



Histoire vue d'en bas



↖ Novembre 1878, les ouvriers du Pacific Railway lancent une des premières grèves en Colombie. L'année précédente, il y avait eu un grand mouvement de grève des cheminots américains.
Illustration: © Laura Ussa

Des trains et des vies

Un autre regard sur les chemins de fer colombiens du XIX^e siècle

Jairo Ernesto Luna-García
Professeur associé
Laboratoire d'ergonomie
– École de design industriel
Université nationale de Colombie

Réseau dense de voies ferrées qui relie une ville à l'autre, locomotives puissantes qui sonnent le glas de la domination du cheval, le train a été un symbole de la modernité dans les pays industriels du XIX^e siècle. Si elle ne représentait qu'un vingtième des voies ferrées construites dans le monde en 1850, l'Amérique latine en possédait 22 % à la veille de la Première Guerre mondiale. Au-delà de l'exploit technique, quel fut le sort des travailleurs ?

La Colombie se dote d'une république lorsqu'elle conquiert son indépendance de l'Empire espagnol à l'orée du XIX^e siècle. Pendant le demi-siècle suivant, l'économie du pays repose principalement sur deux activités : l'exploitation minière et la production agricole, fondée sur le modèle de la grande propriété foncière appelée l'hacienda. Le pays est alors faiblement intégré au commerce international, les marchés internes sont très peu développés, les voies de communication sont rares, le salariat reste minoritaire dans les rapports de production et la productivité de la force de travail est faible.

Les élites nationales savent que l'industrialisation des pays européens est en train de produire des changements importants. Elles s'adaptent à la division internationale du travail et s'attachent à faire de la Colombie une nation exportatrice de matières premières agricoles. Tout au long du XIX^e siècle, le tabac, l'indigo et l'ivoire végétal¹ apportent une certaine prospérité, jusqu'à ce que le café les supplante et devienne le principal produit d'exportation. En 1870, la population active se compose pour la plus grande part d'agriculteurs, d'éleveurs et de pêcheurs (71,4 %), puis d'artisans (10,4 %),

d'employés de maison et de domestiques (8,3 %), de commerçants et de muletiers (3,7 %) et enfin de mineurs (2,3 %).

La construction de voies ferrées a été présentée comme un projet national, un facteur de modernisation de la société colombienne et la solution pour relier les zones de production agricole au marché international. La réalisation du premier chemin de fer, dans l'ancien département du Panama — une région qui appartenait à la Colombie jusqu'en 1903 — présente des caractéristiques particulières.

1. L'ivoire végétal ou morphil (en espagnol, *tagua*) est extrait du fruit d'un palmier originaire des forêts amazoniennes. Il a longtemps servi à fabriquer des boutons de vêtement.
2. Au début des travaux, on engagea près de 400 ouvriers irlandais à New York. Les mauvaises conditions de vie et de travail emportèrent très rapidement beaucoup d'entre eux et plus d'une centaine d'autres se mirent en grève. L'entreprise annula les contrats et les renvoya à New York.

Coût en vies humaines du chemin de fer

Considéré comme la quatrième voie ferrée au monde, le chemin de fer de Panama fut édifié pour faciliter la traversée de l'isthme, dans des conditions encore plus difficiles que celles de la construction du canal de Panama un demi-siècle plus tard. Bien que moins connue que l'histoire du canal, la construction du chemin de fer a pourtant elle aussi emporté la vie de milliers de travailleurs. La voie ferrée fut construite en un temps record de cinq années de 1850 à 1855.

C'est la conquête de l'ouest des États-Unis qui est à l'origine de cette initiative précoce. La découverte d'or en Californie en 1848 et la "ruée vers l'or" qui s'ensuivit provoquèrent la migration de près de 300 000 personnes en moins de dix ans. À cette époque, la construction d'un réseau de chemin de fer transcontinental n'était pas terminée. L'un des deux itinéraires pour parvenir en Californie consistait à faire le tour de l'Amérique à partir des ports de l'Atlantique jusqu'au Pacifique en passant par le cap Horn, à l'extrémité australe de l'Amérique du Sud, soit un voyage de 120 jours. L'autre solution, plus courte, était d'embarquer à New York et de descendre à Chagres, sur la côte atlantique du Panama, pour traverser ensuite la région par le chemin utilisé depuis trois siècles, qui prend entre trois et quatre jours, et enfin d'embarquer sur un autre bateau de la ville de Panama jusqu'à la Californie. Un voyage compliqué, mais qui permettait d'arriver à bon port en soixante jours.

Pour réduire et faciliter la traversée de l'isthme de Panama, l'entreprise Panama Railroad Company, sise à New York, entama la construction de la première voie ferrée colombienne au mois d'août 1850. Il ne s'agissait que de 75 kilomètres, mais dans un territoire couvert par la forêt tropicale.

Parfois engagés par tromperie, ils travaillaient dans des conditions de semi-esclavage.

Le tracé exigeait de recourir à un grand nombre d'ouvriers venus de Carthagène (Colombiens), d'Europe (Irlandais², Italiens, Allemands, Portugais), des Antilles (Jamaïquains et Martiniquais), d'Afrique (esclaves noirs), mais la majorité provenait de Chine et d'Inde. Parfois engagés par tromperie, ils travaillaient dans des conditions de semi-esclavage. Les comptes rendus de l'époque font état de conditions de travail inhumaines, les ouvriers peinant souvent avec de l'eau jusqu'à la taille ou sous des pluies torrentielles. Nous ne disposons aujourd'hui d'aucune donnée permettant de connaître l'ampleur de l'hécatombe : la plupart des travailleurs n'avaient pas de papiers et l'entreprise ne tenait pas de registres détaillés. Les estimations varient de 6000 à 12 000 morts.

Outre un taux d'accidents très élevé, les ouvriers succombaient à la fièvre jaune, au paludisme et au choléra, des maladies tropicales auxquelles les bâtisseurs du canal de Panama paieront également un lourd tribut. Ces maladies étaient alors peu connues et impossibles à soigner. C'est ainsi que la santé devint à l'époque le principal problème de l'entreprise, d'abord parce qu'il fallait convaincre des travailleurs de venir se joindre à la construction, ensuite parce qu'il fallait maintenir une main-d'œuvre suffisante pour réaliser le projet. Ainsi la prestation de services médicaux fut intégrée aux travaux, bien que l'accès à l'hôpital et aux dispensaires ait été inégalitaire, plus aisé pour les travailleurs employés directement que pour les sous-traitants, et fortement entravé par des discriminations raciales. La population ouvrière d'origine chinoise présentait des taux de suicide élevés et recourait avec réticence aux pratiques médicales occidentales, ayant davantage confiance dans la médecine traditionnelle chinoise.

Le chemin de fer de Panama fut achevé en janvier 1855, à un coût humain et

financier pharaonique. Son exploitation, en revanche, généra des profits gigantesques pour les investisseurs, en raison des énormes flux de transport de marchandises et de personnes à des tarifs élevés, au moins jusqu'à la mise en service du canal de Panama soixante ans plus tard.

La santé des ouvriers dans les projets ferroviaires du XIX^e siècle

En dépit des faibles moyens de l'État colombien au XIX^e siècle, grevés par les guerres internes qui éclatèrent pendant cette période, pas moins de treize projets ferroviaires furent lancés dans le pays. Il s'agissait en effet de surmonter les difficultés de communication interne et de faciliter les activités d'import-export. La période coloniale avait laissé un territoire fragmenté. La population du pays était dispersée, les principales villes se trouvaient en altitude, dans la cordillère des Andes et les vallées interandines comptaient de nombreuses zones de forêt inexplorées. L'objectif de ces projets était de commencer à bâtir un réseau de communications. Compte tenu des difficultés topographiques et économiques, les autorités choisirent de relier d'abord chacune des régions au fleuve Magdalena, qui traverse le pays du sud au nord et qui, depuis la colonie, constituait une importante voie de communication.

Ce processus de construction des voies ferrées se déclina ainsi selon trois stratégies complémentaires : d'abord les projets visant à relier le fleuve Magdalena à la mer des Caraïbes, où se trouvaient les principaux ports : le chemin de fer de Bolivar qui reliait Barranquilla et Puerto Colombia et dont la construction commença en 1869, ou le chemin de fer de Carthagène, entre cette ville et le fleuve Magdalena, lancé en 1890. Dans la même région se trouvait le chemin de fer de Santa Marta qui remplissait une autre fonction dans la mesure où il ne servait à transporter que les bananes de la tristement célèbre United Fruit Company, qui a notamment commandé le massacre d'ouvriers agricoles par l'armée en 1928, un épisode raconté par Gabriel García Márquez, prix Nobel de littérature, dans *Cent ans de solitude*.

La deuxième stratégie consista à regrouper les projets qui visaient à relier les villes andines au fleuve Magdalena : le chemin de fer de La Dorada qui reliait ce village à la région d'Ambalema, où l'on cultivait le tabac, et dont la construction a débuté en 1872 ; le chemin de fer d'Antioquia qui reliait les villes de Medellín et de Puerto Berrío, sur



Outre un taux d'accidents très élevé, les ouvriers succombaient à la fièvre jaune, au paludisme et au choléra.

le chemin de fer du Pacifique, entre le port de Buenaventura sur la côte Pacifique et la ville de Cali, lancé en 1882 ; le chemin de fer de Cúcuta, au nord-ouest du pays qui visait à partir de 1882 à passer la frontière vénézuélienne ; et les chemins de fer du Nord (1889) et du Sud (1895) dont l'objet était de relier Bogotá à ces deux régions.

Cet ensemble de projets présente des points communs, mais aussi de nombreuses différences avec la construction du premier chemin de fer, celui du Panama. Tous ont été menés dans un cadre législatif qui accordait d'importants avantages aux investisseurs tout en limitant leur responsabilité : octroi de terres, régime fiscal favorable, privilèges spéciaux parmi lesquels le monopole du transport, parfois même accompagné de détournements de fonds publics. D'un point de vue financier, le développement des chemins de fer se fonda sur la recherche d'investisseurs étrangers (principalement britanniques et américains), avec l'appui de l'État, bien que ce dernier finançât directement quelques projets. Les études préalables étaient généralement à la charge des experts étrangers, de même que la maîtrise d'ouvrage, même si on observa une participation croissante d'ingénieurs colombiens. Les matériaux étaient généralement importés (surtout les éléments liés aux rails et aux machines).

L'historiographie de la construction des chemins de fer de Colombie au XIX^e siècle n'a pas accordé beaucoup d'attention aux ouvriers. Au début, les travailleurs étrangers participèrent à la réalisation des voies ferrées, mais beaucoup moins que pour le chemin de fer du Panama. Généralement, le projet commençait avec le choix du tracé par les commissions de géologues. Suivaient les

↑ D'un coût humain et économique élevé, le chemin de fer de Panama a été achevé en janvier 1855. Son exploitation a généré d'énormes profits pour les investisseurs en raison de l'important trafic de personnes et de marchandises à des taux élevés, du moins jusqu'à l'entrée en service du canal de Panama un demi-siècle plus tard.

Illustration : © Laura Ussa

le fleuve Magdalena, commencé en 1874 ; le chemin de fer de Puerto Wilches qui reliait ce village à la ville de Bucaramanga, à l'est, construit à partir de 1881, tout comme le chemin de fer de Girardot qui, d'une part, visait à relier ce village situé en amont du fleuve Magdalena à celui de Facatativá, puis à relier ce dernier à Bogotá via le chemin de fer de la Sabana y Cundinamarca et, d'autre part, à relier un tronçon à la ville de Neiva et un autre à la ville d'Ibagué par le chemin de fer de Tolima-Huila, commencé en 1893.

Enfin, on peut regrouper dans une troisième catégorie les autres projets tels que

travaux de défrichage et de terrassement, l'édification des ponts et le creusement des tunnels, la production et l'installation des traverses, la fixation des rails et la mise en service des locomotives. Le tout s'accompagnait du transport des matériaux à dos de mule, de l'édification des gares et du développement des activités annexes qui assuraient la vie des travailleurs: alimentation, hébergement, etc. Ni les contrats ni les normes de l'époque n'imposaient d'obligations d'ordre médical aux entreprises de construction. Les services de santé étaient cependant intégrés aux projets, généralement comme un service exigé pour les travailleurs étrangers et comme une simple incitation permettant d'attirer les travailleurs nationaux. Ces derniers étaient réticents à se faire embaucher pour ces ouvrages qui traversaient des zones insalubres, notamment les forêts des abords du fleuve Magdalena.

Les récits de l'époque décrivent des conditions de travail exténuantes, des journées de dix heures dans des conditions climatiques hostiles sous le contrôle draconien des contremaîtres. Les campements manquaient de l'assainissement le plus élémentaire. Les morsures de serpent étaient fréquentes, de même que les accidents divers et les maladies inconnues produites par les miasmes. Nul ne tenait de registre des décès dans ces projets et comme beaucoup de ces ouvriers n'avaient pas de famille, leur mort passait le plus souvent inaperçue du reste du monde. Quant aux services médicaux, s'ils se réduisaient au début à l'assistance aux blessés et aux malades, ils s'étendirent au fil du temps pour jouer un rôle de santé publique.

De cette période subsiste le compte rendu d'une grève menée en novembre 1878 par les travailleurs du chemin de fer du Pacifique, qui exigeaient de meilleures conditions de travail. Cette grève peut être rapprochée du grand mouvement social des ouvriers ferroviaires aux États-Unis en 1877.

Le coût humain d'une modernisation

Le développement du transport ferroviaire supposait l'adoption de techniques auparavant employées dans les mines (utilisation de chariots mobiles sur des supports en bois) et dans les aciéries (déplacement sur rails), notamment l'adoption de la machine à vapeur, dont l'énergie permit d'accroître progressivement la vitesse de déplacement. Le changement de rapport à l'espace et au temps induit par ces techniques nouvelles favorisa le recul des frontières internes des territoires, l'intégration aux marchés et la distribution des

marchandises, autant de facteurs de développement de la production industrielle.

La population ouvrière qui travaillait sur ces projets, en plus d'être exposée à un fort taux de mortalité et de maladie ou de blessure, faisait l'expérience nouvelle de la soumission à une forme d'organisation et de gestion du travail qui se traduit par l'intensification des cadences et l'allongement de la journée de travail. Cela contribua au développement d'un prolétariat dont les premières vellités d'organisation et de lutte s'exprimèrent dans les décennies qui ouvrirent le XX^e siècle.

Dans le domaine juridique, les normes de protection de la santé des travailleurs n'existaient pas et cette question ne figurait pas dans les contrats publics relatifs à la construction des chemins de fer. Pourtant, des services d'assistance médicale aux ouvriers apparurent en dépit d'une discrimination importante entre travailleurs directs et sous-traitants.

Ainsi, le processus de construction du réseau ferroviaire du XIX^e siècle contribua significativement à la définition de la santé au travail comme un domaine de la médecine, dont bénéficièrent un nombre considérable de travailleurs de différentes régions du pays. ●



↑ La construction de voies ferrées a été présentée comme un projet national, un facteur de modernisation de la société colombienne et la solution pour relier les zones de production agricole au marché international.
Photo: © Belga

Dans le domaine juridique, les normes de protection de la santé des travailleurs n'existaient pas.



HesaMag+

Cet article est disponible en version originale espagnole sur notre site www.etui.org