DE LOS TRABAJADORES DEL VOLANTE

LA ANT CERRÓ 30 DÍAS PARA DEPURARSE, PERO AÚN NO SE VEN RESULTADOS

¿TRABAJA PARA PERDER? LA TRAMPA MENTAL DEL TRANSPORTISTA

ECUAPASS: TECNOLOGÍA QUE PARALIZA Y PERJUDICA EL COMERCIO



Teojama Comercial

Desde 1963

TU HISTORIAL NO TE DEFINE
TU FUTURO SÍ



**CREEMOS EN TU CAPACIDAD,
NO EN TU PUNTAJE.**

ACCEDE A FINANCIAMIENTO DIRECTO

Y EMPIEZA A MOVER TU NEGOCIO HOY.





TU CONFIANZA VALE MÁS QUE TU HISTORIAL.
CREDITEOJAMA



APROBACIÓN
RÁPIDA



HASTA 48
MESES PLAZO



TASAS
COMPETITIVAS



PROCESO
SIMPLE

**COTIZA
AQUÍ**



1800 TEOJAMA (1800-836526) WWW.TEOJAMA.COM @ f in v d

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

CONTENIDO



5 EDITORIAL

6 ARTÍCULO CENTRAL
La ANT volvió, pero ¿Qué cambió en un mes de cierre?

10 LO EMPRESARIAL
El comercio binacional y el transporte terrestre

12 NOTICIAS NACIONALES

18 ZONA DE DERRUMBE

19 PUENTE ANGOSTO
ECUAPASS: en lugar de agilizar, paraliza

20 CIRCULACIÓN OBLIGATORIA

22 CONTEMOS LO BUENO
Conductores cuidan de su segundo hogar

24 LO TÉCNICO

26 CONDUCTORES
Primero de mayo: Día Internacional del Trabajador

30 SEGUIMIENTOS
Vías en riesgo

34 PARA TI
La música, eterna copiloto en las carreteras

35 SALUD

36 SOBRE LA MARCHA

40 CARROCEROS

42 LA CHICA DE LA PORTADA



El AXIS 4.0 de la ANT se implementó como la gran solución, pero no da más

Emplificamos al sistema AXIS 4.0 de la ANT como una tela fina y costosa que fue adquirida como la salvación a todos los males del transporte nacional.

Investigando, se conoce con certezas confusas, que el AXIS 4.0 fue negociado a la empresa YOVERI S.A. con domicilio en Samborondon-Guayaquil, a finales del año 2012. ¿Cuánto costó al Estado?, no hemos podido conocer.

Fue adquirido para administrar registros vehiculares, emisión de licencias, historial de infracciones y más. Se entiende que el soporte técnico y mantenimiento del sistema está a cargo de YOVERI S.A., con conexiones en Florida (USA).

Originalmente, el AXIS ofrecía todas las seguridades electrónicas para garantizar su inviolabilidad; sin embargo, a poco año (2016), ya se empezó a notar que tal seguridad no era tan fuerte y que con algunos virus, conexiones internacionales y “cambios ilegítimos” el famoso sistema estaba siendo jaqueado,

Las vulnerabilidades instaladas en el AXIS han permitido la creación y proliferación indiscriminada de redes de tramitadores que van desde los más sencillos que ofrecen el servicio, hasta los sofisticados que poseen los usuarios y claves y conocen todos los caminos torcidos para generar documentos legales e ilegales que aparentan ser oficiales.

La cantidad de dinero que mueven es considerable. En 2016 se calculó que el Estado perdía dos millones de dólares y en este año con el nuevo allanamiento a la ANT, el cálculo de la estafa supera los tres millones.

Desde hace años se sabe hasta la saciedad que el AXIS 4.0 no da para más (ahora es una tela rota con miles de zurcidos). Sin embargo, pese a las abrumadoras pruebas, los diferentes directores de la ANT presididos por el Ministerio de Transporte, integrado por los ministros de Salud, Educación y Gobierno/ Policía y con un delegado de los GAD, no han tomado la valiente decisión de cambiar el sistema y contratar uno mejor, inviolable, bien representado.

El actual Ministro de Infraestructura y Transporte ha señalado que hasta el segundo semestre del 2026 será cambiado este sistema por uno nuevo. No se sabe más detalles, pero esperamos que sea inviolable y administrado por personal técnico, conecedor, honesto, ético y que merezca sus ganancias lícitas, ofreciendo al país un ejemplo de trabajo profesional.



NR. 176 ABRIL - MAYO 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

KAREM ALVAREZ/ MILAGRO

FOTOS PORTADA

GUSTAVO GÓMEZ

DISEÑO

MARISTHER GUEVARA

IMPRESIÓN

GRUPO IMPRESOR

COORDINACIÓN

STO. DOMINGO - BOANERGES COLOMA

DISTRIBUCIÓN GENERAL

GEOVANNI VALENCIA

REDES SOCIALES

DOMÉNICA CHAVES
ALEJANDRO LUCIO
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

DISTRIBUCIÓN NACIONAL POR COURIER

DIRECCIÓN

Av. Gonzalo Pizarro y Machala, Tumbaco - Quito

ENCUÉTRANOS EN:



Revista Buen Viaje



@revistabuenviaje



TikTok

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.



La ANT volvió, pero ¿Qué cambió efectivamente luego de un mes de cierre?

Luego de 30 días de cierre, las auditorías y comparencias oficiales ante la Asamblea Nacional destacaron los siguientes puntos sobre accesos no autorizados:

Alcance del fraude: Unas 3.000 credenciales eran utilizadas para emitir licencias de conducir y matrículas vehiculares sin sustento legal.

Usuarios "fantasma": En la depuración inicial se identificaron aproximadamente 20 usuarios fantasma que realizaban transacciones sin autorización dentro del sistema.

Irregularidades en municipios: La investigación involucra a 50 GAD municipales donde se

detectó desproporción en los trámites; por ejemplo, cabildos con capacidad para 3 mil vehículos registraban hasta 80 mil matrículas anuales.

Vínculos criminales: Las autoridades investigan la conexión de estas redes de acceso ilegal con estructuras de delincuencia, en el marco del "Caso Jaque".

El Ministerio de Infraestructura y Transporte suspendió los accesos sospechosos e inició la eliminación masiva de usuarios no autorizados a nivel nacional.

Para muestra un botón: Cuando la ANT estuvo cerrada, alrededor de sus instalaciones en los negocios pequeños se podía comprar Certificados Unicos Vehiculares

(CUV) ¡pagando USD 40,00 cuando el valor real es USD 8,10!! Es un documento oficial emitido exclusivamente por la ANT que es la que posee la información en su Base Unica Nacional de Datos.

El AXIS 4.0 será cambiado

El Ing. Roberto Luque, ministro de Infraestructura y Transporte, indicó que a medida que se abren servicios de la ANT, en redes sociales han vuelto a aparecer los ofrecimientos de tramitadores; por eso están trabajando a diario para luchar contra las amenazas al obsoleto sistema AXIS 4.0. Además, añadió que para el segundo semestre del año habrá uno nuevo. El encargado de ejecutar el cambio del sistema e implementar la "Tercera Placa", es el actual director Luis Darío Villacís.

Fenacotrape anhela cambios reales en la ANT

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Luis Piedrahita, vicepresidente de la Federación de Cooperativa de Transportes Pesados del Ecuador (Fenacotrape) manifiesta que no se ha logrado ningún cambio en la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) luego del lapso de la suspensión temporal de actividades.

El dirigente del gremio expresa que en la administración anterior realizaron una serie de denuncias en la ANT de Quito mediante oficios, relacionadas con irregularidades en Los Ríos, Manabí y El Oro, pero "terminaron en el tacho de la basura".

Afirma que a carros con 40 años de vida útil que son un verdadero peligro en las carreteras, les conceden matrículas nuevas, sólo con copia del año anterior y la cédula del propietario del vehículo, omitiendo la Revisión Técnica Vehicular,

También señala que malos funcionarios utilizan como pretexto la ubicación de la firma de las aseguradoras en las



Luis Piedrahita, vicepresidente de Fenacotrape.

páginas de las documentaciones, para obstaculizar o demorar los trámites en perjuicio de los agremiados.

Dice haber escuchado al ministro de Transporte, Roberto Luque en una entrevista televisiva, anunciar cambios en el sistema informático, entrega de placas y otras funciones de la institución. Anhela que se realice pronto, pero que además se elimine la corrupción al interior de la entidad, cambiando al personal deshonesto actual, por jóvenes formados en institutos superiores, capacitados en tránsito, transporte de mercancías y movilidad humana, sin tacha alguna.

Mancomunidad de Tránsito de Sucumbíos, la ANT y los GAD

LAGO AGRIO

POR CARLOS NAVARRETE

En la Mancomunidad de Tránsito de Sucumbíos, ubicada en un sector periférico de la ciudad, a pocos metros del final de la ave-



Trámites Mancomunidad de Tránsito Sucumbíos.

nida Santa Rosa, son las tramitadoras -la mayoría mujeres- quienes reciben a los usuarios para ofrecer ayuda en todos los trámites que requieran. Inclusive hasta le ofrecen el servicio de taxi para regresar.

Al interior de las instalaciones de la Mancomunidad, el servicio parece ser normal, ya que mujeres y hombres esperan su turno para ser atendidos. La revisión técnica vehicular y la entrega de placas, cuentan con sus propios espacios y oficinas de atención.

No obstante, los trámites de matrículas de vehículos, licencias o cambios de dominio, no fluyeron con facilidad, dado que: “la habilitación del sistema

AXIS, aún no se solucionaba”. A partir del 1 de abril el sistema “ya funciona” y los trámites están siguiendo su proceso. La presencia de usuarios está al tope, tanto para pedir información como para recibir el turno respectivo.

El director de la Mancomunidad, Ing. César Cevallos, se mantiene en constantes reuniones, inclusive con funcionarios de la municipalidad de Lago Agrio, para coordinar acciones tendientes a atender con fluidez a los usuarios.

Se debe aclarar que en Lago Agrio algunos servicios se dieron normalmente pese al cierre de la ANT durante febrero 2026. la Mancomunidad atendió trámites diferentes de matriculación y licencias.

ANT reabre, pero las fallas persisten

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

El cierre de 30 días de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) en Ambato, dispuesto por el Gobierno para corregir irregularidades y frenar la corrupción, generó altas expectativas entre los usuarios. Sin embargo, tras la reactivación del servicio y la participación del GAD Municipal en la gestión, la percepción ciudadana apunta a que los cambios aún son limitados.

Las filas han regresado desde tempranas horas y los



Oficinas de ANTA Ambato.

tiempos de espera continúan siendo prolongados. Aunque se informó que el sistema tecnológico AXIS ya existente, fue objeto de ajustes para mejorar la atención, usuarios reportan fallas, lentitud y caídas frecuentes que retrasan los trámites. “Nos dijeron que todo sería más ágil, pero seguimos esperando como antes”, comenta un ciudadano.

Uno de los puntos más críticos es la persistencia de tramitadores en los alrededores de las oficinas. Pese a los controles anunciados, estas personas continúan ofreciendo “agilizar” procesos, incluso a pocos metros de las instalaciones, acompañados de publicidad informal visible en el sector.

Aunque las autoridades aseguran haber aplicado correctivos, en la práctica se mantienen problemas como demoras, fallas tecnológicas y la presencia de intermediarios.

Riobamba mantiene sistema propio sin fallas



Vehículos en la fila para la RTV.

RIOBAMBA

POR GLENDA REA

Ramiro Vallejo Mancero, gerente de la Empresa Pública de Movilidad Rutas de Riobamba, aseguró que la institución no trabaja con el sistema Axis 4.0, sino con una plataforma propia que cumple con los requisitos de la Agencia Nacional de Tránsito.

Señaló que en Riobamba todos los vehículos deben pasar por la revisión técnica vehicular para poder ser matriculados, y que cuentan con respaldos digitales, fotográficos, videos y documentos de cada proceso para las auditorías correspondientes.

Asimismo, explicó que el sistema de Riobamba no trabaja en línea con la Agencia Nacional de Tránsito. “Nosotros no alimentamos directamente a la ANT; solamente tenemos usuarios de consulta. Toda la información se carga desde nuestros servidores, a través de archivos planos, y la ANT únicamente realiza un proceso de validación y registro de cómo se trabaja en la ciudad”, dijo.

Actualmente cuentan con una sola línea de revisión técnica vehicular y esperan que en los próximos meses se pueda triplicar la atención a los usuarios. En la actualidad, atienden un promedio de 150 vehículos diarios.

ANT Provincial retoma servicios con nuevo sistema SUIT

CUENCA

POR LEONOR PEÑA

El reinicio de servicios en la ANT de Azuay, coincidió con el nombramiento de un nuevo director. Se trata del Dr. Erik Idrovo, quien se reunió con personal de la entidad y con representantes de las siete modalidades del transporte público, con el fin de establecer estrategias para prevenir actos de corrupción.

Vale la pena señalar que los servicios más solicitados son emisión de certificados únicos vehiculares, licencias, habilitación de vehículos, y autorizaciones para transporte público.

Según Idrovo, se ha dispuesto trabajar con un sistema informático distinto al AXIS, es el **SUIT (Sistema Único de Información de Transporte)**, donde se carga toda la información de trámites vehiculares y de licencias. SUIT es una

plataforma internacional administrada por el Ministerio de Telecomunicaciones (MINTEL). Fue adaptado por técnicos del Estado ecuatoriano para centralizar todos los trámites de las instituciones públicas bajo la política de “Simplificación de Trámites”. La ANT ha “migrado” su operatividad al entorno del SUIT para aprovechar la infraestructura de seguridad que el MINTEL ya provee a otros ministerios.

Procedencia de SUIT

- SUIT comenzó como acrónimo de **Sistema Único de Información de Trámites**, una herramienta de acceso público a información de trámites de la administración pública en varios países (ejemplo, Colombia), vinculada a políticas de racionalización de trámites.

- En el contexto de Ecuador, el nombre SUIT fue adaptado al ámbito del tránsito y el transporte para denominar un nuevo **Sistema Único Integrado del**



Oficinas de ANT Provincial de Azuay.

Transporte, impulsado por el Gobierno y la ANT como parte de un esfuerzo de modernización y reemplazo paulatino de ecosistemas obsoletos como AXIS 4.0. La ANT ha indicado que técnicos están trabajando para mejorar la obsolescencia del SUIT.

Matriculación vehicular colapsó luego de la reapertura de la ANT

LOJA

POR ELVIS MERINO

La suspensión de los servicios de matriculación vehicular, a nivel nacional, desde el 30 de enero, por parte de la Agencia Nacional de Tránsito tras la inhabilitación del sistema AXIS 4.0 y la revisión técnica ligada a investigaciones de seguridad, en un 80% se reaperturó el 9 de marzo.

La presencia de cientos de usuarios para las áreas de revisión técnica vehicular, matriculación y transferencia de dominio, originó que el Centro de Matriculación Vehicular del GAD Municipal del cantón Loja colapsara.

El ingeniero Galo Costa de los Reyes, director del Centro de Matriculación Vehicular, señaló que: “lo que más contratiempos ha traído son las transferencias de dominio y contratos de los vehículos, que están represados prácticamente desde enero, cuya verificación y validación necesita de una revisión exhausti-

va”. Este centro atiende un promedio de 200 a 220 usuarios diarios.

Explica que para aliviar en parte la gran demanda de servicios, la matriculación para el dígito 1 se extenderá hasta junio y del dígito 2 hasta abril sin multas ni recargos. El personal y los equipos trabajan al 100%. Inclusive para ampliar horarios de atención se ha hecho un estudio de factibilidad y con la aprobación

del Municipio coordinarán con la ANT que es la dueña del sistema AXIS 4.0 para la ampliación de horarios.

Bajo su gestión, dice, la institución trabaja en la incorporación de tecnología para facilitar trámites en línea como el pago de tasas y asegurar la continuidad operativa. Asimismo afirma que los actos de corrupción están descartados gracias al control que ejercen. 📱



Largas filas de usuarios para matriculación.



BANDAS
VIPAL

IDENTIFÍCALAS

VIPAL DV-RL

VIPAL DV-UM3

RINDEN
50%+
KILOMETRAJE
QUE LAS
IMITACIONES

ORIGINAL

DVRL

ORIGINAL

DVUM3

Contáctanos ahora



099 760 1918



Reencauche

WWW.DURALLANTA.COM



El comercio binacional y el transporte terrestre

ECUADOR AL SER MIEMBRO DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN), MANTIENE UN TRATADO COMERCIAL CON NUESTROS VECINOS COLOMBIA, PERÚ, BOLIVIA Y VENEZUELA, LO CUAL SIGNIFICA EN TEORÍA, LIBRE MOVILIDAD DE CARGA Y MERCANCÍAS, LIBRE FLUJO DE PERSONAS Y OTROS MECANISMOS DE BILATERALIDAD. ESTO DINAMIZA EL COMERCIO EXTERIOR ENTRE PAÍSES Y, ADEMÁS, AYUDA PARA NEGOCIACIONES EN BLOQUE CON OTROS PAÍSES COMO FUE EL CASO DEL TLC CON LA COMUNIDAD EUROPEA, AL CUAL ECUADOR SE ADHIRIÓ COMO PARTE DEL BLOQUE DE LA CAN.

QUITO

El comercio binacional, mueve no solo exportaciones e importaciones, sino también un importante y cada vez más dinámico negocio de frontera en libre movilidad de carga y mercancías. Sin embargo, existen falencias graves:

- **Falta de homologación:** No hay uniformidad en tarifas y aranceles con terceros países.
- **Disparidad de costos:** La diferencia en los precios de combustibles genera un inmenso negocio de contrabando de lado y lado.
- **Doble realidad:** Si bien el transporte es pieza fundamental para esta libre movilidad, en su mayoría es formal y cumple a cabalidad las normas y reglamentos vigentes para cada país, el cruce del tráfico de drogas y la minería ilegal en la frontera ha tensado la relación.

El aumento de aranceles y la reciprocidad

Ante la falta de control fronterizo denunciado por Ecuador, se impuso un

impuesto de seguridad sobre mercancías colombianas. Esta medida inició en un 30%, luego 50% y escala al 100% desde mayo. Como respuesta directa, Colombia aplicó reciprocidad a la medida ecuatoriana, lo que traslada ese mismo impacto arancelario a productos nacionales como el arroz, el aceite de palma y elaborados alimenticios.

Consecuencias económicas críticas

- Este escenario torna casi imposible el desenvolvimiento del comercio legal:
- **Parálisis del transporte:** Existe una reducción drástica en los movimientos comerciales y un flujo bajo de camiones entre ambos países.
- **Desabastecimiento:** Se prevé una marcada escasez de bienes industriales y medicinas, esenciales para la industria ecuatoriana.
- **Impacto en el PIB:** Los transportistas fronterizos sufren el mayor golpe; al ser Ecuador un país más pequeño, la afectación comercial es proporcionalmente más grave en relación a su Producto Interno Bruto.

¿Soluciones a este cierre indirecto?

Si existen, como el cambio de pro-

veedores o el comercio libre con otros países; pero, es un tema complejo dada la poca apertura a estos cambios por parte del Ecuador y su poco flexible legislación. Además de los tiempos que estos cambios requieren que difícilmente pueden ser menores a un año calendario.

Soberanía frente a la necesidad de soluciones

En nombre del bien común y a juzgar por la gravedad de la situación interna de inseguridad que vive nuestro país y la poca empatía del gobierno de Colombia, se puede vislumbrar que Ecuador con esta medida defiende su soberanía, aunque lamentablemente, quienes en forma honesta y formal ejercen su trabajo caen inmersos en la disputa a la que como ecuatorianos debemos apoyar.

No obstante, es vital que el Gobierno Nacional busque mecanismos de compensación temporal para quienes ejercen un trabajo formal, con el fin de no afectar a las miles de familias que viven del comercio e industria apoyados en los tratados con la CAN, como es el sector metalmeccánico cuyo centro de actividades es la provincia del Tungurahua. 🇪🇨



El comercio en frontera norte en libre movilidad.



FOTON

+60 AÑOS
AUTOMOTORES
& ANEXOS

Rendimiento superior y eficiencia
garantizada para todas tus rutas



Miler 2.5 TON

- Motor Aucan 2.5L
- Potencia 129 HP/Torque 320 Nm
- Transmisión Manual de 5 Velocidades ZF
- Llanta posterior sencilla

AUMARK 6.0 TON

- Motor Cummins ISF 3.8L
- Potencia 154 HP/Torque 500 Nm
- Transmisión ZF manual 6 velocidades
- Frenos Full Aire WABCO doble circuito

AUMARK E 3.5 TON

- Motor Aucan 2.5 turbo diesel
- Potencia 156 HP/ Torque 400 Nm
- Transmisión ZF manual 6 velocidades
- Doble llanta posterior

EASY Move
movilidad del futuro

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

Call Center: 096 405 6666 | www.fotonecuador.com



●● AMBATO

Transporte informal se ha vuelto una red tolerada

POR YOLANDA QUINCHE

Lejos de ser invisible el transporte irregular opera con normalidad. Camionetas, autos o furgonetas recogen pasajeros en sitios estratégicos, mercados y terminales improvisados. Así, de marginal pasó a ser parte del sistema de movilidad con reglas propias, actores definidos y demanda constante.

La decisión del usuario es práctica. En sectores rurales, donde los buses son limitados, el informal cubre ese vacío. Sin embargo, en zonas urbanas ya no responde solo a la necesidad, sino a una lógica de competencia directa. "Aquí todos saben dónde coger una camioneta. No es escondido, es parte del día a día", afirma Francisco Díaz, comerciante.

Desde el transporte formal hay críticas. "Cumplimos normas y asumimos costos que ellos evaden", señala el conductor José Llumitaxi. Los conductores informales se defienden:



Un sistema paralelo que se normaliza.

"No somos el problema, somos la solución ante un servicio insuficiente".

Aunque las autoridades realizan operativos, estos son esporádicos y poco eficientes. La falta de control permite que lo informal se vuelva normal. El desafío ya no es eliminar el fenómeno, sino enfrentarlo sin ignorar las necesidades de la población.

●● GUARANDA

La competencia desleal grave problema sin solución

POR VÍCTOR ESPINOZA

Los transportistas de pasajeros que cubren rutas desde la provincia de Bolívar hacia Chimborazo y Los Ríos se muestran preocupados, porque la competencia desleal del transporte informal sigue siendo el principal problema para sus economías.

La presencia de autos y camionetas informales que movilizan riesgosamente personas a bajo costo va en aumento en la ruta Guaranda –

El Arenal, ante la indiferencia de las autoridades de tránsito.

El alza del precio del diésel y los buses con pocos pasajeros, afirman, les genera cuantiosas pérdidas. Además les impide cumplir pagos de deudas de las unidades nuevas. A esto se suma la inseguridad en la vía Guaranda – Babahoyo – Guayaquil, debido a que los usuarios son víctimas de asaltos en tramos del cantón Montalvo (Los Ríos) y entre Yaguachi y Durán (Guayas), manifestaron socios de dos cooperativas de transporte.



Transporte formal requiere mayor atención de autoridades.

●● QUITO

ANT reforma Reglamento de Homologación Vehicular

POR ANA MARÍA MONCAYO

El 3 de marzo de 2026 el Directorio de la ANT reformó el "Reglamento de Homologación Vehicular, Dispositivos de Medición, Control, Seguridad y Certificación de los Vehículos Comercializados", vigente desde 2018.

Aplica para toda persona jurídica que importe y comercialice vehículos con precio FOB de hasta USD 60.000 en las categorías de transporte de pasajeros y de carga liviana hasta 3.5 toneladas. El precio FOB es el precio de la mercancía sobre el buque en el puerto de embarque.

El Reglamento señala los requisitos en cada categoría de vehículos y detalla el contenido del Certificado de Homologación:

1. Nombre completo o razón social.
2. Nombre abreviado o siglas.
3. Marca, modelo, versión.
4. Número VIN, número de motor.
5. Datos generales: teléfonos, correo electrónico.

El Certificado de Homologación se notificará al solicitante y se publicará en la página web de la ANT.



Edificio matriz de la ANT.

Entre policías y agentes de la CTE: ¿es la Policía la última esperanza de las vías?

La idea de que la Policía retome el control del tránsito, no resulta descabellado para varios transportistas. De hecho, desde el 12 de mayo de 2025, la Policía retomó el control operativo del tránsito y la seguridad vial en 25 ejes viales estratégicos del país que estaban a cargo de la CTE. También el Gobierno ha intervenido empresas municipales por sospechas de corrupción e infiltración criminal, como ocurrió con la Autoridad de Tránsito de Samborondón y en Durán, donde la Policía asumió el control total en 2025 y 2026. Sin embargo, el problema no sólo radica en la matriculación, licencias y más de esos GAD, sino en los controles en carretera, donde suelen acechar inescrupulosos agentes de la CTE.

Julio Gallegos lleva 20 años en el transporte interprovincial, considera que la Po-

licía tiene mayor formación y su presencia impone más respeto que un agente civil. Opinión que comparte Jorge Cabrera conductor de Súper Semería. Recuerda que años atrás la Policía también hacía controles en las unidades dando mayor tranquilidad a conductores y pasajeros.

“Hoy los agentes de CTE buscan cualquier pretexto para hacernos pasar el tiempo. Aunque estamos con los papeles en regla, ellos piden que les colaboremos para ayudarnos y que no perdamos el viaje, etc. Nosotros damos la bienvenida a un policía, pero no a un agente de tránsito”.

Para Winter Jaramillo, “los de tránsito se fijan en lo mínimo y tratan de extorsionar. Nos piden coimas. Ven placas de la Sierra y nos paran, por ello es mejor que regrese la Policía”.



Controles de la CTE.

Procedimientos de agentes de EMOV dejan dudas

Denuncias ciudadanas han puesto bajo sospecha los procedimientos de agentes de la EMOV en operativos contra conductores ebrios, pues no todos los detenidos estarían realmente alcoholizados.

Juan Carlos Salazar denunció haber sido detenido por conducir en estado etílico. Él se habría negado a la prueba de alcoholemia, pero se habría acogido a pruebas de equilibrio, facilidad de lenguaje, visión y otras, no obstante fue detenido. En la audiencia judicial el agente bajo juramento habría declarado que el detenido no había superado ninguna de las pruebas; sin embargo, la defensa pidió que se reproduzca el video del procedimiento. Al demostrarse que lo expresado por el agente no era cierto, la jueza ordenó su libertad. La duda que plantea la denuncia es que los agentes estarían mintiendo bajo juramento, para justificar las detenciones.

En otro video de redes sociales, una ciudadana denunció que su esposo fue detenido arbitrariamente mientras estaba sentado en la acera de una calle del Centro Histórico. La EMOV por su parte defiende la legalidad de sus actuaciones y anuncia que los operativos continuarán.

●● ESMERALDAS

Municipio busca administración total de la terminal terrestre

POR JORGE RICARDO CORNEJO

El Municipio de Esmeraldas busca asumir el control total de la terminal terrestre mediante reformas y derogatoria de ordenanzas, revirtiendo la concesión de 50 años en manos privadas. Este proceso busca mayor control sobre infraestructura, operación, frecuencias, cobros y tasas.

Situación actual: Tras la concesión de 50 años, se ha planteado cambios legales para que la administración pase de manos privadas o empresas mixtas (como Puerto Green C.E.M.) a la gestión municipal.

Reforma de Ordenanza: El Concejo Municipal aprobó en octubre de 2024 reformas a la ordenanza que regula la Em-

presa Pública Terminal Terrestre de Esmeraldas para optimizar su funcionamiento.

Mejoras y Seguridad: La alcaldía busca potenciar la seguridad, orden del transporte e infraestructura de la terminal, citando la necesidad de dignificar el servicio.

Contexto Nacional: Otras localidades, como Durán, también han buscado el control de sus terminales terrestres para mejorar la gestión local.

Este proceso se encuentra en fase de socialización y ajustes legales para concretar la transición.



Terminal terrestre de Esmeraldas.

●● CUENCA

Estrategias de adaptación ante el fin de las compensaciones estatales

POR LEONOR PEÑA

Ante el cese de las compensaciones estatales, líderes del transporte interprovincial evalúan modelos de sostenibilidad financiera centrados en la eficiencia operativa y el ajuste de tarifas. El objetivo es mitigar el impacto de los costos fijos frente a una demanda fluctuante.

1. Modelo de optimización de recursos

Wilson Cantos, gerente de Turismo Oriental, propone una reestructuración basada en la eficiencia de activos.

- **Alianzas Estratégicas:** Entre cooperativas para consolidar la oferta de viajes.
- **Reducción de Frecuencias:** Ajustar la oferta de viajes a la demanda real para evitar unidades subutilizadas que salen con menos de 10 pasajeros.
- **Optimización de Logística:** Priorizar la rentabilidad por cada viaje sobre la cantidad de salidas.

Dato Financiero: Actualmente, la ruta Cuenca-Quito requiere una inversión operativa de USD 540 por viaje. La estrategia busca elevar la ocupación para cubrir estos costos sin depender de los USD 1.600 a 1.800 de las compensaciones mensuales por unidad.

2. Modelo de reajuste tarifario

Dennis Machuca, gerente de Cooperativa Azuay, plantea

una solución orientada a la corrección y control de precios:

- **Incremento del 40% en pasajes:** Ajustar el pasaje para reflejar los costos operativos reales.
- **Eliminación de la media tarifa:** Estandarizar el pasaje para maximizar el ingreso por asiento disponible.
- **Control de la canasta automotriz:** Exigir regulación estricta sobre los precios de repuestos e insumos para proteger el margen de utilidad.



Buses interprovinciales de Cuenca.

●● ESMERALDAS

Inseguridad y extorsión sacuden el transporte urbano

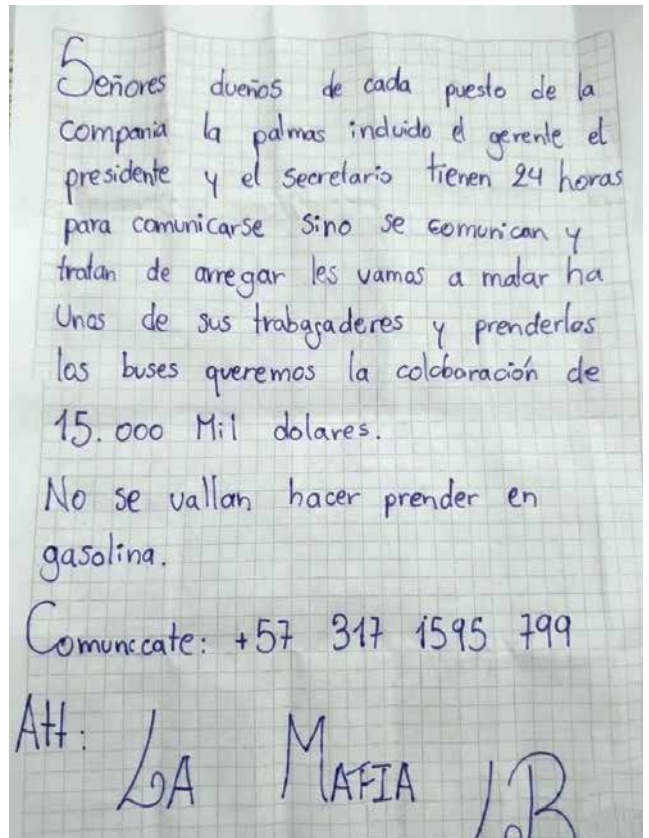
POR JORGE RICARDO CORNEJO

La movilidad urbana en la capital de Esmeraldas está amenazada. Los choferes salen a trabajar con un peso invisible: el miedo.

En la sede y gasolinera de Coop. Las Palmas, delincuentes dejaron un panfleto con amenazas explícitas contra conductores y oficiales. Exigían el pago de USD 15.000 bajo la consigna 'plata o plomo', advirtiendo que, de no cumplir, las unidades serían incendiadas y los trabajadores asesinados. Al día siguiente una unidad en ruta fue baleada en sus llantas por motociclistas que fugaron. A la Cía. Alonso de Illescas exigieron USD 10.000. Intentaron incendiar uno de sus buses parqueado cerca del domicilio del propietario al cual hicieron llegar el panfleto. Directivos de ambas operadoras han preferido el silencio. No suspenderán el servicio, pero priorizan rutas seguras mientras la demanda de pasajeros disminuye por el clima de inseguridad.

"Salimos porque tenemos que comer, pero no sabemos si volveremos a casa", confesó un conductor nervioso mientras relataba cómo repasa mentalmente las rutas seguras y los barrios que debe evitar. "La gente nos espera, pero no podemos arriesgarnos". A su lado, el oficial que cobra los pasajes, asentía en silencio, consciente de que también está en la mira de los extorsionadores.

La Policía Nacional, bajo el mando del coronel Armando Padilla, ha reforzado la vigilancia con grupos motorizados y unidades de inteligencia para identificar a las estructuras criminales. A pesar del despliegue oficial, el sector opera bajo tensión constante.



●● GUAYAQUIL

Motores apagados por el miedo: El colapso silencioso de los urbanos

POR JIMMY VERA

En Guayaquil, los buses urbanos han reducido sus horarios, dejando de circular desde las 20H00, no por falta de pasajeros, sino por el miedo. La inseguridad ha convertido el trabajo de los conductores urbanos en una actividad de alto riesgo, marcada por asaltos, extorsiones y violencia constante.

Ecuador registró en 2025 más de 9.200 homicidios, con fuerte impacto en esta ciudad, además de miles de casos de extorsión y secuestro. Los transportistas

enfrentan incluso el pago de "vacunas", lo que agrava la crisis. Ante ello, muchos prefieren perder ingresos antes que arriesgar la vida.

El resultado es un sistema debilitado con menos horas de servicio, menores ingresos y usuarios afectados que ven limitada su movilidad. Desde lo jurídico se cuestiona la capacidad del Estado para garantizar la seguridad del transporte. Hoy, el problema no es solo económico, sino estructural puesto que cuando un bus deja de circular, no solo se pierde una ruta, se paraliza la ciudad.



Bus urbano Guayaquil.

●● SANTA ROSA

¿Qué hacer para bajar el índice de siniestros de tránsito?

POR FRANCISCO CELI

Para los transportistas consultados, el aumento en la siniestralidad de tránsito es un problema con múltiples factores y no es dable que se culpe únicamente a los choferes. Santiago Silva considera que las soluciones para bajar los siniestros de tránsito deben considerar técnicamente las causas que los generan y que son muchas.

Israel Muñoz no cree que el problema haya que buscarlo solo en quien conduce el camión, bus o tráiler. Afirma que hay peatones o una ciudadanía sin educación vial que no sabe usar la vía o la calle y si manejan motos, autos y otros vehículos lo hacen de la peor manera. Para Javier Morocho de Naranjal y conductor de un tanquero de combustible, todo se basa en respetar las normas de tránsito, no distraerse en el teléfono, no beber y estar a la defensiva siempre.



Javier Morocho conductor profesional.

Los dos choferes coinciden en que fue un error retirar todos los fotorradares de las vías; así como a todos los vigilantes de la CTE. Desde luego que hubo corrupción, pero más pesaron los intereses políticos que la seguridad vial y, ahora, las consecuencias están a la vista.

●● TULCÁN

Incertidumbre binacional: el transporte de carga en su hora más crítica

POR MARLON RUALES

La relación comercial colombo-ecuatoriana atraviesa un desplome histórico, según la Cámara Colombo Ecuatoriana, las nuevas medidas arancelarias han provocado una caída del 66,8% en importaciones desde Colombia a febrero de 2026, superando los niveles críticos de la pandemia.

Para el transportista, el panorama es desolador: en el eje Ipiales Tulcán, donde se movilizaban 5,5 millones de dólares diarios, el 92,9% de los conductores reporta una caída de actividad superior al 60%.

Lo que antes eran 25.000 viajes internacionales de carga al año, hoy es un flujo residual que amenaza la sostenibilidad del sector. Se pierden 6 dólares en importación formal por cada dólar recaudado en aranceles en Ecuador.

El desabastecimiento en salud y energía, sumado al encarecimiento de insumos industriales, el freno al comercio formal incentiva el contrabando, deteriorando las rutas y la seguridad.

A la fecha de esta nota (6 de abril de 2026:

- El puente está abierto: Se logró una tregua para levantar el bloqueo físico

hace una semana, pero los aranceles siguen vigentes.

- Economía en pausa: Aunque los camiones pueden pasar, el volumen de carga es "residual". Las empresas prefieren no importar hasta que las mesas de diálogo en Lima o Quito den resultados.

- Impacto social: Hay más de 200,000 empleos en riesgo (estibadores, choferes, agentes de aduana).



Tráfico en el puente internacional Rumichaca.

●● GUAYAQUIL

Más allá del ‘Me gusta’ está la corresponsabilidad de influir en volante ajeno

POR JIMMY VERA

El auge de creadores de contenido dedicados al transporte pesado en Ecuador no solo representa un fenómeno comunicacional, sino un reto jurídico. Aunque no forman parte del sistema formal de capacitación, sus contenidos pueden influir en los conductores, lo cual plantea interrogantes sobre responsabilidad y regulación.

El transporte terrestre está regido por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre que exige a los conductores actuar con diligencia, pericia y apego estricto a las normas. En este contexto, la difusión de prácticas inadecuadas como maniobras riesgosas o incumplimiento de protocolos, podría generar responsabilidad civil si se demuestra daño, culpa y nex

causal. Sin embargo, la simple publicación de contenido en redes no implica responsabilidad automática. Rige además el principio de autoresponsabilidad del conductor, que limita la atribución de responsabilidad a terceros. En materia de carga, el incumplimiento de normas sobre estiba y seguridad puede derivar en sanciones administrativas, civiles o penales.

Este fenómeno digital exige equilibrio entre libertad de expresión y seguridad vial. Los creadores de contenido no sustituyen la formación profesional, pero pueden ser un complemento valioso si promueven buenas prácticas. El desafío jurídico radica en orientar, no restringir, garantizando que el contenido digital contribuya a una cultura vial responsable.



Rubén es un ‘Trailer en Ruta’.

●● HUAQUILLAS

Los CEBAF, símbolo de los Acuerdos de Paz ‘gritan por cambios urgentes’

POR FRANCISCO CELI

La construcción del eje vial 1, el puente Europa y los dos CEBAF en cada lado de la frontera sur, son el resultado de los primeros 10 años de la firma de la paz entre Ecuador y Perú. Se levantaron con estudios de hace 20 años y, en la actualidad, los dos centros binacionales requieren urgentes cambios físicos, modernización tecnológica y digital.

Los usuarios permanentes de los dos CEBAF son los transportistas, operadoras de turismo de los dos países y taxistas binacionales. Omar Ramírez trajo turistas desde el aeropuerto de Tumbes-Perú, cree que los dos centros requieren mejorar su administración e imagen física. El taxista peruano Julio Roque manifiesta que en el lado peruano es más limpio pero la atención al usuario no mejora.

El empresario turístico de Machala, Homero Castro tramita permisos de vehículos para su operadora, se queja de la demora de hasta 3 horas en feriados para otorgar permisos de ingreso a Perú. En el lado ecuatoriano es mejor la aten-

ción, pero la imagen del CEBAF deja mucho que desear. Castro reclama una verdadera modernización en los permisos y trámites con el uso de tecnologías digitales ágiles y rápidas.

Afuera en la calle, Geremy Herrera que trabaja para una empresa de seguridad de candados para seguimiento de contenedores de carga pesada, muestra

los receptores satelitales adheridos a un tubo y explica su uso dando seguimiento en la ruta hasta su llegada a cualquier destino de Ecuador. ‘Este servicio de seguridad digital debería tener un local en el CEBAF, en cuyo espacio toda carga que llega al país pueda ser vigilada en tiempo real para que las empresas se sientan más seguras en su trabajo en el país’, concluye.



La entrada al CEBAF de Huaquillas.



Arribo internacional con muebles viejos, sin vidrio.

●● QUITO

Tercerización en el transporte: uso o abuso

POR ANA MARÍA MONCAYO

La subcontratación es habitual en el sector del transporte en Ecuador. Significa que una empresa matriz o principal subcontrata a una de transporte para que distribuya sus productos. El transporte de mercancías es clave pues facilita el servicio logístico, asegura la eficiencia en las entregas y evita que la empresa matriz adquiera flotas de vehículos o incremente su personal

La tercerización implica flexibilidad y adaptación cuando hay más productos que entregar en temporadas en que se incrementan las ventas. También optimiza recursos y genera trabajo. Sin embargo, no todo es positivo. El esquema piramidal en que funciona facilita la precarización laboral, diluye la transparencia y perjudica a conductores y transportistas, generando desequilibrios en sus ingresos.

El reto es encontrar un equilibrio

La cadena de subcontratación puede facilitar la pérdida de control de las condiciones laborales donde los más pequeños serán los más perjudicados.

En este sentido, la compañía principal es quien debería ser responsable legalmente si la empresa a la cual contrata (el proveedor) no garantiza los derechos de sus conductores (sus empleados).

En países como el Ecuador es difícil abordar soluciones a los problemas derivados de la subcontratación. Lo ideal sería que tanto la empresa principal como las subcontratadas cumplan sus obligaciones.

No se trata solo de optimizar costos o eficiencia, sino de garantizar un sistema viable a largo plazo.

●● ESMERALDAS

Licitación a los estudios de la vía Esmeraldas – Quinindé

POR JORGE RICARDO CORNEJO

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Infraestructura y Transporte, inició el proceso para contratar los estudios de ingeniería definitivos para rehabilitar la vía Quinindé – Esmeraldas, importante para la conectividad entre Costa y Sierra.

La intervención se desarrollará en los tramos de las vías E-20 y E-15, que permiten la conexión de la provincia de Esmeraldas con los principales corredores viales hacia el interior del país.

El tramo Quinindé – Esmeraldas de aproximadamente 95 kilómetros, presenta deslizamientos, hundimientos y daños en la calzada tras eventos climáticos intensos, generando riesgos para la seguridad vial.



Vía Quinindé-Esmeraldas.

●● QUITO

El futuro del pasaje urbano en la capital sigue en suspenso

POR JANETH CRUZ
24 MARZO, 2026

Jorge Yáñez, dirigente de los transportistas, señaló que la falta de pagos, sumado al fin del subsidio al diésel, ha deteriorado la sostenibilidad financiera del sistema. “Las unidades ya no tienen recursos para seguir trabajando”, dijo, tras recalcar que el problema no es una decisión de paralizar, sino una imposibilidad económica.

El Ministerio de Transporte mantiene al menos un mes de deuda en las compensaciones, lo que agrava la crisis. Solicitaron al presidente Daniel Noboa que extienda este mecanismo al menos cuatro meses más hasta que el Municipio defina una solución.

Advirtieron que, sin estos recursos, el sistema podría colapsar. También pidieron una reunión con el alcalde Pabel Muñoz para analizar alternativas de financiamiento que eviten un alza en los pasajes.

Entre sus propuestas está la implementación del fondo de equilibrio tarifario, vigente desde 2022, así como mecanismos que permitan cubrir la brecha entre la tarifa social y el costo real del servicio. Uno de los principales reclamos del sector es

la diferencia en los subsidios. Mientras el Metro recibe aportes de hasta USD 1,29 por pasajero, los operadores privados, que movilizan cerca del 70% de los viajes, no reciben compensación por usuario.



Transportistas urbanos en Quito.



¿Trabaja para perder? La trampa mental del transportista

EN EL COMPETITIVO MUNDO DEL TRANSPORTE PESADO EN ECUADOR, EXISTE UNA FRASE QUE SE HA CONVERTIDO EN UN MANTRA PELIGROSO: "SE TRABAJA A PÉRDIDA". SIN EMBARGO, LAS UNIDADES SIGUEN RODANDO Y LAS EMPRESAS OPERANDO.

QUITO

POR ING. RUBÉN JIMÉNEZ

¿Cómo es posible que un negocio sobreviva si realmente pierde dinero cada kilómetro? La respuesta no está solo en los números, sino en la mente del transportista y en un concepto psicológico fundamental: la disonancia cognitiva.

La guerra interna llamada Disonancia Cognitiva, es un concepto desarrollado por el psicólogo León Festinger; describe el profundo malestar mental que surge cuando una persona sostiene dos ideas, creencias o comportamientos que se contradicen entre sí.

Para el transportista ecuatoriano, esta tensión es diaria. Por un lado, sabe que los costos operativos (combustible, mantenimiento, llantas y repuestos) son altísimos y por otro lado, acepta fletes con tarifas que ni siquiera cubren el costo técnico real. Esta dualidad genera una angustia que el individuo busca resolver desesperadamente para mantener su coherencia interna y seguir frente al volante.

La trampa de la "Caja Chica": La racionalización

Para aliviar ese dolor mental, el cerebro utiliza una salida de emergencia: la racionalización. El transportista justifica su permanencia en un mercado castigado mediante argumentos que parecen lógicos pero que, a menudo, esconden grave afectación a su patrimonio. Se convence de que necesita "liquidez inmediata" para cubrir la cuota del banco o para el sustento diario, esperando que las condiciones mejoren mágicamente en el futuro. En este escenario, la expresión "trabajar a pérdida" deja de ser un dato contable estricto y se convierte en una percepción de que la baja rentabilidad es aceptable. Es el autoengaño de preferir ver dinero entrar hoy, aunque se esté destruyendo la rentabilidad del mañana.

El miedo a decir "no" en un mercado ciego

La falta de una regulación efectiva por parte de entidades como la ANT y el MIT ha normalizado el desequilibrio. Al no haber tarifas mínimas respetadas, el gremio ha ajustado sus expectativas a la baja, percibiendo como "normal" lo que en cualquier otra industria sería una quiebra técnica.

Desde la economía conductual, influye también el sesgo de **costo hundido**. Al haber invertido sumas enormes en activos de alto valor como tractocamiones, el dueño siente la obligación de mover la unidad a cualquier precio para intentar recuperar algo de la inversión inicial. Esta presión competitiva, en un mercado fragmentado, genera un dilema colectivo:



Planifique su viaje con responsabilidad.

si tú no aceptas el flete barato, otro lo hará. El resultado es una "carrera hacia el fondo" donde la racionalidad individual termina perjudicando la economía de todo el sector.

Del caos estructural a la precisión financiera

Este fenómeno no es solo un problema de actitud; es el reflejo de fallas estructurales. La ausencia de un método técnico y obligatorio para calcular costos logísticos impide establecer referencias reales, dejando el camino libre a la distorsión de precios y al abuso de los generadores de carga.

TARIGO la aplicación que calcula fletes

En el congreso de transporte del 21 de marzo de 2026, se presentó oficialmente a TARIGO. Esta solución tecnológica permite calcular los costos reales de operación mediante variables técnicas verificables en tiempo real. TARIGO rompe con el ciclo de la disonancia cognitiva porque elimina la duda. Le permite al transportista determinar con precisión si un viaje generará rentabilidad o si, efectivamente, está quemando su capital.

"Cuando el transporte pesado deje de negociar en la incertidumbre y empiece a operar con la verdad de sus propios costos, no solo mejorará su rentabilidad, sino que reconciliará su realidad con su discurso".

*Ing. Rubén Jiménez - 098 482 0872

ECUAPASS: en lugar de agilizar paraliza y perjudica el comercio exterior

ECUAPASS ES LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA DE LA ADUANA DEL ECUADOR QUE PERMITE LA CONEXIÓN DIGITAL ENTRE TODOS LOS PARTICIPANTES DEL COMERCIO EXTERIOR ([HTTPS://ECUAPASS.ADUANA.GOB.EC](https://ecuapass.aduana.gob.ec)). PERMITE A IMPORTADORES, EXPORTADORES Y OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR REALIZAR TRÁMITES ELECTRÓNICOS DE COMERCIO INTERNACIONAL, COMO DECLARACIÓN ADUANERA Y EL REGISTRO DE DOCUMENTOS DE TRANSPORTE.

GUAYAQUIL

COLABORACIÓN ING. DENIS QUISPE*

En este sistema interactúan diversos actores clave, como los puertos, depósitos, agentes aduaneros, empresas de importación y exportación, y por supuesto, los transportistas. Hoy en día, las herramientas digitales son el motor de la gestión moderna en el comercio internacional. Cuando el sistema funciona correctamente, permite organizar documentos, validar datos y coordinar la logística eficiente. Sin embargo, cuando aparecen fallas técnicas, lentitud o cortes en la conexión, se genera un efecto dominó negativo que golpea a toda la cadena de suministros.

Fallas impactan al transporte pesado

La situación no es nueva; según los transportistas, los problemas técnicos se han presentado de forma recurrente durante varios meses, afectando el trabajo diario. Para el transporte pesado el sistema es vital porque los conductores dependen de la validación de documentos y la liberación de mercancías para poder circular. Las fallas del sistema provocan graves inconvenientes:

- Retrasos operativos: Los camiones quedan detenidos en puertos, depósitos o calles durante horas o incluso días enteros.

- Pérdida de productividad: Se reduce la cantidad de viajes que un vehículo puede realizar al día.

- Afectación general: Fallas que perjudican a transportistas, exportadores e importadores.

- Mayor consumo de combustible y contaminación debido a las largas horas con los motores encendidos o en espera.

- Congestionamientos viales debido a las largas filas de grandes camiones.

- El pago obligatorio de horas extras a los conductores por las jornadas extendidas.

- El cobro de penalidades financieras por no entregar las mercancías a tiempo.

Además, la capacidad de rotación de los camiones se ve limitada, lo que significa que realizan menos viajes de los previstos originalmente. Al final, este problema no solo afecta al dueño del camión, sino que encarece y dificulta el trabajo de importadores, exportadores y la economía del Ecuador en general.

Un llamado a la modernización

La Cámara de Transporte Pesado de Guayaquil (CATRAPEG) solicita que el Gobierno Nacional impulse acciones reales e intervenga para fortalecer y modernizar la plataforma Ecuapass. Las acciones necesarias incluyen:

- Inversión en infraestructura tecnológica y servidores con mayor capacidad y mejores sistemas de respaldo y custodia de la información.

- Contratación de personal calificado y mantenimiento constante de la plataforma.

- Actualización continua para evitar paralizaciones en las operaciones logísticas.

Un sistema confiable y estable no solo beneficiará al gremio del transporte, sino que mejorará la competitividad de todo el país en el mercado internacional. Al contar con una plataforma que funcione bien, se garantiza rapidez, orden y transparencia para todos los trabajadores que mueven la carga del país.

*Ing. Denise Quispe Palacios, Directora Ejecutiva de CATRAPEG. 📧



Ing. Denis Quispe.



Camiones en el puerto marítimo.

La tercera placa: ¿tecnología que puede transformar el control vehicular?

EN EL DEBATE SOBRE MOVILIDAD EN ECUADOR, EL CONCEPTO DE “TERCERA PLACA” EMPIEZA A SONAR CON MÁS FUERZA. PERO NO SE TRATA DE UNA NUEVA RESTRICCIÓN, SINO DE UNA HERRAMIENTA TECNOLÓGICA QUE YA EXISTE —Y QUE INCLUSO MUCHOS CONDUCTORES YA UTILIZAN SIN DARSE CUENTA.

POR LUIS BORJA MARTINEZ*

La tercera placa es, en esencia, un dispositivo electrónico tipo RFID (Radio Frequency Identification = Identificación por radio frecuencia) que se instala en el parabrisas del vehículo, generalmente como un sticker. Funciona como una identidad digital única, mucho más difícil de falsificar que una placa física.

De hecho, en Ecuador ya usamos esta tecnología: es la misma lógica detrás de los TAG electrónicos de pago en peajes. La diferencia es que ahora su aplicación puede ampliarse a toda la gestión vehicular.

¿Cómo funciona?

El sistema opera mediante antenas o pórticos ubicados en puntos estratégicos: accesos urbanos, corredores principales, terminales o estaciones. Cada vez que un vehículo pasa por uno de estos puntos, el chip RFID es leído automáticamente. Esto permite registrar su paso en tiempo real, sin necesidad de cámaras, agentes o detenciones.

Para el transporte público (especialmente buses urbanos, intra e interprovinciales) representa un salto importante. Permite conocer con precisión:

- Horarios reales de operación
- Cumplimiento de rutas
- Frecuencias efectivas
- Tiempos de recorrido

Es decir, pasar de una operación basada en estimaciones a una basada en datos verificables.

¿Para qué sirve realmente?

El potencial de la tercera placa es amplio, pero hay aplicaciones clave que van más allá de la movilidad.

Primero, la gestión operativa del transporte público. Para cooperativas y empresas, este sistema permite controlar flota en tiempo real sin depender



Fotografía tomada de internet como ejemplo.

únicamente de reportes manuales o supervisión en campo. Se puede verificar si un bus cumplió su recorrido, si se adelantó o retrasó o si está operando fuera de su horario.

Segundo, la seguridad, donde el impacto puede ser aún más relevante. El RFID identifica vehículos de forma automática en distintos puntos del territorio. En este contexto, su aplicación en motocicletas resulta estratégica, ya que en los análisis de seguridad ciudadana, las motos aparecen de forma recurrente en eventos delictivos debido a su alta maniobrabilidad y facilidad de evasión. Incorporar la “tercera placa” en motocicletas mejoraría significativamente la trazabilidad, dificultando el anonimato y fortaleciendo el control sin necesidad de operativos invasivos.

Tercero, control y formalización del sector. Uno de los problemas recurrentes en el transporte es la informalidad o el incumplimiento de condiciones operativas. Con un sistema de lectura automática, las autoridades pueden verificar en campo (sin intervención directa) qué vehículos están operando, dónde y bajo qué condiciones. Además, reduce significativamente la falsificación o clonación

de placas, ya que introduce una segunda capa de identificación digital.

Herramienta para profesionalizar el transporte

La tercera placa no debe entenderse solo como un mecanismo de control estatal, sino como una oportunidad para modernizar la gestión del transporte. Permite a las operadoras tomar decisiones con información real: optimizar rutas, ajustar frecuencias, mejorar la puntualidad y elevar la calidad del servicio.

En un sector donde cada minuto y cada kilómetro impactan directamente en los ingresos y en la percepción del usuario, contar con datos confiables deja de ser un lujo y se vuelve una necesidad.

Por supuesto, su implementación debe ir acompañada de reglas claras sobre el uso de la información y la protección de datos.

La tercera placa no representaría una carga adicional para el transporte. Bien aplicada, es una herramienta para hacerlo más eficiente, más seguro y, sobre todo, más profesional. 📍

* Luis Borja, PhD en Proyectos de Transporte.



La fuerza que se adapta a cada desafío.



EX6
3.5 Ton

EX6
4.5 Ton

EX8
6.5 Ton

EX10
8.5 Ton

Empieza a pagar
Desde junio

Hasta
72 meses
plazo

GARANTÍA

4
AÑOS

Sin límite
de kilómetros



Conductores que tienen su **segundo hogar** cuentan como lo cuidan



Conductor Enrique Vergara

QUITO

POR JANETH CRUZ

Enrique Vergara es un conductor profesional y lleva frente al volante más de 20 años. Forma parte de Transportes San Juan que cubre la ruta Calderón hasta la terminal terrestre de Carcelén.

El bus, para la mayoría de los conductores se ha convertido en su “segundo hogar”. Esta realidad no es la excepción para Enrique pues pasa al interior de la unidad la mayor parte de las horas del día; por eso, mantener el bus limpio es uno de los objetivos fundamentales. Muchas veces su jornada empieza en las primeras horas de la mañana, y según los turnos, concluye su labor ya entrada la noche. Para él respetar las señales de tránsito no es solo la regla, sino su forma de demostrar el cariño que le tiene a su oficio y a sus pasajeros. “Me gusta

mucho mi trabajo porque mientras conduzco puedo compartir con los usuarios, conocer mucha gente que a veces me sorprende con su presencia o actitud y de quienes obtengo alguna experiencia de vida”, relata Enrique.

José Sánchez, quien conduce un bus en la ruta Cotacollao-La Marín, afirma que parte importante de sus experiencias al volante es la mejora en la calidad del servicio a los pasajeros. José sabe que el tráfico puede ser un reto y por ello trabaja en coordinación con otros compañeros para identificar y resolver cualquier problema que pueda surgir relacionado a la seguridad. Entre el volante y el movimiento de la ciudad no olvida que la actitud es muy importante. Por eso, “en lo posible, mientras estoy atento a conducir con precaución y acatando las señales de tránsito, recibo a los pasajeros con una sonrisa genuina”.

Cazador de Gigantes: el arte de retratar los colosos del asfalto

RIOBAMBA

POR GLENDA REA

Existe una comunidad vibrante que vive por y para el transporte. Son apasionados que dedican su vida a capturar la fuerza de buses y camiones en imágenes y videos, fusionando una afición única con el vertiginoso mundo de la creación de contenido digital.

Uno de estos talentos es Marco Guamán. Su historia comenzó en la infancia, en el sector de Juan de Velasco, al pie de la vía Pallatanga–Riobamba. Creciendo a orillas de la vía Panamericana, Marco fue cautivado por el rugir de los motores y el imponente paso de tanto cabezales como de buses, despertando en él una curiosidad que hoy es su firma personal.

Su contenido digital se destaca por mostrar buses y camiones recorriendo carreteras rodeadas de paisajes únicos, tanto de la Costa como de la Sierra ecuatorianas. Desde hace aproximadamente dos años, comparte su trabajo en redes sociales, especialmente en TikTok, donde se lo puede encontrar como **ecuaventuraBuss**.



Captando imágenes de buses.

Un celular y un dron son sus principales herramientas con las que logra capturar tomas dinámicas y transmitir la esencia de su pasión por los gigantes de la carretera, convirtiendo cada video en una experiencia visual que mezcla emociones. 📸

UNITRUCK®

GERMANY FILTRATION

FILTROS DE AIRE • FILTROS DE ACEITE • FILTROS DE COMBUSTIBLE • FILTROS RACOR

FILTROS PARA MOTORES DIESEL DE ALTO RENDIMIENTO



SINOTRUK



SCANIA



Mercedes-Benz



VOLVO



YUTONG



HINO



FOTON

JAC

KENWORTH

SHACMAN

FILTROS HIDRÁULICOS

FILTROS SECADOR DE FRENOS

FILTROS RETARDADOR

Importado y Distribuido por:



www.probemotor.com.ec



099 947 5561 - 097 913 6601 - 022 411 910

Quito: Pasaje De los Cerezos N60-78 y Av. Juan Molineros. Guayaquil: Av. de las Américas 103 y Benjamín Rosales
CENTRO DE NEGOCIOS Terminal Terrestre local 59D.





La realidad de la Logística en Ecuador: más allá del mito del “Experto en Logística”

LA LOGÍSTICA SUELE SER INVISIBLE PARA EL CONSUMIDOR FINAL, QUIEN SOLO PERCIBE EL PRODUCTO ELEGIDO COLOCADO EN EL ESTANTE DE LA TIENDA. SIN EMBARGO, PARA LA ECONOMÍA ECUATORIANA, ES EL SISTEMA CIRCULATORIO QUE PERMITE LA VIDA COMERCIAL. NO SE TRATA SIMPLEMENTE DE MOVER MERCANCÍA; ES UNA RED INTRÍNSECA DE TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y COORDINACIÓN DONDE LA TOMA DE DECISIONES DETERMINA EL ÉXITO O EL FRACASO DE INDUSTRIAS ENTERAS.

QUITO

POR JORGE CHICAIZA

1. El ADN de la logística: Flujo y Conectividad

En términos técnicos, la logística es la gestión estratégica del movimiento y la custodia de bienes. Su función es garantizar que el flujo de información y materiales no se detenga. En Ecuador, esto implica conectar áreas críticas como puertos, centros de acopio y puntos de exportación. Cuando este flujo se interrumpe, la economía se estanca. Por ello, la logística no debe entenderse como una tarea aislada, sino como una medida de competitividad: las empresas que gestionan mejor sus inventarios y su distribución reducen costos y elevan su nivel de servicio.

2. El Escenario ecuatoriano es un desafío geográfico y operativo

A diferencia de un laboratorio controlado, el entorno ecuatoriano es dinámico y, a menudo, incierto. La cordillera de los Andes no es solo un hito geográfico, es una barrera física que exige soluciones logísticas personalizadas. La optimización de rutas y la garantía de suministro en zonas rurales no se resuelven solo con algoritmos, sino con un profundo juicio contextual.

Además, la logística es el pilar de sectores estratégicos como el banano, el camarón, las flores y el petróleo. En estas industrias, el margen de error es mínimo. Un contenedor que no llega a tiempo o una cadena de frío que falla no solo representa una pérdida económica inmediata, sino el cierre potencial de mercados internacionales debido a la insatisfacción del cliente.

3. La evolución digital y la adaptabilidad

La logística moderna es una disciplina en constante expansión. La trans-

formación digital ha introducido herramientas que hoy son indispensables:

- **Análisis de datos y simulación:** Para prever cuellos de botella.

- **Monitoreo en vivo y automatización:** Para garantizar el rastreo y la eficiencia.

- **Gestión del cambio:** Dado que las “mejores prácticas” de hoy pueden quedar obsoletas mañana, la capacidad de reinventar sistemas es más valiosa que seguir recetas estandarizadas.

4. ¿Existe realmente el Experto en Logística?

Es oportuno cuestionar la etiqueta de “experto” si a esta persona se le entiende como alguien que tiene todas las respuestas. En un entorno afectado por el clima, la regulación cambiante y la informalidad sectorial, el verdadero profesional de logística es aquel que sabe trabajar bajo presión y debe actuar hasta con información incompleta.

La distinción clave no reside en quién posee más títulos, sino en quién tiene la capacidad de aprender más rápido. Aquí entra una dimensión ética fundamental: la seguridad de que el ciclo completo de un producto que incluye adquisición, distribu-

ción, asignación interna, entrega, y disposición final de los recursos, esté en manos de un profesional versátil y dinámico.

Del conocimiento a la agilidad

En definitiva, la logística requiere menos “expertos” de escritorio y más profesionales. La capacidad de cuestionar los procesos establecidos y adaptarlos a una geografía difícil es lo que realmente genera valor. El éxito logístico no es un estado fijo, sino un proceso continuo de aprendizaje, adaptación y ejecución precisa en medio de la incertidumbre.

En Ecuador, más que expertos, necesitamos profesionales que tengan las respuestas correctas, que sean hábiles en manejar la complejidad, desafiar suposiciones y construir respuestas en situaciones imperfectas. Porque en logística, la certeza absoluta no existe. Y quizás ahí radica su mayor desafío y su mayor valor.

* Jorge Chicaiza-Vaca

Director de Investigación y Desarrollo
Cámara Ecuatoriana de Empresas de Transporte de Carga y Logística
investigacion@ceet.ec



La participación del transporte es parte esencial de la logística.

LOS MEJORES CON LOS MEJORES



SUDACAM
f @MarcopoloSudamericana

 **Marcopolo**

marcopolo.com.br
in marcopolo-sa



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.

Primero de Mayo, Día Internacional de los Trabajadores ¿Cómo lo celebramos?

EL COCA

POR CARLOS NAVARRETE

Al trabajo lo celebramos trabajando con optimismo para dar un buen servicio a nuestros usuarios, afirma Juan Castelo, quien con su ayudante Víctor Castro, alistan los últimos detalles para su viaje a Lago Agrio, Quito, Riobamba desde la terminal de El Coca, una calurosa tarde con una temperatura de 34 grados.

“Cada unidad con sus respectivos conductor y ayudante trabajamos para cumplir los horarios asignados”, explica Juan de la unidad 34 de Cooperativa Interprovincial Ciudad de El Coca. “Tenemos el primer turno que sale al Tena a las 15h30, pasando por Chontapunta y llegaremos a Quito y Riobamba al siguiente día aproximadamente a las 06h00; el retorno es a las 21h00”, explica Castelo.



Juan Castelo, derecha.

Cooperativa Ciudad de El Coca se creó el 21 de junio de 1984, cuenta con 50 unidades y alrededor de 60 socios; la mayoría son de El Coca. De hecho, al igual que muchos conductores, Juan Castelo se inició como ayudante; ahora es propietario del bus que conduce.

Servir a los usuarios es su mayor satisfacción

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

Edwin Efraín Qinatoa Vera con 53 años de edad y 38 como chofer profesional, manifiesta que su mayor satisfacción como conductor de un bus de pasajeros de la Cooperativa de Transportes Babahoyo (CTB), es servir con responsabilidad a los usuarios cada día. Cuenta que esta es su vo-

cación adquirida desde que tenía 8 años de edad en que se inició como oficial.

Considera que su trabajo le ha permitido ganar dinero para el sustento de su familia y recalca su especial satisfacción: ver a sus cuatro hijos convertidos en profesionales útiles a la sociedad, todo gracias a su trabajo como conductor.

Con modestia indica que otra satisfacción suya es no haber tenido ninguna dificultad con los pasajeros, ni siniestros de tránsito; aunque señala que, actualmente, lo más difícil de su trabajo son los riesgos en la carretera Pueblo Nuevo – Mata de Cacao – Febres Cordero, debido a las imprudencias que cometen otros conductores. Por esa razón recomienda a sus compañeros del volante manejar siempre a la defensiva y con prudencia.



Edwin Qinatoa, su vocación es servir.

Pasión y riesgo detrás del volante

BUCA Y

POR GLENDA REA

En todo trabajo hay aspectos que apasionan y otros difíciles de enfrentar. En el caso de los camioneros, la realidad no es diferente. Javier Mesías, quien lleva 20 años al volante, nos comparte su experiencia sobre lo mejor y lo más duro de su profesión. “Para mí, lo más hermoso de ser camionero es poder conocer los paisajes que tiene el Ecuador: Costa, Sierra y Amazonía. Cada viaje es una nueva oportunidad para admirar la belleza de nuestro país”.

Sin embargo, también revela el lado más difícil de su labor: “Lo duro, lo que vivimos día a día, no solo yo, sino todos mis colegas es la inseguridad. Nuestra profesión se está viniendo abajo por causa de la delincuencia. A mí me secuestraron, me golpearon



Llegando de un largo viaje.

y me dejaron por muerto. Es una realidad muy dura que me tocó vivir. Además, quedé afectado tanto física como emocionalmente después de esa durísima vivencia en la carretera”.

A pesar de todo, Javier continúa trabajando con la misma pasión, responsabilidad y compromiso, consciente de que su labor es fundamental para el abastecimiento del país. Aprovecha para solicitar que haya mayor seguridad en las vías.

El transporte ganadero: es el eslabón que hace posible el negocio en las ferias

GUAMOTE

POR GLENDA REA

La importancia del transporte en la actividad ganadera de comerciantes y productores, nos llevó hasta la feria de ganado de Guamote, donde a primera vista se observa los camiones estacionados de forma ordenada, listos para los comerciantes que compran animales y necesitan trasladarlos.

En el lugar conversamos con Sergio Valverde, quien lleva 20 años dedicado al transporte de ganado. Explicó que, para ejercer esta actividad, el vehículo debe pertenecer a una compañía y contar con toda la documentación en regla para obtener la guía de movilización.

“En este trabajo hay que ayudar al comerciante a embarcar el ganado. Debemos tener mucha responsabilidad, porque el comerciante nos entrega los animales para transportarlos en buenas condiciones. Caso contrario, si el ganado se cae o se lastima, debemos asumir

ese costo; ese es el gran riesgo de este trabajo”, señaló

Valverde recorre varias plazas ganaderas, entre ellas Quero, Cajabamba y Salcedo, ya que conoce los días de feria

en cada sector. Con su camión de 8 toneladas transporta entre 10 y 12 ejemplares por viaje. Recalcó que para esta labor se requieren vehículos de toneladas medianas o grandes y así evitar riesgos durante el traslado.



Conductor asegura el ganado en su camión



LLEGAMOS A DONDE USTED NECESITA

IMPRESA Y DIGITAL

PUBLIQUE SUS PRODUCTOS Y ASEGURE SUS VENTAS

SOMOS LA REVISTA NÚMERO UNO EN EL PAÍS

Publicaciones y suscripciones

Telf: 02-2056898 - 2056899

0999818639



maritza.g@revistabuenviaje.com.ec

www.revistabuenviaje.com.ec

Síguenos en:



revistabuenviaje



Revista Buen Viaje



@revistabuenviaje

TikTok

¿Quién capacita a los conductores profesionales?

HUAQUILLAS
POR FRANCISCO CELI

Gustavo Feijo sacó su licencia en 1984 en un curso para choferes profesionales que duró dos años. Cree que la capacitación de los choferes debería estar en manos de una universidad o instituto especializado.



Conducir tráileres requiere experiencia.

Israel Muñoz, conductor de un tráiler, tiene otra perspectiva y opina que hay que mejorar las escuelas de conducción. Debe haber más rigurosidad, mejorar el pensum de estudios; además, debe otorgarse la licencia con escalafón jerárquico, por ejemplo, nadie puede acceder a licencias C, D o E, sin haber tenido experiencia con las anteriores.

Arguye que la formación profesional de un chofer no debe ser solo enseñarle a manejar un vehículo; le deberían enseñar valores humanos, habilidades blandas, psicología y que la asistencia a clases sea rigurosa.

Finalmente, ve que todo el problema se agrava debido a la corrupción del Estado (ANT) y los municipios que son los que autorizan y avalan las escuelas de conducción, emiten las licencias y llevan adelante el sistema de control de todo el tránsito en el país.

Deudas en carretera: el que paga o el que olvida

MACHALA
POR GLENDA REA

Hay choferes que niegan de plano haber fiado alguna vez; en cambio, otros no se avergüenzan de contar su anécdota. “En este viaje no más vengo fiando en una vulcanizadora de Bucay”, cuenta con gracia Santiago Silva, joven transportista de Ambato que desde hace 14 años transporta productos de primera necesidad a las ciudades de El Oro. Comenta que él también fía a sus clientes, unos pagan puntual, otros demoran y algunos se olvidan; aclara que él si paga.

“La sinceridad es tan bonita que donde quiera brilla, yo si fio”, confiesa Vicente Castillo de 55 años, de Cariamanga. “Las llantas son fiadas y pagamos poco a poco. Vea, no hay chofer que no haya fiado algo en la carretera”, manifiesta.

Darwin Tussa en su taller mecánico tiene una “listita”



Vicente Castillo, de Coop. Unión Cariamanga.

que aún espera a los que fiaron en la pandemia, dice que no pierde la esperanza. Cuenta que ahora solo fía a sus clientes más seguros; sin embargo, hay casos en los que toca decir no.

En la vulcanizadora de Rómulo Sigcho cuentan que ya perdieron la cuenta de los que fiaron por parchado o cambio de llantas y más; pero también reconocen la caballerosidad de aquellos transportistas que vuelven a los tiempos a pagar 5 dólares que alguna vez les faltó.

Derrumbes, deudas y madrugadas para abastecer desde la Sierra hasta la Costa

HUAQUILLAS
POR FRANCISCO CELI

El comercio de hortalizas y cereales en época invernal representa un riesgo para el transportista puesto que, dada la geografía del Ecuador, la carga debe viajar en la noche para llegar al amanecer a los mercados mayoristas de las ciudades donde esperan los distribuidores minoristas.

En Huaquillas, ecuatorianos y peruanos, “esperan a los carros de la Sierra” desde las cuatro de la mañana. Si el vehículo no llega a la hora debida, pierde clientes y su carga ya no tiene compradores, o tendrá que llevarla a otro lugar

consumiendo más combustible. Lo sabe bien Sergio Siza quien viaja desde Píllaro hasta la frontera sur para abastecer a sus clientes: “si no llego a tiempo se van, no pagan la deuda anterior o se van con otro”. Por su parte Alberto García asegura que las inundaciones y derrumbes son los peores enemigos del transportista.

Los dos transportistas enfatizan el problema de carreteras obstruidas por el fuerte invierno y su impacto económico. A García le preocupa no cumplir compromisos pactados en días y horas con el cliente; Siza habla del daño a los productos del campo que son delicados. Un día parado en la carretera es una pérdida terrible, concluye. 📍



Caravana que transporta legumbres.

48 AÑOS DE EXPERIENCIA

PARABRISAS

de calidad
y seguridad

Fabricamos los parabrisas que mueven al Ecuador equipando marcas líderes de **vehículos, camionetas, buses, camiones y tricimotos.**



Parabrisas Ecuatorianos hechos con calidad y tecnología de vanguardia



TRANSPARENCIA QUE PROTEGE



Cotiza ahora 098 553 7107

www.crilamyt.com



Autopista Sangolquí Tambillo Km 2.5



La vía Alóag – Santo Domingo con problemas sin final

SANTO DOMINGO

POR ANA MARÍA MONCAYO

La vía Alóag – Santo Domingo es una de las más antiguas del país. Su construcción se inició en la década de los años 30. Después de casi 100 años, continúa teniendo problemas gravísimos como la inseguridad -que se ha radicalizado-; el mal estado en algunos tramos y los frecuentes derrumbes con desprendimiento de rocas en épocas lluviosas que no sólo interrumpen el flujo vehicular, sino que pueden ocasionar muertes.

El kilómetro 83 y la zona de Alluriquín son puntos especialmente peligrosos donde los transportistas señalan que les toca esperar hasta 2 horas para pasar Alluriquín; o, esperar hasta el siguiente día o regresarse a buscar rutas alternas cuando ocurren deslizamientos, lodazales o caída de grandes piedras en el Km. 83 a cargo de la prefectura de Santo Domingo, que está demostrando una falta total de capacidad técnica y ejecutiva para resolver estos problemas.

Tiene un trazado de 100 kilómetros aproximadamente, de los cuales 72 están en Pichincha y 28 en Santo Domingo. La administración corresponde a los Consejos Provinciales.

La vía también presenta retrasos en su ampliación en el tramo KFC – Unión del Toachi. En lo que respecta a Pichincha la ampliación de la vía tiene un avance del 80% y en el tramo a cargo de la prefectura de Santo Domingo se ha

hecho prácticamente nada.

Según Fernando Ortiz, presidente de la Confederación Ecuatoriana de Transporte Pesado – CONFETRAPE, con sede en Santo Domingo, es urgente encontrar soluciones y, si los consejos provinciales son incapaces de mantener la principal conexión entre Sierra y Costa, eje del comercio entre esas regiones y por la que circulan diariamente entre 7.000 y 10.000 vehículos, el Gobierno nacional debería asumir esta responsabilidad.

Existe un problema adicional para empeorar la situación: es la no existencia de vías alternas para cuando ocurren con mucha frecuencia las interrupciones de la vía. Las vías que van por Latacunga o por Las Mercedes no tienen la capacidad de sostener el alto tráfico que circula por la Alóag-Santo Domingo.

A pesar que existe el cobro de peajes en Alóag y la estación de Tandapi, ese recaudo no se refleja en el mejoramiento de la carretera.



Derrumbe km 48 en vía a Santo Domingo.

Vías en riesgo por lluvias y falta de mantenimiento

RIOBAMBA

POR GLENDA REA

En las vías de segundo orden, la realidad del transporte es dura, especialmente en temporada invernal. Deslizamientos de tierra, carreteras en mal estado y puentes deteriorados se convierten en obstáculos constantes para quienes dependen de estos caminos.

La compañía de transporte Pungalá vive esta situación. Durante el invierno, movilizarse se vuelve un verdadero desafío, ya que en su recorrido enfrentan tramos críticos e incluso puentes en malas condiciones.

Ángel Yasaca, conductor de esta Cooperativa, relata, “Nosotros mismos tenemos que gestionar cualquier situación para poder circular en las vías, porque en esta época de invierno hay unidades que se quedan varadas en las comunas que recorreremos”.

Los derrumbes se producen principalmente por las lluvias intensas que saturan y debilitan el suelo. A esto se suman factores como carreteras sin mantenimiento, falta de drenaje, deforestación lo que provoca que la tierra pierda estabilidad y termine deslizándose.



Deslizamiento considerable en Bolívar.

Las secuelas del invierno en la transportación de Los Ríos

BABAHOYO

POR VÍCTOR ESPINOZA

La temporada invernal impredecible y solo comparable con las inundaciones de 1982, dejó secuelas de significativas magnitudes en la transportación del sur de Los Ríos. Camioneros, trailers y propietarios de buses interprovinciales, tuvieron significativas pérdidas por cambios de rutas, debido a las inundaciones en la vía Babahoyo – Jujan que une Guayas y Los Ríos debido a que el agua subió más de un metro.

Bolívar D.M, propietario de un bus, manifestó que tomar vías alternas como: Chilintomo – Simón Bolívar y la Baba – Salitre para movilizarse desde Babahoyo hacia Guayaquil, disminuyó la cantidad de pasajeros y por ende los ingresos económicos. Para otros transportistas significó mayor inversión en combustible, pérdida de tiempo y de dinero. En cambio, algunos camioneros se salvaron de milagro, pero otros perdieron la mercadería que transportaban al accidentarse en los cráteres bajo agua o por pérdidas de pista en las vías.



Los azotes del invierno destruyeron vías

El exceso de vehículos pesados que a diario circularon por las vías alternas de segundo orden, las destruyeron y los comuneros, ahora reclaman el arreglo.

Vía El Torneado: Un peligro latente bajo el invierno

BALSAPAMBA (BOLÍVAR)

POR VÍCTOR ESPINOZA

El paso por la vía El Torneado, que conecta Bolívar con el subtrópico, permanece bajo alerta máxima. Las intensas lluvias de marzo y abril de 2026 han reactivado **deslaves críticos y hundimientos de calzada**, obligando a cierres totales y restricciones parciales en sectores como Gualasay.

Para los transportistas, esta ruta representa hoy un riesgo estructural. La falta de drenaje adecuado y la inestabilidad del terreno no solo interrumpen el flujo comercial, sino que incrementan los costos operativos de la

transportación debido a los daños mecánicos. Ante la alta incertidumbre del clima, las autoridades sugieren utilizar la vía **Chimbo – Guaranda** como alternativa, mientras se espera una intervención integral que solucione esta deuda vial histórica.

Es sabido que esta ruta — cuando las condiciones permiten el paso — se constituye en una verdadera “**prueba de fuego**” para el transportista profesional. Su trazado exigente y geografía variable demandan una pericia técnica superior, convirtiéndose en el escenario donde los conductores profesionales deben demostrar toda su experiencia y temple al volante para sortear con éxito los desafíos de la cordillera.

300 a 2.000 dólares, costo invisible de baches e inundaciones



Graves inundaciones en Guayas.

GUAYAQUIL

POR JIMMY VERA

El invierno en Guayas no solo inunda calles, sino que impacta directamente en la economía del transportista. Circular entre baches, agua estancada y lodo provoca un desgaste acelerado de los vehículos, convirtiendo cada jornada en un riesgo constante.

Amortiguadores dañados, llantas deformadas, fallas en frenos y problemas eléctricos son parte de una rutina que eleva los gastos entre usd 300 y 1.200 por temporada, pudiendo superar los 2.000 en casos graves. A estos costos se suma la reducción de ingresos puesto que las lluvias intensas generan tráfico, paralizan actividades y obligan a suspender viajes, con pér-

didias diarias de entre USD 15 y 40. Se configura así un doble impacto: se gasta más y se gana menos.

La falta de mantenimiento vial traslada el costo del deterioro al ciudadano, pese a que el Estado tiene la obligación de garantizar vías seguras, la mayoría de transportistas no reclama, debido a la complejidad legal y la falta de mecanismos efectivos. Cada invierno es incertidumbre; sin seguros ni respaldo económico, los conductores enfrentan un ciclo de pérdidas que afecta su negocio.

Urgen soluciones como mantenimiento preventivo, mejor drenaje y seguros accesibles. El invierno no debería ser sinónimo de crisis, sino evidencia de una deuda estructural pendiente.



Advertencia de riesgo en la vía.

No hay visión de establecer un sistema integrado de transporte

QUITO

POR JANETH CRUZ

De las 256 rutas de transporte público que hay en Quito, 51 han sido modificadas como parte del proceso de reorganización de rutas y frecuencias. La idea del Municipio fue ampliar la cobertura para que unos 30 barrios que no contaban con servicio, tengan acceso a una línea cercana. Sin embargo, Edison Yáñez, especializado en ingeniería en transporte, dijo que la modificación solo extiende los recorridos, pero no tiene la visión de establecer un sistema integrado que beneficiaría al usuario del sistema de transporte.

Lo que está ocurriendo son solo integraciones físicas; es decir, los buses solo acercan a los usuarios a estaciones o paradas del Metro y la Ecovía. “El Municipio está alargando rutas para llevar más pasajeros, lo cual genera más competencia con la guerra del centavo”, comentó.



El objetivo debe ser la integración.

El usuario todavía se ve obligado a pagar doble pasaje. Por lo tanto, aún no existe integración tarifaria, como ocurre con las rutas del Metro y Bus-Q que están integrados al Trolebús.

Por el momento, no hay otra ruta que tenga este grado de integración tarifaria que permita al usuario, con un solo pasaje, abordar el bus y luego el Trole.

Tarjeta Ciudad será obligatoria como medio de pago

QUITO

POR JANETH CRUZ

El Municipio de Quito ha entregado más de 300 mil tarjetas electrónicas para ser utilizadas en el Trolebús, Ecovía y Metro. Rodrigo Torres, ingeniero de Transporte, explica que forma parte de la implementación del Sistema Integrado de Recaudo (SIR) que busca facilitar los pagos de pasaje con un solo medio electrónico.



Tarjeta Ciudad, un solo medio de pago.

“Es una decisión correcta. El sistema ya se aplica en Londres, Madrid, Sao Paulo o Washington”. El objetivo es que los ciudadanos se familiaricen con el nuevo sistema cuyo uso será obligatorio y se aplicaría totalmente en uno o dos años. Consideró que hará falta entre 2 y 3 millones de tarjetas. “En Quito hay casi 3 millones de viajes diarios”.

La entrega de las tarjetas se realiza en las estaciones Río Coca, El Labrador, Playón de La Marín, El Recreo, Quitumbe y Guamaní, donde los usuarios con cédula y correo electrónico podrán crear su Cuenta Ciudad con un código QR para habilitar el uso del sistema.

La tarjeta no tiene costo, solo se debe realizar una recarga mínima de un dólar al momento de recibirla. Servirá para el pago de pasajes dentro del sistema de transporte. Se contempla tres tipos de tarjetas: universal para personas entre 18 y 65 años; la de tarifa reducida para niños, estudiantes, adultos mayores y la tercera para discapacidad.

Deje de normalizar el riesgo: Su respeto a la ley es el freno a la tragedia

GUAYAQUIL

POR JIMMY VERA

Los siniestros de tránsito en Guayaquil han dejado de ser hechos aislados para convertirse en parte de la vida diaria. La ciudad enfrenta una peligrosa normalización del riesgo, donde los accidentes ya no sorprenden, sino que se asumen como inevitables. Sin embargo, esta percepción es errónea: cada incidente responde a causas como la imprudencia, el mal estado de las vías y la débil aplicación de la ley. Esta costumbre reduce la reacción social y debilita la exigencia ciudadana.

El factor humano es clave. El exceso de velocidad, el uso del celular y el irrespeto a las señales reflejan una cultura vial deficiente. A esto se suma una infraestructura deteriorada, con baches, señalización limitada e iluminación insuficiente, que incrementa el riesgo.

Desde el punto de vista del Derecho, existen responsabilidades compartidas entre conductores y el Estado. Más allá de cifras, cada siniestro implica pérdidas humanas y económicas. La solución exige educación vial, control efectivo y mejor infraestructura. 🚧



Todos los días ocurren siniestros.



TECNOLOGÍA PARA LAS FLOTAS DE BUSES



Control de minutos caídos ✓

Controla tus ingresos con nuestro contador de pasajeros ✓

Tablets
GPS
Contador basado en video
Contador basado en barras

¿Necesitas más información?

Yoselin León
+593 96 298 4322

Jeferson Camacho
+593 99 435 3163



Datos curiosos sobre el transporte en el Ecuador y el mundo

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

1. La Ruta Panamericana es la más larga del mundo, con una longitud de más de 30.000 kilómetros. Conecta el continente americano desde Alaska, hasta Argentina y Chile. Atraviesa 14 países.
2. Las primeras rutas comerciales de mercancías iniciaron con la famosa Ruta de la Seda (China, Asia, oriente medio) en el año 130 A.C. En esa época no se utilizaban camiones sino camellos.
3. Hay camioneros que han recorrido distancias comparables a un viaje a la luna. ¡Esto es más de 384.000 en carretera!
4. La refrigeración en el transporte se inventó en la década de 1930. Gracias a esto los productos se transportan frescos por largas distancias.
5. En el imaginario popular, especialmente en los Estados Unidos, el camionero es visto como un símbolo de libertad. Ha inspirado películas, canciones y libros.
6. El primer autobús fue fabricado en 1895 por Karl Benz, transportaba ocho pasajeros y fue un gran avance en el transporte público.
7. Los autobuses articulados pueden transportar hasta 270 pasajeros. Los que circulan en Quito transportan entre 160 a 180 pasajeros.



El transporte y sus curiosidades.

8. En Quito, la ciudad con creciente congestión en el Ecuador, los conductores pierden en promedio entre 70 y 173 horas al año atrapados en el tráfico, equivalente a casi 9 o 22 días laborables.
9. En Ecuador existen aproximadamente 1900 cooperativas de transporte de pasajeros activas en diversas modalidades que van desde el servicio rural hasta el provincial.
10. En Ecuador hay más de 7000 empresas de carga registradas, aunque muchas no declaran impuestos, con tan alta cifra el transporte de carga se consolida como una de las principales actividades económicas del país.

La música: eterna copiloto de nuestras carreteras

QUITO

POR ANA MARÍA MONCAYO

No importa si el sol apenas asoma o si la luna domina el horizonte; en Ecuador, ningún motor arranca sin una buena melodía.

Para nuestros conductores, la radio o el mp3 no son solo accesorios, son compañeros fieles que transforman el asfalto en una fiesta, el cansancio en recuerdos y el viaje en una experiencia compartida.

Un mapa musical en cada kilómetro

Nuestra geografía no solo se ve, ¡se escucha! Cada región tiene su propio "playlist" que late con fuerza:

En la Costa: El viaje sabe a sal y alegría con el sabor tropical de la cumbia y la salsa.

En la Sierra: El alma se reconforta con la nostalgia de un pasillo, la energía de un albaño o el zapateo de un sanjuanito.

En la Amazonía: El acordeón del vallenato se vuelve el protagonista entre el verde de la selva.

En todo el país: El reguetón, las baladas y esa música del despecho que nunca falta para cantar a todo pulmón.

Los "ídolos" del volante

Siempre hay espacio para los grandes en un desfile de estrellas donde conviven los clásicos y los modernos: Desde la voz eterna de Julio Jaramillo o el sentimiento de Jaime Enrique Aymara, hasta el brillo femenino de Tierra Canela. Y cuando el camino se pone largo, aparecen las sorpresas: el pop de Miguel Bosé o Sebastián Yatra, la frescura de Ximena Sariñana o el ritmo contagioso de Los Ángeles Azules.



Música variada para el camino.

"Viajar con música es un placer que nos conecta."

Aunque los gustos sean tan variados como nuestros paisajes, algo es seguro: en Ecuador, el viaje siempre suena bien. 🎶



Mala salud al volante: una radiografía urgente a la vida del transportista

TULCÁN

POR MARLON RUALES

El transporte pesado es el motor de la economía, pero sus protagonistas, los conductores, enfrentan una realidad médica alarmante. Esta entrevista con el Dr. Fernando Mantilla, desglosa los riesgos sistémicos que conlleva la vida en la carretera: desde el sedentarismo extremo hasta el impacto devastador en el ciclo circadiano (tu reloj interno) y la salud mental.

El enemigo silencioso: sedentarismo y columna

Según el Dr. Mantilla, el primer gran problema es la falta de actividad física. “El transportista se vuelve sedentario y sus métodos de vida lo llevan a la obesidad”; esta inmovilidad prolongada daña directamente los discos intervertebrales.

- La lumbalgia (dolor de espalda) es la afección número uno en el gremio, producto de la posición frente al volante que castiga la columna durante horas.

La dieta de la carretera y sus riesgos

La alimentación es otro punto crítico, al comer en sitios de paso, la calidad de los alimentos suele ser deficiente. El doctor advierte sobre la alta incidencia de gastroenteritis, salmonella y fiebre tifoidea. Además, destaca un riesgo específico con la carne de cerdo: “nuestra histamina (elemento químico interno) y el rápido proceso de putrefacción de esta carne complican la digestión de quienes ya sufren de gastritis por el estrés de la conducción”.

Un estilo de vida de alto riesgo

Es preciso tratar estos temas tabú de manera urgente, como:

- **Adicciones:** “Muchos conductores son alcohólicos y algunos recurren a drogas para aguantar viajes largos” y también señala con preocupación que el tabaquismo es casi universal, derivando en enfermedades pulmonares obstructivas crónicas o bronquitis crónica.

- **Trastornos del sueño:** El daño al ciclo circadiano es severo y produce tras-



La salud es primordial, sin ella nada tiene valor.

nochos de hasta 20 horas que provocan un desorden total en el sueño, siendo la causa principal de siniestros fatales cuando el conductor se queda dormido.

- **Salud mental:** La soledad, los problemas económicos o familiares desquician al conductor. Muchos no son dueños del vehículo y esto les genera cuadros de depresión, ansiedad e irritabilidad. “Ocurre que, a veces, no se le puede decir nada porque se enojan de inmediato”, explica el médico.

Recomendaciones para poner en práctica

Para combatir estos males sugiere mirar videos de los pilotos de élite, como los de Fórmula 1, quienes poseen un estado físico impecable para soportar la presión. Otros consejos clave son:

- **Movimiento:** No conducir largos tramos extenuantes sin bajar del vehículo

para caminar, estirarse y hacer ejercicios de fuerza.

- **Higiene sensorial:** Usar protección para los ojos (evitar la conjuntivitis por el viento) y cuidar los oídos. El ruido constante del motor y el volumen alto de la radio terminan provocando sordera a largo plazo.

- **Controles médicos:** Realizarse chequeos al menos dos veces al año (colesterol, cuadro hemático, descartar salmonella y visitas al optómetra).

- **Alimentación:** Priorizar proteínas de calidad (pescado, carne de res) y eliminar el azúcar.

“No mantener una buena salud aumenta el riesgo de siniestros”. El mensaje es claro: para que el vehículo no se detenga, el conductor debe cuidarse como la pieza más valiosa e insustituible de la compleja maquinaria del transporte.

WASHINGTON D.C. ◆◆

ECUADOR PARTICIPÓ EN CUMBRE DEL BANCO MUNDIAL SOBRE TRANSPORTE

10 - ABRIL - 2026

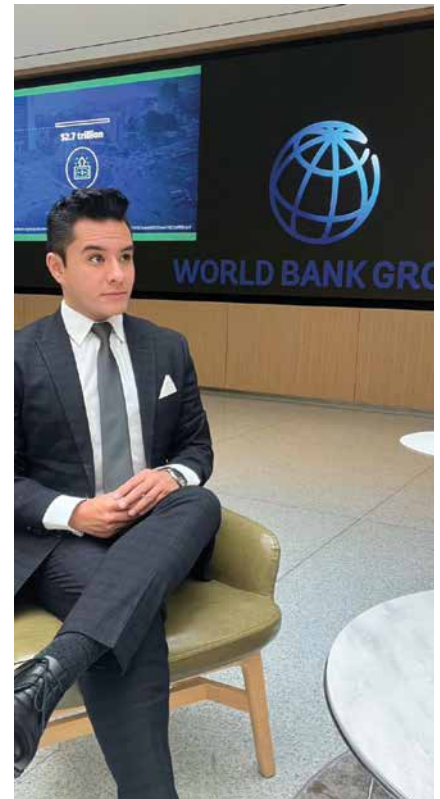
En el marco de los eventos internacionales "Transformando el Transporte 2026" y la "4ª Conferencia Anual del Banco Mundial sobre Economía del Transporte", el Banco Mundial reunió a expertos, académicos y líderes del sector para debatir sobre el presente y futuro del transporte a nivel global.

Se analizaron temas clave como el impacto del transporte en la economía, costos de movilidad para personas y ciudades y desafíos relacionados con la congestión. También se abordaron tendencias como la electrificación de buses, el uso de tecnología en los sistemas de transporte y las nuevas formas de financiamiento impulsadas por el Banco Mundial para proyectos de movilidad.

Uno de los principales mensajes del encuentro fue que el transporte no debe verse como un gasto, sino como una herramienta que impulsa el desarrollo, mejora la productividad y facilita la conexión entre las personas y las oportunidades en las ciudades.

Ecuador estuvo presente a través de Luis Borja, PhD en Proyectos de Transporte, quien participó como invitado en debates y en la apertura de sesiones técnicas y académicas, aportando una visión desde América Latina sobre los retos de implementar sistemas de transporte más eficientes, sostenibles y accesibles.

Este tipo de encuentros consolidan una agenda global donde el transporte se posiciona como un elemento clave para el desarrollo económico y social del planeta.



Luis Borja, PhD en Proyectos de Transporte.

QUITO ◆◆

¿VEHÍCULOS DE SÚPER LUJO PUEDEN IMPORTARSE SIN REPRESENTANTE?

La ANT ha expedido la Resolución 006-DIR-2026-ANT para la "Homologación Individual de Vehículos", específicamente para modelos nuevos de uso particular (automóviles, camionetas y motos). Pueden ingresar al país siempre que su valor FOB sea igual o superior a los USD 60.000.

Al abrir esta vía se dinamiza el mercado de lujo, permitiendo que personas jurídicas sin contratos de exclusividad o representación oficial puedan comercializar modelos exclusivos. Así se ofrece al consumidor final libertad de elección dentro de un nicho de mercado que enfrentaba barreras de entrada significativas.

La homologación promete ser menos compleja al basarse en la verificación de documentos y el uso de organismos de certificación ya acreditados por el Servicio

de Acreditación Ecuatoriano (SAE) como Vehicle Safety Automotive - VSA uno de sus actores más destacados.

Los vehículos importados individualmente deben cumplir con la reglamentación técnica nacional INEN o sus equivalentes en cuanto a elementos mínimos de seguridad y límites de emisiones. Además, se exige una declaración juramentada que garantice el servicio posventa y mantenimientos.

Seguimiento y rastreo contra el fraude vehicular

Al establecer requisitos como la acreditación de al menos diez años de actividad en la importación de vehículos para el solicitante, el Estado fortalece la formalidad del sector. Las validaciones informáticas y controles aduaneros conjuntos entre la ANT y el SENAÉ pretenden mitigar los riesgos de fraude o el ingreso de vehículos que no cumplan estándares internacionales.

70 AÑOS CONSTRUYENDO HISTORIAS Y CONECTANDO COMUNIDADES

En mayo de 1956 inicia la historia de Cooperativa de Transportes Tumbaco con la gran esencia de servicio surgida de la necesidad de movilizarse a Quito. En ese entonces surgieron diferentes formas de transporte como camiones con cabinas de madera o "chivas de pueblo".

Conductores profesionales de El Quinche, Yaruquí y Puenbo se juntaron para crear la primera Cooperativa Mixta Tumbaco con 18 socios. En los años 80 aparecieron las cooperativas de colectivos San Francisco de Orellana y la Interprovincial Interoceánica con servicio hacia la provincia del Napo. A estas dos empresas las absorbió Cooperativa de Transportes Tumbaco.

Los años han pasado marcados por la modernización constante y apertura de nuevas rutas para unir el valle de



Tumbaco con la Capital. La Cooperativa con sobra de merecimientos celebra su fundación, motivo de legítimo orgullo como empresa líder con vehículos modernos y confortables, generando fuentes de trabajo con gente comprometida, entusiasta, leal capacitada para brindar un servicio de calidad, confiable y con respeto.

Ítalo Vargas - Presidente
Tnigo. Mario Maldonado - Gerente



CUENCA ◆◆

EL CURSO DE \$120 QUE REEMPLAZÓ AL TRABAJO COMUNITARIO

POR LEONOR PEÑA

Una década atrás, los jueces de tránsito imponían el trabajo comunitario como pena ante la contravención por conducir en estado etílico. A la fecha y lastimosamente, la Corte Nacional de Justicia, lo eliminó aduciendo que constituía una pena adicional a la establecida en el COIP. Debía aplicarse únicamente la pena privativa de libertad, reducción de puntos y multa.

Para el juez de tránsito de Azuay William Sangolquí, el trabajo comunitario era mejor que la pena privativa de la libertad que "no ayuda en nada". Él ser-



Consejo de la Judicatura.

vicio consistía en limpieza de parques, pintado de bordillos, señalización vial, control y seguridad a la salida de establecimientos educativos. También los infractores recibían charlas de concientización. Con esta sanción la reincidencia era del 4%, ahora es del 27%. William Sangolquí le apuesta al neoconstitucionalismo; es decir, a más acciones que aporten a la paz y convivencia social.

Hoy no existe el trabajo comunitario y por el contrario, se ha puesto énfasis en la recuperación de puntos de la licencia y para ello basta con hacer un curso en línea durante cuatro horas por quince días, con contenidos, calendarios y certificados autorizados por la ANT. El curso tiene un valor de 120 dólares e incluye una tasa para la ANT. Existen varias escuelas que ofrecen este servicio.

Se puede conducir hasta con un punto en la licencia, pero al llegar a cero, la recuperación es obligatoria. Se pueden hacer hasta tres cursos.

PUYO ◆◆

CIA. CORDERO GUERRA: 35 AÑOS DE VIDA INSTITUCIONAL

Más de tres décadas de esfuerzo, compromiso y trabajo constante que han permitido que la Institución sea parte importante de la movilidad de la ciudad de Puyo. Cada kilómetro recorrido representa el sacrificio de hombres y mujeres que, con responsabilidad y vocación de servicio, han construido su prestigio. En cada viaje y ruta se refleja el compromiso de transportar no solo pasajeros sino también esperanza y progreso para continuar con la misión de trabajar con honestidad y amor.

35 años no es solo una cifra, es el reflejo de una historia construida con perseverancia y compromiso. Son años en que las bases, los socios, conductores y sus familias han sido el motor que impulsa a la institución. El logro no pertenece a

una sola persona sino a todos quienes han aportado con esfuerzo y dedicación a esta gran familia de transporte.

Este aniversario es una oportunidad para reconocer el valor de la unidad que debe fortalecerse cada día, respetando las diferencias, pero trabajando con un solo propósito: el bienestar del gremio y el servicio a la ciudadanía.

Durante la ceremonia de celebración se destacó a los socios fundadores y actuales que han contribuido al crecimiento de la institución y la movilidad. Reafirmando así su compromiso de continuar fortaleciendo el servicio, apostando a la modernización y la calidad en beneficio de la ciudadanía.

Sra. Ana Mejía, Gerente General
Sr. Holge Barrera, Presidente

EL COCA ◆◆

REUBICADOS LOS PATIOS DE SERVICIOS PETROLEROS Y DE TRANSPORTE

POR CARLOS NAVARRETE

Después de que en Lago Agrio disminuyó la actividad petrolera para trasladarse a El Coca, el desarrollo comercial y servicio de empresas de transporte aumentó de manera considerable. Actualmente, siete u ocho kilómetros antes del ingreso a la ciudad de El Coca en dirección a Lago Agrio, las empresas de servicios varios que estaban ubicadas en la periferia, trasladaron sus oficinas a lo largo de esa vía con importantes y amplios espacios, desgestionando a la ciudad.

De paso, el embellecimiento de la ciudad también mejora dado que des-

de la municipalidad se quiere dar una buena imagen al visitante que puede contar con hoteles y restaurantes con servicio de excelencia para empresarios, profesionales o turistas.

Otro aspecto importante son las buenas relaciones entre las empresas de servicios petroleros, la estatal petrolera y las autoridades locales. Ello se refleja en obras que se realizan en la capital provincial de Orellana y sus parroquias rurales. Con el aporte que hacen, sea en obras compartidas o con la donación de materiales como tuberías para construcción de infraestructura, puentes, cerramientos y otros. Además, la utilización de mano de obra local por parte de

estas empresas, es otra de las ventajas y beneficios en favor de la comunidad.



Vía de ingreso a El Coca.

QUININDÉ

ACUERDOS PARA FORTALECER EL SECTOR TRANSPORTE

POR JORGE RICARDO CORNEJO

Carlos García M., presidente de la Federación de Transportes de Esmeraldas, informó sobre los resultados de la reunión mantenida con el alcalde de Quinindé, Ronal Moreno. En el encuentro, representantes de la Federación y delegados de la Unión de Transportistas de Quinindé evaluaron la continuidad de las oportunidades laborales para el sector dentro del cantón.

El compromiso principal de la municipalidad consiste en priorizar la contratación de transportistas locales en la ejecución de obras públicas y proyectos institucionales. Según García, esta medida busca defender las plazas de trabajo existentes y dinamizar la economía local.



Federación de transportistas de Quinindé.

Para un futuro cercano se formalizarán nuevos acuerdos de colaboración para integrar al gremio en próximos proyectos de infraestructura. Asimismo, se anunció el impulso de una ordenanza municipal

diseñada para proteger las fuentes de empleo de los habitantes de la localidad, garantizando que la inversión pública se traduzca en beneficios directos para los trabajadores del cantón.

QUITO

LOS CAMIONES RECOLECTORES SON EL MOTOR DE UNA CIUDAD LIMPIA Y HABITABLE

POR ANA MARÍA MONCAYO

Los camiones recolectores de basura son esenciales para el mantenimiento de una ciudad. Son vehículos especializados en funcionamiento y tamaño. Recolectan entre 10 y 14 toneladas dependiendo del modelo, así es posible adaptar la operación de acuerdo a las condiciones de cada ruta y la cantidad de residuos generados en los distintos sectores de la ciudad.

Entre los más comunes están: 1) Vehículos de carga posterior para la recolección a pie de vereda. 2) Vehículos de carga lateral utilizados en la recolección mecanizada de los contenedores. 3) Vehículos de carga frontal para grandes generadores de residuos.

Al ingresar la basura en el camión, un sistema de compactación hidráulico la comprime en una relación de tres a uno. El sistema de funcionamiento es integrado. La basura ingresa por la tolva de carga y se traslada hacia el cuerpo principal del contenedor donde se la compacta en bloques densos lo que garantiza estabilidad y uso eficiente del espacio interno.

Si al momento de compactación la basura produce líquidos, los camiones están equipados con sistemas de

evacuación de lixiviados para manejar adecuadamente esos líquidos y evitar acumulaciones que pueden generar impactos ambientales. La descarga también se realiza mediante un sistema hidráulico instalado en el vehículo.

En ciudades como Quito donde los habitantes depositan la basura en contenedores estandarizados, los camiones tienen brazos hidráulicos que levantan el contenedor y la depositan en su interior. Los brazos operan en ciclos de 20 a 25 segundos y funcionan gracias a tomas de fuerza instaladas en la transmisión que les proporciona fuerza continua.

Cada contenedor tiene una capacidad de 2.400 a 3.200 litros. Un camión recolector en esta ciudad tiene la capacidad de vaciar 35 contenedores, pero en una ruta completa alcanza de 90 a 100, por lo que cada camión llega a realizar un promedio de 3 ciclos operativos por jornada.

Debido a las condiciones intensivas de operación que incluyen tráfico urbano, pendientes y ciclos continuos de carga y descarga los recolectores requieren un mantenimiento integral, que significa revisiones periódicas de los sistemas mecánicos, hidráulicos y electrónicos.



Camión recolector de basura.



INTERCITY

Calidad de Exportación.



TU MEJOR INVERSIÓN
EN MOVIMIENTO



IZAMBA - AMBATO
Calle Pisacha.



032 854422
099 557 3400
099 349 0358



Carrocerías Varma: 62 años de historia, trabajo y legado

VARMA REPRESENTA GENERACIONES DE TRABAJO, DE MANOS QUE HAN DADO FORMA AL ACERO Y DE UNA EMPRESA QUE HA CRECIDO JUNTO AL TRANSPORTE ECUATORIANO. HOY CELEBRA EL LEGADO DE QUIENES LA CONSTRUYERON Y EL COMPROMISO DE QUIENES CONTINÚAN PROYECTÁNDOLA AL FUTURO.

AMBATO

En 1964, don Luis Vargas Mayorga da inicio a Carrocerías Varma en un pequeño galpón arrendado, ubicado por el actual mercado Pachano, marcando el comienzo de una historia construida con esfuerzo, visión y constancia.

Desde el inicio Varma entendió que cada unidad no es solo una carrocería, sino una herramienta de trabajo, progreso y sustento para cientos de familias. Ese compromiso ha sido el motor que ha guiado a la empresa por más de seis décadas.

En 1970 inauguró su propia planta en Huachi Chico, consolidando su crecimiento y sentando las bases de lo que hoy es su trayectoria. Con el paso de los



años, Varma se ha mantenido fiel a su esencia, apostando por diseños sobrios, funcionales y pensados para la realidad del transporte nacional.

En 1996, la homologación con Scania Latin America marcó un hito, incorporando estándares internacionales que

fortalecieron la calidad y seguridad de sus unidades.

En 2003 trasladó su planta a Izamba, donde continúa su operación combinando experiencia, tecnología y el trabajo comprometido de un equipo humano parte fundamental de esta historia.

Los buses y la industria carrocera se sostienen mutuamente



Viajar en bus es una necesidad.

AMBATO

POR YOLANDA QUINCHE

El transporte interprovincial está dominado por cooperativas, muchas de ellas con décadas de trayectoria. Paralelo a este extenso

sistema de movilidad existe una industria fundamental: la fabricación de carrocerías de buses, concentrada principalmente en Ambato y sus alrededores.

La importancia del transporte de pasajeros es estructural. La mayoría de unidades que circulan en el país, no solo son ensambladas localmente, sino que además generan empleo directo e indirecto y dinamizan una extensa cadena productiva. Esta incluye a sectores como: metalmecánica, tapicería, sistemas eléctricos, pintura industrial, diseño estructural y mucho más. A ello se suman los costos operativos permanentes como mantenimiento, seguros de las unidades, salarios de conductores y ayudantes, además de tasas y permisos.

Este entramado económico permite entender por qué algunas cooperativas

de transporte han evolucionado hacia estructuras sólidas y organizadas, con dinámicas propias de empresas consolidadas, aunque en lo legal mantengan un modelo asociativo.

En la industria carrocera

Uno de los pilares de su cadena productiva es el talento humano. Soldadores, diseñadores, electricistas, técnicos y operarios sostienen un conocimiento especializado transmitido de generación en generación, convirtiéndose en un activo clave para el sector metalmecánico.

No obstante, la sostenibilidad de esta industria enfrenta un desafío creciente: la falta de relevo generacional. Cada vez menos jóvenes ven en el mundo carrotero una opción segura de futuro, lo cual podría comprometer su continuidad en los próximos años.

Vidrios automotrices un **riesgo silencioso** en las carreteras

QUITO

POR YOLANDA QUINCHE

La seguridad vehicular no depende únicamente de frenos o asistencias electrónicas. Existen elementos pasivos que cumplen un rol determinante en caso de accidente, y entre ellos, el vidrio automotriz ocupa un lugar fundamental.

Un vidrio automotriz no es solo un componente: es una barrera de protección. Su calidad puede marcar la diferencia entre la vida o la muerte. En el momento crítico cuando el vidrio falla o responde adecuadamente, es donde se evidencia su función de protección.

La normativa NT INEN 1669, establece requisitos técnicos para garantizar que los vidrios de vehículos cumplan con estándares de seguridad. Su objetivo es que en caso de rotura, los fragmentos minimicen el riesgo de lesiones a los ocupantes.

El vidrio automotriz es un componente crítico y está sujeto a estrictos pro-

cesos de certificación. Cada pieza debe contar con sellos visibles que respalden el cumplimiento de normativas vigentes para asegurar calidad, trazabilidad y confianza. Sin embargo, esta exigencia no siempre se cumple de manera efectiva.

Mala calidad y sin certificaciones legales

En el mercado local se ha identificado una creciente presencia de vidrios que portan sellos sin respaldo técnico ni acreditación válida. El problema se vuelve más crítico en el transporte público. Muchos propietarios de buses, sin acceso a información técnica confiable, terminan adquiriendo vidrios no homologados que son comercializados como certificados legales. Las consecuencias ya se reflejan en siniestros de tránsito donde estos vidrios se fragmentan en cuchillas que hieren y lastiman.

Hay quienes eligen basándose en precio bajo y aspectos estéticos, sin dimensionar los riesgos. En este contexto, lo económico resulta costoso, especialmente cuando lo que está en juego son vidas.



Vidrio no certificado: al romperse, genera fragmentos peligrosos tipo cuchillas.



Vidrio de seguridad certificado: diseñado para fragmentarse controladamente.

Llegó al país el primer bus **8x4 Marcopolo G8**

QUITO

Se trata de un Marcopolo Paradiso 1800 DD G8 de 15 metros de largo, 2,60 m. ancho y 4,20 m. de altura. Fabricado sobre chasis Scania K460 8x2; es el primer G8 de doble eje delantero que llega al país.

Doble piso con capacidad para 64 pasajeros, asientos semicama con reposa piernas y reposa pies, cinturones de seguridad de 3 puntos para cada pasajero. Cargadores de celular en cada asiento, 4 monitores en piso superior, 1 monitor en el piso inferior. Baño con urinario, iluminación interior LED, nevera, cámaras de retro y también en los salones de pasajeros.

Equipado con faros delanteros LED que ofrecen un 300% más de campo visual que un faro normal de bombillo.

Amplios maleteros, un maletero adicional tras el conductor y espacio para descanso del conductor dentro de cabina.

Acabados premium de canastillas, pantalla táctil para funciones de carrocería, A/C frío calor, DVD, sistema de audio incorporado en pantalla táctil, espejos eléctricos, faros neblineros de fábrica, techo de primer piso con iluminación y acabados de lujo.

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



para asegurar que la movilidad en el Ecuador sea sinónimo de excelencia y confianza. 🇪🇨

KAREM ALVAREZ

¡Hola! Soy Karem Alicia Alvarez Manrique, una mujer de 25 años orgullosamente nacida en el cantón Milagro, aunque mi corazón late en Quito desde hace ya 11 años. Mi camino ha sido una mezcla fascinante de imagen y profundidad. A los 15 años descubrí mi pasión por el modelaje, y desde hace cinco, trabajo profesionalmente como promotora de marcas, creando impacto en activaciones y redes sociales.

Sin embargo, mi propósito va más allá de la lente. Como estudiante de quinto semestre de Psicología en la Universidad ECOTEC, he aprendido que la salud mental es tan vital como la física. Mi mayor inspiración es mi madre, también psicóloga, quien junto a Dios y mi hermano, son el motor que me impulsa cada día.

Me considero una persona carismática, humilde y de gran corazón. Sueño con culminar mi carrera, realizar un masterado y abrir mi propio consultorio para ayudar a otros, sin dejar de lado mi deseo de explorar el mundo.



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.mancamiones.com.ec

TGS 33/480

(TRACTO)



TRACCIÓN

6x4

INTARDER

6 TIEMPOS

POTENCIA

480 CV

POTENCIA
que domina toda ruta.





SINOTRUK

48 Ton 540 hp

Catalinas



Freno
Jacobs 2T



Retardador
5 tiempos

#1

Desde

\$107.990

www.sinotruk.com.ec

*Aplican restricciones

Vehicentro

Ecuador - Colombia

2

décadas

6

marcas

2

países

41

showrooms

Respaldo

Repuestos

Garantía

www.vehicentro.com