

HUÁNUCO. GRAVE DENUNCIA

Buses-camión armados en Amarilis dan servicio en pueblos del centro

■ Cada unidad reconstruida puede costar entre S/.5.000 y S/.9.000

De nada sirven todas las recomendaciones que realiza el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cuando en el paradero 9 de San Luis, en el distrito huanuqueño de Amarilis, se sigue fabricando las carrocerías de los buses-camión. Estos luego son utilizados por las empresas de transporte interprovincial que cubren las rutas en el interior del departamento o hacia las jurisdicciones vecinas.

El chasis del camión es revestido por los mecánicos con planchas de metal, luego le sueldan los asientos y finalmente se procede a pintar la unidad. Toda esta labor se realiza por las noches, al amparo de la oscuridad, como queriendo ocultar que se está faltando a las leyes al construir máquinas peligrosas.

Las carrocerías se fabrican con planchas de metal que son unidas con soldadura autógena, y cuestan entre S/.5.000 y S/.6.000, pero si el cliente quiere mejorar la calidad y pide que las uniones se hagan con soldadura eléctrica, el costo puede llegar a S/.8.000 y S/.9.000. Además, en estas unidades se usan planchas galvanizadas de aluminio.

La instalación de los asientos y el pintado de la unidad significan otra inversión adicional.

Una vez habilitadas, estas unidades realizan viajes a las provincias de Dos de Mayo, Huamaliés, Leoncio Prado, pero la policía que debe custodiar esas zonas no controla su paso. Los efectivos saben de dónde proceden las unidades, pero simplemente dejan que avancen en su ruta.



ESTEBAN SORIANO

PARA TODOS LOS GUSTOS. En el distrito de Amarilis, muy cerca de la zona conocida como paradero 9 de San Luis, los mecánicos realizan su trabajo, especialmente por las noches, sin que ninguna autoridad controle ni diga nada. Luego estos peligrosos vehículos circulan por las pistas del país.

CLAVES

¿Por qué son peligrosas esas unidades?

■ Si un camión es transformado en ómnibus, sufre el corte del chasis, que incluye la transformación del sistema eléctrico de frenos, vital para la seguridad de la máquina y sus ocupantes.

■ El chasis, al ser cortado y luego parchado, carece de la resistencia original, que disminuye hasta niveles por debajo de los estándares óptimos.

■ En las uniones en las estructuras del bus-camión se emplean soldaduras de muy mala calidad, que determinan que el casco sea muy frágil.

■ Otros aspectos de la peligrosidad del bus-camión los puede hallar en la página web: www.mtc.gob.pe/portal/especiales/seguridad/buscamion.

Semana a semana se fabrican un número no determinado de unidades sin que nadie controle ni diga nada. Ni el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Huánuco ni la Policía Nacional del Perú.

Son más de treinta las empresas que operan en Huánuco, cubriendo las rutas entre sus 11 provincias y 76 distritos, pero muchas de sus unidades no cuentan con SOAT, y menos han sido revisadas por las autoridades.

Generalmente, hacia los pueblos más alejados de la sierra y la selva, operan las empresas de transportes como Chasqui,

La Unión, Santa Peregrina, Bella, La Marginal, Transportes Sánchez y otras que cuentan, entre sus unidades, con buses-camión.

Según algunas personas que prefirieron mantener sus nombres en reserva, los buses-camión prestan servicio entre Huánuco y La Unión, capital de la provincia de Dos de Mayo donde, al parecer, nadie se ha enterado del plan Tolerancia Cero.

Además, se han reportado casos en que las unidades de transporte han resultado con fallas mecánicas, por lo que los choferes y sus ayudantes han tenido que hacer malabares para poder

ENFOQUE

MARTÍN HUANCAS
Editor de Perú

No esperemos otro accidente

Tal como lo señala Luis Quispe, de la ONG Luz Ámbar, los talleres donde se construyen los buses-camión se multiplican en el interior del país, pero nadie se encarga de poner freno a este negocio que se convierte en cómplice de la muerte de miles de personas en nuestras carreteras.

Hoy nos tocó reportar la situación que se presenta en Huánuco, donde es desesperante la inacción de las autoridades encargadas de realizar estos controles. ¿Qué espera el gobierno regional para poner a trabajar al personal de la Dirección de Transportes?

Del mismo modo, el comando policial debe exigir un mayor celo a los efectivos que vigilan las carreteras, pues nadie sabe en qué momento las fallas estructurales de los buses-camión nos pasarán la factura.

Quizá los transportistas de la zona se refugien en el repetido pretexto de que las unidades de transporte son caras, ¿pero, cuándo se acordarán del valor de una vida humana?

llegar a su destino. En algunos casos hasta han utilizado sogas para poder asegurar algunas piezas o partes del bus-camión que amenazan con quedarse en el camino.

Algunos pobladores que utilizan estos servicios de transporte se quejan, pues no tienen alternativa. Esas unidades son las únicas que se aventuran a transitar por los caminos en mal estado con los que cuenta Huánuco. “Los que quieren llegar a un cargo público siempre nos prometen que arreglarán las carreteras, pero una vez en el poder se olvidan de atendernos”, se quejaba un sufrido pasajero de bus-camión. ■

OPINAEXPERTO

“Ministerio de Transportes y policía deben ser los primeros en investigar”

Luis Quispe Candia, especialista de la ONG Luz Ámbar, dedicada al estudio y al análisis de temas relacionados con la problemática del transporte en el Perú, confirma que la fabricación de carrocerías para transformar camiones en buses para el transporte interprovincial de pasajeros es una actividad ilegal, y que, por

lo tanto, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la policía deben investigar esta actividad, para luego hacer la denuncia ante el Ministerio Público. Según Quispe, será esta última entidad la que determinará si existe o no delito.

A decir del experto, la aparición de este tipo de fábricas clan-

destinas no constituye una novedad pues se sabe de la existencia de algunas de ellas en Puno, Tacna y Lima, entre otros departamentos.

Considera, además, que el problema continuará mientras las autoridades correspondientes no actúen con mayor rigurosidad.



ARCHIVO

RIESGO. Los buses-camión han sido protagonistas de muchos accidentes.

ANTECEDENTES

Quispe señala que el MTC publicó en 1995 un decreto supremo que establecía que los vehículos que sirvieran para el transporte de personas debían estar fabricados únicamente para ese propósito, lo cual excluía a cualquier otro tipo de vehículos o híbridos. Unos años después, fue el mismo el MTC el que autorizó la circulación de los buses-camión por lo que se formó una industria que los fabricaba. Es recién el 2001 que se prohíbe explícitamente la conversión de este tipo de unidades. ■

Crónica ►

LA FUERZA DE UNA MUJER

Florentina Hereña Castellano, de 40 años, vio la muerte de cerca al pisar en 1994 una mina antipersona. Desde entonces ella vive con grandes penurias, pero sigue adelante por su familia

El doloroso andar de una madre asháninka

RAÚL MAYO FILIO

Cuando la encontré me estremeció todo el dolor que llevaba consigo. Florentina Hereña Castellano, de 40 años, es una asháninka de la comunidad Santa Isabel, distrito de Puerto Bermúdez, provincia de Oxapampa. Ella debería desplazarse con muletas debido a que perdió la pierna izquierda por el estallido de una mina antipersona, pero no se desvía por tenerlas pues piensa que con ellas no podría efectuar las largas caminatas que realiza diariamente para vender las artesanías con las que gana dinero para sostener a su familia.

En vez de muletas, la valerosa mujer, con la ayuda de un palo como bastón y otro como improvisado prótesis, recorre calles y plazas de la selva central para vender tejidos, mochilas, sombreros, canastas, collares, alfombras, escobas, cushmas, que produce con la ayuda de sus hijos.

Cuenta que el 12 de abril de



RAÚL MAYO

PIDE AYUDA. Florentina es un ejemplo de sacrificio y a la vez de fuerza. Ella regresó a su pueblo sin la prótesis que tanto anhelaba.

1994, retornaba a su casa con su hija Greta luego de matricularla en la escuela, y el vehículo que las transportaba las dejó a seis kilómetros de su destino por falta de pasajeros.

Al cruzar un pastizal fue embestida por unos furiosos vacunos que la obligaron a traspasar

un cerco, justamente ubicado a orillas de la carretera, sin presagiar que esa zona estaba llena de minas antipersonas, una de las cuales estalló al contacto con su pie izquierdo. Las minas habían sido colocadas por el Ejército, que trataba de neutralizar los ataques terroristas.

MÁS DATOS

■ Florentina Hereña señala que mucho la ayudaría la donación de una máquina de coser para confeccionar las cushmas (vestidos nativos) con mayor rapidez y mejor acabado. También contar con telas para realizar sus bordados.

■ Ella dice que no tiene esperanzas de lograr una indemnización y que los trámites que realizó ante los gobiernos de turno no le dieron ningún resultado.

Recuerda que la fuerte explosión la dejó tendida. Evitó que se desangrara la llegada de una patrulla del Ejército, que la ayudó y la trasladó, primero al centro de salud de Puerto Bermúdez y después al hospital de La Merced, donde se le tuvo que amputar parte de la pierna izquierda.

“Si no fuera por la Cruz Roja no habría logrado restablecerme porque fue ese organismo el que me donó las medicinas cuando otros me dejaron abandonado en el hospital”, recuerda con tristeza.

La prótesis artesanal que ella misma construyó le provoca fuertes dolores y el esfuerzo que debe hacer para caminar le ha complicado la pierna derecha y no cuenta con recursos para medicinas.

Su esposo Juan López Daniel, de 60 años, es ciego a causa de un accidente y no puede ayudar en el sostenimiento del hogar. Por si fuera poco, su hijo mayor David López Hereña, de 25 años, padece de un mal congénito y no se vale por sí solo.

Sus otros hijos: Atilio, de 18 años, Albino, de 17, Grimaldo, de 15, Roxana, de 14, Flor, de 12 y Ronaldo de 8, ayudan en lo que pueden para confeccionar artesanía, mientras que Greta, de 20 años, se casó y tiene su propia familia.

La mujer refiere que antes de dedicarse a elaborar artesanía, durante tres años sufrió graves necesidades, por lo que intentó trabajar como empleada del hogar o lavar platos en los restaurantes, pero no la aceptaron. “Te puedes caer”, le decían.

Debido a las dificultades para desplazarse, Florentina se armó de valor y viajó a Lima para tratar de conseguir una prótesis, pero no lo logró a pesar de permanecer tres meses en la capital y solicitar ayuda en diferentes instituciones y organismos. En el Seguro Integral de Salud (SIS) le comunicaron que el programa no cubría los costos de una prótesis.

Ella estuvo alojada en la Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana (Aidesep) desde donde todos los días salía muy temprano para conseguir trabajo o vender sus artesanías.

El jueves 18 pasado, apoyada por Manuel Bustamante, de la ONG Miembros para la Vida, Florentina retornó a su comunidad nativa de Puerto Bermúdez. “No podía esperar más, extrañaba mucho a mis hijos y no puedo dejarlos abandonados”, dijo al momento de despedirse. ■