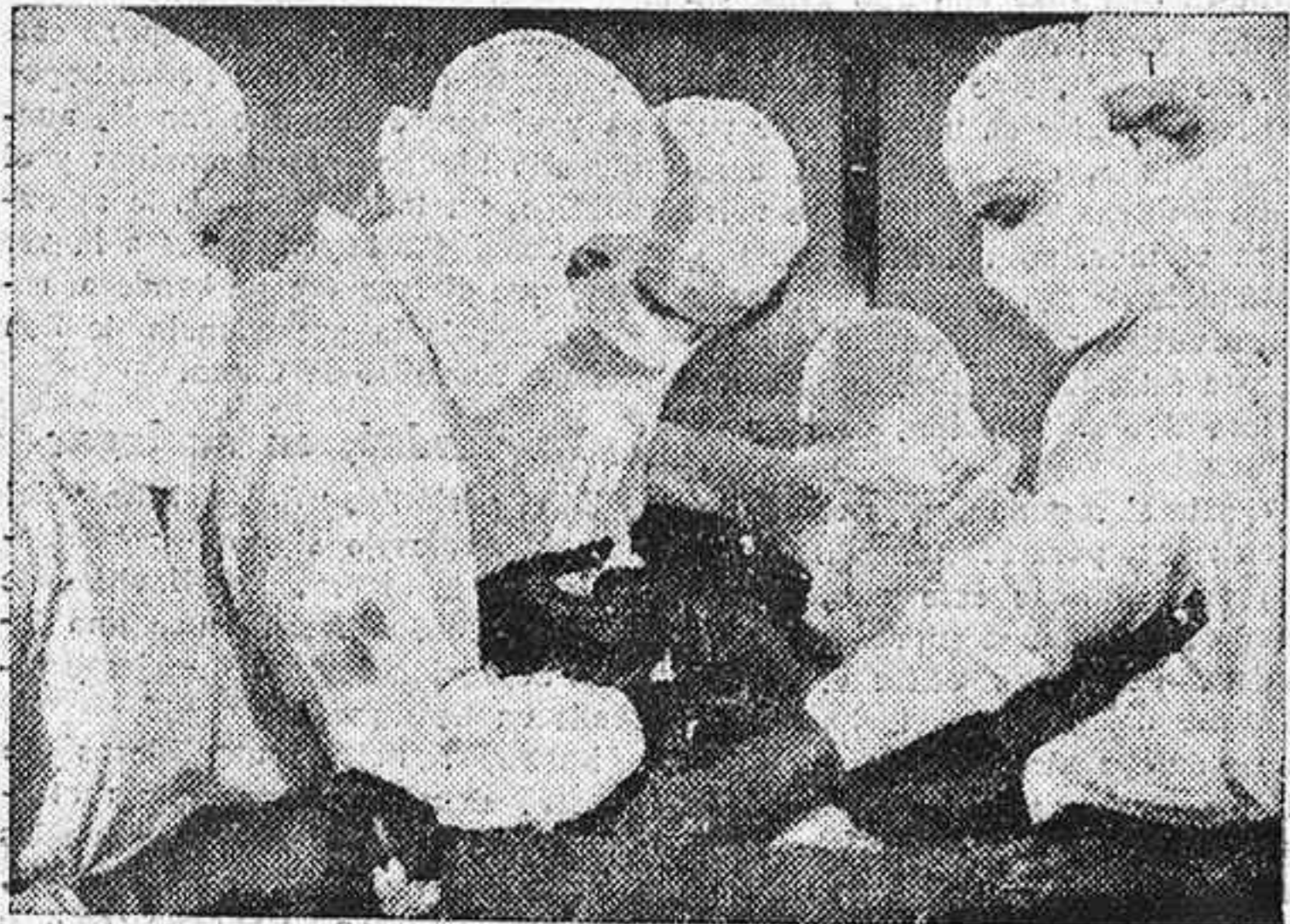


Déficit del primer año del Seguro de Enfermedad en Inglaterra

Médicos y enfermos, abrumados por el exceso de consultas complacientes



La asistencia quirúrgica se practica en el Seguro con la misma eficiencia que en la clínica particular

DESDE hace un año funciona en Inglaterra el Seguro Médico y Farmacéutico. Los ingleses no pagan médico, ni cirujano, ni medicamentos, ni dentistas, ni ópticos, ni ortopédico, ni masajista... Todos los cuidados que se refieren a la salud son absolutamente gratuitos. Las gafas, las dentaduras postizas, los brazos artificiales, los coches de inválido, los termómetros, los ojos de cristal, el algodón, etcétera, están incluidos en el presupuesto oficial para atender al bienestar fisiológico de los ciudadanos.

La "Health Act" es más amplia de lo que nadie podía soñar, pero con todo está levantando muchas críticas y revelando muchos fallos. Un periodista francés del "Paris Presse" ha hecho una investigación personal sobre los resultados que logra en Inglaterra el Seguro Médico y Farmacéutico, y no siempre ha tropezado con el éxito de esa vasta revolución efectuada por el faberismo, y que está costando al país cientos de millones de libras al año.

En el ministerio de Sanidad declaran:

—Apenas comenzamos a notar una ligera tendencia a la disminución. Pero debemos aún cuatro millones de gafas, 150.000 orejas artificiales, 6.000 brazos mecánicos, 14.000 zapatos ortopédicos, noventa y seis ojos de cristal, 1.900 coches de inválido, 1.800.000 dentaduras postizas, 12.000 bisoños, 64.000 piernas de palo. Las fábricas especializadas no alcanzan a cubrir la demanda. Nuestras previsiones han sido completamente desbordadas. Calculábamos un gasto de doscientos setenta millones de libras al año, y hemos llegado a los trescientos sesenta y siete millones, de los cuales doscientos sesenta millones corren a cuenta del Estado y los asegurados, y el resto es pagado por las Compañías de Seguros, las Sociedades filantrópicas, etc.

Cada Inglés paga cinco chelines de Seguro por semana; unas veinticuatro pesetas. Y su patrón, casi otro tanto. Las mujeres pagan veinticuatro chelines. Todos los médicos no están obligados a prestar ese servicio, pero la mayoría, sí. Durante bastante tiempo, los médicos se resistieron a quedar incluidos en lo que pudiéramos llamar nacionalización de la enfermedad; pero los clientes, ante la promesa de que podrían curarse gratuitamente, dejaron de acudir en masa a los médicos particulares, y éstos no tuvieron más remedio que capitular. Hoy colizan cuarenta y un millones de ingleses de un total de cuarenta y ocho para el Seguro, y 18.000 médicos de un total de 21.000 figuran en el sistema. El enfermo puede escoger libre-

mente el médico que quiera entre los que figuran en la lista oficial. Pero si ese facultativo tiene ya a su cargo cuatro mil pacientes—máximo autorizado—tendrá que escoger otro, y en caso necesario, se le designará uno de oficio.

Los enfermos "de pega" complican la asistencia. Muchos consultorios presentan un movimiento parecido al de las estaciones del Metro. Tres o cuatro médicos asociados reciben a los pacientes, reales o ficticios. Tres o cuatro puertas se abren con frecuencia y van dejando paso a los que esperaban, sabe Dios desde cuándo, en una gran sala con mucha gente y pocas sillas. La puerta de la calle no deja, sin embargo, de enviar muchos sonrientes. Las esperas pueden ser muy largas: tanto, que a veces el enfermo deduce que le hubiera resultado más barato pagar al médico. Esto último puede hacerse también, y, en ese caso, el paciente ya no espera: es introducido inmediatamente.

La fiebre del Seguro ha creado una masa de enfermos que... no están enfermos. Un médico comenza interrogando al cliente de esta manera: "¿Está usted seguro de encontrarse enfermo?". La explicación del mismo doctor es la siguiente:

—En la Facultad se nos había enseñado a preguntar: "¿De qué sufre usted?". Mister Bevan nos ha obligado a corregir nuestro vocabulario. El sesenta por ciento de las personas que vienen a mi consulta no son enfermos. Tienen necesidad de un certificado para una bolsa de agua caliente, para ir a pescar salmón, para retornar a su trabajo, para un suplemento de mantequilla o de carbón, para un paquete de algodón hidrófilo. Recibo a unas setenta personas al día, y, por mucho que prolongue la consulta, siempre quedan quince sin recibir. No tengo tiempo material para examinar a un enfermo a fondo, para buscar una aguja en un pajar y un síntoma en un tejido de palabrería. En cuanto se presenta un caso un poco delicado, le envío al especialista que funciona en el hospital.

No todos los médicos Ingleses piensan así, sin embargo.

UN NOVELISTA impulsó el seguro

EL gran novelista Cronin, que en varias de sus obras fustigó el espíritu comercial que se había apoderado de la clase médica inglesa, fue el verdadero iniciador del seguro de enfermedad. Prestando sus servicios como doctor en el País de Gales, convenció a un viejo minero llamado Bevan para que crease una sociedad de socorros médicos mutuos, y se ofreció para actuar en la entidad profesionalmente. El hijo del minero, Aneurin, trabajaba en la mina con su padre desde los trece años. Hoy es ministro de Sanidad del Gobierno laborista y él fue quien contra viento y marea defendió el proyecto de medicina gratuita para todos.

Los ingleses se han lanzado en masa a disfrutar de tales beneficios. Los hospitales están llenos y es necesario inscribirse con cuatro meses de anticipación para hacerse opeñar de una apendicitis. Los diarios publican columnas enteras de anuncios pidiendo enfermeras a cualquier precio. En Londres mismo escasean. Las antiguas domésticas manejan hoy sondas y aparatos de anestesia. Se necesitan cinco meses para obtener gratuitamente un par de gafas, ocho meses para una pierna artificial, un año para un bisoños (sólo se entregan por pares: uno, para uso, y otro, para que lo repare la tintorería). Los dentistas trabajan día y noche. Una muela cariada tiene que ser extraída a lo mejor a las once de la noche. Pagan una cuota elevada.

Las tropas bolivianas preparan el asalto a Santa Cruz y Camiri, últimos reductos rebeldes

LA PAZ, 13 (EFE).—En el décimo séptimo día de revolución, el Movimiento Nacional Revolucionario encuentra a las tropas del Gobierno preparando su asalto a los dos últimos puntos principales que les quedan: Santa Cruz y Camiri, aun en poder de los revolucionarios, y en los que no podrán resistir mucho tiempo. La única preocupación que existe en la capital es que los rebeldes puedan destruir el oleoducto de los pozos petrolíferos, lo que ocasionaría a Bolivia una pérdida superior a 30 millones de dólares, dejando a este país dependiendo totalmente de la producción extranjera.

Ataque aéreo

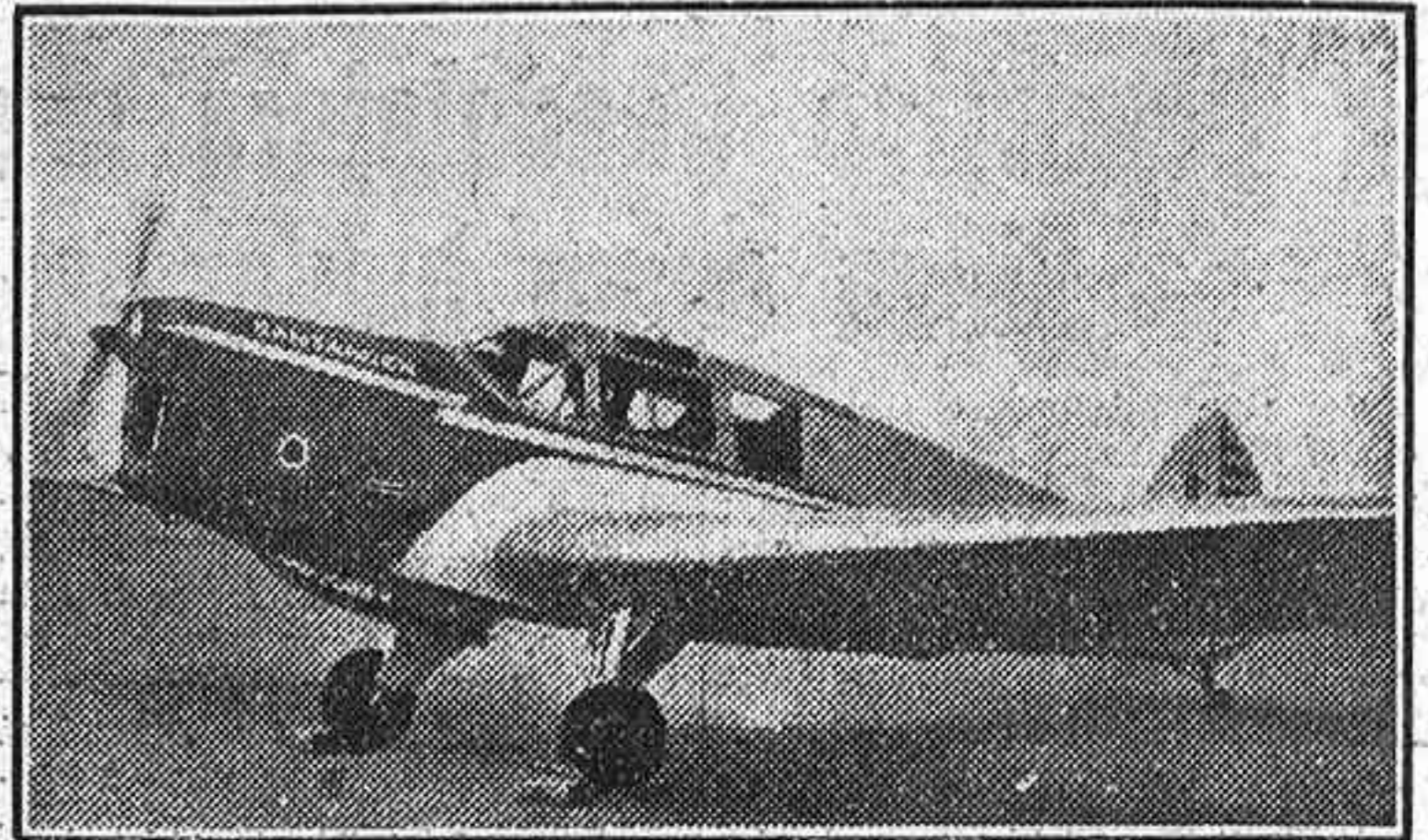
LA PAZ 13. (EFE).—El mando militar comunica que "esta mañana los aviones leales bombardearon y ametrallaron las pistas de Santa Cruz. Los sediciosos huyen desordenadamente en varios sectores de Santa Cruz".

Nota de la Embajada en Buenos Aires

BUENOS AIRES, 13 (EFE). — La Embajada de Bolivia en esta capital ha publicado una nota oficial en la que aclara que los yacimientos petrolíferos bolivianos fueron expropiados en 1937, convirtiéndose en propiedad nacional. Agrega que el Presidente interino boliviano y sus más inmediatos colaboradores pertenecen al mismo partido político que nacionalizó dichos yacimientos. Dice también que el Gobierno de Bolivia fue elegido legalmente y que, actualmente, cuenta con el apoyo espontáneo de los Sindicatos, de los estudiantes y del pueblo, en general, incluso del partido de la oposición.

Avionetas sobre el Atlántico

Hace más de veinte años que la primera cruzó el Océano



Avioneta de 130 CV., con la que hace catorce años realizó Juan Ignacio Pombo la travesía del Atlántico Sur.

LA travesía del Atlántico, de Portugal a los Estados Unidos, acometida infructuosamente por los Italianos Bronello y Badioglio con su pequeña avioneta "Santa Susana", de 185 CV., después de la que en la primavera pasada realizaron por el Sur sus compatriotas Luadi y Bonzi en el "Angel de los Niños", de 130 CV., y del doble "raid" sobre el Pacífico llevado a cabo este mismo año por Bill Odum, nos muestra el alto nivel de perfeccionamiento y seguridad alcanzado por estos pequeños aparatos que la industria aeronáutica construye para el vuelo de turismo. Se ve claramente que le han perdido el respeto al temible Océano, sobre el que transitan las grandes aeronaves de miles de caballos de fuerza.

Pero también en esta pequeña historia de la conquista del Atlántico por las avionetas de mínima potencia hay un período heroico. El hombre no aguarda a disponer de estos aparatos ligeros, casi perfectos, que le garanticen un gran número de probabilidades de llegar a la costa opuesta, sino que comenzó a embarcarse en la azarosa aventura, hace ya muchos años, en condiciones tales, que con frecuencia la audacia se resolvió en tragedia.

Era razonable la tentativa del inglés Mac Donald en un biplano de 85 CV. y la del americano Urban Diteman en su "Cierva de Oro", de 110 CV., en los años 1928 y 1929, respectivamente? Es indudable que no, aun cuando sus pretensiones se limitasen al salto más corto posible "entre Terranova e Irlanda. Ambos pilotos desaparecieron en el mar, sin dejar el menor rastro. Para borrar la doble desgracia, el australiano Bert Hinkler efectuó con éxito, en noviembre de 1931, la travesía entre Natal (Brasil) y Bathurst, en la costa occidental africana, pasando después, rumbo a Londres, por Madrid, donde la pequeñez de su avioneta "Karoohi", de 120 CV., nos dejó asombrados de que acabase de salvar 3.200 kilómetros de agua en vuelo directo.

Al año siguiente James Mollison, recién casado con la famosa aviadora Amy Johnson, vuela de Irlanda a Canadá sin escalas, en otro avión del mismo tipo, a bordo del cual repite en 1933 el éxito, ahora sobre el Atlántico sur. Vale la pena recordar que su avión fue bautizado por el piloto inglés de esta guisa: "La Alegría del Corazón", tal vez para neutralizar los comentarios irónicos suscitados por una Empresa tan arriesgada, a la que se lanzaron al mes justo de su boda...

Fue luego un polaco, Stanislas Skarzinsky, el vencedor del ancho mar, y, para no insistir en lo hecho por sus antecesores, cabe el récord de distancia volando sin escalas 3.560 kilómetros entre San Luis de Senegal y la ciudad brasileña de Maceio, en un aeroplano todavía más pequeño. Y bien: ¿podían estar los españoles ausentes de este torneo de arrojo temerario? Claro que no. Aquí tenemos ya a Juan Ignacio Pombo, que con veintiún años de edad, piloto solitario de su avioneta "Santander-Costa Esmeralda", verdad, con todos los progresos de la técnica la avioneta monomotor,

de 130 CV., salta de Bathurst a Natal, el 20 de mayo de 1935, llegando a su destino... con 17 litros sobranes en los depósitos, después de superar la marca de velocidad de su categoría a cerca de 190 kilómetros por hora.

Sigue después una serie de nombres merecedores de un recuerdo por su esforzada victoria: miss Jean Batten, Mrs. Morkham, Maryse Hache — tres bizarras féminas — y el pintoresco Douglas Corrigan, fueron varios los infortunados que a su lado cayeron en el empeño de torzar los límites de lo razonable, como aquel Smith que se lanzó en dirección a Europa, en 1939, con su minúsculo "Baby Clipper", de 65 CV. Todos formaron la vanguardia de los triunfadores de hoy, a los que no queremos con esto restar mérito alguno, porque, ya de reducida potencia, nos sigue pareciendo vehículo poco apropiado para unir continentes por encima de miles de kilómetros de agua.

Felipe E. EZQUERRO

13 DE SEPTIEMBRE

Primo de Rivera

EL 13 de septiembre de 1923, Primo de Rivera, Capitán General de Cataluña, puso al servicio de España su prestigio y su fuerza. Se lo jugó todo, incluso su vida, y la fortuna le favoreció.

Cuando se escriba una historia serena, libre de pasiones, de aquel magnífico período de la Dictadura, se verá que la sublevación de Primo de Rivera no tiene analogías con los pronunciamientos decimonónicos. No se hallarán, por lo menos en los resultados, si a una dictadura se le perdona de las libertades que anula por el volumen de progresos materiales que alcanza, la de Primo de Rivera merece una consagración definitiva. Transformó a España, dió trabajo, levantó el crédito. Suprimió la tragedia de Marruecos.

Los ambiciosos e intrigantes no se resignaron nunca a sufrir la abstinencia del Poder. Quizá la propia condescendencia del dictador se sume a la causa del fracaso. Aquel general, excelso e infantil, respetó la existencia y el desenvolvimiento de las organizaciones marxistas que, al fin, le engañaron. Pero en el largo período que comprende la restauración, ningún otro gobernante teorizó menos e hizo más por su Patria.

A los veintiséis años de aquella fecha memorable, que contribuyó a preparar un ambiente político más honrado y definitivo, nosotros saludamos la memoria insigne de un soldado, que ganó con su propio esfuerzo un puesto de clara preeminencia en la historia.

En la LOTERIA DE LA CRUZ ROJA, el 25 de octubre, siempre se gana. Materialmente, el número sale premiado; espiritualmente porque de todas formas realiza una obra de caridad.

EL ALCAZAR
MADRID, 13 DE SEPTIEMBRE DE 1949