

LOS VEHICULOS DE EMERGENCIA EN LOS ATASCOS Y LA MUCHEDUMBRE

Los conductores de vehículos de emergencia médica se enfrentan cotidianamente a difíciles situaciones. Una de las soluciones que puede atenuar esos factores negativos es la planificación previa. Los responsables eligen en general un itinerario determinado para cada llamada recibida con objeto de evitar los obstáculos de la circulación, las carreteras mal conservadas y los atascos habituales. Cuando se trata de muchedumbres, la decisión es idéntica, pero ha de adoptarse mucho más pronto (antes de que se reciba la llamada) y en mayor escala.

En numerosos casos, esa planificación previa depende de la dirección y no del conductor, pero en ciertas situaciones debe coordinarse el trabajo. La responsabilidad de la decisión corresponde a veces exclusivamente al conductor.

Estudie algunas cuestiones que se plantean la dirección o los conductores de vehículos de emergencia antes del «gran acontecimiento».

Planificación previa

Vehículos - Mecánica.- ¿ Ha pasado el vehículo o va a pasar una inspección técnica cuidadosa poco antes (2-3 días) del aflujo de visitantes o del comienzo de los acontecimientos ? ¿ Se ha pensado especialmente en las partes mecánicas que, muy posiblemente, serán objeto de una sobrecarga excepcional (sistema de enfriamiento debido a los atascos, sistema de transmisión del enfriamiento, frenos, etc.) ?

¿ Se dispone de piezas de recambio (faros, bombillas, batería de recambio) ? (Un número elevado de llamadas asociado a una mayor densidad de la circulación puede transformar un itinerario previsto de corta duración en un recorrido que suponga una sobrecarga excesiva para las piezas, disminuyendo además el tiempo disponible entre dos llamadas).

¿ Son movilizables todas las ambulancias de reserva ? ¿ Se hallan en un estado de funcionamiento óptimo para actuar como vehículos de apoyo en caso de necesidad ?

¿ Están programados por anticipado el mantenimiento y el servicio ordinario de todas las ambulancias de modo que, pese a un retraso posible en la entrega del vehículo por el taller (ausencia de ciertas piezas de recambio en las existencias, etc.), estén preparadas esas ambulancias antes del día «D» ?

Equipamiento de los vehículos.- ¿ Hay en el garage de ambulancias (o en el puesto satélite al que se asigna la ambulancia) una reserva suficiente de material de consumo corriente : oxígeno, sábanas, fundas de almohadas, baterías para el control y la desfibrilación, etc. ? ¿ Se han establecido acuerdos con los hospitales locales para ingresar a los enfermos trasladados por las ambulancias ?

¿ Se han actualizado las listas de suministros previendo la imposibilidad de que una ambulancia vuelva a su base (tráfico demasiado denso, número alto de llamadas, etc.) ? Por ejemplo, las botellas de oxígeno se sustituyen habitualmente cuando queda una cuarta parte; deberían instalarse botellas llenas siempre que la ambulancia entre en el garage y guardar las botellas de reserva que están llenas hasta la mitad o las tres cuartas partes para las intervenciones realizadas cuando termine el acontecimiento, esto es, cuando se establezcan el número de las llamadas y el tráfico.

Logística de los vehículos.- ¿ Se han previsto medidas de descontaminación del vehículo cuando se traslada un enfermo del que se sospecha que padece una enfermedad contagiosa y cuando las condiciones del tráfico y los imperativos del destino no permiten al vehículo volver a su puesto habitual de descontaminación ? ¿ Se ha pensado en el abastecimiento de combustible teniendo en cuenta la sobrecarga de las gasolineras por el aflujo de visitantes y por la densidad del tráfico, que hace más lenta la llegada de los camiones de reaprovisionamiento ? Si cierto número de gasolineras cierran por la noche o el domingo, las ambulancias podrían encontrarse sin gasolina cuando los visitantes acudan en masa a las gasolineras todavía abiertas.

Itinerario y accesos.- ¿ Se ha previsto una reunión con la policía y los responsables del tráfico para conocer por anticipado los itinerarios de acceso a los puntos de reunión de la muchedumbre, las restricciones del tráfico y la situación de las carreteras y calles cerradas ? ¿ Se han abierto y señalado pasos o accesos temporales especiales para el acontecimiento, utilizables en caso de emergencia ? ¿ Se han distribuido planos

y croquis de la configuración interna del lugar, el estadio, etc.? ¿ Se dispone de copias en todos los centros de ambulancias y en los vehículos ? ¿ Han podido examinar esos planos los equipos de las ambulancias antes del acontecimiento ? ¿ Han recorrido efectivamente los accesos de reciente creación ?

¿ Conocen los centros de partida el número de teléfono de la dirección o del servicio de seguridad del lugar de reunión de la muchedumbre, con objeto de situar el emplazamiento indicado en el teléfono, en forma frecuentemente vaga, por informadores confusos o nerviosos ?

¿ Conoce el personal los recorridos más favorables entre el garage de ambulancias y el lugar del acontecimiento, entre el garage de ambulancias y el emplazamiento de los distintos puestos de socorro eventuales y, por último, entre los puestos de socorro y los diferentes hospitales ?

El personal.- Además de asignar los horarios de trabajo al personal permanente, ¿ se ha previsto personal auxiliar capaz de intervenir de inmediato para afrontar las ausencias de última hora (enfermedad, etc.) y conducir los vehículos si el acontecimiento se transforma en tragedia y exige la movilización de todas las ambulancias ?

¿ Lleva el personal un uniforme distintivo ? (Algunas localidades acuden a personas que no pertenecen al personal local de seguridad; esas personas tal vez no conozcan los equipos del servicio médico de emergencia y sus auxiliares si éstos no pueden ser identificados correctamente). También serán útiles tarjetas de identidad plastificadas.

¿ Se ha celebrado una reunión previa con las fuerzas de seguridad responsables del orden en las zonas en cuestión con objeto de que, en caso de crisis, el personal del servicio médico de emergencia pueda llegar a lugares no autorizados sin retraso. Para facilitar las operaciones de socorro, la organización responsable de la seguridad puede otorgar tarjetas especiales. (No debe olvidarse que el personal del servicio médico de emergencia no siempre se encuentra dentro de la ambulancia; en ciertos casos puede verse obligado a andar para llegar a la zona crítica y el hecho de que pertenece a un equipo de ambulancias no siempre resulta patente si el vehículo no es visible desde el lugar de control).

Consideraciones psicológicas sobre los conductores de ambulancia

Tras haber preparado la fase previa de planificación (encargada habitualmente a la dirección del servicio médico de emergencia), conviene colocarse en el lugar del conductor de un vehículo de servicio médico de emergencia o de cualquier otra ambulancia en el momento en que ha de hacer frente a la muchedumbre. El examen de los distintos factores implicados puede mejorar su comportamiento en las vías de tráfico cuando el calor, una circulación demencial y carreteras o calles congestionadas someten a ruda prueba la paciencia de los conductores más experimentados.

Habrá un número considerable de visitantes que no conocen las calles de la localidad ni la red de carreteras. La mayoría de ellos se sentirán «en vacaciones» y no tendrán la prisa de ir al trabajo ni de salir (aunque la circulación de los días laborables comprende evidentemente las dos categorías de personas). Debido a la densidad excepcional del tráfico, habrá que contar con el mal humor de las personas que dominan mal este tipo de situaciones y si el acontecimiento tiene lugar en la estación calurosa, ello no hará más que aumentar la irritación de los conductores cogidos en los atascos.

La mayoría de los automovilistas darán pruebas de comprensión respecto al enfermo y a los esfuerzos de los socorristas para ayudarles a circular mejor.

Como comportarse en los atascos

Los siguientes consejos pueden resultar útiles para los conductores bloqueados en los inevitables trastornos del tráfico :

- Seguir, si es posible, vías de tráfico poco conocidas del público (si antes del acontecimiento se distribuyen prospectos que recomiendan al público ciertos itinerarios, se utilizarán otros recorridos).
- En la medida de lo posible, evitar las calles que lleven directamente a las zonas de estacionamiento del acontecimiento. Esas calles estarán sin duda llenas la mayor parte del tiempo.

- Cuando el conductor se encuentra en atascos, sentado en el vehículo detenido, no deberá hacer que suene la sirena. Si los vehículos que están delante no pueden maniobrar para dejar el paso libre, la sirena no hace más que aumentar el nerviosismo del conductor e irritar a los demás automovilistas. Sólo se tocará la sirena cuando sea realmente útil. En otro caso, algunos bocinazos bastarán para advertir a los demás conductores. Los megáfonos o los altavoces permitirán indicar el itinerario deseado.
- No debe olvidarse que la mayoría de las calzadas de dos vías tienen una anchura que permite el paso de tres filas de vehículos. En las vías rápidas separadas por una barrera, es posible introducirse entre dos filas siempre que se manifieste esa intención a los automovilistas (por medio de un altavoz o de un megáfono) y de que cada fila se aleje para dejar la vía libre. Sin embargo, no es el momento de «pisar a fondo». Debe actuarse con lentitud y prudencia con objeto de salir indemne y de que los conductores que precedan a la ambulancia tengan la posibilidad de ponerse al lado. También en este caso, algunos bocinazos suaves o una advertencia por altavoz serán tan eficaces como el sonido de una sirena.
- En los países en donde el tráfico sigue la derecha, puede logarse el paso por el lado izquierdo de la fila o de las filas de vehículos utilizando el sistema de las «dos vías para tres filas de vehículos» descrito más arriba. En tal caso, las dos filas se aprietan a la derecha, y en una circulación mucho más lenta, el altavoz es el medio óptimo de advertencia, sobre todo en verano cuando numerosos vehículos tienen las ventanillas bajadas.
- Adelantar un vehículo por la derecha es factible, pero habrá que evitar los peligros que presenta esa maniobra cuando funciona la sirena. Algunos automovilistas bien intencionados torcerán instintivamente hacia la derecha de la calzada al oír la sirena, con frecuencia incluso sin mirar lo que pasa. Como los vehículos de emergencia circulan habitualmente por el lado izquierdo y los reglamentos de la circulación obligan a los demás automovilistas a colocarse a la derecha, un adelantamiento por la derecha puede ser la causa de un accidente.
- Cuando hay que abrirse paso entre el tráfico de sentido opuesto, deben encenderse los faros largos (durante el día), lo que permitirá a los conductores que ruedan en sentido inverso, reconocer rápidamente que se trata de una ambulancia. Debe recordarse que es preciso reducir la velocidad porque tanto la ambulancia como el vehículo que viene de frente disminuyen la distancia que les separa a la velocidad **sumada** de los dos vehículos.

Si parece que el vehículo que viene en sentido contrario no puede maniobrar y la ambulancia no puede torcer hacia su propio lado de la calzada, es mejor detenerse. Esta maniobra no sólo reducirá la velocidad de impacto en caso de choque sino que permitirá al otro conductor pasar alrededor del objeto inmovilizado (la ambulancia) en la vía de tráfico. Además de la parada, puede plantearse el encaminamiento por una vía lateral o un paso de socorro, siempre que el vehículo que viene en sentido contrario no haga lo mismo.

- Durante el día, los faros largos alumbrados aumentan sin duda la eficacia de las señales luminosas de emergencia. Estos faros permiten al conductor que viene de frente distinguir la ambulancia entre la mezcla de vehículos que se acercan. Además, los faros largos reflejados en el retrovisor llaman fácilmente la atención de los que ruedan delante de la ambulancia, en particular porque los faros de emergencia colocados en el techo no siempre se ven en el retrovisor de un vehículo pequeño. Aunque estén encendidas las señales luminosas colocadas sobre el capó o la rejilla, los faros largos facilitan la identificación de la ambulancia a mayor distancia.

Como comportarse dentro de la muchedumbre

En numerosos casos, el conductor de un vehículo de emergencia utilizará paseos o espacios verdes, en los que encontrará una gran concentración de peatones, pero con gran frecuencia ninguna circulación de vehículos.

Conviene no alejarse de los paseos o los caminos. Los peatones se separarán automáticamente de la ruta al acercarse un vehículo.

Cuando el camino está mal delimitado o hay que conducir a campo través, debe seguirse una línea recta. No hay que tratar de abrirse camino zigzagueando entre la muchedumbre. Al ver el vehículo y previendo que continuará en línea recta, los peatones se apartarán habitualmente a un lado.

Los peatones tienen un comportamiento fluido que es difícilmente previsible. Si se trata de rodearlos pueden encontrarse por inadvertencia en el trayecto que sigue el vehículo. Es preferible un trayecto recto porque los peatones podrán prever a cierta distancia ese recorrido y reaccionarán en consecuencia.

Nunca debe conducirse a una velocidad que fuerce a la muchedumbre a correr para encontrar refugio. El vehículo debe rodar a una velocidad que le permita detenerse en el caso de que alguien, en medio de la confusión, sea incapaz de reaccionar correctamente. Ha de darse tiempo suficiente a los peatones para apartarse a un lado. Al tratar de rodear rápidamente a la muchedumbre, se corre el riesgo de que ésta se dirija en la misma dirección.

Es preciso recordar también que el vehículo puede encontrarse frente a un sordo, ciego, viejo o minusválido físico o psíquico. Hay que mostrarse paciente, incluso en caso de aviso urgente, cuando estas personas se desplazan con más lentitud de la deseada.

Cuidado con los niños. Al acercarse un vehículo, pueden correr en un sentido y sus padres en otro. En el último segundo, pueden dar media vuelta para unirse con su madre y encontrarse así delante del vehículo.

No debe hacerse marcha atrás sin la ayuda de una persona competente que esté en el exterior, detrás de la ambulancia, para guiar al conductor, actuando de preferencia dos personas si la muchedumbre es densa (una en cada ángulo posterior).

Se recordará que las señales de marcha atrás avisarán a los que no tienen necesidad de ser avisados. Los niños, ciegos, sordos y ancianos tal vez no perciban ni comprendan la señal o no sean capaces de reaccionar físicamente a tiempo.

Es bien sabido que numerosos peatones, por causa de invalidez o de falta de atención, son posibles víctimas de accidentes. El personal de servicio de rutina (sin enfermo en el vehículo), que conduce a través de la muchedumbre, se detiene para charlar con los peatones, sobre todo en la atmósfera relajada de un día de fiesta. Desconfiar de los niños que se agrupan delante de la ambulancia para mirar; debido a su pequeña talla, pueden pasar desapercibidos para el conductor al arrancar. Esto es especialmente peligroso en las ambulancias de tipo «todo terreno» o incluso en las ambulancias-furgonetas en presencia de niños muy pequeños.

Cuidado con los peatones curiosos que, en la atmósfera del acontecimiento, tienen tiempo para deambular alrededor del vehículo. Pueden resultar heridos por los retrovisores que sobresalen de la anchura de la ambulancia y que son poco visibles al conducir en la muchedumbre.

La abertura brusca de las puertas, en particular de las que dan acceso al espacio reservado al enfermo, en donde la visión hacia el exterior está a menudo limitada, puede herir a los curiosos que se agrupan alrededor del vehículo inmovilizado.

Aquí también, ligeros bocinazos advertirán a los peatones mejor que el sonido de una sirena, que pone nervioso a todo el mundo cuando el vehículo ha de avanzar lentamente entre la muchedumbre.

Tener en cuenta todas las posibilidades

Nada es más agotador para el personal que tiene que tratar un caso urgente que encontrarse encerrado en los atascos o entre la muchedumbre de peatones. Esos socorristas tendrán en cuenta los siguientes factores :

- Por lo general, el público respeta la función de los socorristas en la sociedad y en su fuero interno desea ayudar a la ambulancia a realizar su función.
- Los numerosos peatones que se agrupan alrededor de los socorristas no están empujados por una curiosidad malsana. Muchos llevan una vida monótona y los socorristas en plena acción les proporcionan una interesante diversión que no encuentran a menudo en su rutina cotidiana.
- Habrá momentos en que la densidad del tráfico o de los peatones no permitirá responder a la llamada con tanta rapidez como lo desearía el conductor de ambulancia.
- Habrá momentos, en particular en los atascos, en donde los vehículos que están cerca de la ambulancia no podrán dejarle paso, simplemente por falta efectiva de espacio.
- Los socorristas deben dominar su nerviosismo debido a factores sobre los que no tienen control, pues de otro modo corren el riesgo de adoptar decisiones poco juiciosas en el tráfico y de perjudicar al tratamiento de la víctima *in situ*.

REPERTORIO BIBLIOGRAFICO

- OIPC/13979 «Identifying hazardous materials»
Barry D. Smith.- Emergency-Carlsbad, 1985, 2, pp. 44-47, illus, tabl.
- OIPC/13980 «Protection des biens culturels - où en sommes-nous aujourd'hui ?»
ZS-Berne, 1985, 3, pp. 24-33, illus.
- OIPC/13981 «Identifying types of coma in the elderly»
Jan Hitchins, Ruth Gullo.- EMS-Van Nuys, 1985, 2, pp. 33-39, tabl, biblio.
- OIPC/13982 «Stroke - Emergency assessment and management»
Fred L. Jacobs.- EMS-Van Nuys, 1985, 2, pp. 41-47, biblio.
- OIPC/13983 «Every U.S. shipping route - a potential Bhopal»
Fred Millar.- IFC-Washington, 1985, 3, pp. 17-19.
- OIPC/13984 «Arredare con i tessili nella sicurezza»
E. Monti.- APC-Roma, 1985, 3, pp. 18-30.
- OIPC/13985 «Emergenza in ospedale»
Luigi Maurizi.- APC-Roma, 1985, 3, pp. 49-61, illus, tabl.
- OIPC/13986 «Sprinkler dans les Etablissements Recevant du Public - un moyen, une fin précise»
D. Cluzel.- CNPP-Paris, 1985, 211, pp. 27-33, illus.
- OIPC/13987 «La foudre»
C. Laval.- CNPP-Paris, 1985, 211, pp. 35-41, illus.
- OIPC/13988 «Triage Emergency Care Handbook»
Max Klinghoffer.- Technomic-Lancaster, 1985, 191 p, gloss, biblio.
- OIPC/13989 «Manual de Defesa Civil»
CEDEC-Sao Paolo, 1984, vol.1, 157 p, illus.
- OIPC/13990 «Training refugees as primary health care workers - Past imperfect, future conditional»
Stephanie Simmonds, Felicity Cutts, Bruce Dick.- Disasters-London, 1985, 1, pp. 61-69, tabl, biblio.
- OIPC/13991 «Civil Defence in Spain»
Antonio Figuerelo Almazan.- Aegis-Zürich, 1985, 2, pp. 16-22, illus.
- OIPC/13992 «Le véhicule médical de grand secours - Infirmerie mobile départementale»
P.P. Robin.- CM-Paris, 1985, 2, pp. 139-143.
- OIPC/13993 «La pollution chimique de l'atmosphère à l'intérieur des locaux»
A. Viala, F. Gouezo, F. Grimaldi.- PC-Paris, 1985, 5, pp. 14-18.
- OIPC/13994 «Transporte de mercancías peligrosas»
José L. Manas Lahoz.- DGPC-Madrid, 1985, 5, pp. 4-9, tabl, fig.
- OIPC/13995 «La autoprotección y el plan de emergencia contra incendios en los hospitales»
Salvador Martín Moreno.- DGPC-Madrid, 1985, 5, pp. 14-18, tabl, biblio.
- OIPC/13996 «Organización de una operación de rescate en montaña»
César P. de Tudela.- DGPC-Madrid, 1985, 5, pp. 22-25.

- OIPC/13997 «Civil Defence in Denmark»
Herbert Alboth.- Aegis-Zürich, 1985, 3, pp. 12-18, illus.
- OIPC/13998 «Disaster prevention in oil and gas production»
John Reed.- Aegis-Zürich, 1985, 3, pp. 30-35, illus.
- OIPC/13999 «A propos des secours d'urgence»
R. Joly, M. Revault, J.-P. Magurno.- SCI-Paris, 1985, 350, pp. 12-20, illus, fig.
- OIPC/14000 «Emergency Planning Guidance to Local Authorities»
Home Office-London, 1985, 280 p, tabl, diagr.
- OIPC/14001 «Fire prevention and preparedness in highrise buildings and places of public assembly»
Charles H. Rule.- Emergency 84-Genève, 3 p.
- OIPC/14002 «Fire safety training in high-rise office buildings»
John P. Keating, David Kuykendall, Michael D. Reilly.- Emergency 84-Genève, 10 p, fig.
- OIPC/14003 «Eliminer les problèmes d'extinction des bâtiments recevant du public»
Paul Biro.- Emergency 84-Genève, 7 p.
- OIPC/14004 «Prevención de emergencias producidas por sismos en edificios»
Ovsei Gelman.- Emergency 84-Genève, 22 p, fig, biblio.
- OIPC/14005 «Organisation de la protection parasismique en Grèce»
Andreas Polakis.- Emergency 84-Genève, 9 p.
- OIPC/14006 «Cheminement de l'alerte par le canal 9 (canaux banalisés - CB) dans le Noyonnais et sur l'auto-
route du Nord en Picardie - Son intérêt dans les accidents du trafic»
J.P. Roussel, P. Chiche, A. Milhaud.- Emergency 84-Genève, 10 p, fig, biblio.
- OIPC/14007 «Sécheresse en Mauritanie»
Moulaye Ould Guig.- Emergency 84-Genève, 2 p.
- OIPC/14008 «Le rôle de «Medic Alert» en cas de catastrophe»
Georges Meilland.- Emergency 84-Genève, 2 p.
- OIPC/14009 «Objectifs et moyens de la Protection civile urbaine de la Ville de Nice en cas de sinistre ou de
catastrophe»
Victor Citron.- Emergency 84-Genève, 6 p.
- OIPC/14010 «Rescue and evacuation techniques and management»
Werner W. Wishmann.- Emergency 84-Genève, 4 p.
- OIPC/14011 «Méthode de choix du matériel sanitaire de sauvetage»
François Mette.- Emergency 84-Genève, 8 p, tabl.
- OIPC/14012 «Needed : a United Nations Mobile Disaster Team»
Harold K. Strunk.- Emergency 84-Genève. 6 p, biblio.
- OIPC/14013 «OMLAID y su papel en America Latina»
Walter Muñoz Céspedes.- Emergency 84-Genève, 5 p, tabl.

Las peticiones de información para adquirir los libros mencionados en el Repertorio Bibliográfico, indicando el número de la obra en cuestión y su título, deben dirigirse al Servicio de Documentación de la OIPC 10-12 chemin de Surville, CH-1213 Petit-Lancy/Ginebra, Suiza.

Autorizada la reproducción del texto publicado en este boletín, sólo indicando su procedencia :

«Protección Civil Internacional, Ginebra»

Editor :

Servicio de Información de la OIPC, 10-12 chemin de Surville, CH-1213 Petit-Lancy/Ginebra, Suiza
Teléfono : 22/934433; Telegramas : Procvint-Genève; Télex : 423.786 oipc ch.