

Botiquín de estación



Botiquín de estación nº 1.4.036 / 10.000
Asignado a la estación de Príncipe Pío (Madrid)
Década de 1960
Pieza IG: 01632. Museo del Ferrocarril de Madrid

La alarma social que produjeron en la segunda mitad del siglo XIX los accidentes de ferrocarril, ocasionando gran número de víctimas, junto con el movimiento obrero, exigiendo una mejora de las condiciones laborales, fueron un revulsivo en materia de sanidad y seguridad ferroviaria.

La preocupación en la gestión de los accidentados aparece en las iniciales normativas de las antiguas compañías ferroviarias, al mismo tiempo que surgían las primeras leyes estatales para la protección de la seguridad y la salud de los

trabajadores; que fueron inmediatamente aplicadas en la medicina, higiene y seguridad en el trabajo ferroviario, tanto para dispensar medicina preventiva, como asistencial o formativa.

Aunque puedan coincidir otras cuestiones de mayor calado historiográfico, se estableció la obligatoriedad de botiquines, tanto para estaciones e instalaciones fijas, como para los trenes. Las compañías fijaban sus propios modelos, la compañía del Norte distinguía entre botiquines con caja de amputación y botiquines sin caja de amputación, la compañía MZA entre cajas de socorro modelo *Charriere* para grandes accidentes, botiquines de tren y botiquines de reserva. Cuando el 6 de julio de 1925 se aprobó el “Reglamento sanitario de vías férreas” se normalizaron en botiquines de tren, botiquines transportables para el socorro de grandes accidentes y botiquines reducidos fijos de estaciones. En 1936, el “Reglamento sanitario de transportes terrestres” mantuvo estos modelos hasta la creación de RENFE en 1941, quien poco a poco amplió a nuevos tipos, incluso con botiquines-cartera entregados como dotación a los interventores.



Este botiquín, fabricado en madera, perteneció a la estación de Príncipe Pío, con numeración 1.4.036 (1ª zona, 4ª sección, estación nº 36). El Servicio Médico de la empresa era el encargado de proporcionar el número suficiente de botiquines a las diferentes dependencias y vehículos, de reponerlos periódicamente para que estuvieran provistos de los medicamentos y utensilios indispensables para brindar los primeros auxilios a los viajeros accidentados o para tratar dolencias comunes de los trabajadores, así como proceder a su inspección y precintado obligatorio. En el interior se incluía una relación de su contenido, material quirúrgico, medicamentos, inyectables, apósitos y vendajes, incluso como en este botiquín un resucitador-reanimador para practicar la respiración artificial. Además contenía una ficha con breves instrucciones y recomendaciones para el uso del botiquín por personal no facultativo, explicando cómo actuar ante contusiones, heridas, quemaduras, hemorragias, ataques, etc. El jefe de estación era el responsable de este modelo de botiquín y debía notificar su uso al Servicio Médico, así como solicitar la reposición de material mediante el modelo de impreso establecido. Este botiquín en la década de 1970 fue utilizado como dotación para el automotor diésel 590-021 (ex Renfe 9121), tipo “zaragozano” que se expone en la nave central del Museo.

En 1992, se crean las Unidades de Negocio en RENFE, y en esa fecha se unificaron todos los modelos por botiquines de trenes y botiquines de dependencias.