


ENSAYO HISTÓRICO

Los trabajadores del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec

*Armando Rojas Rosales**

Inicio de la construcción

Aunque la concesión para la construcción de la línea del Ferrocarril de Tehuantepec se había otorgado desde 1842¹, no será sino hasta la década de los ochenta cuando se construyan los primeros kilómetros. En ese sentido, la Compañía de Eduardo Learned notificaba a la Secretaría de Fomento que, a pesar del sueldo diario de un peso y otras prestaciones, los peones se iban,

* Maestro en Historia. Jefe del Departamento de Procesos Técnicos del Archivo General de la Nación.
1. Aunque no se construye nada desde 1842 sí hay referencias en cuanto a los trabajadores. Por ejemplo, Cayetano Moro hace mención de los indígenas de Tehuantepec, John Jay Williams también alude a que los juchitecos eran buenos trabajadores. Charles Brasseur apunta que "los trabajadores contratados por la Compañía de Louisiana fueron los que más sufrieron con el fracaso de esa compañía".

negándose a trabajar por el temor de contraer fiebre u otra enfermedad.² El ingeniero Tito Rosas confirmaba esta versión, aludiendo que los trabajos se retrasaban por falta de operarios.³ Por ello la Compañía solicitó una prórroga para entregar las obras, argumentando que tenían 1,500 trabajadores y que solicitaban permiso para traer trabajadores chinos.⁴

Por su parte, F. Salmones escribía, desde Acayucan, a Vicente García Torres, llamando su atención sobre la situación a que se enfrentaban los operarios, con las siguientes palabras:

En primer término, me atrevo á llamar la atención del Supremo Gobierno en favor de la clase infeliz que, contratada para los trabajos de la compañía del ferrocárril interoceánico del Istmo de Tehuantepec, yace en la miseria más abrumadora, porque de la zona templada en la peor estación del año, vino á esta costa del Golfo mexicano, donde hasta para los naturales se hace inclemente por las calenturas intermitentes y fiebre de varias clases, con su no pequeño círculo de mosquitos y otros insectos.

Más adelante indica que la Junta de Caridad de Veracruz no accedió al desembarco de los enfermos y que por ello George Tyng, empleado de la Compañía, buscó consolidar el establecimiento de un hospital. En la gacetilla del *Monitor Republicano* se incluía un interesante texto que viene a confirmar la aseveración de Salmones:

Los trabajadores en el Istmo de Tehuantepec. Desastrosa ha sido la suerte de los infelices que por ganar un jornal elevado para nuestras comarcas, pero insuficiente para las necesidades de un hombre en la región del Istmo, fueron á trabajar en las obras del ferrocarril que en él se construye. Diariamente regresan por tierra, macilentos, sufriendo las

2. Archivo General de la Nación, Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (de aquí en adelante se citará: AGN, AHSCT). Este archivo conserva los expedientes de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, AGN, AHSCT, exp. 2/58-1, f. 45, 18 de mayo de 1881.

3. AGN, AHSCT, exp. 2/706-1, f. 10, 8 de junio de 1881.

4. AGN, AHSCT, exp. 2/58-1, f. 37, 29 de junio de 1881.

infinitas penalidades de un camino sin abrigo y en la mayor miseria, los pocos que por conservar la vida huyen de aquella mortífera región. No es raro el que estenuado de fatiga muera en la mitad del solitario camino, quedando insepulto su cadáver, para servir de pasto á las aves ó á las fieras carniceras. A la hacienda de Guadalupe llegan frecuentemente estos desgraciados fugitivos, donde reciben inestimables auxilios, haciendo la más triste relación de la situación de los trabajadores en el Istmo, y de las penas del camino. Cuan conveniente sería que estos tristes resultados fuesen más conocidos, para que en el acto de engancharse, supiesen los obreros los peligros á que se exponen, y celebrasen sus contratos con conocimiento de causa.⁵

Mientras esto sucedía, el representante de la Compañía, el señor Ferguson, solicitaba otra prórroga alegando en su favor que las enfermedades continuaban mermando la salud de los operarios. Así proponía traer africanos o asiáticos, al tiempo que indicaba que entre los kilómetros 17 y 38 (zona de Coatzacoalcos) se ubicaba la zona más mortífera; también decía que los trabajos se dificultarían entre los kilómetros 54 y 66, en virtud de que la zona estaba inundada, lo que favorecía las fiebres y sabañones de los trabajadores. Por otra parte, se afirmaba que había enviado un buque a Belice y Honduras para traer negros y caribes, y que esperaba reclutar brazos en Jamaica.

Ferguson comunicó que habían muerto trece operarios porque habían comido sandías de un cargamento reciente, y que en un segundo envío perecieron catorce, aludiendo a que los dos últimos fallecieron tras haber vomitado guayabas verdes. En relación con esta situación se informaba que se habían ido tres médicos y que el doctor Castellanos notificaba que de mil seiscientos trabajadores solamente estaban trabajando doscientos, en virtud de padecer alguna enfermedad los restantes. Motivo por el cual Tyng había enviado a Veracruz a 100 enfermos que por estar anémicos no podían ni querían trabajar, dándoles una compensación de dos pesos, ropa y jabón.

5. La opinión de Salmones y la gacetilla aparecieron en *El Monitor Republicano*, N. 233, 29 de septiembre de 1881, pp. 1-2. .

A este respecto el gobernador de Oaxaca, Porfirio Díaz, notificó a Fomento que, en su opinión, la Compañía estaba magnificando el problema de las enfermedades, creyendo él que sólo era un pretexto para no verse comprometida. Argumentaba que de acuerdo con las estadísticas de mortalidad realizadas, no era justificable el proceder de la empresa.⁶ Por su lado George Tyng insistía ante Fomento acerca de que las enfermedades seguían retrasando la entrega de las obras. Aducía al hecho de que habían contratado médicos, comprado medicinas, construido edificios y pagado altos salarios, con lo que, sin embargo, no lograban reclutar fuerza de trabajo suficiente, ya que no se consideraba lo adverso del clima.⁷

Por su lado, Telésforo García escribió una serie de artículos en el diario *La Libertad* sobre la construcción del ferrocarril; en ellos hacía énfasis en lo inadecuado de las políticas seguidas por la Compañía, las que la llevaron al fracaso. Indicaba que la especulación fue uno de los motivos que la condujeron a la quiebra, sobre todo por la adquisición de bonos y tierras; asimismo destacaba que desde el inicio de la construcción se sugirió se iniciaran los trabajos en Salina Cruz y no en Coatzacoalcos. Se sabía que Salina Cruz tenía un clima más benigno, mejores condiciones de salubridad y materiales suficientes para la construcción de la vía, mientras que Coatzacoalcos estaba en una zona pantanosa y muy insalubre. Sobre la situación de los trabajadores anotaba:

Desgraciadamente la falta de acierto de la Compañía de Tehuantepec, ha tenido que pagarla México muy cara. Si hablasen nuestros trabajadores, si esta pobre raza indígena, tan humilde y resignada, supiese quejarse, ¡cuántas maldiciones caerían sobre las cabezas de los que desde la Mesa Central á Tehuantepec abrieron una verdadera vía fúnebre! Mil quinientos trabajadores llevados de las tierras más frías y más altas del país, han perecido casi por completo en una zona nociva, donde ni siquiera se les tenían

6. *Carta de Ferguson*, AGN, AHST, exp. 2/58-1, fs. 106-170, 18 de octubre de 1881.

Opinión de Porfirio Díaz, AGN, AHST, exp. 2/58-1, f. 124, 9 de diciembre de 1881.

7. *Quejas de Tyng*, AGN, AHST, exp. 2/14-1, fs. 2-4, 27 de abril de 1882.

preparados los medios necesarios para curarlos de las enfermedades endémicas (...) Si nosotros buscáramos la manera de hacer sensación, ciertamente que la hallaríamos describiendo la fuga de los focos de insalubres para sucumbir devorados por la fiebre y por el hambre, desamparados por completo, ya al pie de algún árbol, ya á orillas del camino que debiera conducirlos á su antigua y bienchora morada.

En este caso pareciera que García perdía de vista el hecho de que no se trataba de que los trabajadores no se supieran quejar; por el contrario, existía un control por parte de la Compañía y del gobierno para impedir cualquier manifestación disidente. Resultaba muy difícil que los operarios tuvieran acceso a los medios de difusión y, por otro lado, la Compañía buscaba minimizar cualquier queja o descontento. Como se puede observar en el ejemplo dado, sólo algunos medios se interesaron por las condiciones adversas de los operarios.⁸

Sobre la falta de mano de obra se virtieron algunas opiniones, como la de George Tyng, quien en cierta ocasión manifestó al secretario de Fomento esto:

(...) y viendo que no era posible llevar gente de la Mesa Central ni del extranjero por el terror que causan las enfermedades del Istmo, para tener trabajadores se les ha pagado un jornal exorbitante de 14 reales, dando una prima diaria de 2 reales al que presentaba un peón, es decir se ha dado un jornal siete veces mayor que el común de aquellos lugares.

De lo anterior se puede extraer que la práctica del enganche de los trabajadores era cotidiana y máxime cuando se trataba de obras tan pesadas y complejas como la construcción de ferrocarriles.⁹

La Compañía de Learned sólo logró construir una pequeña parte de la vía -35 kilómetros-, por lo cual le rescindieron el contrato. Fue entonces cuando el gobierno trató de hacerse cargo de la construc-

8. Los recortes del periódico, *La Libertad*, se encuentran en: AGN, AHSCT, exp. 2/4-1, fs. 214-224, 1883.

La cita de Telésforo García se encuentra en: AGN, AHSCT, exp. 2/4-1, fs. 223v.-224, 1883.

9. AGN, AHSCT, exp. 2/14-1, fs. 2 y 2v., 27 de abril de 1882.

ción, cediéndose más adelante la concesión a Delfin Sánchez. Este individuo también tuvo serios problemas para conseguir mano de obra. No obstante que en ese momento existía una buena cantidad de madera, había una falta crónica de carpinteros. Sánchez indicaba que por los altos salarios que devengaban los pocos carpinteros que había, la Compañía prefería importar la madera labrada de Estados Unidos.

En los trabajos de reparación el número de operarios oscilaba entre 100 y 200 con un salario de un peso diario,¹⁰ mientras que en los trabajos de perfeccionamiento de la vía, de Salina Cruz a Tehuantepec, se empleaban 600 trabajadores y otros 600 avanzaban en los trabajos de terraplenado y excavaciones en la zona sur.¹¹

En un extenso informe que rindió el ingeniero Alejandro Prieto, en marzo de 1883, comenta que la cantidad de gente ocupada fue variable: entre 2,500 y 3,000, pero que posteriormente se dispersaron. Esto obedeció a la declaración de huelga que efectuaron en virtud de no haberseles concedido el aumento de salario que solicitaron. Así se quedaron sólo con una cantidad fluctuante entre 800 y 1,500 trabajadores, de los que había 400 en los trabajos de Salina Cruz a Tehuantepec y 200 ocupados en avanzar en los trabajos de terracería hacia San Gerónimo.¹²

Para marzo de 1886 se notificó que en la administración del ferrocarril se ocupó el siguiente personal:

Sección sur	Taller de máquinas
Ingeniero director	Ingeniero mecánico
Cajero tenedor de libros	2 ayudantes mecánicos
Jefe de estación San Gerónimo	Maestro herrero
Jefe de estación Salina Cruz	Oficial herrero
Celador en Comitancillo	2 mozos
Celador en Río Verde	Velador
Almacenista	
2 mozos de oficina	

10. *Carta de Miguel Iglesias*, AGN, AHSCT, exp. 2/15-1, fs. 114 y 116 y 116 v., 17 de enero de 1883.

11. *Carta de Alejandro Prieto*, AGN, AHSCT, exp. 2/770-1, f. 20, 20 de abril de 1883.

12. *Carta de Alejandro Prieto*, AGN, AHSCT, exp. 2/770-1, fs. 35v.-36, 10 de mayo de 1883.

Taller de carpintería

Maestro
Oficial
2 ayudantes
Mozo

Tren de servicio

Conductor
Corredor de máquina
Fogonero
3 garroteros

Fuerza de seguridad

Velador de almacenes
Velador de locomotoras
7 guardavías para toda la línea

Cuadrilla de reparación

3 capataces
45 peones

De lo anterior se puede observar que todavía no existía una plantilla de personal como la que requerían los trabajos de construcción, reparación y mantenimiento de la vía.¹³

Al no avanzar en la construcción se optó por buscar rescindir la concesión que se había dado a Delfin Sánchez, quien por su parte buscó apoyo de financieros europeos. Ante tal situación, en 1887, Salvador Malo buscó que se le concesionara la construcción del ferrocarril, junto con la Casa Matheson y el coronel MacMurdo, ante la Secretaría de Fomento. De tal forma, indicaba que ya había realizado negociaciones con la Casa Matheson para proveerlos con 6,000 trabajadores chinos, en caso de que se les otorgara la concesión.¹⁴

Cuando finalmente se acepta concesionar el ferrocarril a MacMurdo se comunicó a Fomento, en septiembre de 1889, que se estaban recibiendo a los habitantes del Istmo que solicitaban trabajo, al igual que a cuadrillas que llegaban de Oaxaca. Sin embargo, el personal seguía resultando insuficiente para la magnitud del trabajo a realizar.¹⁵

MacMurdo murió al poco tiempo y Malo se hizo cargo de los trabajos. En julio de 1890 se informaba a Fomento que la existencia de mano de obra había sido de 1,616 operarios durante las seis semanas

13. *Carta de Alejandro Prieto*, AGN, AHSCT, exp. 2/780-1, fs. 3v.4, 24 de marzo de 1886.

14. *Carta de Salvador Malo*, AGN, AHSCT, exp. 2/93-1, fs. 16-16v., París, 24 de diciembre de 1887.

15. *Carta de Manuel del Bosch y Miraflores*, AGN, AHSCT, exp. 2/729-1, fs. 79-81, 5 de septiembre de 1889.

anteriores, indicando que el fallecimiento del gobernador de Oaxaca había provocado que ésta escaseara. En el informe nunca se aclara qué relación tenía el fallecimiento con la falta de trabajadores, aunque sí argumentaba que fue muy difícil conseguirlos no obstante que se incrementaron los sueldos y se redujeron los jornales. Las cantidades habidas por mes son las siguientes:

	Mayo (hombres)	Junio (hombres)	Julio (hombres)
1ª semana	660	445	477
2ª semana	583	377	547
3ª semana	516	357	—
4ª semana	678	417	—

Se alude a que el contratista Cordero tuvo 80 jornaleros; Stall, 100; Jefferis, 60; Bustillos, 190; Sullivan, 30; Segueron, 20; Mahoney, 80; Cordero, 30; Aguilar, 20, y Thornton, 200.¹⁶ Se enfatizaba el hecho de que la Compañía buscaba estimular las obras mediante el pago de salarios que oscilaban entre 5 y 7 reales diarios por operario.¹⁷ Durante septiembre, Malo notificó a Fomento sobre la salida del vapor «El Amigo», que traería a 600 emigrantes para trabajar en la construcción. Con esta llegada se establecía la línea con Asia y así se pensaba que no faltarían brazos para impulsar los trabajos.¹⁸ Por su parte, el Dresdner Bank solicitó a Malo que se presentara en Berlín para solucionar algunos asuntos pendientes. Sin embargo, sometió su viaje a la condición de que se satisficieran algunas peticiones como: a) que se remitieran 30,000 libras para el pago de salarios y b) que se remitieran a su agente, Carlos Vogel, 600,000 libras para ocuparlas en los gastos de embarque de 3,000 chinos o japoneses que auxiliarían los trabajos.

El banco sólo concedió parcialmente las demandas de Malo ya que su petición resultaba muy onerosa, por lo que accedería sólo

16. *Cartas de Ignacio Garfias*, AGN, AHSCT, exp. 2/750-1, fs. 38-39v., 43 y 55, del 5, 13 y 31 de julio de 1890.

17. *Carta de Salvador Malo*, AGN, AHSCT, exp. 2/750-1, f. 152, 7 de agosto de 1890.

18. *Carta de Salvador Malo*, AGN, AHSCT, exp. 2/750-1, f. 107, 17 de septiembre de 1890.

si él aceptaba sus condiciones.¹⁹ En febrero de 1891 se notificó que solamente hubo 800 trabajadores, y el contratista Thornton suspendió los trabajos durante todo el mes, ya que sólo él ocupaba 600 trabajadores.

Asimismo, el ingeniero Garfias explicaba que los chinos tampoco habían trabajado en virtud de haberse desarrollado entre ellos una enfermedad que, hasta ese momento, había cobrado 54 muertes. Ante tal situación se había buscado cambiarlos de sitio y los médicos, además, les habían prescrito reposo. También comentaba que no se trabajó intensamente debido a la falta de instrucciones precisas y porque confiaban en que con el nombramiento del ingeniero Velázquez como administrador y jefe de toda la línea, la situación cambiaría. La enfermedad de los chinos, se indicó, era propia de las costas donde las mareas eran muy altas; según los reportes médicos, consistía en una hinchazón de los pies al pecho que mataba a los que la padecían. Por su parte, el ingeniero opinaba que lo que realmente predisponía a los chinos eran la mala alimentación, el dormir sobre el suelo, la fatiga excesiva y la falta de ventilación del sitio en que dormían. Así, la insalubridad y la mala alimentación fueron propiciando la enfermedad que no había atacado a los nativos de la región. Los casos se siguieron presentando no obstante que el hospital se había instalado en Almolo-ya y que se contaba con un médico, el doctor Castie de Coatzacoalcos.

El contratista chino Gee Shoon indicó que la causa de la aparición de la enfermedad estribaba en el cambio de alimentación al que sometieron a los chinos. Señalaba que los obligaron a comer carne de res en sustitución de la de puerco, que era la que acostumbraban. Por tal motivo, él tuvo que restringir la alimentación a carne de res, arroz y frijoles, en vista de que no se pudieron introducir los alimentos que acostumbraban por ser muy altos los impuestos de importación. El contratista argumentó en su favor, que durante el primer mes que comieron lo que acostumbraban no hubo ningún brote de esa enfermedad y que todo inició con el cambio de régimen alimenticio.

Ante esta situación Garfias sugería a Fomento que se permitiera traer libres de impuestos los alimentos solicitados para los chinos, indicando que de hacerse esto redundaría en el aprovechamiento de esa

19. *Telegrama de Malo y el Dresdner Bank*, AGN, AHSCT, exp. 2/75-1, fs. 16-20, 16 de diciembre de 1890.

fuerza de trabajo y se mejoraría la triste situación de esta gente. También pensaba que otro motivo era que se les había aislado y que se les daba una insuficiente alimentación a cambio de su futuro trabajo. De igual manera se creía que estaban intimidados porque pensaban que la enfermedad la contraerían en las zonas donde trabajaban, por lo que oponían resistencia a ser llevados hacia esos lugares.

Además, los chinos tenían pavor a los mosquitos que proliferaban en el kilómetro 107, por lo que Gee Shoon remitió una carta a Garfias en la que solicitaba intercediera por ellos para que les permitieran traer ropa adecuada para las épocas de calor y de lluvia.

Entre otras cosas, solicitaron lo siguiente: botas y zapatos de cuero, guantes, pantalones, ostiones secos, pescado seco, pasta de frijol, plumas, tinta y papel. De acuerdo con informes subsecuentes se fueron concediendo, gradualmente, las peticiones,²⁰ no obstante que Garfias opinaba que si no lograban convencerlos, se podría obligarlos a trabajar.

En el informe de marzo se indica que, durante febrero, en el norte el promedio de trabajadores había sido de 600 hombres, por lo que los trabajos no tuvieron el impulso debido. Alude a que los contratistas pequeños querían trabajar, pero que el ingeniero Velázquez no lo permitió. En especial los cortadores de madera deseaban laborar en virtud de que habían cubierto el salario de su equipo por todo el año y porque estaban sin ocupación por haberse terminado la época de corte.²¹ Por otra parte, Salvador Malo daba cuenta de que acababan de llegar 700 trabajadores chinos y que arribarían otros 800 para el mes siguiente.²² A su vez, Garfias avisó sobre la llegada de 671 chinos, de los cuales 637 eran trabajadores más un médico, un intérprete, un secretario, un administrador y 30 cocineros. Su estado de salud y su voluntad eran buenos, pero cuando se enteraron de la enfermedad que habían padecido sus compatriotas, comenzaron a oponerse a llegar al lugar al que habían sido destinados. En vista de esta situación, el ingeniero Velázquez tuvo que pedir el auxilio de las fuerzas armadas del lugar para apaciguar los ánimos e ir colocando a esta gente en sus

20. *Carta de Ignacio Garfias*, AGN, AHSCT, exp. 2/753-1, fs. 10-14 v., 28 de febrero de 1891.

21. *Carta de Ignacio Garfias*, AGN, AHSCT, exp. 2/753-1, fs. 8-9, 5 de marzo de 1891.

22. AGN, AHSCT, exp. 2/753-1, fs. 80-81, 23 de abril de 1891.

respectivos campamentos y trabajos. A la Compañía y a Velázquez les llevó un buen tiempo convencerlos, así como calmar la excitación y la preocupación de estos trabajadores.²³

En otro informe, Garfias comenta que la Compañía obraba de mala fe al querer entregar obras deficientes y que se contó con 292 trabajadores mexicanos y 130 chinos.²⁴

Cuando se concede a Chandos Stanhope y socios que terminen la construcción del ferrocarril, Stanhope hace la petición para que se rebajaran las tarifas de los medios de transporte a los trabajadores que enviaría al Istmo. También pedía que se proporcionara un bote de vela para cuando se requiriese trasladarlos por vía fluvial. Ambas peticiones se hicieron durante marzo de 1892.²⁵ Para septiembre se realizó una evaluación y se concluyó que se necesitaba una reorganización general puesto que existía un enorme descontento entre los trabajadores. Este malestar provenía, principalmente, del retraso con que recibían su salario. Acababan de llegar 600 hombres y mujeres de los alrededores de Oaxaca; sin embargo, resultaba muy difícil retenerlos por mucho tiempo.²⁶ Para febrero de 1893 Garfias acusaba a la Compañía de pagar elevados salarios y gastos de viaje a los empleados principales y secundarios, en lugar de aplicar esos recursos a las obras y pagos de los operarios.²⁷

El periódico *El Universal* indicó en un artículo, de marzo de 1894, que se estaban buscando algunas economías en los sueldos, lo que se reflejaba en el salario del ingeniero inspector general. Anteriormente, Garfias ganaba 13,200 pesos anuales y, en ese momento, Fiacro Quijano ganaba 500 por año. Asimismo, se notificó que, hasta enero, había 803 trabajadores y que llegarían 87 más en un vapor procedente de Veracruz. Se esperaba reclutar unos 500 en Oaxaca. Durante febrero se contabilizaron 1,250 trabajadores, con los que se buscaría

23. *Telegrama*, AGN, AHSCT, exp. 2/753-1, fs. 67-69, mayo de 1891.

24. *Carta de Ignacio Garfias sobre operarios*, AGN, AHSCT, exp. 2/753-1, fs. 139-145, 5 de mayo de 1891.

Telegrama de Garfias sobre la mala fe de la Compañía, AGN, AHSCT, exp. 2/753-1, fs. 106-108v., 7 de mayo de 1891.

25. AGN, AHSCT, exp. 2/94-1, fs. 149 y 151, 3 y 7 de marzo de 1892.

26. *Estado del trabajo hecho por la Compañía*, AGN, AHSCT, exp. 2/769-1, fs. 1-9, 12 de septiembre de 1892.

27. AGN, AHSCT, exp. 2/751-1, fs. 75-76, 22 de febrero de 1893.

avanzar durante los meses de marzo a mayo, época de sequía.²⁸ Finalmente, para julio se colocó el último riel que unía los dos extremos de la vía. Ésta se comenzó a explotar, pero no quedó en las condiciones requeridas para el tráfico interoceánico internacional.²⁹

Por ello el gobierno buscó que la vía fuera reconstruida para que se pudiera cumplir con el objetivo que se había trazado el régimen porfirista. Éste era el de convertir a la vía de Tehuantepec en el eje del comercio interoceánico. La Compañía encargada de la reconstrucción fue la Casa Pearson, que inicia los trabajos en 1899. En ese sentido se llegó a indicar que para diciembre de 1899 había 499 trabajadores. En febrero de 1900 se desató una impresionante epidemia de fiebre amarilla, siendo una de sus víctimas el doctor inglés MacDonald. Para abril, mayo y junio la enfermedad se había extendido alarmantemente, causando muchas muertes. El ingeniero M. R. Mellon notificó a Pearson y al gobierno sobre esta enfermedad que diezmo considerablemente la plantilla de personal del ferrocarril.³⁰

Sobre la cantidad de albañiles necesarios para realizar los trabajos de mampostería se indica que se habían realizado grandes gastos para reclutar a 125 oficiales en el interior del país, pero quienes no permanecieron mucho tiempo en el Istmo por lo que quedaron muy pocos, completándose la plantilla con algunos oficiales de la región.³¹

En un *memorandum* que Pearson envió a la Secretaría de Comunicaciones en 1900, alude a la situación de los trabajadores. Su posición era la de proveerlos de comodidad y bienestar para ir mitigando la falta de operarios. Indicaba que era necesario proporcionarles vivienda y las condiciones de higiene más completas para que se sintieran a gusto y para que así pudieran tener cerca a sus familias. Pearson sentía que sólo al cubrirse estas carencias los trabajadores se aplicarían con mayor empeño en sus labores.³²

En uno de los informes que se rindieron se indica que existían muchas dificultades para el reclutamiento de personal y que se habían

28. *El Universal*, N. 70, 28 de marzo de 1894, p. 1. "Sobre las economías y el número de trabajadores".

29. *Libro de gastos de reconstrucción*, AGN, AHSCT, fs. 9 y 16.

30. *Informes de trabajos (...)* AGN, AHSCT, exp. 2/119-1, fs. 17 y 26-27. *Vide*: AGN, AHSCT, *Libro de gastos de reconstrucción*, sobre el informe Mellon.

31. AGN, AHSCT, exp. 2/11-19, fs. 18-19.

32. AGN, AHSCT, exp. 2/202-1, fs. 2-9, 12 de abril de 1900.

llevado 1,500 hombres al Istmo, pero que no eran suficientes para las obras. Se buscaban trabajadores en Oaxaca y sus alrededores, además de que se pensaba traer a algunos chinos del interior de la República. Sin embargo, se reporta que para finales de 1900 había una existencia de 1,422 operarios.³³

Un poco contrariando los buenos deseos de Pearson en relación con el mejoramiento de las condiciones de los trabajadores, en el diario *El Tiempo* apareció un artículo que indicaba cuáles eran las condiciones reales en que se encontraban los operarios. En este texto se insiste en que eran muy distintas las condiciones de salarios, de vida y de higiene que había entre mexicanos y extranjeros. Se enfatiza el hecho de que mientras al trabajador mexicano se le explotaba y corría cuando ya no rendía más, al extranjero se le auxiliaba en todos los aspectos y se le tenían muchas consideraciones. El periódico *Lazo de Unión* también criticará acremente las políticas y la actitud seguidas por la Compañía, en especial en lo relativo a los trabajadores. Entre otras cosas indica que a los peones y albañiles se pagaban salarios de entre un 1.50 a 3 pesos diarios, mientras que gran número de empleados sólo asistían al trabajo cuando lo deseaban ya que nadie les exigía nada. Asimismo, lamentaba que se gastara mucho dinero, y ponía en duda que se hicieran y ordenaran muchas obras, pero que ninguna llegara a concluirse.³⁴

Sobre la cantidad de trabajadores que había en junio, su número ascendía a 2,241. En julio hubo 3,153 operarios repartidos de la siguiente manera:

Mantenimiento de vía	475
Reconstrucción división norte	655
Reconstrucción división sur	824
Reconstrucción colocación de rieles y durmientes en las dos divisiones	50
Rincón Antonio	99

33. AGN, AHST, exp. 2/8119-1, fs. 26, 27. Acerca de las dificultades tenidas para el reclutamiento de operarios (aquí se tuvo que realizar una serie de operaciones en virtud de existir varias cifras divergentes).

34. *El Tiempo*, N. 5243, 19 de marzo de 1901, p. 4 y el diario *Lazo de Unión* se encuentran en AGN, AHST, *Libro de Inspección Técnica del Ferrocarril*, 1901.

Tráfico	175
Almacén	53
Talleres	342
Planta	29

Total 3,153

Durante agosto de ese año hubo muchas enfermedades entre los trabajadores con los consiguientes retrasos en las obras. Para septiembre se mantuvo la misma situación, además de que se informó que ganaban entre 1.12 y 2.41 pesos diarios, dependiendo de su categoría. Hasta finales de ese año se manifestó una escasez constante de operarios dado que las enfermedades continuaron diezmandolos.³⁵

En uno de los informes recabados por la Secretaría de Comunicaciones se reconoce que las incesantes picaduras de los mosquitos, con las calenturas resultantes, ejercieron un efecto grave sobre el número de brazos, puesto que muchos trabajadores no gozaban de inmunidad. Se indica que el Istmo estaba escasamente poblado en virtud de existir solamente siete pueblos en la parte septentrional de la línea del ferrocarril. Estos pueblos estaban situados entre los kilómetros 36 y 60 y eran: Cosoleacaque, Chinameca, Jaltipan, Texistepec, Oluta, Acayucan y Sayula. Después, hasta el kilómetro 214, estaban El Barrio y Petapa, que proporcionaban pocos operarios. El lugar en el que se podían conseguir trabajadores, en buen número, era San Gerónimo (kilómetro 262). Casi toda la mano de obra ocupada en los puertos y el ferrocarril llegaba procedente de San Gerónimo. En esta zona también eran reclutados peones para las numerosas fincas que explotaban las compañías americanas.

En las ferias de Jaltipan, de febrero y agosto, no era extraño que los hacendados anticiparan a los peones de \$100 a \$200 a cuenta de su trabajo por el año, circunstancia que perjudicaba a los contratistas del ferrocarril. Ante la imposibilidad de dar estos anticipos, sólo quedaba como alternativa contratar gente muy joven o vieja que no rendía lo mismo. Se indica que en Juchitán la gente no solicitaba

35. Sobre el número de trabajadores, su situación y sus salarios ver: AGN, AHSCT, *Libro de Inspección Técnica*, 1900 y 1901.

anticipos, pero que existía el inconveniente de que no querían permanecer fuera de sus hogares por más de 15 días o un mes. Por ello la Compañía mantenía enganchadores entre los pueblos y sólo de esa forma se mantenía una corriente continua de hombres laborando en el ferrocarril. Se aseguraba que también existía el mismo problema con las cuadrillas de reparación, a pesar de que ofrecían, según la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, toda clase de alicientes, como casas comunitarias cómodas. Además, se ofrecía a los casados jacales para que vivieran con su familia, pero aun así pocos permanecían en el lugar. Por estas razones se consideraba que el peón mexicano, en buena parte de la República, se oponía con tenacidad a separarse de su tierra y en consecuencia, era considerado como hombre poco adaptado y reacio a la colonización.

Para los trabajos de mantenimiento de la vía era necesario contar con gente involucrada con su trabajo y eso no se podía lograr con trabajadores temporales o pasajeros. Incluso los sobrestantes fueron escasos, pues sólo hubo 4 ó 5 que trabajaron más de un año. Los jefes de camino en el norte y el sur, indígenas buenos, duraban muy poco, y en el centro era imposible conservar alguno. Los más competentes ganaban \$300 al mes; sin embargo, el trabajo pesado, las exposiciones al sol o a las lluvias y los ataques de paludismo, los minaban y desanimaban. Algunos terminaban refugiándose en el consumo de alcohol, lo que los conducía a verse obligados a separarse de su trabajo. De manera tal que resultaba muy difícil que algún jefe de camino pudiera trabajar con jóvenes y viejos que sólo iban de paso. A todos estos inconvenientes se añadían las constantes enfermedades que diezaban a la población, además de la renuencia de la gente para asistir al médico.

En relación con el aprovisionamiento de durmientes los cortadores de madera no cumplían con sus contratos —con la consiguiente merma de sus utilidades— por las siguientes razones:³⁶

- a) Escasez de brazos y, por lo mismo, pago de altos salarios.
- b) Incompetencia de los peones para cortar los durmientes a la medida exacta, ya que la Compañía era muy exigente.

36. Acerca de los trabajadores y su situación ver: AGN, AHSCT, exp. 550/36, fs. 215-217 y 225.

c) La excesiva tala deforestó los montes, por lo que tenían que ir cada vez más lejos a buscar la madera.

Durante julio de 1902 se reportó una escasez crónica de operarios³⁷ debida en gran parte a las lluvias y al inicio de las cosechas. El doctor A. R. Stubbs informó que durante agosto se registraron, en el Hospital de Coatzacoalcos, las siguientes estadísticas:

Enfermedad	Casos	Muertes
Fiebre amarilla	35	5
Malaria	69	1
Cirugía menor	44	—
Cirugía mayor	5	—
Disentería	3	1
Reumatismo	4	—
Diarrea	4	1
Bronquitis	3	—
Parálisis	2	—
	Total 160	8

En consulta externa se obtuvo el siguiente registro:³⁸

Enfermedad	Casos
Malaria	98
Cirugía menor	115
Bronquitis	3
Reumatismo	7
Disentería	4
Diarrea	3
	Total 230

37. En relación con la escasez de brazos ver: AGN, AHSCT, *Libro de Inspección Técnica*, 1900.

38. Sobre las enfermedades ver: AGN, AHSCT, exp. 2/33-1, f. 158.

Los trabajos continuaron con buen ritmo; sin embargo, en abril de 1903, Ramón S. Gallinar envió un telegrama, desde Coatzacoalcos, al secretario de Comunicaciones. Gallinar fungía como presidente de la Unión de Mecánicos y avisaba al secretario sobre el envío del acta de una de sus sesiones. Por ser de gran interés su contenido se cita completo el documento de marras:

(...) Patria y Libertad. El Presidente de la Unión de Mecánicos Mexicanos Sucursal No. 6. R. S. Gallinar, en sesión general del día 14 del presente á las 11 h. 20 m. a.m. Reunidos todos los obreros del taller del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en la casa del señor Jesús Mendoza, socio de la Unión de Mecánicos Mexicanos bajo la presidencia del socio Ramón S. Gallinar con asistencia de 11 socios: tomó la palabra el Sr. Presidente y dijo: Se protestará contra cualquier acto sedicioso que hubiese contra cualquier empleado ó intereses del Ferrocarril y el que infringiere será único y exclusivo responsable de sus actos. Acordó que los fogoneros del tráfico eran independientes y absolutos en su modo de proceder, que no habiendo tenido un arreglo que conviniese á los obreros de ésta y Rincón Antonio se habían suspendido los trabajos, pero que nadie pidiese sus fondos en término de ocho días y que al fenecer dicho plazo si no ha resuelto «La Empresa» nada favorable que podían separarse para ganarse la vida honradamente como hasta la presente lo habían hecho, encargando el mayor orden y buena conducta procurando lo menos posible transitar por los talleres y divisiones del Ferrocarril. Por unanimidad quedó aprobado que en caso de que la Empresa quiera un arreglo, se le exigieran las cláusulas siguientes: 1a. Que á todos se les den sus respectivos trabajos y que al separar a cualquiera será con causas justificadas. 2o. Se trabajarán las 59 horas a la semana como de costumbre y los domingos 8 horas. 3a. Harán un aumento sobre el sueldo de todos del 10% para los de ésta y 15% en Rincón Antonio. 4a. Que [a] todo individuo que sea llamado para trabajar fuera de las horas ordinarias se le dará el 50% sobre su sueldo más como ha sido costumbre.

5a. Los nocturnos trabajarán 15 horas y tendrán el aumento de 10% más el que ha sido costumbre hacerles. (...)

Esta acta la firmaron 102 miembros. Resulta interesante este documento dado que las exigencias y las reivindicaciones de los trabajadores estaban muy bien delimitadas. En otras huelgas había quedado demostrado que los trabajadores conseguían poco, además de que la mayoría de ellas habían sido aplastadas.

En otro telegrama Gallinar explicaba que se vieron obligados a suspender las labores en los talleres debido a que se aumentaron las horas de trabajo y se redujo el salario sin causa justificada. Era su opinión que, al parecer, la Compañía buscaba dificultades para utilizarlas como pretexto del retraso de los trabajos de construcción. Asimismo, le habían informado que los fogoneros estaban pasando por una situación similar.

En otras notas intercambiadas el ingeniero Moyano informó a Peimbert que la huelga seguía en toda la línea del ferrocarril, que las autoridades cuidaban el orden y que el tráfico de carga estaba completamente interrumpido. Por su parte, Comunicaciones avisó a los gobernadores de Oaxaca y Veracruz que ya tenía conocimiento de la huelga de maquinistas, empleados y fogoneros, además de la interrupción del tráfico. De esta manera la Secretaría solicitaba que se dieran las órdenes para ejercer vigilancia y evitar el trastorno del orden público. Los gobernadores se comprometieron a dar todo su apoyo, designando al personal que evitaría los posibles disturbios. Al poco tiempo, Gallinar solicitó al secretario de Comunicaciones que sirviera de intermediario para solucionar el conflicto, aceptando que ellos reconocerían el fallo que se dictara. Los trabajadores optaron por esta decisión en virtud de que la Compañía no ponía el menor interés en la resolución del problema. Gallinar aludió a que con la actitud de la Compañía se perjudicaban los intereses nacionales y de los trabajadores.

Ante tal situación la Secretaría envió una minuta a Emilio Velasco, representante de la Compañía, preguntándole acerca de la actitud que asumiría la empresa ante esta huelga y sobre su pronta solución. A los pocos días Gallinar notificó que ya habían pagado, pero que a casi 50% de los compañeros no les pagaron sus salarios completos. Por su parte, el gobernador Pimentel, de Oaxaca, notificó al secretario de Comunicaciones que la huelga tenía su foco en Rincón Antonio,

por lo que ya se ejercía una estricta vigilancia por intermedio de 32 rurales federales.

La empresa se apresuró a dar su versión y J. Glasgow señaló que se debía indicar a Velasco que podía notificar a Comunicaciones que no hubo ninguna huelga ni interrupción de tráfico, además de que se aleccionó a Velasco para que informara que únicamente se había puesto en huelga el personal de talleres, lo que no afectó los trabajos en curso y lo que de paso había servido para eliminar a algunos empleados inútiles. Velasco tenía que informar que los trabajos en Rincón Antonio seguían con pocos operarios, pero que ya venían en camino algunos nuevos, que la fundición en Coatzacoalcos empezaría a funcionar en breve y que no existió ninguna dificultad ya que inmediatamente fueron auxiliados por las autoridades.

En otra misiva, Glasgow indicó a John B. Body que la huelga fue motivada por haberse realizado el traslado de los talleres hacia Rincón Antonio. Se indica que muchos trabajadores fueron cesados por ineptitud y porque se les había ordenado trabajar las 60 horas acostumbradas y no 59 como lo querían hacer. Glasgow decía que el tráfico no se había detenido ni se había perjudicado la construcción, ya que sólo se interrumpió por un día el trabajo en el kilómetro 17. La circulación del tren de carga de Coatzacoalcos sólo quedó parada por 4 días, ya que los fogoneros se adhirieron al movimiento, pero luego desistieron. Con respecto a los maquinistas avisa que ellos le informaron que nunca tuvieron intenciones de sumarse a tal huelga.

Ante estas respuestas la Unión de Mecánicos envió otro telegrama al secretario de Comunicaciones para indicarle que deseaba arreglar su situación de la manera más decorosa posible. Por lo tanto formaron una comisión que personalmente le expondría el desarrollo del asunto, que le informaría sobre sus demandas y sobre su actitud con respecto a la postura asumida por la Compañía. Confiaban con que él se pondría de su lado no por tratarse de un asunto en contra de extranjeros sino porque ellos creían tener la razón y porque no se negarían a colaborar. Al parecer se llegó a un arreglo y no se generó mayor información al respecto.

Lo interesante de esta huelga es que no se reportó nada en la prensa, lo cual hace ver que había bastante control sobre este tipo de movimientos. Esto se pone de manifiesto en lo que respecta a la actitud que asume la empresa con respecto a la información que transmitie-

ron a Comunicaciones. En este caso se nota que, al minimizar las demandas de los trabajadores, se trataba de restar importancia a este movimiento reivindicador.³⁹

Conclusiones

Como se pudo observar, por lo presentado hasta el momento, existen muy pocas notas alusivas a los trabajadores del ferrocarril; sin embargo, en la mayoría de las ocasiones, éstas son dadas por la empresa o por el gobierno. Será hasta 1903 cuando se localice un testimonio escrito de los trabajadores, pero, como se expuso antes, estas expresiones de justicia laboral fueron minimizadas por las empresas. A pesar de todo esto hay que considerar el papel tan importante que jugaron todos los operarios que estuvieron involucrados en la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec.

A continuación se presenta un cuadro que ejemplifica los salarios que se pagaron a trabajadores y empleados en tres momentos distintos. La intención es examinar las fluctuaciones salariales de quienes construyeron esta importante vía de comunicación.

Salarios devengados por operarios y empleados

Denominación del puesto	Salario diario 1890	Salario diario 1899	Salario diario 1907
Carpintero	75¢ a \$2.50	\$1.50 a 4.00	\$2.16
Agente estación		\$3.29	\$3.20
Velador	50¢ a 75¢	75¢ a \$1.50	\$1.02
Guardavía	62¢ a 63¢	\$1.00	\$1.02
Herrero	50¢ a \$2.00	\$1.50 a \$5.00	
Mecánico	\$50 a \$1.25	\$3.50 a \$5.00	\$2.60
Maquinista	75¢ a \$1.50	\$4.94 a \$5.76	\$5.68
Conductores	-	\$4.11	\$7.33
Fogoneros	75¢ a \$1.00	\$1.50 a \$2.50	\$1.68
Telegrafista	\$1.75 a \$2.14	\$3.49	
Operarios talleres	50¢ a 75¢	\$1.00 a \$1.50	\$1.90
Peones de vía	50¢	50¢	95¢
Cabos de sección	75¢ a \$1.00	\$1.50 a \$2.00	\$2.06
Albañiles	\$1.12 a \$3.00		
Sobrestante	\$2.00 a \$2.50	\$2.25 a \$2.50	
Bodeguero	50¢ a 75¢	\$1.25 a \$2.47	
Garrotero	87¢	\$1.75 a \$2.96	

Fuente: AGN, AHSCT, exp. 2/784-1; AGN, Indiferente de Fomento, y AGN, Indiferente de Comunicaciones.

39. Sobre todo lo relacionado con esta interesante huelga, ver: AGN, AHSCT, exp. 2/673-1, fs. 1 a 18.

Para elaborar este cuadro se escogieron tres periodos que nos muestran que no se dieron grandes incrementos en los salarios, como lo indicaron las distintas empresas en reiteradas ocasiones. Se escogieron también para mostrar cómo en distintos momentos, hubo necesidad de contratar trabajadores de diversas categorías.

En 1890 hubo algunos avances en la construcción pero se padeció una escasez crónica de operarios que se vio reflejada en las listas de raya localizadas.

En 1899, en vísperas del inicio de la reconstrucción de la vía, se trató de administrar la línea de una manera más eficaz, por lo que se aumentaron las categorías de trabajos y se empleó mayor cantidad de operarios.

Finalmente, para 1907 ya se había concluido la vía y comenzó su explotación; en este sentido, ya no hay tanta necesidad de mano de obra y ya se han definido categorías de trabajo más estables, sobre todo las relacionadas con la administración del ferrocarril. Algunas categorías quedaron vigentes, las que se encargarían de efectuar las obras de vigilancia y mantenimiento.

Por otra parte, en este cuadro se compactaron al máximo las categorías de trabajo para no hacer tantas desagregaciones de una misma ocupación. Este es el caso de ocupaciones como albañil, carpintero, mecánico y herrero, principalmente. Por lo tanto, dentro de cada categoría aparecen los salarios ubicados entre dos niveles, lo cual está indicando que el salario más bajo era ganado por los aprendices y el más alto por el maestro de cada oficio.

Una limitante para elaborar este cuadro fue que no todas las listas de raya fueron hechas de forma similar y homogénea. En algunas listas se hacía un desglose extenso de las actividades y ocupaciones y, en otras, no.

Otro aspecto que se puede observar es que también existían diferencias en cuanto a los salarios que devengaban los trabajadores mexicanos y los extranjeros, situación que se puede hacer extensiva a los empleados intermedios y superiores. Por ejemplo: los mecánicos y conductores extranjeros ganaban más que los nacionales; así, en 1890 el mecánico Bernardo Santiago ganaba \$1.25 diarios mientras que Harry Dunn recibía \$4.00 diarios. Al paso del tiempo se comenzaron a hacer nivelaciones que compensaron las diferencias y que obedecieron al dominio que iba adquiriendo el trabajador mexicano de su oficio.

Debe aclararse que del sueldo obtenido se descontaba una cantidad para el sostenimiento del hospital, lo que echa abajo la afirmación

de que la empresa se hacía cargo del nosocomio. Finalmente, se omitió poner los sueldos de los empleados de mayor rango o de los ingenieros en virtud de ser muy superiores a los de los empleados y trabajadores de menor rango. Así tenemos que un ingeniero o funcionario de la compañía ganaba, en promedio, entre \$400 y \$500 mensuales, en 1899, mientras que para 1907 ganaba entre \$600 y \$700.

Para lograr la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fueron necesarias tres condiciones: la obtención de capitales suficientes, el concurso de una empresa que tuviese la experiencia necesaria para superar todos los obstáculos y, sobre todo, la participación de hombres y mujeres que con su esfuerzo unieron el Océano Pacífico con el Golfo de México.