

CRUCE DE CAMINOS

*Accidentes y enfermedades entre los ferrocarrileros yucatecos (1881-1915)*⁸⁰

Accidents and illnesses among the Yucatecan railroad workers (1881-1915)

Ricardo Manuel Wan Moguel⁸¹

Resumen

El presente artículo tiene el objetivo de dilucidar los principales accidentes y enfermedades que padecieron los ferrocarrileros yucatecos de 1881 a 1915. El periodo que abarca esta investigación comprende desde la inauguración de la primera vía férrea hasta el momento en que Salvador Alvarado procede a la incautación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) a la élite local, para ponerlos en manos del Estado. Para realizar este artículo, recurrí al Archivo General del Estado de Yucatán –en donde consulté los fondos Entradas y Salidas del Hospital O’Horán 1906-1915 y Ferrocarriles Yucatecos 1871-1997– al Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, a la Biblioteca Virtual del Estado de Yucatán y a la plataforma digital Family Search, para localizar los datos de los ferrocarrileros fallecidos en la temporalidad analizada.⁸²

Palabras clave: Ferrocarrileros, salud, enfermedad, accidentes ferroviarios.

⁸⁰ Este artículo es una versión sintetizada del tercer capítulo de mi tesis de licenciatura. Agradezco al doctor Jorge Castillo Canché, quien me introdujo al mundo de la salud de los rieleros yucatecos. Asimismo, a Orlin Manuel Duarte Landero, por los comentarios que me hizo de la primera versión del texto.

⁸¹ Candidato a Doctor en Historia por El Colegio de Michoacán. Miembro de la Red Nacional de Espacios Culturales y Museos Ferrocarrileros. Contacto: ricardowanmoguel@colmich.edu.mx

⁸² Revisé 11 mil 300 actas de defunción de 1876 a 1882 del Registro Civil de Mérida y no encontré ningún hombre con el oficio de ferrocarrilero. Se apuntaron varios jornaleros, mecánicos, carpinteros, electricistas, pero no se puede constatar que trabajaron en los caminos de hierro. Adicionalmente, revisé las actas de 1897 a 1900, cuando la industria ya estaba consolidada, y encontré obreros que se dedicaban al ramo ferroviario, todos ellos se citarán más adelante.

Abstract

This article aims to elucidate the main accidents and illnesses suffered by the Yucatecan railroad workers from 1881 to 1915. The period covered by this investigation ranges from the launching of the first railway line to the moment in which Salvador Alvarado proceeds to seize the Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) to local elite, to put them in the hands of the State. To write this article, I turned to the General Archive of the State of Yucatán –where I consulted the entries and exits of the Hospital O’Horán 1906-1915 and Ferrocarriles Yucatecos 1871-1997– to the Historical Archive of the Museum of the Yucatán Railways, at the Virtual Library of the State of Yucatán and the digital platform Family Search, to locate the data of the railroad workers who died during the analyzed time period.⁸³

Keywords: railroads, health, sickness, railroad accidents.

Introducción

La historia del ferrocarril en Yucatán comenzó a mediados del siglo XIX, cuando se otorgaron las primeras concesiones en materia ferroviaria. No obstante, el auge de este medio de transporte se dio durante el porfiriato. En el contexto de la explotación del henequén⁸⁴, los caminos de hierro fueron importantes para el traslado del oro verde al puerto que los llevaba hacia el extranjero: Progreso. Con la aparición de las vías férreas, se comenzó a desarrollar el oficio de ferrocarrilero, trabajador que, como ha señalado Guillermo Guajardo Soto, aprendió lentamente su labor a través de un proceso de internalización de la disciplina industrial, formación de capacidades productivas y de habilidades tecnológicas.⁸⁵

Para la explotación adecuada del sistema ferroviario, se necesitó de una buena administración financiera y de servicios técnicos que se encargaron de la conservación de las vías, la estructura, la fuerza motriz y el equipo de arrastre.⁸⁶ En esta tesitura, dentro de las empresas ferroviarias yucatecas en los primeros años y de FUY a partir de 1902,⁸⁷ existieron puestos con diferentes categorías. Los de bajo rango fueron los jornaleros de vías, encargados de limpiar y dar mantenimiento a los caminos; los fogoneros, cuya actividad consistía en alimentar con combustible a la caldera de la locomotora de vapor;⁸⁸ los paileros, especialistas en reparar los objetos metálicos y las calderas;⁸⁹ además de los mecánicos y los carpinteros, que realizaban labores de mantenimiento del equipo de arrastre, principalmente. Los de alto

83 La traducción inicial fue de Michael Torrington, revisada y corregida por los editores.

84 Esta planta se conoció desde la época prehispánica, pero su explotación a gran escala se dio en el porfiriato. Se usaba para elaborar cuerdas y se exportó principalmente a Europa y Estados Unidos.

85 Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, 2010, p. 51.

86 Subdirección de adiestramiento de vía, *Generalidades sobre la conservación de vía. Primera parte*. México: Instituto de capacitación, Ferrocarriles Nacionales de México, s/a, p. 2.

87 En los primeros años del ferrocarril en Yucatán existieron cinco empresas que controlaron los caminos de hierro. Estaban administradas por las principales familias henequeneras de la región. En 1902 se fusionaron para crear una sola compañía: Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY).

88 Emma Yanes Rizo, *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan: historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México*, 2000, p. 300.

89 Emma Yanes Rizo, *Me matan si no trabajo*, op. cit., p. 303.

rango incluían a los administradores, los inspectores, los maquinistas, los conductores⁹⁰, los tesoreros y la mayor parte de los directivos de la empresa.

Enfermedades y accidentes

Los trabajadores estaban expuestos a diversos padecimientos y accidentes ferroviarios. Las condiciones medioambientales del estado y las labores insalubres propiciaron el desarrollo de diversas enfermedades en los trabajadores ferrocarrileros. Carlos Villafuerte apunta que, debido a las circunstancias mencionadas con anterioridad, aparecieron entre los rieleros yucatecos bacterias y “bichos venenosos”, que trajeron consigo más de 200 muertes y el desarrollo de enfermedades como el paludismo.⁹¹ Además, las actas de defunción muestran otras como la tuberculosis, la cirrosis, el escorbuto⁹² y la disentería⁹³, por mencionar algunas. En relación con los accidentes, según el ingeniero Miguel L. Palmer ocurrían principalmente por los obstáculos de vía, la falta de un alcantarillado o puente, por rieles o durmientes en mal estado, derrumbes, etcétera.⁹⁴ En Yucatán, cuando sucedía un incidente ferroviario los agentes tenían que investigar y notificar a las autoridades que estuvieran cercanas al lugar del siniestro. Los encargados de prestar auxilio a los heridos eran los jefes de camino o los capataces, quienes se comisionaban también para reparar la vía y ponerla en funcionamiento.⁹⁵ Si el trabajador moría en servicio, la autoridad máxima de la empresa tenía que notificar a los mandos civiles sobre lo sucedido. Así se puede corroborar, por ejemplo, en el acta de defunción de Luis Estrada, retranquero de la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, quién cayó fuera de la vía en el kilómetro 11 del tramo Texán- Hunucmá y murió por las lesiones del accidente. El superintendente avisó a las autoridades civiles para que le realizaran la autopsia y se pudiera llevar a cabo su sepelio.⁹⁶

En la documentación consultada, uno de los primeros descarrilamientos que están registrados es el que ocurrió el 20 de diciembre de 1890 en la línea de Tixkokob a Izamal, entre las estaciones de Bokobá y Tekantó, cuando se atravesó una res en la vía. En el incidente murieron ocho personas y doce quedaron heridas de gravedad.⁹⁷ Ocho años después, el 15 de mayo de 1898, el jefe de vía del ferrocarril de Mérida a Progreso comunicó al juez de paz, Hermenegildo Castro López, que el guardavía Lucas Chuc cayó de una plataforma mientras

90 Encargados del manejo y el conductor de la locomotora y los operarios, ayudantes de los conductores, Emma Yanes Rizo, *Me matan si no trabajo*, op. cit., p. 303.

91 Carlos Villafuerte, *Ferrocarriles*, 1959, pp. 16-17.

92 Avitaminosis producida por el déficit de vitamina C, frecuente entre marinos que subsistían con dietas en las que no figuraban fruta fresca ni hortalizas. Disponible en: <https://diccionemed.usal.es/palabra/escorbuto> (Consultado el 23 de mayo de 2020).

93 Enfermedad infecciosa que provoca dolor abdominal, fiebre, diarrea e inflamación y ulceración de la boca; puede ser provocada por la ameba *Entamoeba histolytica* o por bacilos del género *Shigella*; en este caso puede provocar signos meníngeos. Disponible en: <https://diccionemed.usal.es/palabra/disenteria> (Consultado el 23 de mayo de 2020).

94 Miguel Palmer, *Explicación de las causas de los accidentes de los trenes debido a defectos de vías*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1971.

95 AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Consejo de administración, Subserie: Actas de consejo, Caja: 28, Exp. 34.

96 Disponible en: www.familysearch.com. (Consultado el 16 de mayo de 2020)

97 Gabriel Ferrer Mendiola, *Historia de las comunicaciones*, 1977, p. 551.

daba señales con su linterna para el movimiento de los trenes y fue aplastado por las ruedas del mismo.⁹⁸ Situación similar se presentó con Secundino Acosta, quien el 16 de febrero de 1899 murió aplastado en el muelle de la estación de Lepad.⁹⁹

En 1909 ocurrió otro descarrilamiento en Tepich, en la línea del ferrocarril Mérida-Peto. En esa ocasión se salieron de la vía seis carros. Las autoridades de Mérida enviaron un tren de auxilio y una plataforma de materiales para liberar la vía y ayudar a las personas afectadas, entre ellas, los operarios.¹⁰⁰ Por su parte, Antonio Osorio y Benjamín Carrillo nos brindan su testimonio de un incidente ocurrido por un error humano, el 11 de marzo de 1909:

A las 6: 45 am al pasar por el cambio de “Itzincab” kilómetro 9 de la división oeste descarriló en el citado lugar el cabo número 184 de dicho tren. El accidente ocurrió porque estaba caída la tuerca y flojo el tornillo del tirante que asegura la aguja del cambio rumbo oeste, así es que, aunque dicho cambio estaba puesto a la línea principal estaba flojo; la máquina y tres carros que venían detrás pasaron perfectamente la aguja del cambio. Es culpable, el maquinista porque desde luego se nota que entró con bastante velocidad, toda vez que anduvo 200 metros la máquina con tres carros y el truck descarriló en la línea principal y el otro truck descarrilado con el resto del tren en el escape. La cuadrilla que está en el kilómetro 6 se quedó en el lugar del descarrilamiento para arreglar la vía que no sufrió más que en el cambio. Inmediatamente que se tuvo la noticia, se mandó un tren de auxilio, pero cuando llegó este, ya había encarrilado el tren. El accidente, por causalidad no fue de graves consecuencias, pues de no haber seguido el resto del tren la línea de escape, toda vez que la aguja estaba en la línea principal, pudo haber salido de la vía, ocasionando desgracia mayor. El conductor y el maquinista serán castigados por la excesiva velocidad con la que conducían el tren. Se le llamará la atención al jefe de vías y al guarda vías por no haber anotado antes el estado en que se encontraba el cambio.¹⁰¹

A diferencia de los testimonios anteriores, en las actas de defunción de 1876 a 1881 no hay registros de ningún hombre fallecido por descarrilamientos o que haya tenido el oficio de “ferrocarrilero”, aunque hay que aclarar que no siempre se asentaba la ocupación del occiso. Los registros más frecuentes se refieren al término genérico de “jornalero”, pero éste puede referir a cualquier persona que laboró en diversas actividades económicas en el estado y que recibía un jornal. En 1880, se anotó el nombre de un maquinista llamado Enrique Mels, oriundo de Nueva York, fallecido por fiebre amarilla¹⁰², pero el nombre de esta persona no ha sido localizado en ningún expediente laboral de la empresa. Adicionalmente al caso anterior,

98 Disponible en: www.familysearch.com. (Consultado el 10 de mayo de 2020)

99 Disponible en: www.familysearch.com. (Consultado el 10 de mayo de 2020)

100 AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Transportes, Exp. 2, Caja 229, 1909.

101 AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los ferrocarriles, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Consejo de administración. Subserie: Informes, Caja: 208, Exp. 12, 1909.

102 Enfermedad endémica en Yucatán y que se transmite por la picadura de un mosquito, con diversos síntomas como las calenturas.

en 1903, según la *Revista Médica de Yucatán* se documentó un brote de esta enfermedad en el pueblo de Dzitás:

En esta ocasión, como en muchas otras, la epidemia comenzó por un enfermo del interior de la república perteneciente al numeroso grupo de trabajadores que terminaba la línea férrea que hoy conduce a Valladolid y Espita, acantonado en Dzitás. Entre esta gente trabajadora había mexicanos, españoles, italianos y de otras nacionalidades. Como no se observó con el primero ningún medio profiláctico, sino al contrario concurrieron a hacerle los honores al compañero muerto, ya se comprenderá los estragos que la enfermedad hizo entre los demás. Lo que al principio fue una chispa, se convirtió en una llama devoradora.¹⁰³

La cita anterior no permite conocer ni el nombre ni el número de rieleros muertos por esa enfermedad. El primer registro de un ferrocarrilero fallecido lo encontré en la obra de Manuel Irabien Rosado, quien menciona que Ramón Acevedo, uno de los trabajadores del primer ferrocarril en Yucatán, murió quemado realizando su labor. Más allá de ese caso, en la bibliografía no se alude a ningún trabajador que haya acaecido durante sus quehaceres diarios. No obstante, en las actas de defunción de las postrimerías del siglo XIX se encuentran los datos de algunos fallecidos durante el periodo. (Tabla 1)

Tabla 1: Registro de los ferrocarrileros fallecidos (1897- 1900)

Año	Nombre	Edad	Oficio	Causa de muerte
1897	Luis Estrada	No dice	Retranquero	Caída desde el vagón
1897	José María Garrido	36	Fogonero	Quemadura
1897	Antonio de Rodríguez y Rosa	56	Pailero	Afección cardíaca
1897	Lorenzo Moo	16	Fogonero	Escorbuto
1897	Manuel García	35	Retranquero	Caída de un furgón de carga
1898	Atanacio Pérez	33	Fogonero	Tuberculosis pulmonar
1898	Porfirio Canché	25	Fogonero	Escorbuto
1899	Secundino Acosta	No dice	Retranquero	Accidente
1899	Juan Chan	No dice	Retranquero	Accidente
1899	Joaquín Jiménez	50	Conductor de máquina ferroviaria	Quemaduras graves

103 Biblioteca Yucatanense, Fondo: reservado, Folletería, *Revista Médica de Yucatán*, 1909, pp. 63-66.

1899	Pedro Ignacio	50	Fogonero	Disentería
1900	Anacleto López	36	Retranquero	Accidente ferroviario
1900	Raimundo Briceño	20	Fogonero	Cirrosis hepática
1900	Feliciano Carrillo	33	Maquinista	Viruela confluyente

Fuente: Elaboración propia con base en las actas de defunción de Family Search, (1897-1900).

Además de esas muertes, muchos de los trabajadores sufrieron lesiones en su cuerpo que, en ocasiones, los imposibilitaron para seguir llevando a cabo su labor. Uno de ellos fue Pedro Medina, quien en 1918, tras el choque de dos alijos de locomotoras, quedó sin posibilidad de seguir trabajando, por lo que solicitó una indemnización de la empresa.¹⁰⁴ Aunque este ejemplo es posterior al periodo estudiado, situaciones similares se pudieron presentar durante el porfiriato. Cabe señalar que los accidentes ferroviarios no solamente ocurrieron en la vía, sino también en los espacios destinados a la labor rielera, como los talleres. En los expedientes laborales encontré casos de empleados que perdieron extremidades, sufrieron caídas o golpes que les causaron males de salud. Rufino Orozco, vecino de Tekax, fue uno de ellos. Comenzó a trabajar como retranquero de la estación de Mejorada en 1899,¹⁰⁵ sirvió a la empresa durante 39 años y en el transcurso de ellos tuvo dos accidentes. Durante el primero, en 1899, se rompió la pierna y lo ingresaron en el Hospital O ‘Horan, de donde fue trasladado a un inmueble de la empresa, en el que permaneció por tres meses, hasta que se recuperó.¹⁰⁶ El segundo ocurrió en 1915, cuando tenía el puesto de confrontador de cargo; al respecto, él mismo explica:

Al volver al servicio, fui designado para trabajar en los almacenes, donde presté mis servicios unos cinco años, pero más tarde fui designado para el cargo de confrontador de carga y como esto ocurrió en 1915, cuando se estaban descargando carros conteniendo armas de fuego, que sin duda habían sido recogidas por fuerzas del general Salvador Alvarado, estando efectuando ese trabajo, unas armas hicieron explosión, sufriendo yo una herida que me dejó inutilizado el brazo izquierdo, sin embargo de eso, he continuado como hasta hoy.¹⁰⁷

Otro trabajador, el mecánico A. Cámara, resultó herido en un ojo en los talleres de la plancha.¹⁰⁸ Por ello, recibió una indemnización por su ausencia laboral de tres días, mientras

104 AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Consejo de administración, Subserie: Actas de consejo, Caja 28, Exp. 34.

105 Esta estación estaba en el centro de la ciudad de Mérida, fue una de las primeras que se construyeron para la llegada de los trenes en la ciudad.

106 AGEY, Fondo: Ferrocarriles yucatecos 1871-1997, Sección: Departamento de personal, Serie: Expediente de personal, Caja: 105, Vol. 2, Exp. 9, 1899.

107 AGEY, Fondo: Ferrocarriles yucatecos 1871-1997, Sección: Departamento de personal, Serie: Expediente de personal, Caja: 105, Vol. 2, Exp. 9, 1899.

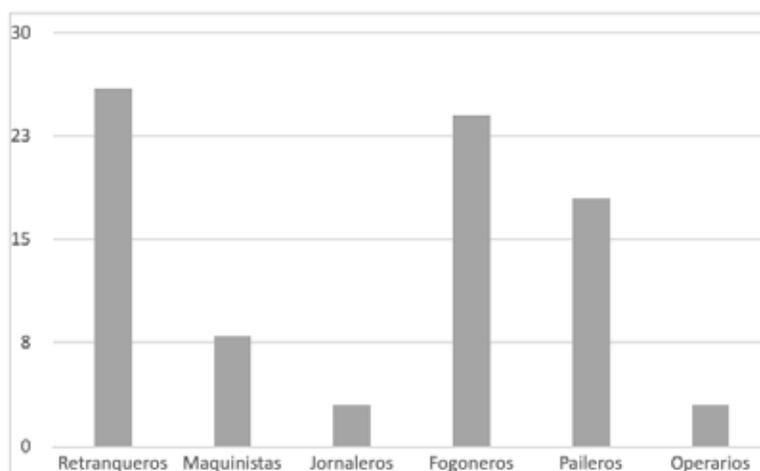
108 Talleres construidos en la ciudad de Mérida para realizar labores como la reparación de carros, mecánica, soldadura, etcétera.

se recuperaba.¹⁰⁹ Asimismo, Santos Barragán se lesionó la mano al estar enganchando un carro del tren 58 y la máquina 41, en la estación Seyé, por lo que fue internado en el sanatorio Martínez Figueroa, para su curación.¹¹⁰ El enganchador de la división de oriente, Manuel Coyoc, se aplastó los dedos cuando trabajaba, su expediente muestra que fue atendido por un médico particular, Ricardo Carvajal.¹¹¹ Finalmente, está el caso de Alfredo Ceballos, que al ser atropellado el 14 de octubre de 1909 recibió una pensión vitalicia de \$35 (treinta y cinco pesos) y se le otorgó un puesto alterno al que realizaba antes de quedar herido.¹¹²

Los trabajadores que ingresaron al Hospital en el periodo 1906 -1915

De 1906 a 1915, los registros de las *Entradas y Salidas del Hospital O´Horán 1906- 1915* me permitieron distinguir a los rieleros que ingresaron al nosocomio y el diagnóstico que las autoridades médicas emitieron, lo que me ayudó a detectar algunas de las enfermedades que se presentaron entre los ferrocarrileros.¹¹³ Cabe señalar que los datos recabados solamente sirven para brindar un panorama general de dichos padecimientos, ya que el número reducido de registros no permite asentar conclusiones con respecto a este tema.

Gráfica 1. Trabajadores ingresados al Hospital O´Horán en el periodo 1906- 1915



Fuente: elaboración propia a partir de los registros de entrada y salida del Hospital O´Horán en el periodo 1906-1916

109 AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de Ferrocarriles, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Gerencia, Subserie: Nómina, Caja 264., Exp. 4, 1913.

110 AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Consejo de administración, Subserie: Actas de consejo, Caja 28, Exp. 34.

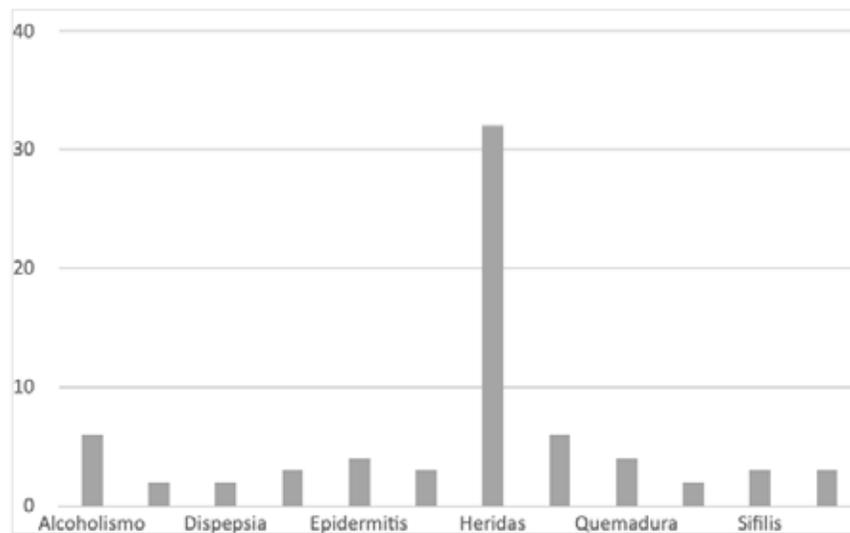
111 AGEY, Fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: consejo de administración, Subserie: Actas de consejo, Caja 23, Exp. 24.

112 AGEY, Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Gerencia General, Subserie: personal, Caja: 266, Exp. 311.

113 El Hospital O´Horán fue inaugurado en 1906 por Porfirio Díaz. Los libros de Entradas y salidas contienen datos de las personas internadas, el oficio, la edad y, en algunas ocasiones, cuánto tiempo permanecieron en el nosocomio.

La gráfica anterior refleja que los retranqueros (26) fueron los que ingresaron con mayor frecuencia al nosocomio, seguidos por los fogoneros (24), los paileros (18), los maquinistas (8), los operarios (3) y los jornaleros (3). De ellos, 32 trabajadores ingresaron por heridas sufridas al realizar su trabajo, como las pérdidas de extremidades, los golpes, las caídas o el machucamiento de dedos o manos. A éstos se suman los ingresos de seis personas por paludismo¹¹⁴ y por alcoholismo, cuatro por quemaduras y epidermitis, tres por úlceras y hemorragias, y dos por disentería y reumatismo. Hay casos aislados de escorbuto, tuberculosis, pulmonía, quiste, influenza, por mencionar algunas. También se registraron ingresos por enfermedades venéreas, como la sífilis y la blenorragia (gráfica 2).

Gráfica 2: Enfermedades más frecuentes de los trabajadores ferrocarrileros



Fuente: elaboración propia a partir de los registros de entrada y salida del Hospital O´Horán en el periodo 1906-1915

Según la gráfica anterior, después de las heridas, el paludismo fue la enfermedad que más se presentó entre los rieleros. Cabe señalar, que en los primeros años del porfiriato aún no se sabía el origen de esta enfermedad, pero en 1897 los ingleses Manson y Ronald Ross descubrieron que el mosquito *Anopheles* era su transmisor.¹¹⁵ Debido a las condiciones del trabajo ferroviario, quienes laboraban en este ámbito pudieron ser víctimas de esta enfermedad. Además de los registros del Hospital O´Horán, en algunos expedientes laborales posteriores a la temporalidad analizada hay datos de obreros contagiados por el paludismo. Por ejemplo, Andrés Ojeda, quien enfermó en 1922 y solicitó tres meses de licencia para su recuperación, que le fueron concedidos por el consejo de administración de la empresa.¹¹⁶

114 Enfermedad infecciosa producida por protozoos del género *Plasmodium* y transmitida por mosquitos del género *Anopheles*; provoca fiebres recurrentes, dolores musculares, diarrea, decaimiento. Disponible: <https://dicciomed.usal.es/palabra/malaria> (Consultado el 23 de mayo de 2020)

115 Biblioteca Yucatanense, Fondo reservado, folletería, folleteria, conferencia: acerca de la etiología y profilaxis del paludismo y de la fiebre amarilla, dada en Mérida en el local conciliar universitario, 1904.

116 AGEY, Fondo: Ferrocarriles Yucatecos 1871-1997, Sección: Departamento de personal, Serie: Expediente de perso-

De los registros del hospital, seis trabajadores fueron ingresados por alcoholismo.¹¹⁷ Guadalupe Cámara apunta que durante el porfiriato el consumo de alcohol se generalizó, lo que provocó enfermedades y muertes, que las autoridades trataron de contrarrestar creando leyes para regular su consumo.¹¹⁸ Según los expedientes laborales consultados, los trabajadores rieleros también consumieron en grandes cantidades bebidas embriagantes. Esto no sólo les ocasionó problemas en la salud, sino también conflictos laborales. En 1909, la empresa FUY notificó a sus empleados que aquel que realizara su trabajo en estado de embriaguez sería despedido, separado de su puesto o amonestado económicamente.¹¹⁹ Cabe señalar que, si el jornalero se accidentaba y se encontraban indicios de que había ingerido bebidas alcohólicas, no se le ofrecía ninguna ayuda pecuniaria.¹²⁰

Además de estas enfermedades, también hay un fallecido por tuberculosis.¹²¹ No obstante, este padecimiento pudo estar presente en mayor medida entre los rieleros, ya que era endémico de Yucatán y, según las actas de defunción que he consultado para la temporalidad estudiada, fue muy letal y afectó principalmente a las personas de bajos recursos y en hacinamiento. Por último, no está de más mencionar que para contrarrestar esta enfermedad, en 1912 se llevó a cabo una campaña de sanidad en los talleres, estaciones, bodegas y carros de la empresa ferroviaria.¹²² Lo que sugiere la preocupación que tenían las autoridades y sus esfuerzos para evitar su propagación entre los rieleros y los usuarios del tren.

A manera de conclusión

Concluyo este artículo mencionando que las enfermedades que se presentaron entre los ferrocarrileros fueron diversas, pero brindé información de algunas de ellas, como el paludismo, el escorbuto, la tuberculosis, la fiebre amarilla y el alcoholismo. Adicionalmente, identifiqué algunos accidentes ferroviarios que ocurrieron en el lapso del periodo estudiado, los cuales ocasionaron diversas dolencias o pérdidas de extremidades, e incluso la muerte. Cabe señalar que estos accidentes se dieron principalmente por la volcadura de los trenes, pero también en los espacios destinados para la labor rielera, como los talleres. Este trabajo es una contribución para entender los principales padecimientos entre los rieleros yucatecos, pero el tema en

.....
nal, Caja: 105, Vol. 2, Exp. 12, 1900.

117 AGEY, Fondo: Poder ejecutivo, Sección, Libros del Hospital Agustín O'Horán, Serie: Entradas y salidas de enfermos, 1906- 1915, Libro 1.

118 Guadalupe Cámara Gutiérrez, "Alambiques y bebedores de aguardientes", 2009, pp. 90-101.

119 AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de Ferrocarriles, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Gerencia general, Subserie: Personal, Caja: 265, Exp. 84, 1909.

120 AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de Ferrocarriles, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Consejo de administración, Subserie: correspondencia, Caja, 272, Exp. 1140.

121 Enfermedad del hombre y de muchas especies animales producida por el bacilo de Koch, caracterizada por la formación de tubérculos en los pulmones; en el desarrollo posterior puede afectar a otros órganos. Disponible en: <https://diccionemed.usal.es/palabra/tuberculosis> (Consultado el 23 de mayo de 2020)

122 AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Gerencia, Subserie: Personal, Caja: 240, Exp. 454, 1912.

cuestión aún necesita profundizarse para brindar un panorama más completo de la salud de los trabajadores del riel.

Archivos

AGEY: Archivo General del Estado de Yucatán.

Fondos: Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Ferrocarriles yucatecos 1871-1997, Entradas y salidas del Hospital O'Horán. Biblioteca Yucatanense: conferencia: acerca de la etiología y profilaxis del paludismo y de la fiebre amarilla, dada en Mérida en el local conciliar universitario y Revista Médica de Yucatán, 1909.

Bibliografía

CÁMARA, Guadalupe. "Alambiques y bebedores de aguardientes", en Genny Negroe y Pedro Miranda (Compiladores) *Nuestra historia con minúsculas*, Gobierno del Estado, 2011, pp. 87-104.

GUAJARDO Soto, Guillermo y Paolo Riguzzi, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las artes, 2010.

FERRER de Mendiola, Gabriel. "Historia de las comunicaciones", en *Enciclopedia yucatanense, Tomo III*. México, 1947.

PALMER, Miguel. *Explicación de las causas de los accidentes de los trenes debido a defectos de vías*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1971.

ROSADO Irabien, Manuel. *Historia del ferrocarril en Yucatán*. Mérida: Talleres Gráficos Bassó, 1928.

VIDAL Rivero, Miguel. *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*. Mérida: Editorial Zamná, 1975.

VILLAFUERTE, Carlos. *Ferrocarriles*, México: Fondo de Cultura Económica, 1959.

YANES Rizo, Emma. *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan: historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México, 1850-1950*, México, INAH, 2000.

Subdirección de adiestramiento de vía. *Generalidades sobre la conservación de vía. Primera parte*. Instituto de capacitación, Ferrocarriles Nacionales de México: s/a.

Ligas de internet

<https://dicciomed.usal.es/>

www.familysearch.com