

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión IX General

Botiquines ferroviarios en España: historia, funciones y presencia en estaciones y trenes (siglos XIX–XXI)

Juan Carlos Juárez Giménez.

Graduado en Humanidades Universitat Oberta de Catalunya (UOC)

jjuarezgi@uoc.edu

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen:

La implantación, evolución y utilidad de los botiquines ferroviarios en España constituye un ámbito escasamente abordado desde una perspectiva histórica integral. Estos depósitos de medicamentos y material sanitario fueron concebidos para atender de forma urgente accidentes laborales y siniestros ferroviarios, siendo ubicados tanto en estaciones como en trenes. La primera referencia normativa aparece en el Reglamento de 8 de julio de 1859, cuyo capítulo III ya exigía la presencia de un botiquín en cada estación, provisto de medicamentos, vendajes y útiles adecuados. En 1862, una instrucción para los inspectores ferroviarios estableció la necesidad de revisar y reportar el estado de medicamentos y cajas de socorro. Posteriormente, en 1900, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte reguló el contenido de los botiquines en su Instrucción General nº3, diferenciando entre modelos con y sin caja de amputación. El hito fundamental llegó con el Reglamento Sanitario de las Vías Férreas de 1925, que definió cuatro modelos de botiquín con composición detallada, destinados tanto a trenes de viajeros como a estaciones. Esta normativa fue ratificada por el Reglamento Sanitario de Transportes Terrestres de 1936.

Con la creación de RENFE en 1941, se continuó aplicando esta estructura sanitaria heredada, manteniendo botiquines en estaciones y trenes, aunque su marco legislativo surgirá de la ley de sanidad del año 1944.

Actualmente, persiste un debate sobre su obligatoriedad y utilidad, especialmente en un contexto ferroviario liberalizado, donde la asistencia sanitaria inmediata mediante botiquines a bordo o en estaciones no está normativamente garantizada. Esta evolución refleja tensiones entre la tradición sanitaria ferroviaria y la normativa de seguridad contemporánea.

Palabras clave: botiquines ferroviarios; Reglamento sanitario; RENFE

Abstract:

The implementation, evolution, and use of railway first-aid kits in Spain constitute a field that has been scarcely addressed from a comprehensive historical perspective. These repositories of medicines and medical supplies were designed to provide immediate care in cases of occupational accidents and railway incidents, being located both in stations and on trains. The first regulatory reference dates back to the Regulation of 8 July 1859, whose Chapter III already required the presence of a first-aid kit in each station, equipped with medicines, bandages, and appropriate instruments. In 1862, an instruction for railway inspectors established the need to review and report on the condition of medicines and emergency kits. Subsequently, in 1900, the Compañía de los Caminos de Hierro del Norte regulated the contents of first-aid kits in its General Instruction No. 3, distinguishing between models with and without amputation kits. A major milestone was reached with the Railway Health Regulation of 1925, which defined four types of first-aid kits with detailed contents, intended for both passenger trains and stations. This regulation was later ratified by the Land Transport Health Regulation of 1936. With the creation of RENFE in 1941, this inherited healthcare structure continued to be applied, maintaining first-aid kits in stations and trains, although its

legislative framework would later be shaped by the Health Law of 1944. At present, there is an ongoing debate regarding their obligation and usefulness, particularly in a liberalised railway context, where immediate

Healthcare assistance through on board or station-based first-aid kits is not normatively guaranteed. This evolution reflects the tensions between the traditional railway healthcare model and contemporary safety regulations.

Keywords: Railway first-aid kits; Health Regulation; RENFE

Agradecimientos: A la Sra. Ana Cabanes, responsable de la biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, por facilitarme gran parte de la información básica para esta investigación.

INTRODUCCIÓN

El concepto de botiquín *ferroviario* puede definirse como el conjunto de medicamentos y material de primeros auxilios dispuesto en estaciones o vehículos ferroviarios, destinado a la atención urgente de accidentes o emergencias hasta la llegada de asistencia médica especializada. Como se podrá comprobar, en el escenario ferroviario, este instrumento sanitario ha experimentado una evolución significativa en dos aspectos fundamentales como son: el marco legislativo, que obligaba a su control y disponibilidad a lo largo de las diversas infraestructuras ferroviarias y el contenido sanitario cualitativo y cuantitativo. Este último aspecto ha evolucionado de forma paralela a los protocolos utilizados en los primeros auxilios para el tratamiento de las emergencias y urgencias médicas.

El botiquín ferroviario en el contexto español surge vinculado a la normativa de seguridad ferroviaria del siglo XIX. En ese marco, las distintas compañías ferroviarias desarrollaron y regularon sus propios modelos de botiquín, integrándolos en sus normativas sanitarias internas como respuesta a los riesgos inherentes a la actividad ferroviaria. Como se podrá comprobar, el marco legal fundamental que ya previamente a

formación de RENFE unificó los modelos, fue el Reglamento sanitario de las Vías férreas del año 1925.

Con la creación de RENFE, la normativa sobre botiquines ferroviarios, ya no dependerá de legislación exclusiva ferroviaria, sino que tendrá su origen en la ley de Sanidad del 25 de noviembre del año 1944. Así, esta ley citaría el botiquín como un elemento de urgencia en diversos ámbitos -no solo en el ferroviario- (Suñé 1987). Actualmente su normativa se basa en la legislación general en materia de prevención de riesgos laborales y en el marco jurídico del sistema ferroviario.

En el presente trabajo se revisa tanto el marco histórico y legislativo que hace referencia a su disponibilidad y ubicación dentro de las diferentes infraestructuras ferroviarias, como la evolución su composición especialmente en cuanto a medicamentos.

1-LA CONSTRUCCIÓN LEGAL DE LOS BOTIQUINES FERROVIARIOS EN ESPAÑA ANTES DE RENFE: (1855- 1941)

Hay que remitirse al reglamento publicado el 8 de julio del año 1859, destinado a la ejecución de la ley del 14 de noviembre del año 1855, en el que se recomendaba la existencia en las estaciones de un botiquín. Concretamente en su artículo 29 capítulo tercero, se citaban textualmente¹:

Art. 29. Habrá en las estaciones que el Ministerio de Fomento designe:
Primero. Un departamento para las oficinas de las Inspecciones y otro para el telégrafo.
Segundo. Un depósito en la forma que proponga la Empresa, donde se custodien con toda seguridad los efectos extraviados pertenecientes a los viajeros.
Y tercero. Un botiquín provisto de los medicamentos, vendajes y demás útiles que puedan necesitarse en un caso dado.

¹ Gaceta de Madrid: núm. 197, de 16/07/1859. Ministerio de Fomento. [en línea] [consulta: 12 de febrero de 2024] Disponible en: https://www.boe.es/diario_gazeta/

De esta forma, fueron diseñados en su contenido para tratar urgencias médicas y su importancia fue aumentando a lo largo de las diferentes leyes e instrucciones. Así, en una instrucción para los empleados encargados de la inspección de los ferrocarriles del año 1862, se incluía también la necesidad de revisar y notificar los partes sobre los estados de medicamentos y cajas de socorro². Se trató de una norma que generó la sistematización del control y reposición de los botiquines y en este caso en estaciones concretas.

A los inicios del siglo XX las compañías ferroviarias privadas españolas habían desarrollado servicios sanitarios propios para atender accidentes y enfermedades de los trabajadores y los viajeros. Estos servicios respondían a sus reglamentos internos, donde se instruían botiquines de diferente composición. En el año 1900, la compañía de los Caminos de Hierro del Norte propone diferentes modelos de botiquín³:

Artículo 102

El material del Servicio Sanitario se compondrá de:
Botiquines con caja de amputación;
Botiquines sin caja de amputación;
Camillas, y
Aparatos para el examen de la visión.

En los artículos posteriores de esta normativa, (103-124) se indican las responsabilidades, así como los procedimientos a seguir para la reposición de medicamentos y material sanitario gastado.

² Instrucción para los empleados de las inspecciones de los ferrocarriles. Gaceta de los caminos de Hierro, 1862; núm. 37. [en línea] [consulta: 19 de febrero de 2024] Disponible en: <https://hemerotecadigital.bne.es/>

³ Capítulo XI. Material del Servicio Sanitario. Caminos de Hierro del Norte, Dirección. Instrucción General Número 3. Servicio Sanitario de la compañía. Madrid 21 de diciembre de 1900. [en línea] Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril de Madrid. [Museodelferrocarril.org](https://museodelferrocarril.org) [consulta: 18 de agosto de 2025] Disponible en: https://museodelferrocarril.org/Saludymedicina/pdf/Instalaciones/Botiquines/04-InstruccionGeneralNorte_0067_014.pdf

La compañía del Norte diferenció entre botiquines con y sin caja de amputación, lo que evidencia la previsión de accidentes graves en la red ferroviaria. De esta forma, se ubicaban según la necesidad y riesgo de accidentes de mayor o menor gravedad. Los primeros se ubicaban principalmente en estaciones, vagones de socorro y depósitos ferroviarios. Así, el botiquín **con caja de amputación** estaba destinado a situaciones críticas, como accidentes múltiples o traumatismos graves, e incluían no solo analgésicos potentes como la morfina o el láudano, sino también anestésicos volátiles (éter sulfúrico, cloroformo), desinfectantes de alta eficacia (alcohol, sublimado corrosivo, solución fenicada al 10%) y preparados hemostáticos como la ergotina. Su dotación permitía, teóricamente, abordar intervenciones quirúrgicas de urgencia, como amputaciones, bajo condiciones de campaña o en estaciones con presencia médica.

En lo que se refiere a los **botiquines sin caja de amputación** presentaban una selección más limitada y funcional. Sobre todo, contenía medicamentos y material sanitario centrado en la cura de las heridas, una analgesia básica, y quemaduras leves o emergencias comunes. Se debían ubicar en determinadas estaciones y trenes.

Ambos tipos compartían elementos clave como los discos inyectables de morfina, cafeína y ergotina y productos de uso tópico como el árnica o el sinapismo *Rigollot*. Esta diferenciación cualitativa revela una jerarquización asistencial dentro del sistema ferroviario, donde la farmacología de urgencia se adaptaba a la capacidad operativa del entorno. Además, en el anexo de la normativa se indicaba explícitamente en que estaciones concretas debía de haber uno u otro tipo de botiquín.

En el año 1915, la compañía MZA aprobó su propio reglamento sanitario⁴, en el que se incluía una normativa específica relativa a la necesidad, tipología y ubicación de los distintos botiquines ferroviarios. En dicho

⁴ MZA. Reglamento Sanitario 1915 [en línea] museodelferrocarril.org [consulta: 9 de noviembre de 2025] Disponible en: https://museodelferrocarril.org/saludymedicina/pdf/Instalaciones/Botiquines/06_S_0067_008_botiquines.pdf

reglamento se establecieron tres tipos de botiquín, identificados mediante letras —series “A”, “B” y “C”—, cada uno de ellos asociado a una función y localización concretas dentro de la red.

Los botiquines de la serie “A” correspondían a los botiquines de tren, integrados en el material de ruta. En cuanto a medicamentos, era de composición muy sencilla, ya que se trataba de un botiquín de tren que se entregaba al maquinista. Las series “B” y “C” estaban destinadas a estaciones y dependencias fijas de la compañía, diferenciándose estas últimas por incorporar caja de amputación y algún medicamento más que la serie A. Sin duda eran modelos de botiquín vinculados a escenarios de mayor gravedad asistencial. También se establecían de forma precisa las responsabilidades, la custodia y los circuitos de reposición de los medicamentos y productos sanitarios contenidos en dichos botiquines.

El hito legislativo fundamental fue el Reglamento sanitario de las Vías férreas del año 1925⁵ en el que se establecerán hasta cuatro modelos de botiquín: número 3, de tren transportable; número 4 transportable para estaciones de "cabeza"; número 5 fijo para instalaciones ferroviarias y número 6 fijo para estaciones de segundo orden. Presentaban ciertas diferencias entre ellos en cuanto a composición cualitativa y cuantitativa de medicamentos y productos sanitarios, además de su ubicación. Destacaba un mayor número de principios activos en forma de inyectable y sobre todo diverso material sanitario y quirúrgico.

Esta normativa, estableció por primera vez las obligaciones concretas en materia de primeros auxilios en el ferrocarril. Además, se determinó que todos los trenes de viajeros llevaran a bordo un botiquín de primeros auxilios con una dotación mínima de materiales y medicamentos. La lista incluía desde material de cura básico, como el alcohol de 90º, vendas, gasas, apósitos, hasta fármacos y utensilios más complejos de composición

⁵ Gobernación. Real Orden. Reglamento Sanitario de las Vías Férreas. Gaceta de Madrid: núm. 196, p- 358, de 15/07/1925.Gobernación. [en línea] [consulta: 10 de junio de 2025] Disponible en: https://www.boe.es/diario_gazeta/

muy parecida a los que se habían propuesto el reglamento sanitario de la compañía de los Caminos de Hierro del Norte.

A partir de la publicación de este reglamento, las diferentes compañías incluirán los modelos de botiquín en sus instalaciones y material rodante. Concretamente, la compañía de Ferrocarriles Andaluces y del Sur de España, publicó en el apéndice de su Reglamento del Servicio Sanitario⁶, la ubicación de los diferentes tipos de botiquín, mostrando que la normativa del año 1925 no tuvo un carácter meramente programático, sino que fue asumida y desarrollada por las compañías ferroviarias en sus disposiciones internas.

Cabe destacar que, en el año 1928, una circular de la Dirección General de Sanidad estableció la obligatoriedad de incluir veinte ampollas de suero antitetánico⁷ en todos los botiquines transportables -correspondientes a los modelos número 3 y 4-, medida que refleja la asimilación de los avances de la medicina preventiva tras la Primera Guerra Mundial y el reconocimiento del elevado riesgo de tétanos asociado a los accidentes ferroviarios traumáticos⁸.

El once de julio del año 1936, se publicó un nuevo reglamento sanitario de transportes que trataba de mejorar algunas deficiencias del anterior introduciendo algunos aspectos normativos. Desde el punto de vista de la implantación de los botiquines ferroviarios, básicamente instruyó⁹:

⁶ FERROCARRILES ANDALUCES Y DEL SUR DE ESPAÑA, 1929. *Reglamento del Servicio Sanitario*. Archivo Histórico Ferroviario, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura IIIIF 3198.

⁷ El suero antitetánico constituye una forma de inmunización pasiva, distinta de la vacunación sistemática, que no se generalizará hasta décadas más tarde.

⁸Dirección General de Sanidad. Circular. Gaceta de Madrid: núm.311, p- 358, de 06/11/1928. [en línea] [consulta: 30 de diciembre de 2025] Disponible en: https://www.boe.es/diario_gazeta/

⁹ Decreto. Ministerio de trabajo, sanidad y previsión. Reglamento Sanitario de las Vías Férreas Gaceta de Madrid: núm. 193, p 338-341, de 11/07/1933. [en línea] [consulta 26 de octubre de 2025] Disponible en: https://www.boe.es/diario_gazeta/

- Botiquín transportable modelo número 1: En el artículo 7 de la ley, se indica que estará presente en todos los trenes, siendo responsables los Jefes de Tren. Equivaldría al número 3 del reglamento del año 1925.
- Botiquín transportable modelo número 3: En el artículo 8 los determina literalmente: "En todas las estaciones de cabeza, termino y empalme de líneas, las de deposito de maquinas de socorro y aquellas de primer orden que se determine, sin que en ningún caso puedan estar separadas entre sí más de 60 kilómetros". Equivaldría al número 4 del reglamento del año 1925.
- Botiquín modelo número 4: En el artículo 9, especificaba: "Estaciones consideradas de importancia, en las que también se dispondrá con instalaciones fijas para la asistencia y cura de enfermos y heridos. Equivaldría al número 5 del reglamento del año 1925.
- Botiquín fijo reducido modelo número 5: En el artículo 10, se especificaba que debían ubicarse en estaciones de segundo orden y apeaderos. Equivaldría al número 6 del reglamento del año 1925.

La comparación entre ambos reglamentos pone de manifiesto una continuidad funcional entre los modelos de botiquín, que fueron reenumerados y redefinidos, pero no conceptualmente modificados. Además, Este proceso de estandarización normativa facilitará, pocos años después, la unificación de criterios sanitarios en el marco de RENFE.

En cuanto a la normativa de responsabilidades, se delegó en las diferentes compañías ferroviarias del momento, Así, la promulgación del reglamento del año 1936, apenas días antes del estallido de la Guerra Civil, dotó al ferrocarril de un marco sanitario que resultaría especialmente relevante en el contexto bélico inmediato.

2 EVOLUCIÓN LEGAL DE LOS BOTIQUINES FERROVIARIOS EN ESPAÑA EN EL PERIODO RENFE HASTA LA ACTUALIDAD

La creación de RENFE en el año 1941 (Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria, 24 de enero de 1941) marcó un punto de inflexión decisivo en la historia de la sanidad ferroviaria española. Con la nacionalización de las principales compañías privadas y la constitución de una gran empresa pública unificada, el ferrocarril deja de ser un mosaico de redes con reglamentos propios para convertirse en un sistema centralizado, jerárquico y técnicamente homogéneo. En este sentido, la nueva normativa sobre botiquines ferroviarios, tendrá su origen en la ley de Sanidad del 25 de noviembre del año 1944, que serán gestionados por la inspección farmacéutica (Suñé 1987). Como se podrá comprobar, esta ley citaría el botiquín como un elemento de urgencia en diversos ámbitos. Concretamente en su base decimosexta, se indica¹⁰:

En las fábricas, minas y otras agrupaciones de obreros en número superior a un centenar, en las poblaciones distantes más de cinco kilómetros de la farmacia más próxima, en las estaciones de ferrocarril de la categoría que se fije en los reglamentos, campos de deportes, plazas de toros e instalaciones análogas, se autorizará la instalación de botiquines de urgencia, dirigidos y provistos preferentemente por el Inspector farmacéutico municipal del partido en que esté enclavado y, en defecto de aquél, por el más próximo.

De esta forma, tal y como indica e interpreta Suñé Arbussa (Suñé 1987), en general, los botiquines de urgencia debían existir donde hay agrupaciones de personas y que se puedan necesitar medicamentos de urgencia, que como indicaba la Ley de Sanidad, incluía las estaciones de ferrocarril. Así el marco legal del botiquín ferroviario ya no emana, como en años anteriores de disposiciones legislativas específicas del ferrocarril, sino de la normativa sanitaria y laboral general.

¹⁰ Base Decimosexta. Ley del 25 de noviembre de 1944 de Bases de Sanidad Nacional. Boletín Oficial del Estado» núm. 331, de 26 de noviembre de 1944, páginas 8908 a 8936. [En línea] boe.es [Consultado 27 de enero de 2026] Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1944/331/A08908-08936.pdf>

Botiquines ferroviarios en España: historia, funciones y presencia en 11 estaciones y trenes (siglos XIX–XXI)

Desde el punto de vista laboral, la Orden del 28 de julio del año 1945, en su artículo 66 dispondrá¹¹:

Todas las empresas que cuenten con más de cincuenta productores tienen la obligación de tener instalado un botiquín con todo lo necesario para el tratamiento urgente de traumatismos.

Sin duda, esta disposición legal se extrapoló al ámbito de RENFE. Sin embargo, durante unos años, la composición cuantitativa y cualitativa de los botiquines mostraban similitud con los establecidos en los reglamentos anteriores. Un ejemplo material de la aplicación y pervivencia de este modelo normativo lo constituye el botiquín fijo de estación nº 1.4.036, procedente de la estación de Príncipe Pío (Madrid) y fechado en el año 1969. Este botiquín, fabricado en madera y bajo la custodia del jefe de estación, responde al esquema de botiquín fijo de estación definido en los Reglamentos sanitarios de 1925 y 1936, ya en el contexto de la gestión unificada de RENFE. Su dotación incluía material quirúrgico, medicamentos para administrar por vía tópica, medicamentos inyectables, vendajes y una hoja de instrucciones destinada a personal no facultativo, lo que confirma su concepción como dispositivo de primeros auxilios de uso inmediato en instalaciones ferroviarias. La conservación de este botiquín en el Museo del Ferrocarril de Madrid permite constatar la continuidad práctica de la normativa sanitaria ferroviaria durante varias décadas, más allá de su formulación legal original, así como la estabilidad del modelo asistencial ferroviario hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XX

Posteriormente, en el año 1971, la Ordenanza general de Seguridad e Higiene en el trabajo del 9 de marzo de ese mismo año, se cita la

¹¹ Obligatoriedad de los servicios de botiquín y practicantes. Boletín Oficial del Estado» núm. 235 de 23 de agosto de 1945, página 1346. [En línea] boe.es [Consultado 27 de enero de 2025] Disponible en: https://www.boe.es/diario_gazeta/comun/pdf.php?p=1945/08/23/pdfs/BOE-1945-235.pdf

composición mínima que debería tener un botiquín en los lugares de trabajo¹²:

En todos los centros de trabajo se dispondrá de botiquines fijos o portátiles, bien señalizados y convenientemente situados, que estarán a cargo de socorristas diplomados o, en su defecto, de la persona más capacitada designada por la Empresa.

Cada botiquín contendrá como mínimo: agua oxigenada. alcohol de 96". tintura de yodo, mercurocromo, amoniaco. gasa estéril, algodón hidrófilo. vendas, esparadrapo, antiespasmódicos, analgésicos y tónicos cardiacos de urgencia, torniquete, bolsas de goma para agua o hielo, guantes esterilizados, jeringuilla, hervidor. agujas para inyectables y termómetro único. Se revisarán mensualmente y se repondrá inmediatamente lo usado.

Se denota una simplificación importante, reduciendo contenido en medicamentos y material sanitario. A pesar de ello, durante los años posteriores, y según normativa interna, hay información sobre los diversos tipos de botiquín que se distribuyeron a largo de toda la infraestructura ferroviaria, que mostraban sus antecedentes en los que ya estableció la normativa del año 1925. Concretamente se han descrito:

- Botiquines de Grandes Accidentes,
- Botiquines Auxiliares de Grandes Accidentes
- Botiquines de Estación.
- Botiquines de tren en todas las locomotoras, automotores y unidades de viajeros.
- Cartera botiquín de interventor.
- Botiquín de Brigada de Instalaciones Fijas.

¹² ORDEN de 9 de marzo de 1971 por la que se aprueba la Ordenanza General de Seguridad e Higiene en el Trabajo. [En línea] boe.es [Consultado 27 de marzo de 2026] Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1971/064/R04303-04396.pdf>

Botiquines ferroviarios en España: historia, funciones y presencia en 13 estaciones y trenes (siglos XIX–XXI)

- Botiquines de Dependencia, estaban en Talleres.
- Botiquines de oficina.

En la actualidad, la presencia de botiquines a bordo de los trenes continua sin responder a una normativa ferroviaria específica, y se ajusta a una interpretación combinada de la legislación general en materia de prevención de riesgos laborales¹³ y del marco jurídico del sistema ferroviario.

Cabe destacar que en la normativa interna reciente de RENFE, se referencia a la Ley 9/2013 del 4 de julio¹⁴ que no tiene por objeto regular el botiquín, sino delimitar sus consecuencias jurídicas: la instalación de estos medios se presenta como una mejora voluntaria, que no altera la homologación del tren, no genera nuevas obligaciones para el personal ni modifica el régimen de responsabilidades del operador ferroviario.

El botiquín contemporáneo aparece, así como una presencia silenciosa y voluntaria por parte de la empresa, útil pero jurídicamente contenida, muy alejada de la condición reglamentada y visible que tuvo en el ferrocarril histórico del siglo XIX y principios del XX. Esta cautela normativa revela hasta qué punto, en el ferrocarril contemporáneo, la mejora de la atención inmediata al viajero se equilibra cuidadosamente con la contención de responsabilidades jurídicas y operativas.

Conclusiones

En definitiva, las antiguas compañías ferroviarias, como Norte y MZA fueron pioneras en el diseño e incorporación de diversos modelos de

¹³ Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales «BOE» núm. 97, de 23 de abril de 1997 Referencia: BOE-A-1997-8669

¹⁴ Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Área. Jefatura del Estado «BOE» núm. 160, de 5 de julio de 2013 Referencia: BOE-A-2013-7320

botiquines en su material móvil e infraestructuras ferroviarias. Posteriormente, el reglamento sanitario de las Vías férreas del año 1925 estableció de forma precisa un sistema escalonado de primeros auxilios ferroviarios, basado en hasta cuatro modelos de botiquín adaptados a la función, ubicación y gravedad previsible de los accidentes. El Reglamento sanitario del año 1936 no supuso una alteración del contenido farmacológico ni del material sanitario de los botiquines ferroviarios, sino una adaptación normativa de carácter formal, centrada en la redefinición

Con la creación de RENFE y durante unos años, hubo una diversidad importante en cuanto a tipo de botiquín, indicación y localización. El marco legal del botiquín ferroviario no surgió de disposiciones legislativas específicas del ferrocarril, sino de la normativa sanitaria y laboral general. Actualmente, el botiquín ha dejado de ser un objeto normativo visible para convertirse en un recurso auxiliar, introducido de forma voluntaria y cuidadosamente delimitado desde el punto de vista jurídico.

Bibliografía

CABANES MARTIN, Ana. Ferrocarril y sanidad: la relación crucial de dos servicios esenciales. El caso de los ferrocarriles españoles. En: *Mirada Ferroviaria* [en línea]. 2021. núm. 43. ISSN: En trámite [Consulta 21 de diciembre de 2024] Disponible en: https://miradaferroviaria.cultura.gob.mx/revista_digital/numero/43/articulo/ferrocarril-y-sanidad-la-relacion-crucial-de-dos-servicios-esenciales-el-caso-de-los-ferrocarriles-e

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE, SERVICIO SANITARIO DE LA COMPAÑÍA. Madrid 21 de diciembre de 1900. [En línea] Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril de Madrid. [Museodelferrocarril.org](https://museodelferrocarril.org) [Consultado 18 de agosto de 2025] Disponible en: https://museodelferrocarril.org/Saludymedicina/pdf/Instalaciones/Botiquines/04-InstruccionGeneralNorte_0067_014.pdf

Botiquines ferroviarios en España: historia, funciones y presencia en 15 estaciones y trenes (siglos XIX–XXI)

FERROCARRILES ANDALUCES Y DEL SUR DE ESPAÑA, 1929. Reglamento del Servicio Sanitario. Archivo Histórico Ferroviario, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, signatura IIF 3198.

COMPAÑÍA MZA. Reglamento Sanitario 1915 [En línea] muesodelferrocarril.org [Consultado 9 de noviembre de 2025] Disponible en:

https://muesodelferrocarril.org/saludymedicina/pdf/Instalaciones/Botiquines/06_S_0067_008_botiquines.pdf

SUÑE ARBUSSA Josep M^a. Legislación Farmacéutica Española. ROMARGRAF, S.A.1987. ISBN: 8460048209.