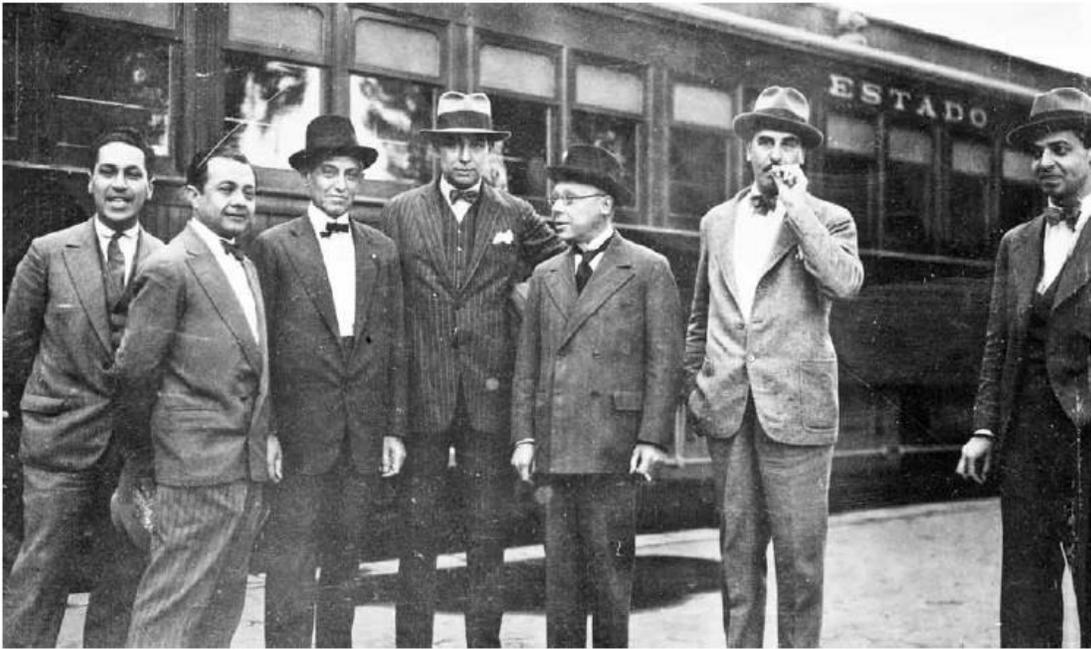


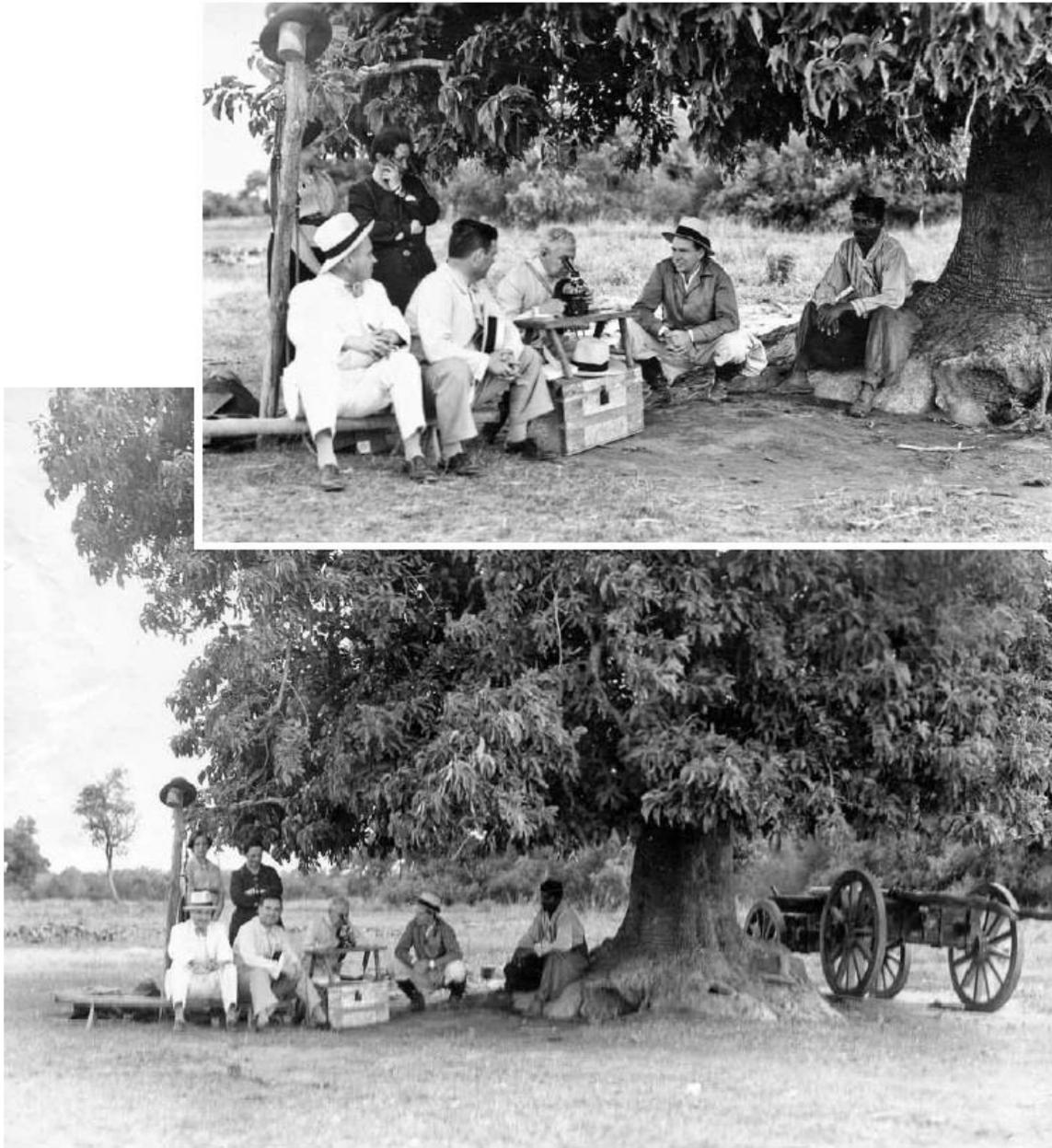


CUADERNOS DEL MONAREFA

Nº 1 HISTORIA DE LOS TRENES SANITARIOS





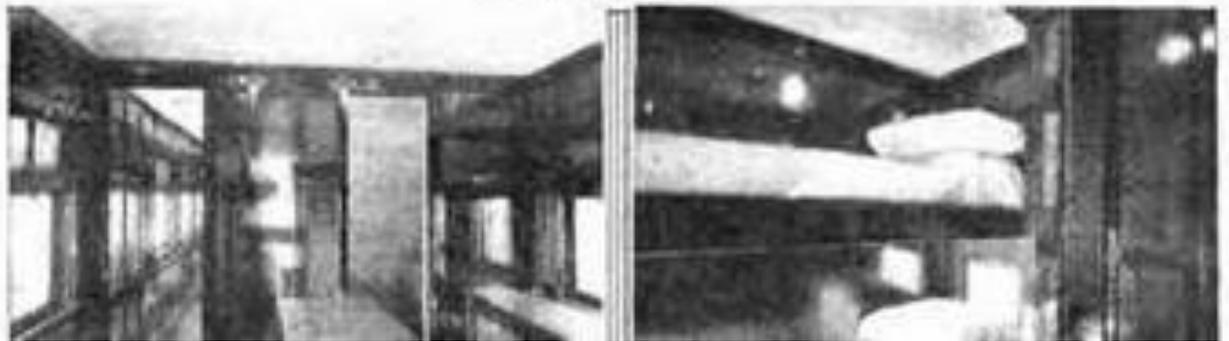


Médicos con el Dr Mazza en la Estación de Pichanal.

Primer coche *Especial*, acondicionado para ser utilizado por el Dr. Salvador Mazza y su equipo como consultorio del primer tren Sanitario



Vista exterior del puesto sanitario volante N.º 2, del Departamento Nacional de Higiene, en el Ferrocarril del Sud.



EL FERROCARRIL Y LA SALUD Parte I

Por Elena Luz González Bazán especial para Latitud Periódico

3 de diciembre del 2014

"Los problemas de la Medicina como rama del Estado, no pueden resolverse si la política sanitaria no está respaldada por una política social. Del mismo modo que no puede haber una política social sin una economía organizada en beneficio de la mayoría".

Ramón Carrillo

INTRODUCCIÓN

El ferrocarril, independientemente de sus objetivos, como en todo el mundo, produjo un cambio sustancial en las diferentes geografías. Cuando se estacionó y formó un parador o apeadero, apareció un pueblo. O cuando llegaba a pueblos ya establecidos aportaba integralidad y los comunicaba entre sí. El avance del sistema ferroviario produce cambios sustanciales por donde

transita, que no tienen que ver con la pertenencia inglesa, francesa o luego estatal. Es producto de su propia dinámica y lo que ella genera. Uno de los aspectos que hay que destacar será el aporte en materia de salud. Al llegar el ferrocarril, con él, arriba el sistema de salud para sus empleados. La capacidad ociosa sanitaria instalada fue aprovechada por los pobladores del lugar. Atendía a los ferroviarios y sus familias, luego a la población no ferroviaria. Con el tiempo creció la expectativa de vida. Eran curables enfermedades con la viruela, la escarlatina, el tétano, lepra entre otras. Censos realizados por docentes de la localidad de Ayacucho y De La Canal en la provincia de Buenos Aires muestran ese fenómeno. En otras localidades del país en diferentes zonas ferroviarias cundió el ejemplo del censo por parte de los docentes, dieron los mismos resultados. Aparecía la longevidad en las zonas rurales.



PRIMER TREN SANITARIO CONSTRUIDO EN TALLERES DE TAFI VIEJO/ FUNDACIÓN EVA PERÓN

También hay que tener en cuenta el sentido solidario de los trabajadores ferroviarios y el papel de las sociedades de socorros mutuos o de ayuda mutua que eran de su creación, integraban además a los pobladores del lugar. Del mismo modo con los policlínicos.

En 1948 los ferrocarriles extranjeros, ingleses, en su mayoría, seguidos por las firmas francesas fueron nacionalizados. Por ese acto se constituye un Sistema Nacional de Transporte Ferroviario. En esa constitución concurren las empresas extranjeras y los Ferrocarriles de Fomento luego llamados del Estado que abarcaban la zona norte y los ferrocarriles patagónicos que llegaban hasta

Bariloche. Luego de la nacionalización el de la zona norte se llamó F.C. Belgrano, y los del sur de Bahía Blanca Patagónicos.

La población de Argentina en 1947 era de 16.108.573 habitantes, con un 52 por ciento de hombres. En el campo vivían 6.213.622 habitantes y en las ciudades 9.894.981 Personas.

La Capital Federal, en aquellos tiempos una Ciudad Industrial, tenía 3.000.371 habitantes.

A partir de la nacionalización

En materia de Salud, el Primer Plan Quinquenal del gobierno de Juan Domingo Perón planteó la construcción de 21 hospitales y 367 policlínicos con un total de 22.650 camas. En 1949 del presupuesto para empresas públicas se destinaba el 5 por ciento para el área sanitaria. Entre los hospitales y policlínicos creados que coordinaban el plan de salud estaban los centros de salud de los ferroviarios.

Para ese entonces, el presidente Perón afirmaba: El Estado debe afrontar la asistencia médica integral en beneficio de aquellos que ganan menos. Además sostenía... Echen una mirada al interior donde el 50 por ciento de los que mueren, mueren sin asistencia médica.

Entre los emprendimientos del Plan quinquenal, en materia de Salud, se concretaron 2.507 camas repartidas en 32 hospitales nacionales en 1946, 4.164 camas en 72 hospitales del país y, además en 1946 se llevó adelante la lucha, entre otras enfermedades, contra la tuberculosis, donde se construyeron institutos especializados en la materia con 1.600 camas para la atención de enfermos con tuberculosis, centrados en Córdoba, Entre Ríos, Mendoza y Capital Federal. Además, la creación de las Delegaciones Regionales del Ministerio de Salud, hay que recordar que el titular fue el doctor Ramón Carrillo desde 1946 a 1954.

A esto hay que sumarles los trenes sanitarios que vienen del combate contra el Mal de Chagas llevado adelante por el doctor Salvador Mazza.

En septiembre de 1948, la Fábrica de Medicamentos producía medicinas por \$1.700.000 mensuales. También habían incorporado cinco equipos móviles que atendían los problemas urgentes de salud.

En estos años se combatió el bocio, la falta de yodo en el organismo, se desterró el paludismo con grandes campañas contra el mosquito trasmisor. Las transfusiones de sangre con el Banco de Sangre.

Los Centros materno infantil, se crearon 47 durante el año 1947.

La medicina preventiva, las inspecciones que se realizaron para mejoramiento y saneamiento urbano y rural. Se combatió la plaga de las ratas en buques que

llegaban y que salían de los puertos y se llevó adelante el traslado en aviación sanitaria que recorrieron, entre septiembre de 1948 a abril de 1949, 290.880 kilómetros en 221 traslados.

La importancia de esta introducción es para reflejar que existió una política de Estado en materia de Salud, encabezada por el gobierno peronista y llevada adelante por el doctor Ramón Carrillo, médico sanitarista.

En este marco, el ferrocarril ya nacionalizado cumplió un papel sustancial para el mejoramiento de la salud de la población en general y la atención de los ferroviarios y sus familias en particular.

POLICLÍNICO FERROVIARIO DE TUCUMÁN



POLICLÍNICO CENTRAL FERROVIARIO



En el segundo Plan Quinquenal (1953-1957) aparece el organigrama de la organización Nacional de Salud Pública, donde dice que el país será considerado como una unidad sanitaria, asistencial y médico social. Con una conducción centralizada y cuya dependencia estaba en el organismo sanitario nacional. Una ejecución descentralizada con varias ramificaciones: provinciales, municipales, asociaciones profesionales y entidades privadas.

De igual forma, está que hasta 1952, se habilitaron y construyeron establecimientos asistenciales: 27.351 camas, un 44 por ciento y en el segundo se planificaba otro 43 por ciento de aumento. Entre las habilitaciones figuraban 10 centros nuevos sanitarios para atender a 570.000 personas.

En el rubro policlínicos los objetivos eran los siguientes: el aumento en el número de camas y de consultorios; la ampliación de la labor asistencial con turnos de servicios complementarios por la tarde. Es de destacar las miles de camas que se habilitaron en los Centros de Salud y Policlínicos ferroviarios.

En el quinquenio 1953-1957 se habilitarán, por acción directa del Estado Nacional, 3040 camas de asistencia policlínica. En la llamada dice el Plan: Los hospitales, en general, trabajan por la mañana. Lo ideal sería que trabajaran por la mañana y la tarde y entonces los enfermos estarían menos tiempo en el hospital y los servicios serían realizados más eficientemente.

Departamento sanidad

El 17 de abril de 1944, la Dirección General de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios es creada por el Supremo Gobierno de la Nación por el Decreto N° 9684.

En los considerandos de la creación de este organismo se señalaba la necesidad de tener un servicio idóneo e independiente, capacitado para asegurarles una integral atención asistencial.

Este organismo era un regulador de toda la labor de asistencia y previsión, con autoridad suficiente para proceder por sí en la administración general de todos los fondos habilitados para tal finalidad, mediante los aportes del Estado, de los patrones y de los trabajadores mismos, como así también en el manejo y uso de los bienes que se incorporan a su jurisdicción.

Vale recordar que ya estaban en funcionamiento las mutualidades, sociedades de socorros mutuos, de ayuda mutua, que se mantenían desde antiguo por los propios ferroviarios, de esta forma se declaraba la incorporación voluntaria de esta clase de instituciones.

También se reconocía la labor social de la Unión Ferroviaria y La Fraternidad, sindicatos que por su historia y trayectoria fueron quienes se ocuparon de la salud de los trabajadores. Entre las dependencias directivas se encontraba la Asesoría Técnica, órgano asesor, de la cual dependía la lucha Antituberculosa. Mientras que los servicios sanitarios se prestaban en los hospitales y Consultorios Externos.

En su trabajo: Los policlínicos/hospitales ferroviarios, un trabajador en actividad, cuyo seudónimo es Rafael Cattáneo, identidad que hemos reservado para su cuidado personal y laboral, hace un largo recorrido de cómo se llegó a adquirir y poner en funcionamiento el Policlínico Central, hoy está abandonado y monopolizado por alimañas y ratas. Un policlínico que se transformó luego de su inauguración, en 1954 con 660 camas, en un hospital escuela.

En cuanto a la labor médica se hace hincapié que el trabajo se orientó a la medicina curativa, ya que los servicios se abocaban a un gran porcentaje morbífico existente entre los ferroviarios, sustancialmente, en las familias de estos trabajadores.

Los establecimientos con los cuales se contaba hacia fines de 1947: Hospitales en Buenos Aires; Regionales en Rosario, Bahía Blanca, Cosquín, Tucumán, Salta, Santa Fe. Sala Hospital Bragado y Pergamino. Clínicas Tisiológicas en Buenos Aires y Rosario. Consultorios Externos en Victoria, Independencia, Hospital Buenos Aires en la Capital Federal.

Consultorios Externos en Junín, Tafí Viejo, Villa Diego, Mechita, Gálvez, Güemes, Córdoba, La Banda, estos dos últimos, Tisiológicos. Farmacia Central

en la Capital Federal. Servicios Sanitarios en locación: Hospital Belgrano y San Cayetano del Ferrocarril Belgrano en la provincia de Jujuy.

Edificios en construcción: Policlínica Central en Capital Federal, Hospital Regional en Villa Mercedes y Junín.

Servicios médicos próximos a inaugurarse: Hospitales Regionales en Alta Gracia, Córdoba, Diamante en Entre Ríos, Monte Caseros en Corrientes, Sala de Hospital en Añatuya en Santiago del Estero, Consultorios externos en Jujuy, Palmira, provincia de Mendoza y Embarcación, Salta. La mayoría de estos centros médicos tenían edificio propio.

Atenciones en 1945:
Clínica médica: 314.318
Clínica quirúrgica: 118.369
Primeros auxilios: 6.879
Inyecciones: 59.970
Recetas elaboradas: 216.393

Además, planteaban que la masa laboral a la cual atendían, comprendiendo a los jubilados y familias, era de más de 800.000 personas.

TREN SANITARIO ALMA CONSTRUIDO EN TAFI VIEJO



EL FERROCARRIL Y LA SALUD Parte II

Por Elena Luz González Bazán especial para Latitud Periódico

8 de diciembre del 2014

"Los problemas de la Medicina como rama del Estado, no pueden resolverse si la política sanitaria no está respaldada por una política social. Del mismo modo que no puede haber una política social sin una economía organizada en beneficio de la mayoría".

Ramón Carrillo

Lucha antituberculosa

El Ferrocarril Central Argentino crea la Liga Antituberculosa Mutualista, en este sentido existía una preocupación por el avance de la enfermedad y por lo tanto, se jerarquizó, administrativamente, la atención de

enfermos de tuberculosis entre los ferroviarios y sus familias, buscando la coordinación y atención a los enfermos en los aspectos médico y social.



REPARANDO EL TREN ALMA EN TALLERES TAFI VIEJO

En cuanto a la profilaxis

Se planteaban como punto sustancial aislar al hombre enfermo para evitar el contagio al sano. Las medidas eran el aislamiento, la desinfección, el estudio de los hábitos, responsabilidad y recursos del enfermo y familiares con el propósito de buscar la comprensión de las medidas planteadas.

En cuanto al amparo de la familia trató de ser integral, por un lado, teniendo en cuenta que dicha enfermedad afecta esencialmente a los pobres y en segundo lugar que el trabajador no fuera incomunicado y su familia dejada a la deriva. Por ello, trazan los temas centrales: asistencia, internación, recuperación y vuelta al trabajo y, educación sanitaria y de propaganda. La asistencia a los pacientes con tuberculosis fue en los centros médicos en Córdoba, Tucumán y La Banda, además de los que fueron inaugurando de acuerdo a la vasta red de los ferrocarriles, ubicando los centros antituberculosos en las localidades donde por el número de ferroviarios así lo aconsejaba. Estos centros eran conocidos como el Pacífico, el Estado, Sud, Oeste, Central Argentino, Entre Ríos y Noreste Argentino.

En aquel momento, década del 50 del siglo XX, la tuberculosis atacaba a una parte importante de la población del país y era la segunda causa de muerte a nivel mundial, incluido nuestro país, téngase en cuenta que estas enfermedades estaban directamente relacionadas con la pobreza y las malas condiciones de vida, por ello, la lucha para erradicarlas conformó una política de Estado, que está presente en la Sanidad ferroviaria. La pobreza en Argentina fue recurrente, en la actualidad, la tuberculosis es una enfermedad que aqueja a miles de hogares, por supuesto está en las sombras.



En tal sentido, si bien el hospital Regional de Cosquín estaba a pleno, era insuficiente, por ello se otorgan 25 camas en la sección pensionados del Hospital Nacional Central, en los Hospitales de Tránsito Cáceres de Allende, La Misericordia y la sección Pensionada de la Cátedra de Patología y Clínica de la Tuberculosis, camas que se abonaron para satisfacer la atención de los enfermos ferroviarios. En ese momento, estaba en construcción el Hospital Regional Barrio Belgrano de Rosario con 100 camas para paliar dicha situación.

En cuanto a la faz de recuperación existían dos clases: los aparentemente curados, por lo tanto, debían regresar al trabajo y los que estaban siendo tratados, no contagiosos, con lesiones y estabilizados, que no podían trabajar.

MEDICOS Y PERSONAL DE LOS TRENES SANITARIOS





En cuanto a la educación sanitaria diseñaron que no servía solamente el conocimiento y las formas de prevención sino el accionar de un equipo de trabajadores sociales, con el objetivo de prevenir. De tal forma se instituye el carné de sanidad y el relevamiento periódico de la salud de los ferroviarios, donde se examinarían los lugares de trabajo y sus condiciones sanitarias y de seguridad.

Se destinaron fondos para que trabajaran especialistas en biología del trabajo, nutrición del obrero o empleado y su grupo familiar, la habitación o alojamiento, salario familiar, el ahorro, utilización de las horas libres, o como sostenían los anarquistas: el ocio creativo, los deportes, ergo todo lo atinente a la producción, recreación y descanso del trabajador.

En el estudio del Mayor Brisoli de la Dirección General, a cargo de Intendencia, afirma sobre estos conceptos esenciales: Toda persona que trabaja debe tener, además del descanso hebdomadario, unas vacaciones no inferiores a diez días hábiles de trabajo para los más jóvenes y hasta de treinta días para los de mayor edad.

Dos aspectos que tuvieron en cuenta: los niños huérfanos ferroviarios, que fueron atendidos con un apoyo tutelar y la ancianidad desvalida que fue protegida por la Dirección General.

Además se consideran los subsidios de varios tipos para seguir atendiendo a los ferroviarios que quedaban sin posibilidad de seguir laborando y determinaba que los fondos provenían de los trabajadores en actividad, las patronales y el Estado, recaudación por servicios, donaciones e intereses de títulos. También queda en claro la participación de los sindicatos.

El 3 de septiembre de 1970 es inaugurado el servicio de Salud de Junín, provincia de Buenos Aires, conocido como Consultorio Médico Regional, para ese tiempo de la administración se unificaron la línea Mitre y San Martín. En esa apertura se destacaba la importancia de la medicina preventiva.

El 17 de diciembre de 1970 se inaugura el Consultorio Médico de Talleres Alianza, donde destacan que es el final de un año con avances en materia de educación y salud por parte de la empresa Ferrocarriles Argentinos, a estas aperturas se suman los Centros Educativos de Palmira, Villa Mercedes y Mendoza.



TREN ALMA Y LOS CHICOS

La dotación de Alianza era de tres facultativos, un médico de trabajo y dos enfermeras, atendiendo por día a 30 personas, con una dotación de 1.108 agentes.

Un párrafo para el tren ALMA, fabricado en los talleres de Tafí Viejo, atendió desde 1973 a los niños de todo el ramal de la línea Belgrano, un recorrido que hacía la locomotora con tres coches celeste y plata que esperaban en los

pueblos y que llevaba personal dedicado a la salud que trabajaban ad honorem.

El Tren Pediátrico Sanitario Alma fue un verdadero hospital andante con médicos, laboratoristas, enfermeras, odontólogos, pediatras y radiólogos. Luego de 7 años de andar conformaron más de 28.000 historias clínicas de niños de Santiago del Estero, Santa Fe, Tucumán, Salta, Jujuy y San Juan, por todo el territorio de trocha angosta.

Realizó 70 viajes donde pudo comprobar el estado sanitario de los niños recién nacidos hasta los 12 años, elevando el informe correspondiente a las autoridades de Salud provinciales y regionales, este mapa sanitario de los niños apuntó a bajar la mortalidad infantil y cubrir la falta de alimentación. Los tres problemas sustanciales fueron: el Mal de Chagas, la Tuberculosis y la distrofia por falta de alimentación.

Los dadores de sangre y su correspondiente banco de sangre fue un pilar en estos años de los Ferrocarriles Argentinos.



ODONTOLOGÍA TREN ALMA

El otro Tren Alma fue de trocha ancha, partiendo de Retiro con destino a Tucumán y trasuntando por Santiago del Estero y Santa Fe, en 1992.

Los Ferrocarriles Argentinos se ocuparon de un tema esencial que fue la salud de la población, primero los consultorios zonales, los policlínicos, los trenes sanitarios y luego los de la Fundación Alma, lo real y verdaderamente maravilloso es que existieron políticas de salud y atención de los trabajadores, sus familias y las poblaciones. La salud fue un servicio público, no dejó ganancia para el pensamiento usurero de privados y Estados actuales, sino un servicio que benefició con mejores condiciones de vida, salud preventiva, mapa de la realidad infantil de las provincias más pobres de Argentina y, su andar, que no olvidan ni olvidarán pobladores de todo tiempo y lugar.

El ferrocarril fue salud, las políticas actuales en materia de salud son una vergüenza, inexistentes, aún la salud pública resiste en manos de muchos trabajadores de la salud que la siguen defendiendo.

Cuando se habla de políticas de Estado debemos apelar, sin lugar a dudas, a Ramón Carrillo y a Arturo Oñativia, ministro de Salud del doctor Illia. Desde su lugar ministerial se promulgó la ley 17.259 para erradicar el cretinismo bocioso: "*Obligatoriedad del uso de la sal enriquecida con yodo como profilaxis del bocio endémico*", se trató de enriquecer la sal con yodo para uso alimentario humano y animal; las provincias con estas falencias eran: Catamarca, Chaco, Formosa, Jujuy, La Pampa, La Rioja, Mendoza, San Juan, Misiones, San Luis, Salta, Tucumán, Neuquén y Tierra del Fuego, en ese momento Territorio Nacional, con índices de bocio entre el 12 al 50 por ciento. Luego de esto y derrocado Arturo Illia se dedicó a trabajar en los graves problemas de desnutrición.







NIÑOS ESPERANDO SER ATENDIDOS

Otro médico sanitarista que debemos rescatar es Floreal Ferrara, que estuvo al frente del Instituto de Servicios Sociales para Ferroviarios. Salud y políticas de Estado son las llaves del progreso y el avance de las naciones, junto a la educación y la independencia de los pueblos. El ferrocarril es salud, por ahora, lo han obligado a dormir en estado de congelación.

Trabajo publicado por primera vez en FERROVIARIOS SINFONÍA DE ACERO Y LUCHA / autor: Juan Carlos Cena – Editorial La Nave de los Locos / MONAREFA - agosto 2009.

Aclaración: las correcciones son de estilo.

Autora de: Mujer, Sociedad y Política. La Rosa Blindada, 2007. 30 de marzo de 1982 Una Gesta Olvidada – Editorial La Nave de los Locos / Latitud – mayo 2012. Buenos Aires Ciudad Industrial, Villa Crespo Caso Testigo, Editorial la Nave de los Locos / Latitud. 2016.
Historiadora, periodista y docente / Coordinadora de Escuelas Político Sindical.

FUENTES: Museo Scalabrini Ortiz, Historia de los Ferrocarriles del Sud 1861-1936; Los ferrocarriles de Capital Británico en el Progreso Argentino – 1947; Historia de los Ferrocarriles Argentinos y fuentes propias.

¿Qué fue de los Trenes Sanitarios?

Por Juan Carlos Cena – MONAREFA

1º de abril del 2020. Actualizado el 15 de abril del 2020

Argentina fue uno de los pocos países que ha sabido utilizar el sistema ferroviario como herramienta para combatir plagas, implementar prevenciones sanitarias, vacunaciones en las zonas rurales, transportar agua a pueblos con napas salobres.

Donde llegó el ferrocarril la longevidad se extendió. El ferrocarril tenía un servicio de salud que atendía, fuera de los empleados ferroviarios, a la población.

En la zona de Tandil, un estudio realizado por profesionales y maestros del lugar, comprobó que la **longevidad** se extendió cuando llegó el ferrocarril y su servicio sanitario.

Con la paralización y destrucción del sistema ferroviario se detuvieron los trenes sanitarios, que a principios del siglo pasado implementa el Estado para combatir el mal de Chagas, producido por la vinchuca, donde jugó un papel fundamental el doctor Salvador Mazza.

Es dable aclarar que los trenes Sanitarios siempre funcionaron en los Ferrocarriles Estatales

Después, en tiempos del gobierno del general Perón, a través de la Fundación Eva Perón, se inaugura el primer tren en la estación Boulogne. Sur Mer, trocha angosta. Formación construida en los Talleres de Tafí Viejo, en la provincia de Tucumán.

Luego, otra formación, con diseño aerodinámico, que lo utilizó el ferrocarril del Estado y luego la Fundación Alma.

En trocha ancha, mucho tiempo después, reacondicionaron coches Wersphoor para cumplir la función de Tren Sanitario en Talleres Junín, Remedios de Escalada, provincia de Buenos Aires.

Hoy, todo eso no existe más. Se han cerrado aproximadamente 83 policlínicos y centros de salud en el país que dependían del sistema de salud ferroviario, y los trenes arrumbados carcomidos por el óxido.

Con todos estos antecedentes nacionales, más lo que está ocurriendo en España y Francia, (ver aparte) no se entiende cómo a las autoridades nacionales no se les haya ocurrido implementar los Trenes Sanitarios para salvar vidas. También los actuales sindicatos ferroviarios debieran haber tenido una actitud más firme para exigir al gobierno nacional: la utilización de los trenes sanitarios.

Sobre la labor de los trenes Sanitarios en Argentina ver el trabajo de investigación de Elena Luz González Bazán que encabeza el cuadernillo.

TREN ALMA ATENDIENDO





La formación en la inmensidad del campo tucumano



La sala de espera al aire libre







TREN ALMA SANITARIO ABANDONADO





**LOS TRENES SANITARIOS YA NO PARTEN MAS, SON DEFICITARIOS,
LA SALUD DE LOS ARGENTINOS ES SECUNDARIA, LO PRIMERO ES EL
LUCRO, LA GANANCIA MAXIMA.**

**TODOS LOS GOBIERNOS DESPUÉS DE MENEM CONTINUARON CON LA
POLITICA DESTRUCTIVA DE NUESTROS BIENES NACIONALES:
FERROCARRILES, FLOTA, FLUVIAL, FLOTA MERCANTE, TELEFONOS,
AGUAS, AEROLINEAS, SISTEMA DE SALUD, MINERIA, PETROLEO...
Y ASI CON LOS BIENES NACIONALES...**

FORMACION DEL TREN SANITARIO ALMA EN LA ESTACION RETIRO DEL F.C BELGRANO



¿Qué hacen otros países?

NOTICIAS DE OTRAS LATITUDES

ESPAÑA

Madrid – España – 02/04/2020: El Gobierno se prepara para trasladar enfermos de coronavirus entre comunidades autónomas a gran distancia. La idea es hacerlo en tren. Renfe ya ha adaptado tres trenes Talgo, y los ha convertido en vagones medicalizados, para realizar los desplazamientos cuando lo requiera el Ministerio de Sanidad.

La compañía quita asientos para instalar camillas en tres trenes del modelo Talgo 730, que puede circular por todas las vías de España y hacerlo a 250 km/h en la red de AVE.

España, a través de su servicio TGV (alta velocidad) ha transportado más de 300 enfermos.



FRANCIA

En las últimas semanas, Francia ya ha estado realizando traslados de enfermos de coronavirus en trenes de alta velocidad entre zonas con hospitales saturados a otras regiones con mayor disponibilidad en sus centros sanitarios.

ASÍ TRASLADAN EN FRANCIA A PACIENTES GRAVES DE CORONAVIRUS







París – Francia – 02/04/2020: Este miércoles 1 de abril, salieron dos nuevos convoyes de París con 36 enfermos a otros puntos del país. La dificultad no es evacuar a pacientes graves con coronavirus a centenares de kilómetros de distancia, sino asegurarse de que están bien instalados y de que funcionan todos los complejos equipos de reanimación. Personal sanitario traslada a un paciente de Covid-19 para subirlo a un tren de alta velocidad.

Otro de los medios afirmaba:

El traslado en un tren de alta velocidad (TGV) medicalizado de 36 nuevos pacientes graves de coronavirus desde París a otros puntos de Francia demostró este miércoles, una vez más, la complejidad de la operación.

Se ha convertido en un elemento clave de la estrategia del Gobierno de Emmanuel Macron para aliviar a los hospitales.

Dos TGV partieron este miércoles desde la estación parisina de Austerlitz en dirección a Bretaña (oeste). Mientras uno se dirigió a las ciudades de Saint Brieuc y Brest con 24 pacientes, el segundo partió rumbo a Rennes con otros 12.

La operación de trasladar a los pacientes en reanimación desde las ambulancias que los llevaron desde los 10 hospitales de la región parisina, donde estaban siendo tratados, hasta el vagón asignado duró varias horas. Con los enfermos viajaron nueve equipos médicos compuestos, cada uno, de un médico, un interno, un enfermero anestesista y tres enfermeros suplementarios.

Pacientes con coronavirus atendidos en el interior del tren TGV.







Aunque la tradición de trenes sanitarios se remonta a mediados del siglo XIX, cuando fueron trasladados los primeros soldados heridos en este transporte, en Italia, en 1848; la evacuación de enfermos de Covid-19 en un TGV, especialmente preparado para este tipo de pacientes graves, ha sido una "primicia en Europa", según el Gobierno francés.

¿ALGUNA VEZ ARGENTINA VOLVERÁ A PONER EN FUNCIONAMIENTO NUESTROS TRENES SANITARIOS?

FUENTES: THOMAS SAMSON / POOL / EFE, EL PAIS, Frank Mintz – CGT Francia, Le Monde y fuentes propias.

FOTOS E IMÁGENES: Crónica Ferroviaria, Le Monde, MONAREFA.

PRODUCTOR FOTOGRÁFICO: Gabriel Alberto Piñeiro.

IDEA Y REALIZACIÓN: Juan Carlos Cena

Armado y diagramación: Elena Luz González Bazán

DERECHOS DE AUTOR: Villa Crespo Digital / Elena Luz González Bazán / Padilla 736 / Derechos de autor 2002 - 2020 / Correo electrónico: correo electrónico:

noticias@villacrespomibarrío.com.ar / info@villacrespomibarrío.com.ar **REGISTRO NACIONAL**

DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL: 39824156-2018 -2019 / RE-2019-65409607

Latitud Periódico / Elena Luz González Bazán / Padilla 73 6 Derechos de autor 2009 - 2020 /

Correo electrónico: noticias@latitudperiodico.com.ar /REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL: 39820920-2019 / RE-2019-65405843

SE PUEDE REPRODUCIR LA INFORMACIÓN CITANDO LA FUENTE.