

# PUESTOS DE AUXILIO EN LAS CARRETERAS

Por JOSÉ MARÍN TOYOS, Ingeniero de Caminos.

*Se razona en el presente artículo la necesidad de establecer estos Puestos de Auxilio en las carreteras, que ya fué prevista en una disposición ministerial de Obras Públicas, creando una Comisión encargada de su estudio, y propone el autor una fórmula muy acertada para su establecimiento en nuestros Caminos Nacionales.*

Es evidente que la circulación automóvil tiene cada vez mayores exigencias: primero, reclama un buen pavimento; después, exige mejores trazados; más tarde, necesita peraltes en las curvas, y como instalaciones complementarias, hace tiempo echa en falta puestos de teléfono, y sin tardar reclamará estaciones radiotelefónicas, como ya existen en otros países. Estas exigencias se van imponiendo paralelamente con el perfeccionamiento de los motores, que cada día permiten mayores velocidades; pero que no se pueden alcanzar, si aquellas exigencias fundamentales no se satisfacen. Hace años que, en la medida de lo posible, se va atendiendo a estas necesidades: firmes especiales, mejoras de trazado, buena señalización, supresión de travesías, preceptos más restrictivos para los nuevos trazados; todo ello está en marcha, y contando con el tiempo que se precisa, llegará día en que no serán las carreteras un obstáculo para que en ellas se puedan desarrollar, con seguridad, las velocidades que los motores permitan.

Pero nada se ha hecho todavía en el sentido de auxiliar a los usuarios de la carretera si el vehículo que los conduce sufre una avería o si viajeros y vehículo son víctimas de un accidente; si una u otra cosa ocurre en las cercanías de una población, el persance tendrá menos importancia relativa, pero si acontece en un despoblado, el accidente puede revestir caracteres de tragedia. De aquí nace el temor constante de todo automovilista a *quedarse en la carretera*, que ensombrece la satisfacción de un viaje de placer y constituye una pesadilla si el viaje es de necesidad.

La circulación por carretera debe ofrecer las mismas garantías de seguridad que tiene el ferrocarril, y ya que no pueden evitarse en absoluto las averías que sufren los vehículos — cada día menos frecuentes —, ni los accidentes de la circulación — a cuya evitación tienden las normas modernas en pavimentación, trazados, reglamentación, y el perfeccionamiento de los vehículos —, es necesario proporcionar en las carreteras elementos de auxilio con los que el usuario adquiera la confianza de que, si su desgracia le lleva a sufrir una avería o un accidente, se ha de producir

siempre dentro del radio de acción de uno de aquéllos, del que recibirá un socorro inmediato y adecuado.

Esta nueva necesidad que la circulación moderna exige no ha pasado desapercibida al Ministerio de Obras Públicas, pues en su Orden de 23 de agosto de 1944 dispuso la creación de una Comisión encargada de estudiar una organización de Puestos de Auxilio de la Circulación en las carreteras. Como consecuencia de la misma, fué encargado de estudiar el proyecto de un modelo de Puesto de Auxilio, para ser ubicado en terreno de montaña, que bien pudiera ser la Sierra del Guadarrama (1).

Las funciones que han de cumplir estos Puestos de Auxilio pueden agruparse en tres: auxilio a las personas, auxilio a los vehículos e información general. Para que estas funciones se desarrollen debidamente, se hace necesario que en el edificio habiten de una manera permanente el encargado del mismo con su familia, y que esté dotado de teléfono, lo que ya exige para su ubicación la condición de construirlo en lugar donde esta instalación sea factible.

Para prestar auxilio a las personas, es indispensable disponer de un coche ambulancia que pueda recoger y trasladar, con la urgencia necesaria, a los heridos, y que, ya en el edificio, exista una sala de intervención, habitaciones para hospitalizarlos y despacho para el médico.

El auxilio a los vehículos será eficaz, si se dispone de un coche-grúa y de un taller mecánico. El primero, para remolcar el vehículo averiado, y el segundo, para hacer las reparaciones que necesite, hasta el límite que imponga la organización que se dé a este servicio, y que bien pudiera llegar hasta la reparación de una biela fundida.

El servicio de información a los viajeros debe completarse con una estancia cómoda de descanso y con los servicios de higiene y teléfono.

(1) Este proyecto mereció la aprobación superior por Orden ministerial de 19 de julio de 1945, y fué acordada su ubicación en el kilómetro 51 del camino nacional de Madrid a La Coruña.

Del estudio de este programa de necesidades se ha llegado a la composición de la planta del edificio (fig. 1.<sup>a</sup>), obedeciendo siempre a la sinceridad de la forma y a la idea de que cumpla racionalmente el fin

2.<sup>a</sup> Ha de tener también un taller mecánico con los útiles y herramientas que sean necesarios para llegar a efectuar la reparación prevista como límite y lógicamente debe estar intercomunicado con el garaje.

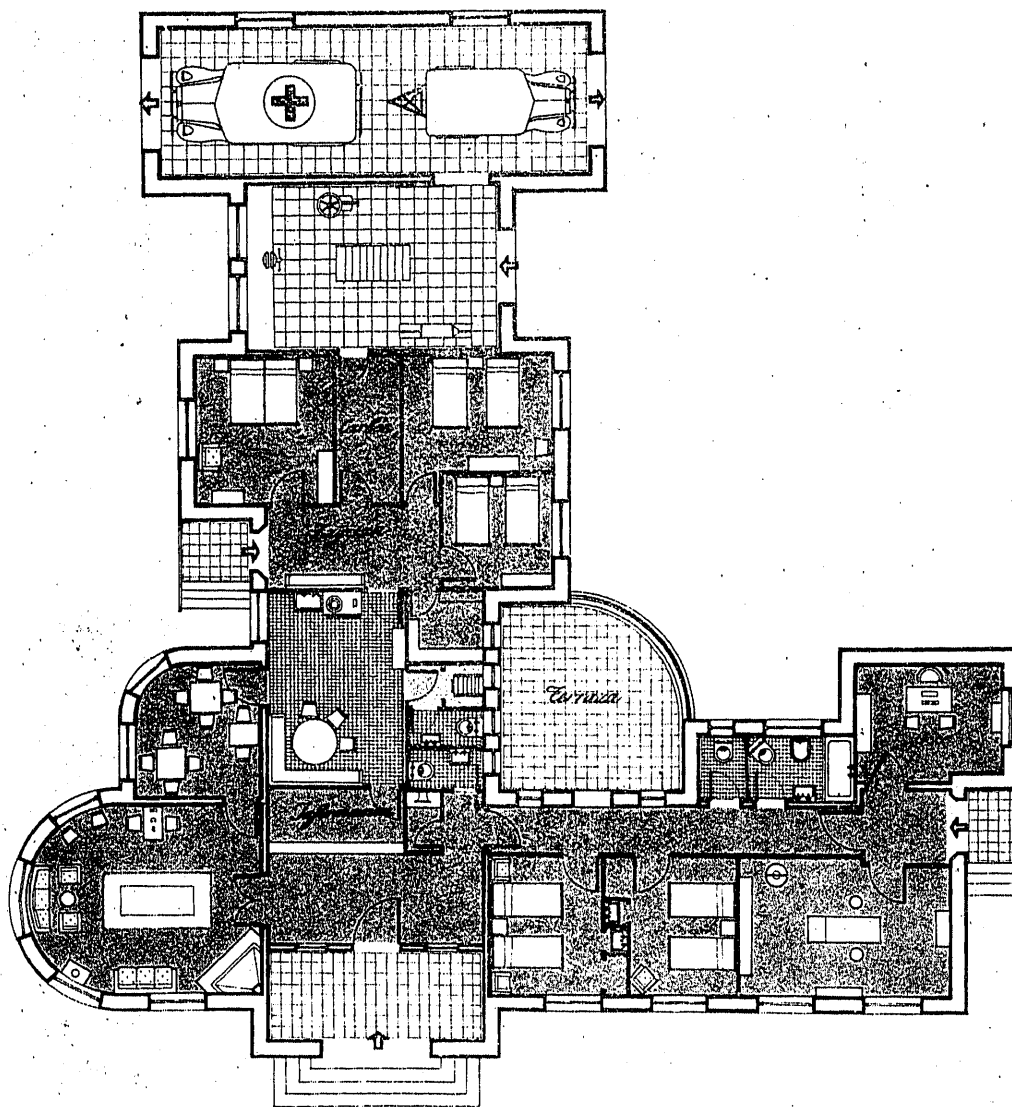


Fig. 1.<sup>a</sup> — Planta.

a que está destinado. Para llegar a esta composición, el análisis de las necesidades sienta las siguientes premisas:

1.<sup>a</sup> El edificio ha de tener un garaje con capacidad suficiente para albergar al coche-grúa y al coche-ambulancia.

3.<sup>a</sup> Debe existir una vivienda para el encargado, compuesta del programa mínimo de una familia: cocina-comedor, dormitorio para los padres, dormitorio para los hijos y dormitorio para las hijas; vivienda que debe tener entrada independiente y se ha de poder comunicar con el taller y garaje sin necesidad

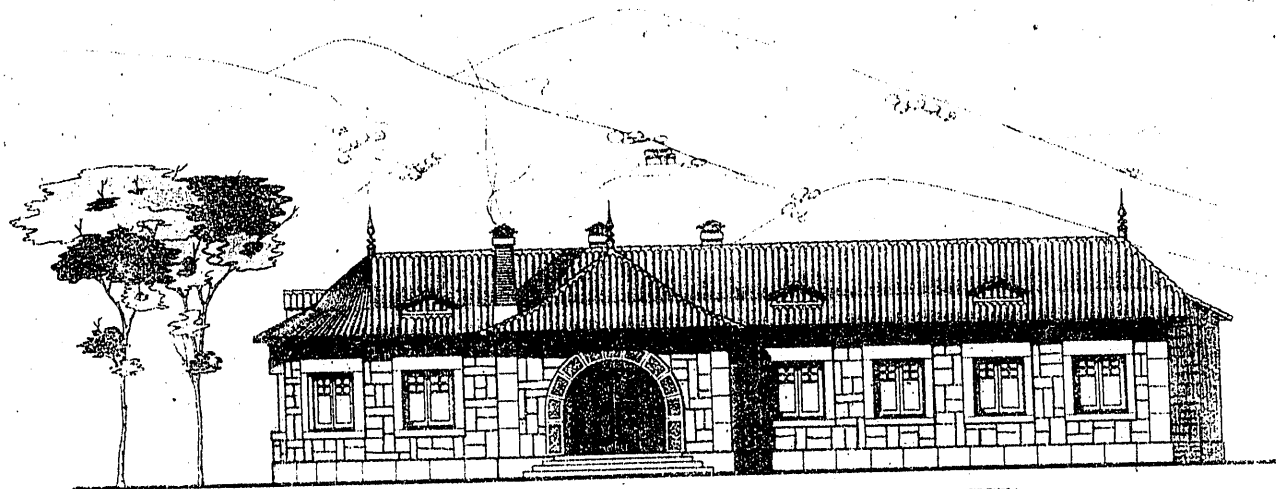


Fig. 2.ª — Fachada principal.

de salir al exterior, sobre todo si, como parece lógico, la familia que la habite es la del mecánico.

4.ª El servicio sanitario debe comprender: sala de intervenciones, despacho del médico y dos habitaciones capaces para dos camas cada una, en las que se pueda hospitalizar a cuatro heridos.

5.ª Este departamento debe tener igualmente entrada independiente, y además estar comunicado con el resto del edificio.

6.ª Ha de existir una zona destinada al viajero, que sólo necesita de una información o de un descanso en su viaje, con entrada independiente, y que, como mínimo, comprenda el vestíbulo, una sala de reposo y un pequeño comedor.

7.ª Deben preverse también espacios de reposo al aire libre: uno, para tomar el sol en invierno al abrigo de los vientos nortefíos, y otro, para disfrutar de la naturaleza en verano, lo que se consigue bien con un



Fig. 3.ª — Fachada lateral.

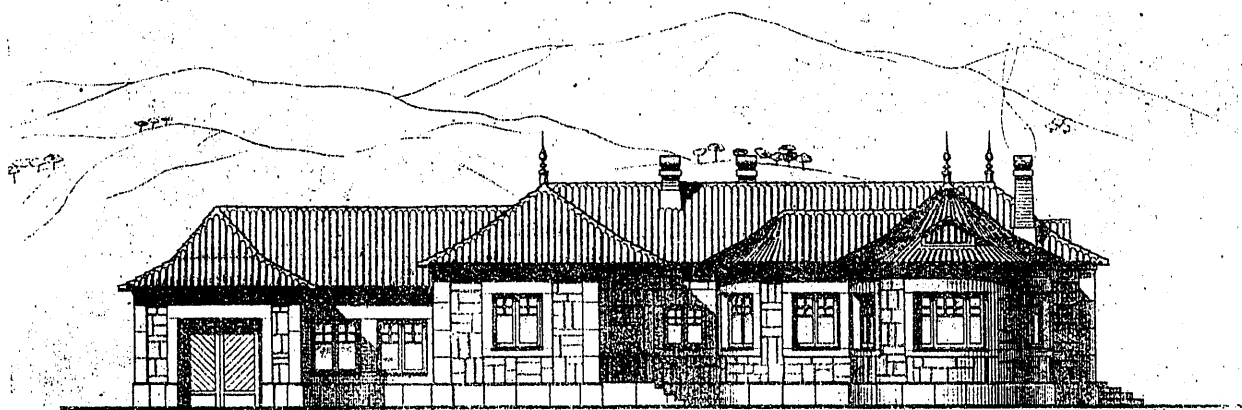


Fig. 4.<sup>a</sup> — Fachada lateral,

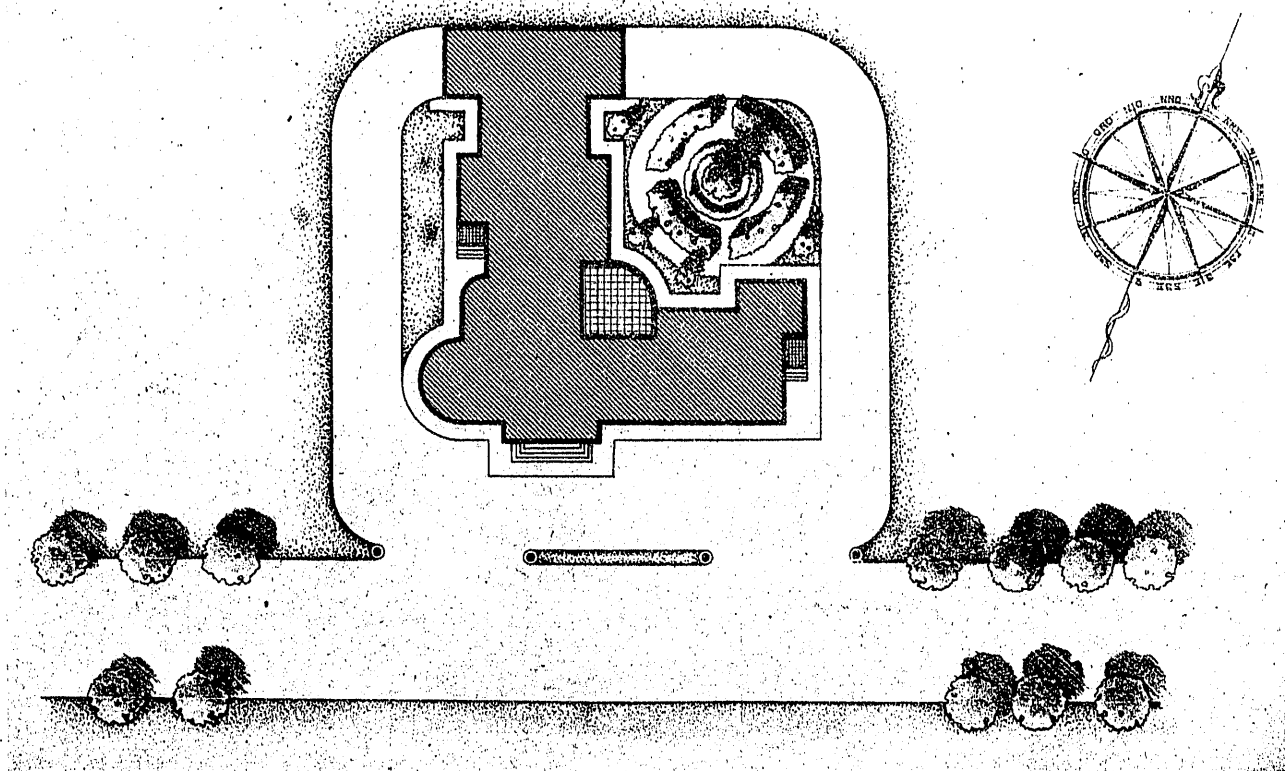


Fig. 5.<sup>a</sup> — Accesos al puesto de auxilio.

porche orientado a mediodía y con una terraza descubierta con orientación nordeste.

Si se examina la planta proyectada se observará que da satisfacción a todas las necesidades previstas, y que, además, bajo el aspecto funcional del edificio se logra atender a sus tres misiones fundamentales, sin interferencias de unas con otras. La familia del mecánico encargado puede hacer su vida, sin molestar ni a los viajeros ni a los hospitalizados; aquéllos no tienen que enterarse de la existencia de éstos; la entrada o salida de los heridos puede hacerse sin producir escenas poco agradables para los viajeros; los ruidos que se produzcan en el taller no llegarán a molestar ni a unos ni a otros.

La composición de las fachadas vienen, en cierto modo, impuestas por la planta, pero dentro de las

exigencias que ésta señala, se ha logrado un conjunto armónico y bien entonado con la topografía y el paisaje del lugar. La figura 2.<sup>a</sup> da idea de la fachada principal, paralela al eje de la carretera, y las figuras 3.<sup>a</sup> y 4.<sup>a</sup> representan las dos fachadas laterales. Aunque la representación de los planos indica como cubierta la teja curva, posteriormente se ha visto la conveniencia de hacerla con pizarra; es más favorable para la evacuación de la nieve, se facilita la construcción de las superficies curvas y su tonalidad oscura producirá un agradable contraste con los tonos claros del granito, que se emplea en las fachadas.

Los accesos al edificio y a sus diferentes servicios, también han sido estudiados, y en su conjunto se representan en la figura 5.<sup>a</sup>. La figura 6.<sup>a</sup> es una perspectiva del edificio.

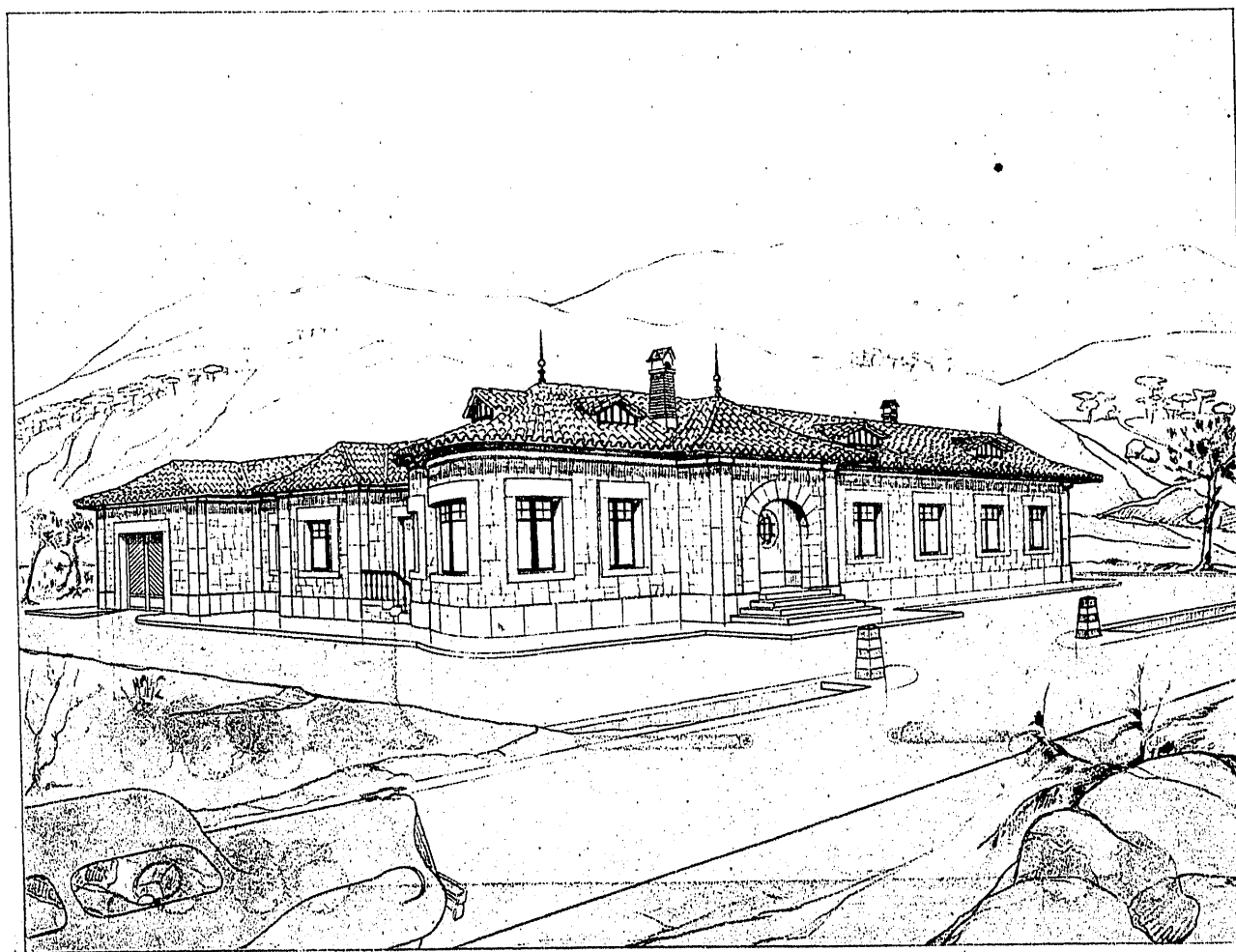


Fig. 6.<sup>a</sup> Perspectiva general

### Programa general y necesidades presupuestarias.

Tomando como base una distancia media de 60 kilómetros, y acoplándola en lo posible a las bifurcaciones de carreteras para abarcar mayor radio de acción con cada uno de ellos, el número de Puestos de Auxilio necesarios para dotar de tan importante servicio a los caminos nacionales, será aproximadamente de 50 para toda la Península, y cifrando el coste de cada uno de ellos, con bastante aproximación, en pesetas 700.000, incluidos terreno, edificación, mobiliario, equipo quirúrgico, coche-grúa, coche-ambulancia, máquinas y herramientas para el taller, se llega a un presupuesto de 35 millones de pesetas, cifra elevada, ciertamente, para acometerlos de una vez, pero no es necesaria tanta celeridad; bastaría con ejecutar y equipar cuatro o cinco cada año, para llegar pronto a tener satisfecha tan sentida necesidad, después de hacer un programa general, en el que se establezca un orden de preferencia adecuado, con el asesoramiento de la Dirección General de Turismo y del Real Automóvil Club.

La construcción y habilitación de estos Puestos de Auxilio tendrán que estar a cargo del Estado, incluyéndolos en el concepto presupuestario de modernización y acondicionamiento de los caminos, pero su conservación y los gastos de entretenimiento podrán atenderse con los rendimientos económicos que proporcionen los servicios prestados, pues será de la mayor equidad que dichos servicios sean retribuidos.

Por lo tanto, los Puestos de Auxilio podrán tener vida propia, y para dar una idea de la cuantía de los gastos que su explotación originará, se puede calcular que las remuneraciones del mecánico, de sus ayudantes y de los conductores auxiliares, la gratificación al médico y al practicante, representarán al año un gasto de 30.000 pesetas, al que habrá que añadir la amortización de los vehículos, la conservación del edificio y sus instalaciones, el material de cirugía, los combustibles, lubricantes y neumáticos de los vehículos, la adquisición de leña y carbón y los abonos de energía eléctrica y de teléfono, lo que podrá atenderse con un gasto anual de 50.000 pesetas para cada puesto, resultando, en definitiva, que cada uno precisará de un presupuesto anual de 80.000 pesetas, y para la totalidad de 4.000.000 de pesetas anuales.

Como es lógico suponer que un servicio tan importante habrá de tener una muy favorable acogida por los usuarios de las carreteras, no es aventurado admitir que la mitad de los vehículos que las utilizan aceptarían voluntariamente una cuota anual para ayudar

a su sostenimiento, con derecho a determinados servicios, y aun siendo tan modesta como la de 5 pesetas mensuales por vehículo, y siendo en número de 140.000 los que circulan en la actualidad, estas cuotas representarían un ingreso anual de 4.200.000 pesetas. Por los servicios prestados, puede admitirse una recaudación media anual de 8.000 pesetas en cada puesto, y en total representa un ingreso de 400.000 pesetas anuales por este concepto. Luego la recaudación total sería de 4.600.000 pesetas, cifra superior a la que, como primera aproximación, se indica para los gastos.

Además de los ingresos enumerados, no sería difícil lograr colaboraciones económicas de organismos interesados en el buen servicio de los Puestos de Auxilio, tales como la Caja del Seguro Obligatorio, la Dirección General del Turismo, el Real Automóvil Club, los Parques oficiales de Automóviles, las Compañías de Seguros y algunos otros; colaboraciones que vendrían a incrementar los ingresos en beneficio de la mayor eficacia de la interesante misión que están llamados a cumplir los Puestos de Auxilio en las carreteras.

Con las anteriores cifras no se trata de establecer un estudio económico del asunto; únicamente tienden a probar la posibilidad que existe de que el funcionamiento de los Puestos de Auxilio no constituirá una carga más para el Estado. Para robustecer esa misma posibilidad se puede citar que en América del Norte existen instalaciones de auxilio en las carreteras, debidas a la iniciativa privada, y viven y se sostienen exclusivamente por sus propios medios, lo que demuestra que, en general, el público aprecia y remunera los servicios, a veces inestimables, que en ellas recibe.

Un elemental ensayo de prestar auxilio en la carretera lo organizó el Ministerio de Obras Públicas, destacando un coche-taller, con el personal adecuado, en el Puerto de Navacerrada el día 18 de julio pasado, con motivo de la circulación extraordinaria que habría de producirse por la recepción oficial que se celebró dicho día en la Granja; fueron muchos los vehículos auxiliados, muchos los titulares que agradecieron el servicio, y todos acogieron con agradable sorpresa la innovación, de la que también se hizo eco la prensa diaria. Fué bastante aquel ensayo para poder adquirir la certeza de que si el Plan de Puestos de Auxilio llega a ser una realidad, se habrá dado un paso gigantesco en la seguridad de la circulación por carretera y de que tan importante servicio merecerá la ayuda y la gratitud del público automovilista en todos sus aspectos.