

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

ESCUELA DE CIENCIAS HISTÓRICAS

DISERTACIÓN PREVIA AL TÍTULO DE HISTORIADOR

**EL SUEÑO JAMAQUINO: TRABAJO Y MALTRATO
DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL
ECUATORIANO (1900-1902)**

ALVARO NICOLAS GALLARDO JARRIN

DIRECTOR: DR. ALEJANDRO LÓPEZ VALAREZO

QUITO-2021

A mis padres, gracias a ellos puedo seguir adelante y conseguir mis metas.

Agradecimientos

Este largo proceso de investigación ha sido muy interesante y emocionante, varias personas me apoyaron durante la elaboración de esta tesis, alentándome a conseguir este objetivo. Primero quiero agradecer a mis padres Yolanda y Fausto, quienes apoyaron la decisión de que estudie la carrera de Historia, además de estar siempre pendientes de mí en todo el proceso de estudio.

También quiero agradecer a mis profesores, especialmente al Dr., Alejandro López Valarezo, quien me ayudó y guió en cada parte de este trabajo, sin su ayuda no habría logrado elaborar esta investigación. Adicionalmente, agradezco la ayuda y orientación de los profesores Dr. Leonardo Zaldumbide, y la Dra. Carolina Larco, por los conocimientos impartidos en los talleres previos a la elaboración de la tesis que fueron valiosos e importantes para el desarrollo de esta investigación.

Agradezco también a mis amigos Isaac, Mauricio, Jerónimo y Gabriel, que con sus comentarios y aportes me motivaron a continuar con el desarrollo de esta tesis.

Finalmente quiero agradecer al personal del Archivo Histórico del Ministerio de Cultura y al personal del Archivo Nacional del Ecuador Sección Alausí por facilitarme los materiales y medios para el desarrollo de esta investigación.

Índice	
Introducción	¡Error! Marcador no definido.
Contexto previo a la llegada de los trabajadores jamaiquinos a Ecuador	9
1.1. Eloy Alfaro y la continuación del ferrocarril	11
1.2. Elaboración del contrato entre el Estado ecuatoriano y Archer Harman	15

1.3. Posibilidades y estudios de la vía férrea.....	16
1.4. Avances de la obra entre 1898-1899	20
1.5. Problemas de continuación de la obra	23
1.6. Estudios y aprobación del avance de la vía por el valle del río Chanchan	26
Migración y vinculación de los jamaíquinos en la obra.....	32
2.1. Trabajo que habían realizado los jamaíquinos en otros países, previo a su llegada a Ecuador.....	33
2.2. Búsqueda de obreros en el extranjero y contratación de mano de obra jamaíquina	43
2.3. Llegada de los jamaíquinos a Ecuador	50
2.4. Principales factores que permitieron la vinculación de jamaíquinos en la obra del ferrocarril	52
Condiciones laborales y maltrato en la obra del ferrocarril	54
3.1. Ubicación de los trabajadores en los campamentos.....	56
3.2. Tareas asignadas, jornada laboral y afecciones que afrontaron los jamaíquinos en la construcción del ferrocarril	58
3.3 Racismo y abuso por parte de los ingenieros de la obra y la Policía ambulante del ferrocarril	66
3.4. Imaginarios sobre la población jamaíquina	75
3.5 Culminación del tramo Bucay-Alausí y situación en la que terminaron los pocos obreros jamaíquinos que sobrevivieron en la construcción de la vía férrea 82	81
Conclusiones.....	85
Bibliografía.....	89
Anexo	93
Fotografías de los campamentos y sitios de trabajo.....	93
Fotografías en las que aparecen los trabajadores jamaíquinos	96

Introducción

En el siglo XIX, Ecuador no contaba con un adecuado sistema vial que conectara a todas las ciudades y pueblos pertenecientes a las regiones Costa y Sierra. Los pocos caminos que existían en esa época eran muy inestables, peligrosos y solo podían ser transitados por medio de caballo o mula. Sin embargo, en el mandato del presidente Gabriel García Moreno se pensó en construir una red ferrocarrilera que uniera la Costa con la Sierra, con el fin de modernizar la forma de transportarse de una ciudad a otra, reducir tiempos de viaje y mejorar la economía interna del país.

Desde la presidencia de García Moreno hasta la de Luís Cordero solo se realizó una pequeña vía que conectaba los poblados de Durán con Chimbo. Sin embargo, las dificultades que se presentaron durante la construcción como: el deterioro de los materiales, los factores climáticos, y la falta de inversionistas extranjeros que no estaban interesados en prestar su capital para realizar esta obra, ocasionaron el abandono de la construcción de la vía férrea.

No obstante, con la llegada de los liberales al poder ejecutivo en el año de 1895, se retoma el proyecto a cargo del presidente Gral. Eloy Alfaro. Este tenía la idea de que el tener un ferrocarril podría mejorar la movilidad comercial y de pasajeros de la Costa y la Sierra, con el objetivo de impulsar el intercambio comercial entre estas regiones, además de forjar una “integración nacional” y alcanzar el desarrollo nacional.

Tras las negociaciones efectuadas con el inversor norteamericano Archer Harman en 1896 y la firma del contrato de la obra en 1897, se empezó la reconstrucción de la antigua vía, con el fin de mejorar el ascenso de los trenes desde la latitud costera hasta la cordillera andina. Entre 1898 y 1899 la línea férrea avanzó desde Duran hasta Bucay, de ahí en adelante los trabajadores se encontraron con la dificultad de avance de la vía hacia la provincia de Chimborazo, debido a la inestable geografía del sector, era muy irregular, y a esto se le sumaba la falta de mano de obra para continuar con el avance del proyecto. Ante esta situación Archer Harman y el gobierno ecuatoriano se vieron en la necesidad

de contratar obreros provenientes de Jamaica, una pequeña colonia inglesa ubicada en Centroamérica, con el fin de continuar con los avances hacia el poblado de Chimbo.

Es así que este trabajo se centrará en el análisis de la participación de la mano de obra jamaicana en la construcción del ferrocarril ecuatoriano, visto desde los procesos de maltrato y discriminación a los que fueron sometidos estos obreros en los distintos lugares de trabajo y los campamentos instaurados por la Guayaquil & Quito Railway Company a lo largo de la vía férrea. Además, con este trabajo se pretenderá determinar la importancia y acción de esta población lejos de la historiografía oficial que existe sobre el Ferrocarril del Sur.

Para esta investigación, se han planteado dos preguntas que permitirán analizar el contexto de trabajo y cotidianidad de los jamaicanos en la construcción del ferrocarril ecuatoriano. Estas son: ¿Por qué razones se transportó, vinculó y maltrató a los trabajadores jamaicanos en la construcción del ferrocarril ecuatoriano entre los años 1900-1902?, y ¿Cuáles son los imaginarios que se generaron sobre esta población? Estas preguntas servirán de guía para analizar los distintos procesos de maltrato y discriminación generados en los campamentos y lugares de trabajo.

Con la primera pregunta se pretende cubrir el tema de contratación y traslado de los jamaicanos desde Kingston hasta Ecuador, estas negociaciones se llevaron entre Archer Harman (presidente de The Guayaquil & Quito Railway Co.), James P. McDonald (dueño de la empresa McDonald Company) y, en menor participación, el gobernador de Jamaica August W.L. Hemming. Para el análisis de este tema, se utilizará el concepto de migración generado por la socióloga Cristina Blanco. Esta define a la migración como:

“...un proceso que abarca tres subprocesos: la emigración, la inmigración y el retorno.”
(Miclota León, 2005)

Blanco señala a la emigración como el acto de abandonar el lugar de origen; la inmigración como la llegada y asentamiento de un individuo u población en otra localidad y el retronó como la acción de regresar al punto de partida. Para el caso de estudio, este

modelo nos permite ver la salida de los obreros desde Jamaica, pasando por su arribo a Ecuador hasta el retorno de algunos jamaicanos hacia Kingston, su lugar de origen.

En cuanto al tema de maltrato, este será analizado desde el concepto de clase, planteado por E.P. Thompson, que define a la clase como (Thompson, 1991): “La clase ocurre [se hace observable] [aparece] cuando algunos hombres, como resultado de experiencias comunes (heredadas o compartidas), sienten y articulan sus intereses tanto en la relación entre ellos como en la relación contra otros hombres cuyos intereses son diferentes de los de ellos (y generalmente opuestos).” Con esto se pretende examinar las relaciones laborales que se dieron entre los trabajadores y supervisores estadounidenses en el marco de los trabajos y avances del ferrocarril desde la población de Chimbo hasta la de Alausí.

Mientras que para la segunda pregunta se tomarán los conceptos de raza, establecido por el historiador jamaicano Tony Bouges y el concepto de imaginario racial, elaborado por el historiador inglés Alan Knight. Bouges realizó un estudio de la concepción de los términos de raza y clase social en la sociedad jamaicana desde el siglo XVI hasta mediados del siglo XX, este define a la raza como: “... una unidad estructurada muy compleja que existe a causa del modo de producción imperante en Jamaica. En esa unidad estructurada, hay momentos en los cuales una determinante juega un papel más importante que la otra.” Esto será pertinente para tratar el tema de discriminación racial que se daba por parte de los supervisores norteamericanos. (Bouges, 1983)

En cambio, el concepto de imaginario racial de Knight se centra en el análisis de las ideas o percepciones que se tiene sobre un grupo determinado de personas. Knight (2013) define a la ideología racial como ideales o preceptos que se tiene un grupo de personas sobre otro, estos ideales se generan a través de la observación de características biológicas, sociales, culturales, etc., esto se puede analizar desde el nacimiento de una persona, pasando por sus procesos de cambio biológico hasta su muerte. Este concepto nos sirve para analizar los discursos raciales de algunos funcionarios estatales, con el fin de observar los comentarios que tenían respecto a la presencia de la población jamaicana en Ecuador.

Por último, cabe mencionar que el motivo por el cual se ha tomado esta periodización del presente estudio, tiene que ver con el análisis de algunas investigaciones realizadas por los historiadores Roberto Crespo (1933) o Eleodoro Portocarrero Clark (2016), que se apoyan en la historia corte tradicional (corriente historiográfica que se centra en la descripción y narración de los hechos históricos). Estos registran a este acontecimiento dentro de los años 1900-1902, debido a que, durante este lapso de tiempo los jamaíquinos trabajaron y se instalaron en los campamentos ubicados en el tramo Bucay-Alausí y se registran los avances que se realizaron en la provincia de Chimborazo.

Las fuentes primarias que se van a utilizar para el desarrollo del presente tema, se dividen en: informes del Ministerio de lo Interior de Ecuador, Informes del Consulado Británico ubicado en la ciudad de Guayaquil y diarios de la época como El Telégrafo y El Tiempo, ambos publicados en la ciudad de Guayaquil. Las primeras fueron localizadas en el Archivo Nacional del Ecuador y el Archivo Nacional de Ecuador Sección Alausí.

Mientras que los informes consulares que se encuentran en el fondo Archivos Extranjeros del Archivo del Ministerio de Cultura de Ecuador y los periódicos se encuentran en el Fondo de Prensa Antigua del Repositorio Digital de la Biblioteca Nacional de la Casa de la Cultura de Ecuador.

Los informes del Ministerio de lo Interior exponen varios altercados que se dieron en el poblado de Alausí, entre obreros y policías del sector, además de solicitar la presencia y control de la Policía Nacional en los alrededores de los campamentos y sitios de construcción del ferrocarril. Mientras que los informes consulares develan los maltratos e inconvenientes que tuvieron los jamaíquinos con la policía, además de los incidentes que los trabajadores tenían con los supervisores e ingenieros norteamericanos. Por último las ediciones de los diarios El Telégrafo y el Tiempo, contienen informes y opiniones sobre los avances que se llevaban a cabo en el sector de Alausí, además de generar varios argumentos en contra de la presencia jamaíquina en Ecuador.

Ahora, en cuanto a la estructura de este trabajo, se desarrollaran 3 capítulos, el primer capítulo tratará sobre la cuestión contextual previa a la llegada de los jamaíquinos a Ecuador, desde la firma del contrato de la construcción del ferrocarril ecuatoriano entre

Archer Harman y el gobierno liberal de Eloy Alfaro, seguido por el análisis de los estudios y evaluaciones de la antigua vía del ferrocarril construida entre 1873-1895, después se observará el inicio de los trabajos de la vía férrea desde el poblado de Durán hasta el pueblo de Bucay. Al final se revisará los inconvenientes geográficos y laborales que se generaron en el sector de Bucay y Chimbo.

El segundo capítulo se centrará en la migración y la llegada de los jamaíquinos a Ecuador. A manera de introducción, se revisará el contexto de los jamaíquinos y su experiencia laboral en otros países como Cuba o Puerto Rico, debido a que, a finales del siglo XIX e inicios del XX, la mano de obra jamaíquina tuvo una alta demanda en el ámbito de la construcción de obras públicas, puesto a que estas personas tenían una gran fuerza física y una mayor eficacia al momento de realizar tareas de tipo físico.

Luego, analizará la contratación efectuada entre Archer Harman y James P. McDonald, gerente de la compañía McDonald Company, que facilitó la contratación y movilización de obreros a la Guayaquil & Quito Railway Co. Por último se analizará la vinculación de estos obreros en el tramo que fue desde Bucay hasta el poblado de Alausí.

Mientras que, el último capítulo tratará sobre los imaginarios raciales que se generaron un torno a la llegada de los jamaíquinos. Este punto es importante para la investigación, ya que aquí se podrá observar las opiniones y estereotipos, positivos y negativos, que se generaron sobre esta población y desembocaron en la discriminación racial generada por los ingenieros y supervisores en contra de los jamaíquinos. Para ello, se utilizará el concepto de imaginario racial de Alan Knight, que nos permitirá visualizar las ideas que los funcionarios del gobierno y algunos periodistas sobre esta población

Por último, se examinará las tareas a las que fueron asignados al momento de laborar en la vía férrea, así como las condiciones de vida, salarios y los maltratos que sufrieron en la obra durante los años 1900-1902, todo esto apoyado en los informes producidos por el Consulado Británico.

Es así que la conclusión de este trabajo de investigación tratará de visibilizar los problemas de racismo y discriminación que sufrió la población jamaíquina visto desde

las relaciones laborales y de control social que se generaron entre los obreros y los supervisores y policías que se dieron en los campamentos y lugares de trabajo de la línea férrea en el sector Bucay-Alausí.

Contexto previo a la llegada de los trabajadores jamaiquinos a Ecuador

El ferrocarril trasandino fue una de las obras más importantes en la historia de Ecuador, puesto que ayudó a fortalecer la economía del país mediante el intercambio de productos entre las regiones litoral y andina, se mejoraron los tiempos de traslado entre las ciudades serranas y costeñas (especialmente entre Quito y Guayaquil), y, sobre todo, se modernizó el sistema de transporte y vialidad ecuatoriano, además de impulsar el desarrollo nacional del país.

Esta idea surgió durante el segundo periodo presidencial de Gabriel García Moreno (1869-1875), específicamente en el año 1874 y continuó desarrollándose en la presidencia de José María Caamaño (1883-1888) en 1885. Durante esos periodos se ejecutó una vía férrea que fue desde Durán hasta Chimbo. Sin embargo, los trabajos del proyecto ferrocarrilero se suspendieron en el año 1890, uno de los principales factores que ocasionó este abandono fue la escasez de mano de obra, debido a la falta de experiencia laboral en construcción de ferrocarriles. Adicionalmente, se consideró al ferrocarril como una obra sin importancia, debido a su alto costo de construcción y a la escasa importancia que se le dio en el gobierno de Antonio Flores Jijón (1888-1892).

No obstante, con la llegada al poder por parte del general Eloy Alfaro tras el triunfo de la revolución liberal en 1895, se retomaría otra vez la idea de construir el ferrocarril que una a las regiones Costa y Sierra, con el fin de impulsar el desarrollo nacional y el progreso de la nación. Es así que, en el año 1896, Alfaro comenzaría a analizar la antigua vía Durán-Chimbo, con el fin de continuar con la elongación de la línea férrea hasta la ciudad de Quito.

En este capítulo, se analizará los contratos efectuados entre el gobierno nacional y la empresa del ferrocarril, los estudios y avances que se realizaron en la obra del ferrocarril durante los años 1897-1889, así como los análisis de la vía férrea que se realizaron en el sector del valle del Chanchan, ya que, desde este punto de la vía, los ingenieros de la compañía del ferrocarril tomaron la decisión de contratar a la población jamaíquina, proveniente de Centroamérica, para continuar con los trabajos del proyecto ferrocarrilero en la zona montañosa entre Chimbo y Sibambe, además de cubrir el déficit de trabajadores que presentaba la compañía en ese momento.

1.1. Eloy Alfaro y la continuación del ferrocarril

Tras el triunfo de la revolución liberal de 1895, el general Eloy Alfaro asumiría la presidencia de Ecuador en el año 1896. Alfaro se encontró con un país que tenía una economía interna tripartita que se concentraba en las regiones Costa, Sierra Centro-Norte y Sierra Centro-Sur (concretamente en las ciudades de Guayaquil, Quito y Cuenca), la primera se basaba en la producción y exportación de cacao, cabe mencionar que la región litoral se encontraba en el auge del segundo boom cacaotero que inició en el año 1870 (Contreras, 1994). Según Jean Paul Deler (2007) a través de la navegación del ríos Guayas, Babahoyo y Daule se logró conectar el comercio cacaotero entre las ciudades de Guayaquil, Babahoyo y Machala, que eran los centros productores de la región.

Según Carlos Contreras (1994) el resurgimiento del cacao se dio gracias a la fertilidad de las tierras, especialmente en la provincia del Guayas, además de las abundantes lluvias que contribuían al crecimiento de los cultivos. Otro punto que permitió este desarrollo cacaotero fue la migración de la mano de obra serrana hacia las haciendas costeñas, esto favoreció al incremento de las filas de trabajadores y al avance de la cosecha y recolección del cacao (Contreras, 1994). Por último, Contreras (1994) menciona que la urbe de Guayaquil fue el centro económico de la región Costa, ya que desde el puerto del río Guayas se exportaba el cacao hacia otros países, favoreciendo al crecimiento de la economía costera que benefició a los hacendados cacaoteros.

Mientras que la Sierra, manejaba dos sistemas económicos. Por un lado, la Sierra Centro-Norte que comprendía las provincias de Carchi, Imbabura, Pichincha y León. En este territorio se trabajó con un sistema de hacienda moderno que se basaba en la producción de cosechas a través de la agricultura, así como el desarrollo de la ganadería. Según Yves Saint-George (1994) en esta región existían tres tipos de haciendas: Hacienda de páramo (dedicada a la ganadería), Hacienda de páramo y sub andina (dedicadas a la ganadería y agricultura) y la Hacienda sub andina y de valles (dedicadas a la agricultura). La economía de la Sierra Centro-Norte se basó en la distribución de productos agrícolas y ganaderos, la aparición del mercado de tierras, además de la exportación de mercadería

hacia Colombia (Saint-George, 1994). Cabe mencionar que, estas actividades contribuyeron al crecimiento y desarrollo del comercio interregional de los hacendados de la Sierra Centro-Norte.

Por último, la región de la Sierra Centro- Sur, se encontraba en una crisis económica debido a la baja exportación de la cascarilla, la provincia de Cañar y la ciudad de Cuenca fueron los sectores más afectados. Los gobiernos locales tuvieron que buscar y plantear otras alternativas para reactivar la economía, es así que, encontraron un alivio en la producción y exportación del sombrero de paja toquilla, además del inicio del desarrollo de la minería en la región de Azuay (Palomeque, 1994). Este periodo fue de recuperación, que terminaría en la estabilización económica a inicios del siglo XX. Este sería el panorama regional que tenía Ecuador a finales del siglo XIX.

La sociedad de esa época se encontraba fragmentada y segregada en diversos grupos, debido al racismo generado por las élites de la época en contra de los sectores menos favorecidos como los indígenas y montubios. Otro factor de orden social fue el regionalismo que existía entre ambas regiones debido a las diferencias étnicas, religiosas, culturales presentes en las élites de la Costa y la Sierra (Pineo, 1994). Además, la sociedad de fines del siglo XIX estuvo marcada por las migraciones de trabajadores serranos hacia las haciendas cacaoteras del litoral, este se debió al gran momento que gozaba la producción del cacao, lo que generó varias fuentes de empleo y se ofertaban buenos salarios. Así varios trabajadores serranos buscaban nuevas oportunidades en las haciendas costeñas con el fin de mejorar su calidad de vida (Clark, 2004).

Mientras que en el tema de movilidad y transporte, Ecuador contaba con pocos caminos que conectaba algunas ciudades de la Sierra con la Costa, sin embargo, la mayoría de vías se ubicaban en sectores con alta presencia de vegetación, o en montañas que tenían salientes y riscos pedregosos y lodosos. El único medio por el que estos senderos podían ser transitados era a través del uso de un caballo o mula, debido a que aún no se contaba con una red vial sólida que una a las ciudades ecuatorianas y fomenten el intercambio comercial y cultural entre estas. Según Kim Clark (2004) los tiempos de viaje desde la

Costa hacia los andes eran muy largos, debido a los derrumbes y aluviones característicos del invierno, la gente demoraba entre seis a ocho meses en llegar a su lugar de destino.

Por último, el tema político estuvo marcado por la llegada del partido liberal al poder ecuatoriano, y con ello la creación de nuevas leyes y proyectos enfocados en incentivar el desarrollo y progreso de la nación, como la creación de obras públicas, reformas arancelarias, etc. Adicionalmente, se pensó en renovar el plano social y político a través de la separación del Estado de la Iglesia, la creación del Registro Civil, el establecimiento de la educación laica, etc. Cabe mencionar que uno de esos proyectos era la reactivación del proyecto ferrocarrilero.

Alfaro pensó que el ejecutar el proyecto del ferrocarril ayudaría a mejorar la economía nacional a través del intercambio y envío de productos, así como la movilidad de las personas alrededor del territorio ecuatoriano, ya que se reduciría los tiempos de viaje y se dejaría de lado el mercado interno tripartito de la Costa y la Sierra, además de integrar a las ciudades de estas regiones, incentivar el intercambio cultural, etc. Es así que, el año 1896 el gobierno de Alfaro toma la decisión de retomar la construcción del ferrocarril, con la consigna de generar una integración nacional y económica del país. Según Kim Clark (2004) el ferrocarril ecuatoriano sería “la obra redentora” que ayude al país en su desarrollo económico y nacional que guíe al Ecuador a las sendas del progreso de la nación.

Estas ideas referentes al impulso del progreso y desarrollo nacional se podían observar en los discursos emitidos por el presidente ante el Congreso Nacional entre los años 1896 y 1897. Alfaro enfatizaba la idea de que el tener un ferrocarril podría sacar al país del estancamiento económico tripartito en el que se han desarrollado las regiones del litoral y los andes a través del movimiento, conexión e intercambio entre estos territorios. Tras esto, el gobierno puso en marcha la búsqueda de inversionistas y empresarios que estén interesados en prestar su capital para ejecutar el proyecto. Sin embargo, se presentaron algunas dificultades asociadas a la imagen política y económica que tenía el Ecuador en ese entonces, el país contaba con una pobre reputación internacional, además tenían

deudas con otros países como la deuda de independencia con Gran Bretaña. No obstante, el gobierno llevó a cabo la búsqueda de inversionistas en el extranjero.

Es así que el gobierno ecuatoriano encontró a un inversionista extranjero de nacionalidad estadounidense, el empresario Archer Harman (1859-1911). Este provenía de una familia militar y que estaba relacionada con la empresa de transporte (específicamente en el desarrollo de la industria de carretas, ferrocarriles, entre otros). Según Carlos Espinoza (s.f.) Harman había participado en la construcción varios proyectos ferrocarrileros de mediados del siglo XIX como el Ferrocarril Chesapeake-Ohaio al Oeste de Virginia en 1870, el Ferrocarril de Pennsylvania en 1880, etc. Harman participó en estos proyectos en calidad de inversionista y su función era la de negociar y concesionar las obras con empresas de otros países, tramitar la adquisición de tierras para la construcción de vías, construir instalaciones y campamentos para acoger a los trabajadores de la obra y contratar mano de obra extranjera para reforzar las filas de obreros locales (Espinoza, s.f.).

Cabe mencionar que, cuando Harman inicio su propio negocio en el campo de los ferrocarriles, no tuvo mucho éxito, debido a la fallida planificación que realizaba antes de ejecutar una obra. Tal es el caso de los ferrocarriles de Kentucky y Florida (Espinoza, s.f.). Sin embargo, al escuchar la propuesta de la construcción de un ferrocarril en Ecuador, este no dudo en participar en la obra. Más tarde, este proyecto sería el único logro individual que conseguiría en su currículo. Como dato adicional, según Carlos Espinoza (s.f.), Harman realizó el recorrido del trayecto en el que se iba a construir el ferrocarril Trasandino previo a la firma del contrato con el gobierno ecuatoriano.

Según Kim Clark (2004) el 13 de marzo de 1897 el gobierno ecuatoriano cerró su proceso de negociaciones con Harman, y con ello se comenzaría a realizar los trámites para empezar la construcción del Ferrocarril Trasandino. A Harman le interesó mucho la idea de construir un ferrocarril que partiera desde el litoral y surcara los andes hasta llegar a la ciudad de Quito. Así, Alfaro y Harman entraron en varios procesos de negociaciones que tuvieron como finalidad la creación del contrato del ferrocarril ecuatoriano.

1.2. Elaboración del contrato entre el Estado ecuatoriano y Archer Harman

Tras las negociaciones llevadas a cabo entre Harman y Alfaro, el 14 de junio de 1897 se efectuó el contrato ferrocarrilero entre el Estado ecuatoriano y Archer Harman en presencia del Congreso Nacional de la época. El documento consta de 35 artículos, en los que se pueden visualizar la creación de la empresa del ferrocarril (conocida más adelante como The Guayaquil & Quito Railway Co.), la conformación de la junta de accionistas del ferrocarril, la elección de la directiva de la empresa, los presupuestos para la adquisición de materiales de construcción, la contratación de ingenieros para la elaboración de estudios previos a la edificación de la vía férrea, la contratación de empleados para el inicio de los trabajos, entre otros.

Con esto se dejaba estipulado el proceder y la responsabilidad que asumiría la empresa The Guayaquil & Quito Railway Co. ante los estudios de vía y avances que se realizaran desde Durán hacia Quito. Así se estableció de manera oficial el contrato del ferrocarril, y con esto se daría inicio al trabajo de los análisis y construcción de tramos en la línea férrea. Luego de este contrato, se efectuaron otros documentos para la ampliación de plazos de entrega de los tramos, la adquisición de materiales, entre otros. De este grupo documental, se destaca el decreto del 19 de abril de 1897 que se refiere a la celebración del contrato del ferrocarril, así como la facultad de realizar concesiones con otras empresas en caso de que existieran inconvenientes en la construcción de la vía férrea.

Ahora, al revisar el contrato del ferrocarril y un decreto anterior a la firma del mismo, se ha encontrado dos artículos que se centran en el tema de contratación de empleados por parte de la empresa. Dentro del contrato ferrocarrilero, el artículo que más llama la atención es el número 31 que hace referencia al número de empleados nacionales que deben formar parte del equipo de trabajo de la The Guayaquil & Quito Railway Co., este menciona (s.a., 1904): “ARTÍCULO TREINTA Y UNO: Dos tercios de los empleados del Ferrocarril deberán ser ecuatorianos, siempre que sean idóneos.” Por lo que, un tercio restante de trabajadores podían ser contratados desde el extranjero, además se destaca el tema de la idoneidad, es decir que los trabajadores tenían que estar capacitados en la

construcción de ferrocarriles. Harman efectuaría esta cláusula más adelante cuando se buscaría la posibilidad de contratar obreros provenientes del Caribe.

Adicionalmente, en el decreto del 19 de abril de 1897 previo a la firma del contrato del ferrocarril, se observa que el artículo 2 hace mención a la contratación de cualquier persona o empresa en caso de que se presente algún incidente durante la ejecución de los trabajos en la vía férrea. Este menciona (s.a., 1904):

“Art. 2: Autorízase asimismo al actual Jefe del Ejecutivo para que, en conformidad con las bases acordadas por el Sr. Archer Harman, pueda contratar con cualquiera otra persona ó Corporación, la obra del Ferrocarril, dado el caso de que, por algún incidente imprevisto, no se llevare á efecto el contrato con los Sres. Harman y Compañía.” (p. 1)

Este artículo explica que si se llegaba a dar alguna dificultad durante los avances de la vía férrea, Harman podía solicitar el apoyo de cualquier empresa o persona para reforzar la construcción de la vía, con el fin de no abandonar los trabajos y seguir con la extensión de la línea férrea hacia la ciudad de Quito. Harman haría uso de este artículo más adelante en 1900 para contratar los servicios de la J.P. McDonald Company, con el objetivo de solicitar la prestación de obreros provenientes de Jamaica.

Una vez firmado el acuerdo entre Harman y el gobierno ecuatoriano, se llevarían a cabo los estudios y análisis de la continuación de la vía férrea desde Durán hacia Quito entre los años 1894-1898. En la siguiente sección se expondrán dichos estudios llevados a cabo por el gobierno de Alfaro y la The Guayaquil & Quito Railway Co.

1.3. Posibilidades y estudios de la vía férrea

Antes de que se pongan en marcha los estudios de la vía férrea, ya existía una línea férrea construida entre los años 1874-1889. Este tramo fue construido en el segundo periodo presidencial de Gabriel García Moreno (1869-1875), la primera fase se construyó entre los poblados de Durán y Yaguachi, en total unos 45 km. de línea férrea. Posteriormente, en la presidencia de José María Placido Caamaño (1883-1888) se contrataría al ingeniero

inglés Marcus Kelly para que se continúe con el proyecto de García Moreno, es así que se logró extender la línea férrea hasta el pueblo Chimbo, sin embargo los trabajos se quedaron varados, debido a la imposibilidad de cimentar la vía en un terreno desnivelado y desgastado.

No obstante, los estudios se reactivaron en el año 1894, el gobierno ecuatoriano habría mandado a realizar los análisis de la antigua vía Durán-Chimbo ejecutada entre los años 1874-1890, para ello se contrató los servicios del ingeniero inglés Cristobal Thill, con el fin de ver si era posible seguir con la continuación de los avances en este trayecto. En el informe del 17 de febrero de 1894, Thill explicó al gobierno que el terreno en el que se encontraba la vía era muy inestable, debido a que esta presentaba varios desniveles y la calidad del suelo era muy mala, si se continuaba con la construcción de la línea férrea en este tramo, las rieles se podían desestabilizar y la locomotora no podría ascender hacia la región Sierra. Otra dificultad fue el ascenso por las montañas, era casi imposible que la locomotora logre subir por estos terrenos.

Con respecto a este tema, Thill (1894) describió al terreno como:

“Estas laderas, de tan considerable inclinación, están formadas de roca dura, desde la superficie. En lo restante de la línea, el terreno se compone de arcilla compacta, mezclada con piedras, y de roca disgregada, completamente descubierta, en unos lugares, y cubierta de tierra vegetal, en otros.” (p. 6)

Con esto se evidenciaba que el avance del ferrocarril por estos terrenos de tipo subtropical era complicado, debido a que el montar los rieles encima de un terreno movedizo e inestable ocasionaría que las vigas se desprendan del suelo y con ello los durmientes se saldrían de la ruta.

Sin embargo, la solución que propuso Thill para que el ferrocarril logre surcar los Andes fue el de cambiar la gradiente de subida a 3%, es decir crear una línea de ascenso que le permitiera a la locomotora trepar hacia las montañas, el sector donde se tendría que realizar esta acción fue entre Sibambe y Alausí, ya que este era el terreno más complicado

para el paso de la locomotora, debido a la gran cantidad de montículos, rocas y peñascos que abundaban en esta zona.

Además, Thill mencionó que, para que el tren suba hacia el poblado de Alausí, se tendría que realizar una vía en forma de zig-zag, con ello se buscaba que el ferrocarril avance en retroceso por la montaña hasta salir del sector de Sibambe. La vía debería ser construida alrededor del cerro y tenía que ser reforzada con muros de roca natural para que no se desprenda la vía y logre soportar el paso del tren.

Thill dejó en consideración este estudio previo para que el futuro gobierno que asumiera el poder tome en cuenta estos puntos, con el fin de retomar los trabajos en la vía férrea. No obstante, en el gobierno de Eloy Alfaro se volvieron realizar nuevos estudios para ver qué tan factible era continuar con el desarrollo de la antigua vía edificada por García Moreno. Para ello se contrató al ingeniero alemán Sigvald Muller, quien se encargaría de la elaboración de nuevos análisis de la antigua línea férrea y sobre su posible avance. El 5 de julio de 1898 Muller presentó un nuevo informe al Ministerio de Obras Públicas.

En su estudio, Muller se dedicó a analizar el terreno del valle del río Chanchan ubicado en Chimbo (provincia de Chimborazo). El ingeniero expuso tres puntos clave para la reactivación de los trabajos en la línea férrea, en el primer punto el ingeniero alemán señalaba que definitivamente tendría que abandonarse la construcción de la antigua vía edificada por García Moreno debido a las dificultades relacionadas con los desniveles que se presentaban en el terreno subtropical entre la Costa y la Sierra, además de los factores relacionados con la vegetación que existía en la zona, así como los bruscos cambios de clima (Muller, 1898). Cabe destacar que estas indicaciones ya estaban detalladas en el anterior informe de Thill.

Otro problema para que el ferrocarril no pueda continuar en esa ruta fue la dificultad de ascenso hacia la Sierra, el problema se presentó en la subida hacia el cerro Zhasmay ubicado en la provincia de Chimborazo, esto se debe a que, al momento de que el tren tome viada para subir por este camino, la locomotora perdería fuerza y no podría continuar con el ascenso hacia el poblado de Sibambe. La principal causa de este

problema fue que la gradiente de ascenso de la vía era muy empinada, y esto estancaría el tráfico de los trenes impidiendo el ascenso hacia los andes.

Otra dificultad que se presentó en esta vía fue la destrucción de los puentes que se ubican entre la unión de la región Sierra con la Costa, la principal causa de este problema fue la llegada de las inundaciones y los incrementos en el nivel del agua de los ríos que atravesaban a la línea férrea. Muller (1898) menciona que solo se había quedado en pie un puente ubicado en el poblado de Chimbo. Las lluvias habían deteriorado el estado de la vía, ocasionando la desconexión de los tramos ubicados en la región subtropical andina. Finalmente, Muller (1898) señaló que la antigua vía férrea se concibió como un camino totalmente plano y simple, sin muchos puentes y gradientes hacia los andes.

Como último punto del informe Muller (1898), éste menciona el deterioro de la vía y la destrucción de los durmientes debido a las lluvias abundantes del sector subtropical, la aparición de vegetación entre los rieles y durmientes ocasionaron varios daños en el material férreo, por lo que se planteó el cambio de ruta y con ello la modificación de todo el camino desde Durán hacia Quito, cabe mencionar también que el robo de los durmientes fue otro factor para que se tomara esta decisión. Así, Sigvald Muller recomendó al gobierno que se desviara los 22 primeros kilómetros de la vía, con el fin de cambiar el trayecto de la ruta hacia la región Sierra.

Estos fueron los estudios previos que se realizaron antes del inicio de los trabajos de la vía férrea, el gobierno de Alfaro estaba de acuerdo en que era una buena decisión el cambiar la ruta del ferrocarril, ya que las locomotoras no podrían avanzar en este complicado tramo por la falta de puentes y gradientes de ascenso. Es así que, a finales de 1898 se comenzaría a trabajar en el nuevo trayecto establecido por Sigvald Muller. A continuación, se detallará los trabajos que se llevaron a cabo desde el poblado de Durán hacia la ciudad de Quito.

1.4. Avances de la obra entre 1898-1899

Tras acoger la propuesta efectuada por el ingeniero alemán Sigvald Muller, el gobierno de Alfaro comenzaría a planear los detalles para construir la nueva vía férrea. Para ello, en el año de 1898, el Congreso Nacional junto con el gobierno ecuatoriano y la compañía del ferrocarril realizaron un Proyecto de Contrato sobre cómo se iba a construir la línea ferrocarrilera. Este proyecto tiene 17 puntos que tratan sobre las fases de construcción, los estudios de la vía, la contratación de materiales, el costo que iba a tener cada fase, etc.

En este documento se registran 4 fases de construcción: la primera menciona que se debe arreglar y mejorar el tramo comprendido entre los poblados de Durán y Chimbo, la segunda se centró en establecer conexiones entre Guayaquil y Durán a través del servicio de embarcaciones para el traslado de personas y materiales, además de la construcción de muelles y factorías exclusivos para el uso del ferrocarril, la tercera fase señalaba que, una vez terminada la rehabilitación de la vía Durán - Chimbo, se empezaría a extender la línea férrea desde Chimbo hacia Guamote, y la última fase era la prolongación hacia la ciudad de Quito (Crespo, 1933). Con esta ruta de trabajo, el gobierno de Alfaro y la The Guayaquil & Quito Railway Co. emprenderían los trabajos a finales de 1898.

El primer paso a cumplir fue la búsqueda de trabajadores que presten su fuerza laboral para llevar a cabo la colocación de rieles, durmientes y material rodante en el nuevo trayecto. Es así que el gobierno ecuatoriano se enfocó en contratar a los trabajadores de las haciendas cacaoteras de la Costa y las agricultoras de la Sierra, sin embargo se presentaron varios inconvenientes al momento de seleccionar el personal, una de ellas fue la oposición de los hacendados de ceder a sus peones para que se vinculen a la obra, ya que si dejaban que sus trabajadores vayan a prestar sus servicios a ese proyecto, estos perderían fuerza laboral y con ello bajaría la producción de sus haciendas.

Otra de las dificultades fue la oposición de los trabajadores serranos de ir a trabajar a los terrenos subtropicales fronterizos entre el litoral y los andes, ellos tenían miedo de trabajar en unas pésimas condiciones climáticas, ya que, en el invierno, estos sectores se convertían en pantanos llenos de lodo, aumentaba el nivel de agua de los ríos, lo que

ocasionaba desbordes e inundaciones alrededor de estos terrenos, y por último, tenían miedo de contraer una enfermedad tropical producida por la picadura de mosquitos o culebras, específicamente la fiebre amarilla.

Sin embargo, el gobierno tuvo que hacer el uso de la fuerza laboral de las personas que trabajaban en estas haciendas y vincularlas al proyecto del ferrocarril. Los trabajos comenzarían en el sector de Durán, además, se continuó con los estudios para la construcción de la vía desde Chimbo hacia Quito. Los materiales eran receptados en la ciudad de Guayaquil y desde allí eran distribuidos hacia Durán y otros sectores donde se cimentaría la vía. Según Roberto Crespo (1933), para el primer tramo se necesitó el uso de 6 locomotoras y 3.000 toneladas de rieles y material rodante. Posteriormente, se habían reclutado varios trabajadores provenientes de la Sierra, la empresa del ferrocarril se encargó de la recepción de materiales para su almacenamiento y distribución en los lugares que se iba a montar la línea férrea.

El primer tramo que se construyó fue desde la ciudad de Durán a Yaguachi, los trabajos que se llevaron a cabo en esta zona fueron la colocación de rieles y durmientes y el montaje de las estaciones con locomotoras, todo esto se efectuó con las recomendaciones estipuladas en el informe elaborado por el ingeniero Muller. Sin embargo, a finales del año 1898, la compañía sufriría una gran baja en el número de trabajadores debido a la falta de interés de los jornaleros en continuar con la prolongación de la vía hacia la región Sierra. Los trabajadores prefirieron regresar, en calidad de peones, a las tareas cotidianas que realizaban en las haciendas, ya que se les pagaba un mejor salario y tenían un lugar donde vivir.

Con esto, el gobierno se veía en la obligación de contratar a los trabajadores que laboraban en las cercanías por donde se estaba construyendo el camino de hierro. Es así que el gobierno ordenó el reclutamiento de indígenas provenientes del sector de la Sierra Norte, para que sean incluidos en los sitios de trabajo. Según Kim Clark (2004), el número de trabajadores que se registraba hasta el mes de julio de 1899 era aproximadamente un total de 600 trabajadores que estaban incorporados en las filas de la The Guayaquil &

Quito Railway Co., con una escasa cantidad de mano de obra local el gobierno continuó con los trabajos desde el sector de Yaguachi. Cabe mencionar que los trabajos fueron supervisados por el Mayor John Harman, ingeniero principal de la obra y hermano de Archer Harman, y el coronel William F. Shunk fueron los encargados de vigilar el cumplimiento de los estudios y trabajos del ferrocarril, además de velar el cumplimiento de la jornada laboral por parte de los obreros serranos.

Los trabajos de mejora de vía llegaron hasta la ciudad de Chimbo, el mayor John Harman redactaría un informe sobre los avances que se habían realizado hasta ese momento. Harman menciona que los avances en el tramo Durán-Chimbo fueron ejecutados progresivamente, además se cumplió con la mejora y ampliación los caminos que estaban en malas condiciones (Crespo, 1933). Otras tareas que se realizaron en este periodo fueron la ampliación y reconstrucción del muelle de Durán, la ampliación y arreglo de los talleres del ferrocarril ubicados en Durán, rehabilitación y construcción de los puentes de este tramo, en especial el que se encuentra ubicado en Milagro, debido a que era el más largo de la vía (Crespo, 1933).

Otros puntos que menciona Harman en su informe son: el cambio de los durmientes del antiguo trayecto, implantación de nuevos rieles en la vía, construcción de las estaciones de Yaguachi y Barramental, construcción de las oficinas telegráficas y cambio del material rodante de toda la línea férrea (Crespo, 1933). Estos serían todos los trabajos que se llevaron a cabo hasta llegar al poblado de Chimbo. Al llegar a este punto, los ingenieros se encontraron con dos problemas que les impedían avanzar hacia la Sierra: el primero el problema referente al ascenso de la vía férrea hacia Chimborazo y el segundo la falta de fuerza laboral que continúe con la extensión de la línea férrea.

Para el primer inconveniente, el coronel William F. Shunk fue el encargado de supervisar los estudios para la continuación del ferrocarril hacia los andes. En un informe redactado el 15 de septiembre de 1899 Shunk ponía a consideración que se debía hacer nuevamente estudios en el sector de Chimbo y Cajabamba, para ello, el ingeniero Shunk propuso el análisis de 2 posibilidades para la continuación de la vía férrea, la primera era de que la línea pase por Chimbo en dirección hacia el sector de Cruz Navas, mientras que la

segunda fue el paso por el valle del río Chanchan hacia el pueblo de Guamote (Crespo, 1933).

Al final se tomó la decisión de continuar por el valle del Chanchan, ya que desde ahí se podía conectar rápidamente con las ciudades de Riobamba y Ambato, y era más factible que el tren ascienda por este sector. El estudio de los ingenieros estuvo ubicado en un tramo de 330 millas (aproximadamente unos 530 km.). Sin embargo, más adelante se presentaría un nuevo problema en el avance de la vía férrea hacia la Sierra, los ingenieros del ferrocarril tendrían inconvenientes en construir la línea férrea en el sector de Chimbo, debido a la inestabilidad del terreno y las constantes lluvias que se presentaban en esta zona subtropical. A continuación, explicaremos más a fondo las dificultades que señalaron los ingenieros en los informes que elaboraron sobre el paso de la locomotora por Chimbo.

1.5. Problemas de continuación de la obra

Entre los años 1898 e inicios de 1900, la obra ferrocarrilera fue restaurada y mejorada entre los poblados de Durán y Bucay, con pocos obreros se había completado alrededor de 105 km de vía férrea, sin embargo, a pesar de que ya se tenía conocimiento sobre los estudios que realizaron sobre el ascenso desde Bucay a la región Sierra, los ingenieros de la obra se encontrarían con un nuevo problema: el tramo ubicado entre Chimbo y Sibambe, debido a la irregularidad del terreno y a la gran cantidad de rocas, riscos y abundante vegetación que existía en la zona, además de que este sector se asentaba en una zona montañosa que presentaba varias irregularidades geográficas en sus faldas y alrededores. Estos factores impedían que se lleve a cabo el avance de los trabajos, además, las consecuencias de laborar en este sector conllevaban un alto nivel de peligrosidad y mortalidad, debido a los derrumbes y deslaves que se podrían presentar en un ecosistema sub tropical.

La principal razón para que la línea férrea no avance por el sector norte de Chimbo estuvo asociada a la idea de que las curvas y gradientes que habían sido estipuladas en el contrato firmado en 1897 no facilitaban el paso del ferrocarril hacia la Sierra, puesto a que las

rieles no resistirían el peso de la locomotora, esto ocasionaría la destrucción de la línea férrea, además del descarrilamiento y estancamiento del ferrocarril en su ascenso a los Andes. Otro problema estuvo relacionado con los posibles derrumbes, deslaves y caída de rocas que se podían dar en el sector, debido al desprendimiento de la tierra ubicada en los cerros y montañas en la época invernal. En un informe de Archer Harman emitido el 4 de marzo de 1900, hacia el presidente Alfaro se detalla más a fondo estos inconvenientes que se dieron al llegar a la zona entre Chimbo y Sibambe.

Harman (1900) señala 4 problemas que los ingenieros encontraron al momento de estudiar la zona por la que pasaría el ferrocarril. El primero tuvo que ver con la cuestión de la altura en la que se encontraba el sector. Harman menciona que la zona norte de Chimbo se ubicaba en una altura entre 400-600 metros, esto dificultaba la construcción de la gradiente de ascenso de 4%, debido a que la altura del terreno no permitía la cimentación de la gradiente requerida para el ascenso de la locomotora hacia Sibambe.

El segundo problema se asoció a la geografía y el tipo de terreno que se presentaba este sector. Harman (1900) señala que gran parte del terreno es de tipo arcilloso, lo cual lo convertía en un suelo inestable, por lo que, si se quería construir la vía férrea en esta superficie, el resultado iba a ser negativo, debido a que las rieles, los durmientes y el material pétreo no se mantendrían fijos en el terreno, lo que ocasionaría un desvío de la línea férrea y un corte con la vía proveniente de la región Costa y una incomunicación con la Sierra.

El ingeniero norteamericano William Bennett también mencionó las características geográficas y climáticas de la zona norte de Chimbo. En un informe emitido en el año 1900. Bennett (1903) menciona:

“Las laderas, frente al Pacífico, están bañadas por la niebla y la lluvia perpetuas. La acción de las aguas, la acción química acelerada por el clima tropical, ha desintegrado la roca blanda original; los deslizamientos de tierra han sido frecuentes, hasta que las pendientes a grandes profundidades consisten casi por completo en un material terroso compactado, que descansa justo en el ángulo de reposo, pero sostenido de alguna manera por una masa de vegetación tropical.” (p. 362)

Como dato adicional al segundo problema, hubo un antecedente que se dio en el mes de febrero del año 1900, cuando el ingeniero William Shunk construyó una vía férrea y terraplenes en el sector entre Chimbo y Sibambe, sin embargo, las obras que habían realizado los ingenieros y albañiles del ferrocarril, fueron destruidas a casusa de los derrumbes provocados por las fuertes lluvias características de este sector subtropical. Harman (1900) menciona que el suelo de este sector no presentaba una estabilidad que permitiera el agarre de las rieles y puentes al terreno, esto causaría futuros derrumbes y desplomes de la vía férrea, dificultando el ascenso del ferrocarril hacia la Sierra.

El tercer problema estaría relacionado con las lluvias constantes características de los sectores sub tropicales. Los aguaceros dificultarían la continuación de los avances del ferrocarril por este sector, ya que, el agua que se acumulaba encima de los cerros y montes provocaría deslizamientos de tierra, derrumbes de rocas y aluviones que terminarían modificando el nivel del terreno, además, si el tren ascendía por esta zona, iba a ser golpeado y descarrilado por estos derrumbes, lo que ocasionaría el estancamiento de la locomotora en este tramo.

Y el último punto tuvo que ver con la construcción de los puentes y rieles al ras de las faldas de las montañas y cerros que se encontraban en esta zona, Harman (1900) menciona que, si los puentes se construían en las faldas de las montañas, estos quedarían expuestos a cualquier derrumbe que se pudiera producir en la altitud de estas montañas, esto provocaría la destrucción tanto de los puentes como de la vía férrea. Estos serían los principales problemas que encontrarían los ingenieros de la Guayaquil & Quito Railway Co. en el sector entre Chimbo y Sibambe, por lo que se tuvieron que realizar nuevos estudios en los alrededores de esta zona. Los ingenieros tendrían que verificar las condiciones de estabilidad de la superficie del nuevo terreno, el nivel de peligrosidad de los derrumbes y deslaves, la altura del suelo, entre otros. Adicionalmente, el nuevo sector por donde pasara la línea férrea tendría que contar con todas las seguridades laborales, para los que los obreros puedan trabajar sin ningún problema, con el objetivo de continuar con el avance de los trabajos hacia la región Sierra.

Cabe mencionar que los ingenieros de la obra realizaron varios estudios para comprobar si el construir una gradiente de ascenso en un 4 % podía facilitar el ascenso de la locomotora hacia la ciudad de Riobamba, pero debido a la irregularidad del terreno y los constantes derrumbes que se daban en la época invernal, la compañía se vio obligada a cambiar la ruta de ascenso, y con ello se tuvo que elaborar un nuevo estudio sobre el paso de la locomotora por la zona de Chimbo.

1.6. Estudios y aprobación del avance de la vía por el valle del río Chanchan

Los estudios realizados por los ingenieros del ferrocarril concluyeron que no se podía avanzar por el sector norte de Chimbo, debido a los derrumbes e irregularidad del terreno. Es así que Archer Harman tuvo que buscar otra alternativa que le permitiera construir una gradiente accesible para que el ferrocarril ascendiera hacia los Andes. Los estudios geográficos se llevaron a cabo entre los poblados de Chimbo y Sibambe, el objetivo fue el de encontrar un terreno estable que permita la cimentación de la línea férrea y los terraplenes que faciliten la subida de la locomotora hacia la Sierra.

Es así que, tras varios estudios geográficos, los ingenieros de la obra determinaron que el sector más adecuado para la continuación de la obra se encontraba en un valle ubicado en las cercanías del río Chanchan. Harman menciona que los ingenieros del ferrocarril consideraron que esta zona sería adecuada para continuar con la construcción de la vía férrea, en su informe del 4 de marzo de 1900 Harman señaló lo siguiente:

“Después de un maduro estudio del asunto, los ingenieros de la Compañía han hecho un ligero reconocimiento del valle del río Chanchan con el fin de averiguar la practicabilidad de construir un ferrocarril sobre las márgenes de dicho Río, evitando así las pendientes montañosas, hasta atravesar la parte peligrosa de esa sección; y es opinión de los ingenieros que sí puede construirse, pero con una gradiente mayor del 4% en una parte, ó bien con el uso de retrocesos, á los cuales se oponen, pues creen obtener mejores resultados sin el uso de ellos.” (p. 245)

La razón por la que se consideró que el ferrocarril avance por este valle, estaba relacionada con la regularidad del terreno, ya que este se encontraba en una planicie, lo cual facilitaba el tránsito del tren hacia el ascenso al sector de Alausí. Además, con esto se trataba de evitar el peligro de derrumbes y deslaves que pudieran destruir la vía férrea. Sin embargo, si el ferrocarril iba a continuar por este valle, la gradiente del 4 % establecida en el contrato del año 1897, no podía ser construida debido a la falta de altura que tendría la vía hacia el sector de Alausí. Con respecto a este tema, Harman (1900) mencionó:

“El Ferrocarril por la línea del Río Chanchan se podrá construir con rapidez, y operado con toda seguridad; y en vista de las grandes ventajas que se obtendrán con el cambio, la Compañía se permite presentar á Ud. la siguiente propuesta, sujeta á la ulterior resolución de los ingenieros sobre la practicabilidad de construir ó no el ferrocarril en las pendientes montañosas de la línea actual.

La Compañía se propone continuar la línea actual hasta llegar al punto donde han ocurrido los grandes derrumbes, y de ahí descenderá al valle del Chanchan y continuará su curso hasta un punto donde se puedan evitar los derrumbes, sin usar una gradiente mayor del 5 1/2%” (p. 245)

El motivo por el que se cambiaría la gradiente de ascenso tenía que ver con la altura del nuevo terreno, debido a que el ascenso hacia el sector montañoso era más alto que el anterior terreno, por lo que se tuvo que cambiar el grado de la gradiente para que la locomotora pueda ascender sin problemas por la región Sierra. Con estas consideraciones el gobierno ecuatoriano, a través del Congreso Nacional, aprobaría la propuesta de continuar el trayecto del ferrocarril a través del valle del Chanchan, y con ello se evitaría el problema de los derrumbes y deslizamientos de tierra que afecten a la vía férrea. La continuación de los trabajos estuvo a cargo del ingeniero Cnel. William F. Shunk. Este describió las actividades que se habían realizado desde marzo hasta julio de 1900, Shunk (1900) señaló:

“Principiando en un punto del Ferrocarril existente, como á dos millas al oeste de Chimbo, se tiró una línea preliminar a través del río Chimbo y de los cerros, entre

dicho río y el Chan-chan, siguiendo el curso del valle de este nombre hasta unas dos millas del valle de Huigra, de donde se desvió hasta la curva de Sigsibambe, y de allí se trazó una nueva curva hasta conexas la nueva línea con la antigua. Terminados estos estudios, se halló la practicabilidad de la nueva línea hasta conexasla con la antigua, usando el máximo de gradiente de 5%, y esto solamente en cortas distancias. Comprobado esto, los ingenieros se ocuparon en la permanente localización de la línea, y se pusieron peones para la construcción de campamentos á distancia de dos millas el uno del otro, en toda la extensión de la línea, ...” (p. 247)

Shunk consideraba al sector del valle del Chanchan como la opción más adecuada porque esta zona se asentaba en una planicie, lo cual evitaría cualquier tipo de derrumbe o deslave que se pudiera producir en la vía férrea, Adicionalmente a esta descripción de los trabajos y estudios llevados a cabo en este sector, Shunk (1900) mencionó 5 ventajas que les proporcionaba el nuevo curso de la vía del ferrocarril por este valle:

“Puedo decir que la línea del valle de Chan-chan, se considera como la única practicable y natural, entre Chimbo y Cajabamba, por los motivos siguientes. I. Prácticamente se evitan los peligros de derrumbos.

2. Se cortan asimismo los peligros de puentes elevadísimos.

3. El valle está relativamente seco durante todo el año.

4. Se evitan también las fuertes y peligrosas curvas quedando solo las del río que son fáciles, y en todo caso mejores que las de las faldas de las montañas.

5. El ferrocarril una vez construido y en explotación será fácil mantenerlo en buen estado y con un gasto razonable; más aun, esta línea, pone en fácil comunicación con Guayaquil las populosas poblaciones del Sur del Chan-chan, donde se encuentran Cuenca, Cañar, Azogues, -Chunchi, Alausí, Tixán y muchos otros pueblos de menor importancia.” (p. 248)

Tras los estudios realizados en la zona del valle del río Chanchan, los ingenieros y peones de la obra avanzaron con los preparativos para la continuación del montaje de la vía férrea, la siguiente fase era la construcción de la línea desde Huigra hacia Sibambe. Este

tramo fue muy complicado debido a que se tuvo que retirar varia vegetación para preparar el terreno, con el objetivo de montar los durmientes y las rieles. Además, se realizaron otras actividades como montaje de campamentos tanto para ingenieros como obreros, así como el traslado de material, limpieza del suelo, entre otras labores.

Con respecto a la limpieza de vegetación de la zona, el ingeniero William Bennett (1900) en un informe publicado en el *Bulletin of the American Geographical Society*, mencionó lo siguiente: “Esta llanura está fuertemente arbolada, excepto en la vecindad de la línea, las plantaciones de azúcar, café, caucho y cacao han sido despejadas.” Tanto los bosques como algunas plantaciones que había en ese sector tuvieron que ser retiradas de la zona por donde se construiría la vía férrea.

Con respecto al traslado de material hacia los campamentos de los empleados, cabe mencionar que esta labor se llevaba a cabo a través de locomotoras que partían desde Durán hasta la estación de Bucay. Según García Idrovo (2007) las rieles, durmientes, material pétreo, dinamita, entre otras herramientas de trabajo, desembarcaban en Bucay, y desde ese sector los obreros trasladaban estos materiales con la ayuda de mulas hacia los campamentos ubicados en Chimbo y Huigra para su posterior almacenamiento.

Los trabajos efectuados en la zona Chimbo se complicarían con el paso del tiempo debido a la variación del clima de este sector, ya que esta zona es de tipo sub tropical, y el clima podía ser cálido un día y lluvioso al siguiente. Esto provocaría una afección en los trabajadores serranos que se trasladaron a este lugar, puesto que sus cuerpos no eran muy resistentes a los rigores del clima cálido-húmedo. Según García Idrovo (2007) varios obreros e ingenieros se enfermaron gravemente tras laborar en climas muy soleados, esto provocó el apareamiento de varios casos de insolación, causando la muerte de trabajadores e ingenieros.

Adicionalmente, el ingeniero Bennett mencionaría las complicaciones que presentaron los indígenas al laborar en climas más templados, Bennett (1900) menciona:

“Los trabajadores indígenas nativos, que viven por elección en las latitudes más altas, se enferman de inmediato cuando son llevados a trabajar a las tierras bajas. El valle

de Chan- Chan, especialmente, tenía un mal nombre con ellos por su insalubridad. Hasta que se alcance una elevación de 6, 000 pies, ninguno de ellos podía ser inducido a trabajar.”(p. 364)

Los indígenas no estaban acostumbrados a trabajar en latitudes con un clima más cálido y sofocante. Esto ocasionó varias bajas en las filas de los obreros, y con ello los obreros prohibirían la participación de indígenas en sectores tropicales. Otro problema que ocasionó la baja de trabajadores locales fue el envenenamiento causado por algunos insectos tropicales que se encontraban en los matorrales y bosques del valle del Chanchan. La picadura de estos bichos ocasionaba fiebre y malestar físico a los obreros que trabajaban en la tala de matorrales en los bosques y planicies del valle (García Idrovo, 2007).

Pese al contratiempo que sufrió la obra luego de todos estos inconvenientes, el gobierno ecuatoriano mantendría la iniciativa de contratar a mano de obra local para la continuación los trabajos en la vía férrea. Para ello, Alfaro conversaría con el empresario James P. McDonald (dueño de la empresa McDonald Company encargada de la contratación de empleados y material para puentes) para la búsqueda de peones en la región Costa. Sin embargo, el empeño del gobierno por encontrar personas dispuestas a trabajar en el Ferrocarril trasandino fue muy escaso, debido a que los trabajadores locales se rehusaban el trasladarse a la Sierra Subtropical debido a la alta mortalidad que representaba trabajar en los bosques húmedos. Kim Clark (2004) expone el número total de trabajadores con los que contaba el ferrocarril en 1900:

“A pesar de los esfuerzos para incrementar el número de trabajadores ecuatorianos en la línea férrea, la escasez de mano de obra continuó. Aunque la Compañía James McDonald hubiera debido tener 6 000 obreros trabajando en la línea en 1900, solamente había sido capaz de conseguir 1 500 después de una intensa campaña.” (p. 93)

Tras el fallido intento de incrementar las filas de trabajadores con jornaleros ecuatorianos, el gobierno consultó a Archer Harman sobre alguna posibilidad de compensar el déficit de obreros con la llegada de empleados provenientes del extranjero. Cabe mencionar que

los ferrocarriles latinoamericanos y otras obras públicas que se efectuaron en estos años, se culminaron con la ayuda de obreros extranjeros, que eran más resistentes y eficaces que los obreros locales.

Es así que, el gobierno ecuatoriano encomendaría a la empresa McDonald Company la tarea de buscar obreros en el extranjero, sin embargo, la elección que seleccionara McDonald debía tener en cuenta que los trabajadores tenían que ser fuertes y resistentes al clima húmedo, además de tener una buena condición física que les permita trabajar en pendientes rocallosas y terrenos lodosos y pantanosos. La McDonald Co. centró su búsqueda laboral en Centroamérica, tratando de localizar a las personas que cuenten con estos requisitos. La búsqueda terminaría con resultados satisfactorios, puesto que James McDonald encontró a los obreros ideales para realizar este trabajo en la colonia británica de Jamaica. McDonald viajaría hasta Kingston (capital de esta colonia) con el objetivo de contratar trabajadores aptos e idóneos para participar en la construcción del ferrocarril ecuatoriano. En el siguiente capítulo, nos adentraremos en el análisis del proceso migratorio que realizaron los trabajadores jamaíquinos en su arribo a Ecuador.

Migración y vinculación de los jamaquinos en la obra

El gobierno de Eloy Alfaro retomó los trabajos del proyecto del Ferrocarril Trasandino, pese a que hubo problemas relacionados con la mano de obra y los estudios referentes al ascenso del ferrocarril a la región Sierra. Mientras que, en el contexto internacional, los jamaquinos se encontraron con la falta de oportunidades de trabajo y los malos salarios que se les pagaba en las haciendas y bananeras. Estos factores obligaron a varios obreros a buscar otras alternativas laborales en otros países.

Algunos agentes de compañías provenientes del extranjero acudieron a Kingston (capital de Jamaica) para contratar a grupos obreros que presten su fuerza laboral en las obras públicas y ferrocarriles que solicitaban algunos países latinoamericanos. La presencia de estos trabajadores fue fundamental para la continuación y culminación de estos proyectos, gracias a la fuerza física y la efectividad de estos obreros al momento de realizar tareas de orden físico. (Muñoz, 1998)

El caso ecuatoriano no fue la excepción, Archer Harman y el gobierno de Eloy Alfaro serían los encargados de contactar a la empresa J.P. McDonald Company, con el fin de realizar una búsqueda de obreros en el exterior, ya que la presencia de trabajadores locales en la obra era muy escasa, debido a que estos descartaban la posibilidad de trabajar en el Ferrocarril Trasandino por la alta peligrosidad y mortalidad que representaba laborar en el sub trópico ecuatoriano.

En este capítulo nos centraremos en el análisis del proceso migratorio que se dio desde la ciudad de Kingston (Jamaica) hacia Ecuador, así como el trabajo previo que realizó esta población en la construcción de ferrocarriles y obras públicas. Para ello tomaremos los estudios de: Reina Rosario sobre la construcción del ferrocarril de Costa Rica (conocido como el ferrocarril del Atlántico) en la que participaron una gran cantidad de obreros jamaquinos; Juan Correa enfocado la construcción del ferrocarril de Panamá y el de Laura Muñoz Mata referente a la participación de los jamaquinos en la construcción del ferrocarril de Veracruz (México).

Para el análisis del tema migratorio tomaremos el concepto de migración temporal de trabajadores poco o nada cualificados, utilizado por el investigador Najib Abu-Warda, que se encarga del estudio de migraciones europeas y americanas a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. Este concepto nos permitirá identificar el tipo de migración que realizaron los jamaiquinos a Ecuador.

Adicionalmente, tomaremos el modelo cuaternario (planteado por la socióloga Cristina Blanco) para situar espacialmente este acontecimiento. Los puntos de este modelo son: el límite geográfico de la migración, (que puede ser nacional o internacional); el tiempo que dura la migración (que puede ser transitoria o definitiva); la decisión que toma una o varias personas al momento de migrar (puede ser espontánea, dirigida o forzada) y las causas que ocasionan la migración (pueden ser ecológicas, políticas o económicas). Estos puntos nos permitirán definir más adelante de qué tipo fue esta migración, cuánto duró, por qué se dio y que factores provocaron este desplazamiento.

2.1. Trabajo que habían realizado los jamaiquinos en otros países, previo a su llegada a Ecuador.

Antes de analizar la experiencia laboral de los obreros jamaiquinos en otros países, trataremos de dar un contexto local de cómo se encontraba Jamaica en el siglo XIX, como dato adicional Jamaica era una colonia perteneciente a Gran Bretaña. Según el historiador jamaicano Tony Bouges (1983) la sociedad jamaicana del siglo XIX estaba marcada por la estratificación de clases basada en el genotipo racial de las personas, en este periodo Jamaica contaba con un pequeño porcentaje de raza blanca, estas personas eran descendientes de los colonos británicos y eran las encargadas de administrar la economía y política de la isla caribeña. Estas pequeñas élites ejercían el dominio racial, político y económico frente a la gran población afro jamaicana, que trabajaba en calidad de peones en las haciendas de algodón y azúcar. Cabe mencionar que, las relaciones laborales se manejaban en torno a la opresión y discriminación racial.

La economía de la isla subsistía del trabajo en las plantaciones de algodón y azúcar, como dato adicional, un 50% de la población afro descendiente trabajaba en estas haciendas en tareas como cosecha y distribución de productos, mientras que el otro 50% vivía alejada de estos lugares, debido a que lograron una emancipación de sus amos, formaron pequeños hogares en colinas alejadas de los centros de producción y comercialización, además trabajaban en pequeños terrenos produciendo sus propios alimentos (Bouges, 1983).

Uno de los puntos más fundamentales en esta época fue la inserción del sistema capitalista en la economía de esta isla, ya que se logró implementar un sistema de trabajo asalariado, y con ello, la mejora en la producción del cultivo de azúcar, algodón, y más tarde el banano. Bouges y otros escritores calificaron a este periodo como “la sociedad de la plantación”, debido al gran auge económico que generaban estos sitios, junto con la exportación de algodón y azúcar. Hasta la década de 1870, Jamaica gozó de una estabilidad económica y política que se basaba en la cosecha del azúcar y algodón. A finales del siglo XIX el banano se convirtió en el producto principal que movía a la economía de la isla, con la aparición de esta fruta se generaron varias fuentes de empleo, debido a que se necesitaban varios trabajadores que presten su fuerza laboral para el cultivo y cosecha de banano, además de la construcción de obras públicas como ferrocarriles y muelles para la importación y exportación de mercadería.

Para inicios de 1881, la falta de trabajo y los salarios bajos que se ofertaban en las haciendas bananeras, obligaron a los obreros jamaíquinos a buscar otras oportunidades laborales en el extranjero. Con respecto a esta situación, la investigadora Laura Muñoz Mata (1998) menciona que:

“A partir de 1881, la salida de Jamaica al exterior fue frecuente. Los principales destinos fueron Panamá, Costa Rica, México y posteriormente Cuba. Las facilidades del transporte de vapor y el hecho de que Kingston fuera un puerto con mucha actividad, propiciaron la salida de muchos de los que se encontraban sin trabajo, ya fuera por la ocupación de hindúes en las plantaciones, por el escaso desarrollo económico...” (p. 81)

Al ver que los hacendados de las bananeras ya no solicitaban la presencia de peones en sus plantaciones, algunos trabajadores tuvieron que emigrar hacia otros países, donde solicitaban su fuerza laboral para la construcción de obras públicas, ferrocarriles, participación en haciendas, etc. Según Muñoz (1998), los contratistas de agencias y compañías extranjeras acudían a la ciudad de Kingston (capital de Jamaica) para seleccionar personal, con el fin de llevarlos a trabajar en otros países. A continuación, expondremos el trabajo que realizaron los obreros jamaquinos en los ferrocarriles de Costa Rica, Colombia y la ciudad de Veracruz (México).

En el caso costarricense, a inicios de 1871, el presidente Tomás Guardia fue el encargado de iniciar la construcción del Ferrocarril Atlántico de Costa Rica que uniría a las poblaciones de La Junta, Siquirres, Matina, Swamp Mouth y Limón (Quesada, 1983). Este ferrocarril serviría para el traslado de café tanto para la producción, como la exportación de este producto. Es así que, Guardia firmó un contrato con el empresario estadounidense Henry Meiggs para que se efectuaran los trabajos. Pero, antes de que se empiece con los trabajos en la vía férrea, Meiggs traspasó su nombramiento a su sobrino Minor Keith, quien se hizo cargo de la construcción del ferrocarril costarricense.

Previo al inicio de los preparativos para el comienzo de la construcción del ferrocarril, se suscitó el problema de que no había obreros disponibles para la ejecución de los trabajos. Por lo que, Keith informó al gobierno de que se realice una búsqueda de trabajadores. Así, el presidente Guardia ordenó reclutar a peones provenientes de las haciendas cafetaleras de los sectores por donde pasaría el ferrocarril.

El gobierno costarricense realizó contrataciones a la fuerza de los peones de haciendas para llenar las filas de la empresa del ferrocarril. No obstante, los hacendados se quejaron del reclutamiento forzoso de sus trabajadores, ya que estos perderían la fuerza laboral de sus haciendas, por otra parte, los trabajadores no estaban interesados en trabajar en la construcción del ferrocarril, ya que ellos consideraban que era muy peligroso laborar en las selvas pantanosas de Limón, debido a la inestabilidad del suelo que se presentaba en algunos tramos, además de contraer alguna enfermedad tropical, otro inconveniente fue la baja remuneración que ofertaba la compañía hacia estos.

Ante esta situación, Kieth tuvo que buscar trabajadores en el exterior, En un primer intento se logró incorporar a 650 trabajadores chinos a las filas del ferrocarril, con el fin de contrarrestar el déficit de fuerza laboral local que presentaba la empresa. Sin embargo, la población china no se adaptó a las condiciones climáticas, debido a su mala condición física y a su falta de fuerza productiva. Por lo que, la Costa Rica Railway Co. se vio en la obligación de contratar a 500 obreros jamaquinos para aumentar las filas de obreros extranjeros, y con ello, avanzar en los diferentes tramos de la línea férrea (Rosario, 2008).

Años más tarde, la llegada de los jamaquinos a Costa Rica era algo habitual y se incrementaría la presencia de esta población. El proceso de contratación de estos obreros fue llevado a cabo en Kingston, y se tomaron en cuenta los parámetros de pruebas físicas y de reclutamiento, esto con el objetivo de seleccionar a las personas más fuertes y que estén en excelentes condiciones físicas. El prototipo de trabajadores que se buscaba era el de jóvenes fuertes, sanos y que soporten las condiciones climáticas de la región selvática. Adicionalmente, según Reina Rosario (2008), la razón por la cual se escogió a los jamaquinos era por su docilidad y sumisión hacia un superior, además de soportar cualquier tipo de trato social que se les asignara. Otro punto que primó esta selección fue que estas personas dominaban el idioma inglés, lo que les permitió comunicarse con los ingenieros norteamericanos de la compañía, generando una buena comunicación entre estas personas (Rosario, 2008).

Cabe mencionar que, esta decisión estuvo a punto de ser descartada por el gobierno costarricense, debido a la ley de inmigración de 1862 prohibía la llegada de población negra a territorio costarricense. Al respecto de este tema, Rosario (2008) menciona que, en el artículo primero, inciso tercero de esta ley se estipulaba que: “No se permitirá la colonización de “razas africanas y chinas” y, en caso de que esta inmigración se considere imprescindible, el gobierno queda facultado para limitarla y controlarla.”, además el gobierno prefería la migración de gente proveniente de Europa, de raza blanca, que incentive al blanqueamiento de la sociedad. Ante esto, el gobierno tuvo que hacer una modificación de esta ley para que se permita el arribo de afro descendientes, con el fin de vincularlos a la obra del ferrocarril.

La sociedad costarricense de esa época miraba con rencor y desprecio la llegada de los jamaíquinos a su territorio, ya que se pensaba que los negros se llegarían a mezclar con los pobladores locales, y esto produciría un daño al blanqueamiento y modernización de Costa Rica. Los obreros jamaíquinos no se sintieron bien en este país, debido al racismo y discriminación que sufrieron por parte los trabajadores locales, que los veían con recelo y envidia al ver que los negros eran más solicitados en las obras públicas gracias a su sumisión y obediencia a sus jefes.

En el caso del Ferrocarril del Atlántico, la compañía ferrocarrilera explotaba a estos trabajadores a través de la sobrecarga de tareas, el maltrato y el incumplimiento de los contratos, que, en algunos casos, ni si quiera se firmó un documento que acreditara a los jamaíquinos como empleados de la Costa Rica Railway Co. La muerte fue algo habitual durante la jornada laboral, debido a la falta de medidas de seguridad y a la insalubridad que existía en los sitios de trabajo. Según Rosario (2008), alrededor de 4.000 obreros de nacionalidad jamaíquina fallecerían en las primeras 25 millas de la obra. Otro punto fue la demora en los pagos de salarios de estos obreros, que eran de más de un mes. Y, por último, la discriminación racial que sufrían por parte de los trabajadores locales y los ingenieros de la obra contribuyeron a empeorar la estancia de los obreros jamaíquinos en el Ferrocarril del Atlántico.

Sin embargo, el principal problema que tuvieron que soportar estos obreros fue la discriminación que sufrían por parte de la población costarricense, ya que, al ser extranjeros y al no dominar bien el idioma español, estos no podían integrarse en la sociedad. Además, los trabajadores locales no toleraban la presencia de los jamaíquinos en su país, debido a que estos les quitaban plazas laborales en obras públicas y haciendas por su docilidad y eficiencia que prestaban a la persona que los contrataba. Esto generó un ambiente de exclusión y segregación racial propiciado por el gobierno y la sociedad costarricense de finales del siglo XIX. (Rosario, 2008)

Ahora, en cuanto a la participación de los jamaíquinos en el Ferrocarril del Atlántico, cabe mencionar que esta fue vital para el avance de los trabajos en la vía férrea, ya que, gracias a la condición física y la eficacia que poseían estos trabajadores se pudo concluir

la vía férrea que permitiría transportar y comercializar los productos de las cafetaleras en todo el país. Sin embargo, la explotación a la que fue sometida esta población, sumado a la discriminación y segregación racial de la sociedad costarricense, hizo que estas personas se sientan vulneradas y extrañas en un país ajeno a su lugar de origen.

Luego de la construcción del ferrocarril, pocos obreros lograron regresar a Kingston, mientras que otros no tuvieron otra opción que quedarse en Costa Rica y empezar una nueva vida. Este grupo de jamaquinos se establecieron en la provincia de Limón, y contribuyeron a incrementar la demografía de la población afro descendiente de Costa Rica. Según Rosario (2008), estos obreros establecieron colonias, en donde continuaron practicando sus costumbres, además de crear escuelas exclusivamente para los hijos de los trabajadores jamaquinos.

El siguiente caso de análisis es el ferrocarril colombiano, cabe mencionar que este proyecto se concibió en el periodo de la Gran Colombia y no fue hasta el año 1850 que se logró financiar su construcción. Además, este ferrocarril buscaba unir a dos países, Colombia y Panamá, con el fin de transportar mercancías para la exportación y comercio hacia otros países y continentes.

En 1850 Colombia tenía un sistema económico local, es decir que todo el comercio y distribución de productos se desarrollaba entre las provincias y regiones de este país, debido a las bajas cantidades de exportación y a la falta de un modelo exportador que incentive y fortalezca las exportaciones. En cuanto al sistema vial colombiano, hay que mencionar que existían pocas vías terrestres, además no existían avances de proyectos viales. Según el investigador colombiano Juan Correa, el medio de transporte que movilizaba a los colombianos a mediados del siglo XIX fue la navegación a través del cauce del río Magdalena (Correa, 2010), varias embarcaciones trasladaban a una gran cantidad de personas y mercadería por este río.

Ante esta situación, el gobierno colombiano de 1849 decide retomar el proyecto del ferrocarril de Panamá concebido en la presidencia gran colombina de Simón Bolívar, con el fin de modernizar el sistema de transporte colombiano, además de incrementar las exportaciones agrícolas y mineras, y establecer lazos comerciales con otros países. Es así

que el gobierno colombiano llevó una búsqueda de empresas e inversionistas extranjeros que estén interesados en ejecutar esta obra. Los norteamericanos John Stephens, William Aspinwall y Henry Chancey prestaron su capital para llevar a cabo esta obra. Estos 3 empresarios crearían la Panamá Railroad Company, que fue la institución encargada de efectuar los trabajos en la línea férrea transcontinental entre Colombia y Panamá. Como dato adicional, Panamá era un territorio anexado a Colombia, y se logró separar de esta en el año 1903 después de la guerra de los mil días (Beluche, 2006).

Los trabajos de este ferrocarril se llevaron a cabo entre los años 1850-1869, los poblados que se conectaron con la construcción de la vía férrea fueron Colón, Guatún, Colina de Tigre, Colina de León, Ahorca Lagarto, Bohío Soldado, Frijoles, Tabernilla, Barbacoas, Gorgona, Gamboa, Matachin, Bas Obispo, Emperador, Paraíso, Pedro Miguel, Miraflores, La Boca, Ancon y Ciudad de Panamá. Los trabajos se iniciaron en 1850, con la participación de mano de obra local, que construyó los 11 primeros kilómetros entre Monte Esperanza (Colón) y el poblado de Guatún. Posteriormente, en 1852 se completó este trayecto hacia Frijoles, completando 18 km de la vía. Con estos avances se logró que el proyecto progrese hasta el límite con Panamá.

Sin embargo, los trabajadores locales se cansaron de laborar en la construcción del ferrocarril, debido a la alta peligrosidad de los terrenos selváticos, además del extenuante trabajo físico que significaba el abrir caminos y colocar la vía en estos espacios. Pocos obreros se quedaron en las filas de la Panamá Railroad Co., por lo que se tuvo que realizar una búsqueda de obreros en el extranjero, con el fin de contrarrestar el déficit de trabajadores, además de evitar la paralización de la obra. La razón por la que la empresa tomó esta decisión fue que (Correa, 2010): “Los inversionistas... consideraban que la mano de obra local era perezosa, indolente e ineficiente.”, además los trabajadores locales eran muy débiles y no resistirían las condiciones climáticas de la región selvática.

En un primer intento la compañía del ferrocarril contrató a varios obreros provenientes de Jamaica, Martinica, Alemania, Portugal, Irlanda, India, Austria y China (Correa, 2010). No obstante, al observar que los trabajadores jamaquinos se adaptaron a las condiciones climáticas de la región selvática, los empresarios realizaron una extensión de

contratos, esta vez solo se reclutó a negros provenientes de Jamaica, además de población afro descendiente de la región de Cartagena. El resultado fue favorable, ya que, gracias a su condición física y la resistencia a las regiones cálidas-húmedas, los jamaicanos lograron construir la vía férrea, y con ello la culminación de los trabajos hacia Ciudad de Panamá.

Los trabajos que realizó esta población estuvieron distribuidos en la continuación de la vía desde Frijoles hacia Ciudad de Panamá y la rehabilitación de la del trayecto entre Colón y Frijoles, esta última tarea se llevó a cabo por la destrucción de la línea férrea por las lluvias que se daban entre estos poblados. Ahora, en cuanto a las condiciones laborales y de salud, hay que mencionar que los trabajadores jamaicanos no se sintieron conformes con el trato que se les daba en los sitios de trabajo, debido a la exportación laboral a la que estos fueron sometidos por parte de los capataces ingleses. Otro punto a destacar fue el atraso en los pagos a los obreros por sus servicios, los trabajadores realizaron protestas exigiendo que se les cancele su remuneración (Correa, 2010).

Mientras que, en el tema de la salubridad, las enfermedades tropicales afectaron a todos los obreros que se encontraban laborando en la vía férrea, siendo la malaria la enfermedad que causaría la muerte de algunos jamaicanos. En cuanto al tema de discriminación racial, cabe destacar que no fue muy visible en los lugares de trabajo, además, estos obreros estuvieron mezclados con negros provenientes de otras regiones, por lo que el racismo pudo estar presente, sin embargo, no hay registros que se refieran a este tema. Los trabajos culminarían en el año 1869, y los obreros jamaicanos regresarían a Kingston, y pocos se quedarían a formar una nueva vida en Panamá.

Como último caso de experiencia laboral de los obreros jamaicanos en otros países, analizaremos la participación de mano de obra jamaicana en la construcción del ferrocarril de Veracruz (México). La llegada de los jamaicanos a territorio mexicano se dio a finales del siglo XIX, el lugar donde arribó esta población fue el puerto de Veracruz, en este puerto desembarcó una gran cantidad de obreros afrocaribeños. Cabe mencionar que, en la década de 1880 se produjo un éxodo de población afro jamaicana desde

Kingston hacia otros países centroamericanos y sudamericanos (Muñoz, 1998). El gobierno de Porfirio Díaz (1876-1911) fue el encargado de gestionar la migración de trabajadores jamaicanos para su inclusión en proyectos públicos con un gran nivel de dificultad que requerían el uso de una fuerza y resistencia física.

Díaz trajo a estos afro jamaicanos para reforzar el trabajo de la mano de obra local. Según Muñoz (1998), el gobierno mexicano vio a esta raza como herramientas de fuerza de trabajo o una fuerza motriz del capital, es decir, se pensaba a esta población como obreros fuertes, que con sus brazos musculosos, ayudarían al progreso de la nación mexicana a través de la construcción de obras públicas como ferrocarriles, carreteras, edificios, etc., con el fin de incentivar el desarrollo de la economía y transporte nacional.

El gobierno mexicano junto con agentes y empresas del extranjero reclutaron a varias personas, que partieron desde Kingston, y tenían como punto de llegada los puertos mexicanos, cabe destacar que la migración que realizaron los jamaicanos fue de tipo dirigido, es decir, una migración voluntaria de una persona que es auspiciada por agentes externos. Las actividades en las que participaron los obreros jamaicanos fueron (Muñoz, 1998): "...tendido de las vías del ferrocarril, realizar actividades agrícolas o trabajar como estibadores, en la minería, etcétera."

Según Muñoz (1998), el gobierno tuvo cuatro razones para contratar mano de obra jamaicana, estas fueron:

"...la primera, y tal vez la más importante, era que las condiciones del trabajo eran difíciles en zonas donde el clima y la geografía eran adversas; después, la necesidad de un gran número de brazos en ciertas regiones agrícolas y para la construcción de los ferrocarriles y obras de los puertos, la dificultad de los trabajadores nacionales para entenderse con los capataces de las compañías norteamericanas e inglesas que eran las empleadoras y, por último, la renuencia de los trabajadores mexicanos a desplazarse a lugares alejados de sus comunidades." (p. 76)

El gobierno vio que la fuerza de los trabajadores jamaicanos era superior a la de los obreros locales debido a la gran resistencia física que poseían estos frente a la débil

formación física de los trabajadores mexicanos, además de que esta población era angloparlante, lo que le permitió comunicarse con los ingenieros norteamericanos que estaban a cargo de la construcción de las obras públicas. Ahora, en cuanto a la presencia de la mano de obra jamaicana en la construcción del ferrocarril de Veracruz, hay que mencionar que no fue muy positiva, debido al maltrato que imponían los empleadores en contra de los afro jamaicanos, además de los decesos que se produjeron por las condiciones insalubres y las epidemias que afectaban a esta población. Como dato adicional, Muñoz menciona que algunos periódicos jamaicanos como el *Jamaican Gleaner*, publicaron varios testimonios sobre el maltrato y racismo que sufrieron varios trabajadores en la construcción del ferrocarril de Veracruz, con el fin de ponerlos a conocimiento del gobierno jamaicano (Muñoz, 1998).

Por último, hay que mencionar que se generaron dos puntos de vista uno positivo y otro negativo sobre la estancia de los jamaicanos en México, el positivo fue apoyado por los grandes empresarios mexicanos y los dueños de las haciendas, ya que esta población ayudaría en tareas de construcción y agricultura de obras públicas y plantaciones. Mientras que la clase alta veía la llegada de los afro jamaicanos como algo perjudicial, ya que estos se podían mezclar con los indígenas, y así generar una nueva mezcla racial que afecte al blanqueamiento de la sociedad mexicana. Estas opiniones eran expresadas en la prensa escrita de finales del siglo XIX, la mayoría de diarios señalaba a la población jamaicana como personas con falta de valores, trabajaban poco y tenían vicios como el alcoholismo (Muñoz, 1998).

Estas fueron algunas experiencias laborales que tuvieron los jamaicanos en otros países. El racismo, la discriminación, segregación y explotación fueron factores en común que afectaron al desenvolvimiento de esta población en las tareas de construcción de vías férreas y otras obras públicas. Adicionalmente, las poblaciones nativas veían su presencia como algo negativo, ya que les quitaron oportunidades laborales y se asentaron en sus territorios creando nuevas colonias jamaicanas, que más tarde, contribuirían con el crecimiento de la demografía de países como Puerto Rico o Panamá, provocando un mestizaje e hibridación dentro de estos territorios.

2.2. Búsqueda de obreros en el extranjero y contratación de mano de obra jamaíquina.

Tras el fracaso por contratar mano de obra local y el rechazo de los peones de las regiones Sierra y Costa sobre la posibilidad de trabajar en el Ferrocarril Trasandino, Eloy Alfaro y Archer Harman buscaron nuevas alternativas para cubrir el déficit de obreros que existía en los campamentos de la Guayaquil & Quito Railway Co. Alfaro y Harman llevaron a cabo varias reuniones para encontrar la solución de este problema, y, como último recurso, Archer Harman planteó la idea de contratar a obreros provenientes del exterior. Cabe mencionar que, Harman le propuso esta iniciativa a Alfaro basada en una buena experiencia laboral que tuvo trabajando con obreros chinos en la construcción del ferrocarril Chesapeake-Ohio en Estados Unidos (Espinosa, s.f.).

Con estos antecedentes, Harman y Alfaro iniciarían la búsqueda de obreros en varias regiones, para lo cual encargaría esta tarea al contratista James P. McDonald, quien era el responsable de velar por los contratos de empleados y la adquisición de material de construcción para el ferrocarril. La primera opción que plantearon Harman y McDonald fue la de traer mano de obra proveniente de China. Hay mencionar que, la población china estuvo presente en varios proyectos ferrocarrileros en Norteamérica y Centroamérica a mediados del siglo XIX, además, estas personas estaban acostumbradas a trabajar en climas cálidos y soportar los estragos del clima como lluvias y soles insoportables. Según Clark (2004) McDonald planeaba trasladar 5000 chinos provenientes de Hong Kong hasta el puerto de Guayaquil para vincularlos en las filas laborales del ferrocarril.

No obstante, Alfaro no pudo aprobar la incorporación de obreros chinos al país debido a las restricciones que se ejecutaron en el gobierno de Antonio Flores (1888-1892) en contra de la presencia de esta población en el país. Hay que mencionar que, durante el mandato de Flores, Marcus Kelly (ingeniero encargado de la construcción del ferrocarril en esa época) había solicitado la contratación de mano de obra china para la continuación de los avances de la vía férrea en el sector de Chimbo (Clark, 2004). No obstante, Flores se opuso a esta solicitud argumentando que el ingreso de población china a Ecuador causaría un daño en el proceso de blanqueamiento de la sociedad ecuatoriana, además de

alterar el comercio interno del país, debido a que, los chinos se dedicaban a actividades netamente comerciales, y su presencia en Ecuador afectaría a las ventas de los comerciantes locales (Flores, 1892).

Al respecto de este tema Alfaro en una carta dirigida a Abelardo Moncayo en 1903, menciona que Archer Harman le solicitó la contratación de miles de braceros chinos para que laboren en la región sub tropical entre Chimbo y Sibambe, sin embargo, debido a la restricción impuesta en el gobierno de Flores, no se pudo concretar esta contratación. Sin embargo, Harman pensó en la posibilidad de contratar a obreros provenientes de las Antillas y el Caribe. Al respecto de esta proposición, Alfaro (1903) menciona: “Me propuso el señor Harman se le permitiera traer algunos miles de braceros asiáticos para abreviar los trabajos en la región ardiente de la costa. Como existe impedimento legal para tal concesión, le observe trajera peones de las Antillas; ...” Esta fue la única posibilidad que se había tomado en cuenta, ya que la presencia de estos trabajadores agilizaría los avances de la vía férrea hacia la Sierra.

Tras la toma de decisión de contratar mano de obra centroamericana, James McDonald sería el encargado de realizar una búsqueda de obreros que estuvieran dispuestos y aptos para trabajar en la obra ferrocarrilera, la principal fuente de búsqueda de trabajadores sería la colonia inglesa de Jamaica, McDonald partiría a este territorio con el propósito de contratar una gran cantidad obreros que complementen las filas del ferrocarril y que puedan ayudar con su fuerza laboral a superar la región montañosa ubicada entre Chimbo y Sibambe.

Cabe mencionar que, la decisión de McDonald de viajar directamente a Jamaica estuvo sustentada en una antigua experiencia laboral que tuvo en esa misma colonia inglesa construyendo la extensión del ferrocarril jamaicano hacia Puerto Antonio junto con los trabajadores locales de Kingston (Clark, 2004). McDonald ya tenía conocimiento de cómo trabajan los negros antillanos en los ferrocarriles y obras públicas.

Ahora, entramos en el proceso de análisis de la migración jamaicana y el traslado de estos obreros hacia Ecuador. Para lo cual utilizaremos las notas periodísticas de los diarios El Tiempo y La Sanción, además de un informe emitido por el gobernador de

Jamaica August W.L. Hemming. Estos documentos relatan cómo se dio el proceso migratorio desde Kingston hacia el puerto de Guayaquil, además de las negociaciones de la salida de mano de obra hacia Ecuador. Cabe mencionar que la información que brindan estas fuentes es reconstruye el proceso migratorio desde las negociaciones llevadas a cabo en Jamaica hasta la partida y llegada de obreros hasta Ecuador.

Como habíamos señalado antes, la población de Jamaica se encontraba desempleada y no existían oportunidades laborales en las plantaciones de plátano o en obras públicas. Por lo que, afínales del siglo XIX e inicios del XX, varios jamaicanos salieron de Kingston y otras ciudades en búsqueda de oportunidades laborales en otras latitudes. La oportunidad de trabajar en Ecuador en la construcción del ferrocarril Trasandino sería crucial para los jamaquinos, ya que se ofertaban buenos salarios y se garantiza la seguridad laboral de los obreros que participaran en la obra.

Según una nota periodística del diario El Tiempo del 2 de octubre de 1900, MacDonald desembarcó en Kingston (capital de Jamaica) el 15 de septiembre de 1900, con el objetivo de reclutar una gran cantidad de trabajadores que estén dispuestos a laborar en la construcción del ferrocarril ecuatoriano (El Tiempo, 1900). Además, se informó que estaba negociando la contratación alrededor de 5000 obreros (El Tiempo, 1900), con el fin de contrarrestar el déficit de trabajadores ecuatorianos y avanzar con los trabajos de la vía férrea hasta el pueblo de Guamote.

Ya en Jamaica, MacDonald inició una intensa búsqueda de trabajadores que tengan experiencia en construcción de vías férreas, adicionalmente se tomó en cuenta a personas sin experiencia, pero con buenas condiciones fisca que les permitan adaptarse al clima sub tropical y soporten el trabajo en las zonas montañosas de Sibambe, esto se detalla en el informe del 8 de abril de 1901 emitido por el gobernador de Jamaica August W.L. Hemming (1901), que menciona:

El Sr. McDonald fue el contratista que construyó la ampliación del sector de Port Antonio del Ferrocarril de Jamaica; había encontrado en Jamaica trabajadores y capataces excelentes para este fin y tenía una buena reputación entre ellos como empleador, lo que le permitió no encontrar dificultades para conseguir un gran

número de voluntarios para este empleo, tanto entre los trabajadores cualificados que laboraban en ese momento en el Ferrocarril de Jamaica como maquinistas, capataces y plateros, como entre los trabajadores comunes y no cualificados. (F.O. 25/107)

Como se puede observar en la presente cita, MacDonald era reconocido en Jamaica por la construcción del ferrocarril de esa colonia, además los trabajadores que habían participado en esta obra conocían como era MacDonald como empleador y supervisor, sin embargo, lo que llama la atención de este párrafo es la selección de trabajadores no cualificados y sin experiencia en la construcción de ferrocarriles, esto pudo deberse a la escasa formación de los jamaicanos en la construcción de vías férreas, además, cabe recordar que varios jamaicanos salieron a trabajar a otros países sin experiencia laboral en la construcción de obras públicas, debido a la necesidad de mejorar su economía y niveles de vida (Muñoz, 1998). Al respecto de este tema, el gobernador Henning (1901) menciona:

En Kingston, y en toda la isla en ese momento, hubo una gran queja de escasez de empleo con salarios dignos y, suponiendo que se pudieran asegurar las salvaguardas adecuadas, parecía ventajoso que este mercado para la emigración y para ganar dinero se mantuviera abierto. (F.O. 25/107)

La idea de que varias personas vayan a trabajar en el ferrocarril ecuatoriano fue muy bien vista por Henning, ya que los obreros ya no se encontrarían desempleados y podrían mejorar su estado económico. Una vez identificadas los obreos que iban a trabajar en la obra, MacDonald negociaría la salida de los jamaicanos con el gobernador Hemming, cabe mencionar que los trámites de emigración de trabajadores desde Jamaica a cualquier territorio se tenían que llevar a cabo con el gobernador, ya que este era el encargado de emitir los permisos de salida de trabajadores hacia otros países.

La razón por la que se tenía que acudir a negociar la salida de obreros y prestación de mano de obra con el gobernador de Jamaica se encuentra sustentado en la *The Emigrant Labourers Protection Law* (Ley de Protección de Trabajadores Emigrantes) del año de 1893, en la que se menciona que el gobernador es el encargado de velar por la realización de contratos, la salida de los trabajadores calificados y la restricción de salida de

trabajadores sin contrato de manera ilegal (The Emigrant Labourers Protection Law, 1893).

Durante las negociaciones llevadas a cabo entre Hemming y MacDonald, se había mencionado la intención de contratar alrededor de 4000 trabajadores para su vinculación a la obra del ferrocarril ecuatoriano. Hemming aceptaría la propuesta de MacDonald, sin embargo, tendría que aplicar los estatutos de la Ley de Protección de Trabajadores Emigrantes, estas fueron:

Preveía, entre otras cosas, el nombramiento del Inspector a expensas del Contratista para velar por los intereses de los trabajadores, y también aseguraba que mientras el trabajador estuviera trabajando se acumulara un fondo, semana tras semana, para garantizar su regreso a casa y para ponerlo en posesión de ahorros al final de su contrato. (F.O. 25/107)

Estas condiciones asegurarían el trabajo y retorno de los trabajadores una vez finalizada su participación en la obra. La imposición de un inspector para la supervisión de trabajadores permitiría el control y vigilancia de los obreros en la obra. Cabe mencionar que, el inspector tendría la obligación de enviar un informe al gobernador de Jamaica sobre el estado en el que se encontraban los trabajadores en la obra del ferrocarril, con el fin de conocer su situación laboral y social. Mientras que los depósitos de 1 libra servirían como un fondo de ahorros, que tendría como principal objetivo cubrir el pasaje de regreso a Jamaica de los obreros que podían quedar en la indigencia. El 21 de septiembre de 1900 finalizarían las negociaciones entre Hemming y MacDonald, el resultado fue que 4000 obreros calificados y no calificados se trasladarían hacia Ecuador para vincularse a los trabajos del ferrocarril ecuatoriano (Henning, 1901).

Según Henning, alrededor de 2000 obreros firmaron contratos con James MacDonald para vincularse a los trabajos en la construcción del ferrocarril ecuatoriano. Respecto a esto, el gobernador Henning (1901) señala que:

Hay una gran afluencia de personas capacitadas y no capacitadas, empleadas y desempleadas, en Kingston y en otras partes de la isla para servir en el Ecuador. Más

de 2.000 trabajadores han firmado acuerdos y han sido enviados, entre ellos algunos delincuentes habituales y otras personas que han estado bajo supervisión policial. Todos los emigrantes fueron examinados médicamente y certificados como físicamente aptos para el trabajo, antes de ser contratados, pero no hay duda de que muchos no eran aptos para el trabajo. (F.O. 25/107)

Aquí podemos observar claramente que la mayoría de trabajadores no eran aptos o expertos en la construcción de vías férreas, incluso se aceptó el traslado de delincuentes con supervisión policial, la razón por la cual se aceptó la inclusión de estas personas a la obra fue el buen aspecto físico y la fuerza que estos poseían. Pocos profesionales especializados en el trabajo de ferrocarriles viajaron a Ecuador para aportar en la construcción de la línea férrea, el resto de personas serían seleccionadas para tareas de tipo físico y que demanden un gran esfuerzo humano.

Ahora, en cuanto al análisis conceptual, esta migración que se produjo de Jamaica a Ecuador la podemos identificar como una migración temporal de trabajadores poco o nada cualificados, este concepto es acuñado por el investigador Najib Abu-Warda, un especialista en el estudio de movimientos migratorios europeos y latinoamericanos de entre finales del siglo XIX e inicios del XX. Abu-Warda (2008) define a la migración temporal de trabajadores poco o nada cualificados como la emigración de obreros como:

...busca de oportunidades de empleo fuera de sus países de origen. Son migraciones temporales motivadas por razones económicas, y en menor medida por situaciones políticas de su país de origen. Las migraciones de países menos desarrollados y de regímenes políticos dictatoriales son claros ejemplos de esta categoría. (p.38)

Si aplicamos este concepto al caso de estudio, observamos que la migración de trabajadores jamaquinos se produjo por razones de motivo económico, ya que en ese tiempo las plazas de trabajo eran muy limitadas y varias personas no tenían un empleo estable, además, la mayoría de trabajadores que migraron hacia Ecuador eran inexpertos en temas de construcciones ferroviarias, muy pocas tenían conocimiento sobre la arquitectura y albañilería férrea.

Así, podemos entender que esta migración fue de carácter laboral, que significó la movilización de varias personas que buscaron mejorar su economía y sus niveles de vida a través de la participación en la construcción del ferrocarril en Ecuador. Ahora, si tomamos el modelo cuaternario de Cristina Blanco, que toma en cuenta los puntos de límite geográfico de la migración, tiempo de la migración, la toma de decisión al momento de migrar y las causas que ocasionan la migración; observamos que este desplazamiento migratorio es de tipo internacional, ya que se traslada desde una colonia británica asentada en el caribe centroamericano hacia un país de América del Sur.

En cuanto a la toma de decisión, el gobernador Henning sería el encargado de permitir la salida de obreros jamaquinos bajo una norma que regule su contratación y protección durante su estancia en Ecuador, en ese sentido se trataría de una migración dirigida. Según Blanco (2005) una migración dirigida es aquella en la que la o las personas tienen la decisión de viajar hacia otro territorio, pero en este proceso intervienen otras personas y agentes que facilitan los trámites para el traslado hacia otro país. En el caso de estudio, la migración de obreros se hace efectiva gracias al gobernador Henning, ya que este permitió la migración de los obreros a través del permiso de salida y la transportación hacia Ecuador.

Mientras que el tiempo que duraría esta migración sería temporal, esto se debe a que los obreros jamaquinos trabajarían únicamente en el sector montañoso entre las poblaciones de Chimbo Sibambe, que era la zona en la que se necesitaba la presencia de más mano de obra, debido a la dificultad de abrir caminos y subir materiales hacia las montañas. Por último, las causas que motivaron a tomar la oferta de trabajo del ferrocarril ecuatoriano están asociadas al tema de la situación económica que vivía la isla de Jamaica a inicios del siglo XX. La desocupación laboral y la falta de plazas de empleo en el sector agricultor, obligó a varias personas a aceptar la oferta laboral de MacDonal, debido a la buena paga que se ofrecía en la obra y a la gran demanda de obreros que se necesitaba para la continuación de la misma.

Una vez formalizada la contratación de los jamaquinos, el presidente Eloy Alfaro en un informe dirigido al Congreso Nacional con fecha 10 de octubre de 1900, hacía oficial la incorporación de obreros provenientes de la isla de Jamaica a la obra del ferrocarril.

Alfaro (1900) mencionó: “Dada esta modificación y el interés con que la Compañía ha emprendido su obra, es indudable que, con los 5,000 jornaleros jamaicanos que espera poner en ella, dentro de pocos meses será una realidad la llegada del Ferrocarril a Sibambe.”

Cabe mencionar que, según las fuentes consultadas, solo se registró la salida de 4000 jamaquinos, ya que ese era el acuerdo al que habían llegado Henning y MacDonald. La movilización de jamaquinos a Ecuador se produciría de manera gradual, ya que no era posible llevar a 4000 obreros en una sola embarcación, el puerto de Guayaquil sería el punto de llegada en el que desembarcaría la población jamaquina, y posteriormente serían trasladados hacia los sectores de Chimbo y Sibambe. A continuación, analizaremos los distintos arribos de obreros jamaquinos que se dieron entre finales de 1900 e inicios de 1901.

2.3. Llegada de los jamaquinos a Ecuador

Como habíamos mencionado anteriormente, la llegada de obreros jamaquinos a territorio ecuatoriano se produjo de forma gradual y continua. Varias embarcaciones desembarcaban en el puerto de Guayaquil, llevando consigo una gran cantidad de jamaquinos que se encontraban listos para su vinculación en la obra. Tras el análisis de fuentes primarias, se logró identificar 3 arribos de embarcaciones con trabajadores jamaquinos en su interior. La primera desembarcó el 2 de octubre de 1900, según una nota periodística del diario *El Telégrafo*, se menciona que a bordo de un vapor llegaron a Ecuador alrededor de 250 jamaquinos que estaban listos para incorporarse a los trabajos del ferrocarril. Esta llegada de trabajadores era una de las primeras oleadas de obreros que se vincularían a los trabajos de la vía férrea.

Adicional a esto, en una nota del diario *El Tiempo* del 3 de octubre de 1900, menciona que James MacDonald estaba tratando de contratar a otros obreros de Panamá, y se

pretendía traer alrededor de 500 trabajadores panameños. Hay que mencionar que, aparte de contratar a obreros jamaicanos, también se contactó con otros obreros provenientes de Barbados, Panamá, Costa Rica, y otras islas aledañas a Jamaica, en un menor número comparado con la contratación de obreros jamaicanos, sin embargo, en las fuentes no se especifica una cifra exacta de la presencia de estos obreros en la obra del ferrocarril (Clark, 2004).

Una segunda llegada de jamaicanos se produjo el 17 de octubre de 1900, en una carta escrita por un coronel de apellido Concha dirigida al presidente Eloy Alfaro, se menciona el arribo de 1000 jamaicanos al Ecuador, Concha (1900) menciona: “Anteanoche llegaron mil jamaicanos y hoy ya están constituidos en los campamentos de Bucay, San Juan, Chilicay, y Naranjapata.” Esta vez el número de trabajadores se incrementaría debido a la demanda de mano de obra y a la continuación con los avances de la línea férrea. De momento se registraba una presencia en total de 1250 obreros reclutados por la Guayaquil & Quito Railway Co.

El último arribo que se localizó se encuentra en una entrevista realizada por reporteros del bisemanario *La Sanción* al principal accionista de la obra Archer Harman el 21 de febrero de 1901, en esta se menciona el arribo de otra embarcación con trabajadores jamaicanos:

R.- ¿Piensa la empresa traer más peones del extranjero, en qué número y de dónde?

H.- Hemos contratado a 1200 negros de Jamaica e islas contiguas, pero me es imposible decirle de fijo cuando cuándo llegará el primer contingente. Confío que, por lo menos, 200 llegarán aquí dentro de 3 semanas.

Los contingentes de trabajadores jamaicanos llegaban con un número de entre 200 a 1.000 obreros, los ingenieros los vincularon rápidamente con el entorno en el que iban a laborar y se los ubicaba en los campamentos que estaban localizados alrededor de la vía férrea entre los sectores de Bucay y Chimbo. Una vez instalados en estos campamentos, los obreros se encontraban listos para participar en los trabajos que les asignaran los ingenieros de la obra.

En un artículo sobre el ferrocarril del Sur publicado en el *Almanaque de Comercio Ecuatoriano* de 1901, se menciona la colocación de campamentos en los sectores donde se incorporarían a laborar los obreros jamaíquinos, en este se menciona que: "...el nuevo campamento de trabajo se halla establecido, desde el punto de separación de la antigua línea, denominado hasta el punto denominado Pistishi, situado á 1,500 metros sobre el nivel del mar." Estos campamentos se ubicaron cerca de la vía férrea, con el fin de que los trabajadores se dirijan rápidamente a los lugares de trabajo, además de facilitar la ubicación de estos sitios. Para finalizar con el tema migratorio, detallaremos a continuación las razones por las cuales se contrató a la población jamaíquina en la obra ferrocarrilera.

2.4. Principales factores que permitieron la vinculación de jamaíquinos en la obra del ferrocarril.

La presencia de mano de obra jamaíquina en la construcción de la vía férrea ecuatoriana, fue de vital importancia para la continuación de avances de la obra y para superar el difícil sector montañoso del sector de Chimbo y Sibambe. Las principales razones que avalan la importancia de obreros caribeños en el ferrocarril se basa en tres puntos: superar el déficit de trabajadores locales que no les interesaba trabajar en este proyecto, la resistencia física de los trabajadores jamaíquinos con respecto a la de los trabajadores de la Sierra ecuatoriana y las excelentes condiciones físicas que poseían los jamaíquinos al momento de laborar en sectores de climas adversos y con alta vegetación.

El primer punto hace referencia a que la llegada de población jamaíquina a Ecuador contribuiría a rellenar las filas de obreros del Ferrocarril del Sur, debido a que la escasa presencia de mano de obra local y el rechazo de varios peones al trabajar en la línea férrea, que ocasionaron retrasos los avances del ferrocarril. El arribo de varios trabajadores jamaíquinos a Ecuador ayudaría a solucionar el problema laboral, además de evitar el estancamiento de la continuación de los trabajos del ferrocarril.

En cuanto al segundo punto, la condición física de los trabajadores jamaíquinos era muy superior a la de los trabajadores ecuatorianos, debido a su excelente estado de salud y

buena resistencia a los climas lluviosos y soleados, cosa que los trabajadores locales, específicamente los peones serranos no poseían. Este tema se puede ver en un informe publicado por el ingeniero William Bennett (1903). Este menciona:

Los trabajadores indios nativos, que viven por elección en las alturas más altas, se enferman de inmediato cuando son llevados a trabajar a las tierras bajas. El valle de Chan-Chan, especialmente, tenía mala fama entre ellos por su insalubridad. Hasta que no se alcanzó una elevación de 6,000 pies ninguno de ellos pudo ser inducido a trabajar. La mano de obra para la construcción de la parte inferior de la línea tuvo que ser importada de Jamaica. (p. 364)

Bennett recalca que los indígenas tenían problemas para adaptarse al clima cálido del subtrópico ecuatoriano, además las enfermedades producidas por la insolación, picaduras de insectos, entre otros factores, terminaba afectando a la salud de estos trabajadores, y en algunos casos desencadenaría en la muerte (García Idrovo, 2007). Mientras que, como habíamos observado en los casos de estudio de Costa Rica y Panamá, los obreros jamaíquinos no tuvieron dificultad alguna para adaptarse a los climas cálidos, debido a la resistencia física que estos poseían.

Por último, asociado al segundo punto, la eficacia laboral de los obreros jamaíquinos fue otro factor por el cual se contrató a esta población para la continuación de la obra del ferrocarril. El rendimiento laboral que poseían estos obreros era excelente, debido a que gracias a su buen estado de salud y fuerza física lograban realizar varias tareas complejas y que demandaba de una gran cantidad de mano de obra. Estas fueron las principales razones por las que la importancia de los jamaíquinos en la obra del ferrocarril fue vital en este proyecto.

Con este punto terminamos el análisis del proceso migratorio de mano de obra jamaíquina a Ecuador. Ahora, nos centraremos en las condiciones laborales y maltrato que sufrirían estas personas durante la construcción del ferrocarril, además de los abusos que se dieron por parte de la policía hacia estos.

Condiciones laborales y maltrato en la obra del ferrocarril

Tras la llegada de todos los contingentes de obreros jamaíquinos contratados por James P. MacDonald, los trabajadores caribeños serían trasladados hacia los campamentos de la empresa del ferrocarril ubicados entre los sectores de Bucay y Sibambe. Estos lugares acogerían tanto a los obreros locales como a los extranjeros, además del almacenamiento de materiales, planos de la obra, entre otras cosas. En estos sitios, los trabajadores jamaíquinos desarrollarían su vida cotidiana mientras prestaban su fuerza de trabajo para la construcción de la vía férrea a cargo de la empresa The Guayaquil and Quito Railway Co.

Sin embargo, los sitios de trabajo ubicados en el sector montañoso entre Chimbo y Sibambe fueron lugares cruciales de la obra, debido a que, a parte del trabajo y esfuerzo de todos los obreros, en esta zona se dieron varios incidentes entre los empleados jamaíquinos y los supervisores e ingenieros norteamericanos, además de sufrir abusos físicos por parte de la policía ambulante del ferrocarril cuando los afro caribeños huían de los sitios de trabajo o se negaban a trabajar en los días asignados por los ingenieros, e incluso existieron algunos decesos de obreros jamaíquinos durante la jornada laboral, debido a accidentes e imprevistos que ocurrían al momento de realizar perforaciones, detonaciones, etc.

En este capítulo final, nos centraremos en el análisis de la situación laboral y el maltrato que sufrieron los trabajadores jamaíquinos por parte de los ingenieros del ferrocarril y la fuerza policial ecuatoriana en el sector Sibambe-Alausí, además de revisar los imaginarios expresados en la prensa nacional sobre la incorporación de estos trabajadores en la obra, así como algunas opiniones emitidas por personas que tenían conocimiento de la llegada de estos obreros, y finalizaremos con el análisis de la situación en la que se encontraba la mano de obra caribeña al finalizar la obra del ferrocarril.

Primero, recrearemos el montaje y ubicación de los campamentos implementados por la The Guayaquil & Quito Railway Co., lugares en los que los trabajadores desarrollaron

sus actividades laborales junto con su vida cotidiana, esto con el fin de ubicar al lector dentro del contexto espacial donde se desarrollarían los acontecimientos a analizar, además de observar con qué materiales y servicios contaban estos centros. Como segundo punto trataremos el estudio de las diferentes tareas que les fueron asignadas a los trabajadores jamaíquinos por parte de los ingenieros de la obra, así como las dificultades que se presentaron en la construcción de la vía férrea en el tramo de sección montañosa ubicado en Alausí.

Como tercer punto expondremos los distintos maltratos y abusos que recibieron los jamaíquinos por parte de la policía ambulante del ferrocarril, además de observar las actividades a las que se dedicaban los obreros que lograban escapar de los sitios de trabajo. Junto con este tema, revisaremos cuál fue la postura que tenía el gobernador de Jamaica August W.L. Hemming con respecto al trato que recibían los obreros jamaíquinos en ese momento.

En esta sección, incorporaremos el concepto de raza explicado por el historiador jamaíquino Tony Bouges, debido a que Bouges asocia al término raza con la explotación laboral, adicionalmente, también tomaremos el concepto de racismo latinoamericano del teórico Teun Van Dijk, que brinda contextos y bases sobre la práctica del racismo hacia los indígenas y afro descendientes en Latinoamérica. Mientras que, para las relaciones de explotación utilizaremos los conceptos de clase y explotación del historiador E.P. Thompson. Para este acápite emplearemos los informes sobre la situación de los obreros jamaíquinos en la obra del ferrocarril enviados al consulado británico ubicado en la ciudad de Guayaquil.

Como cuarto punto, analizaremos las distintas opiniones que se produjeron sobre la presencia de los jamaíquinos en el Ecuador. Para ello, utilizaremos el concepto de imaginario racial del historiador inglés Alan Knight, que hace referencia a las ideas y percepciones que un grupo de personas tiene con respecto a otro. Esto lo encontraremos plasmado en las opiniones vertidas en notas periodísticas y criterios generadas por funcionarios de la empresa del ferrocarril.

Y, por último, nos centraremos en el análisis de la culminación del tramo entre Sibambe y Alausí. En esta sección revisaremos la situación económica y social en la que terminaron los pocos obreros jamaquinos que sobrevivieron en la construcción del ferrocarril ecuatoriano, además de conocer a qué se dedicaron estos trabajadores tras finalizar el contrato con la J.P. MacDonald Company.

3.1. Ubicación de los trabajadores en los campamentos

Tras los estudios de avance del ferrocarril por el sector de Sibambe, los ingenieros y peones procedieron a levantar los campamentos para acopiar el material de la obra y recibir a los obreros e ingenieros que continuarían con la construcción del ferrocarril. La compañía del ferrocarril tenía pensado en montar varios refugios entre Bucay y Alausí. Según un informe publicado en el *Almanaque del Comercio Ecuatoriano* de 1901, los campamentos del ferrocarril se encontrarían segmentados en dos partes: “Esta nueva línea comprende el espacio de treinta millas que la Compañía constructora ha dividido en dos mitades, á partir de Bucay Juntion hasta Sigsibambe la primera, y desde este punto hasta Pistishi la segunda.”

En estas dos partes se facilitaría la colocación de campamentos para la distribución de obreros e ingenieros a lo largo de la obra. Para el caso de estudio, nos interesa el análisis de la segunda parte de la vía, ya que es en este sector donde se empleó la mano de obra jamaquina para la continuación de la línea férrea. Los campamentos ubicados entre Sibambe y Alausí serían los últimos en construirse, ya que hasta este punto se tenía previsto el avance de los trabajos. El informe del *Almanaque del Comercio Ecuatoriano* (1901) menciona:

Adelante de Sigsibambe y en el sitio de Quiví, se halla constituido el penúltimo campamento á cargo de los ingenieros Mrs. J. M. Robinson, C. H. Eaton, A. Z. Erskine y J. Shiriver. El último se halla en Pistishi, y corre á cargo de los ingenieros Mrs. C. M, Bois, H. H. Walt y D, S. A. Davis. Pistishi se halla á 5.950 pies sobre el nivel del mar, dista sólo hora y media de Alausí y la temperatura media es de 23 grados centígrados (p. 212)

Con respecto a los servicios e implementos con los que contaban estos establecimientos, el informe del *Almanaque del Comercio Ecuatoriano* (1901) menciona:

Estas mitades se subdividen á su vez en secciones de cinco millas cada una, á cargo de un ingeniero y demás empleados técnicos, á los que se asocian un médico, un farmacéuta y un mayordomo de víveres. En cada cabecera de sección existen un hospital para enfermos con botiquines bien surtidos y una comisaría encargada de la distribución de los artículos indispensables para el sostenimiento así de los trabajadores como de los empleados. (p.211)

Es decir que, cada campamento contaba con personal de ingeniería y empleados que laborarían en la vía férrea, además de tener servicios de salud y alimentación como una enfermería y comedor en los que se atendía tanto a ingenieros como a obreros. La razón por la que se implementaría una enfermería en cada campamento era por las enfermedades tropicales que existían en estas zonas, además de los accidentes que se pudieran dar durante la jornada laboral. Mientras que la comisaría serviría para la distribución de materiales y contingentes de trabajadores.

Adicionalmente, en un informe del 16 de enero de 1900 del Director de Obras Públicas Gualberto Pérez publicado en el diario *El Tiempo* el 28 de enero de 1900, se menciona que en estos campamentos se instaló una tienda de provisión de víveres para los empleados de la obra, además de un servicio de herrería y carpintería para la planificación de la construcción de la línea férrea, además de la distribución de los materiales.

Cabe mencionar que la ubicación de estos campamentos era escalonada, con el fin de facilitar la movilidad de obreros e ingenieros de la obra. En una entrevista realizada por Galo García Idrovo hacia un ex trabajador del ferrocarril se menciona esta cuestión: “En virtud de las dificultades para poder ir y volver hacia Bucay se resolvió instalar campamentos escalonados en Ventura, Naranja Pata, Olimpo y Huigra Viejo, para así tener lugares seguros donde poder pernoctar”. (García Idrovo, 2007)

Además de señalar los servicios que se brindarían en estos campamentos, también se publicaría los nombres de los ingenieros que estarían a cargo de vigilar a los obreros y los trabajos de la obra, estos fueron (Almanaque del Comercio Ecuatoriano, 1901):

“Además del ingeniero en jefe Mr Lukwood, asisten á estos campamentos los ingenieros Mrs. J. P. Paget, C. P. Harman y L. Ferguson, americanos, Mr. C. N. Bonlay, francés, A. Anderson, sueco y el señor J. Aristides Obaldia, colombiano.” Con estos preparativos, se decidió empezar con el avance de los trabajos rumbo hacia el poblado de Guamote, para partir desde este lugar hacia la ciudad de Quito culminando la construcción de la vía férrea.

Cabe mencionar que los campamentos de ingenieros y empleados de la obra estaban distanciados unos de otros, al respecto Kim Clark (2004) señala: “Adicionalmente, el campo de los ingenieros fue establecido a una cierta distancia de los campos de los trabajadores comunes, que estaban cercados por alambre de: púas.” (p. 90). Este distanciamiento dejaba claro que no se podían juntar los ingenieros con los empleadores, pero lo que llama la atención es el cerco de púas que separaba estos dos espacios, seguramente era una medida de prevención para evitar inconvenientes entre obreros e ingenieros.

Como dato adicional, hay que destacar que dentro de estos campamentos había sitios destinados para la detención y castigo de obreros que no cumplían con sus labores o se escapaban de la obra. En un comunicado del gobernador de Jamaica del 9 de abril de 1901, se menciona la existencia de campos de concentración para encerrar a los obreros, con el fin de obligarlos a realizar trabajos forzados. Estos serían los espacios donde se asentarían los obreros e ingenieros del ferrocarril, desde estos lugares se realizarían los preparativos para la continuación de la obra. En la siguiente sección, nos centraremos en el análisis de las labores asignadas a los jamaíquinos, además de observar la jornada laboral que tenían estos trabajadores.

3.2. Tareas asignadas, jornada laboral y afecciones que afrontaron los jamaíquinos en la construcción del ferrocarril

La compañía del ferrocarril y la MacDonalld Company contrataron a los jamaíquinos concretamente para emplearlos en la construcción de la vía férrea desde el poblado de Bucay hacia Alausí. La razón por la que se tomó esta decisión fue porque los trabajadores ecuatorianos, específicamente los indígenas provenientes de la región Sierra, no soportaban el laborar en climas subtropicales, debido a que sus cuerpos no estaban acostumbrados a trabajar en este sector de bosque húmedo, además de que eran muy vulnerables a sufrir alguna enfermedad tropical como la insolación, fiebre, malaria, entre otras.

Las tareas que les asignarían a los jamaíquinos tenían que ver con labores que requerían una gran demanda de esfuerzo físico, ya que se tendría que trabajar en varias montañas y laderas que se encontraban en la zona montañosa entre Chimbo y Sibambe. El análisis de las fuentes primarias nos permite observar dos tipos de labores en las que la compañía del ferrocarril iba a emplear la mano de obra caribeña, estas eran la apertura de caminos (incluido la colocación de rieles, taladraría, colocación de dinamita y construcción de túneles) y albañilería con respecto a esta última labor, Eloy Alfaro (1903) menciona que estas tareas eran necesarias para el montaje de las estructuras de puentes de acero que se colocarían en los peñascos y laderas por las que pasaría la vía férrea.

Otra cosa que nos proporcionan las fuentes son las tareas específicas en las que laborarían los obreros jamaíquinos. La primera labor fue la construcción de terraplenes para el montaje de la vía férrea. Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (RAE), un terraplén es un: “Macizo de tierra con que se rellena un hueco, o que se levanta para hacer una defensa, un camino u otra obra semejante.” Es decir que, esta tarea consistía en el relleno de quebradas con tierra para realizar un camino estable. Recordemos que, como habíamos señalado en el capítulo segundo, la geografía de esta zona no era muy estable, ya que existía una irregularidad y desnivel del suelo.

Las obras de terraplenes se construyeron desde Bucay hasta Sibambe. Según el informe del 1 de julio de 1901 sobre el estado los trabajos del ferrocarril del Mayor John Harman dirigido hacia el presidente Eloy Alfaro, se menciona que los trabajos de terraplenes se distribuían por millas. Harman (1901) señala que entre las millas 21 y 42 se estaba

llevando a cabo la construcción de terraplenes, previo a la colocación de durmientes y rieles de la vía férrea, esto con el fin de construir un camino estable y seguro por el que pase la locomotora sin problemas hacia la región Sierra. Cabe mencionar que esta era la tarea que más demandaba la presencia de mano de obra, debido a que se tendría que trasladar grandes cantidades de tierra hacia las quebradas a rellenar.

Tras la elaboración de los terraplenes vendrían las tareas más difíciles que tendrían que afrontar los obreros para continuar con el ascenso de la vía férrea hacia Alausí, estas fueron: la apertura caminos, construcción de puentes y túneles por la zona montañosa de Sibambe. Los trabajos que se realizaron en este sector fueron muy complicados, debido al riesgo que significaba trabajar en las faldas de los montes y los peñascos que había alrededor de estos cerros. Los primeros trabajos que se practicaron en Sibambe fueron en el mes de marzo de 1901, un informe de José Peralta para periódico *El Diario* del 20 de marzo de 1901 se señala que entre el sector de Huigra a Alausí se ha comenzado con los trabajos de corte vía y de colocación de dinamita para quitar las rocas del camino por donde iba a pasar el ferrocarril.

Cabe mencionar que, hasta este punto los trabajadores continuaban con la construcción de terraplenes, debido a que, según un este informe de Peralta (1901), algunas personas con mala intención arrancaban las estacas que señalaban el camino por el cual seguiría el curso de la obra, y que los ingenieros tenían señalado en sus planos, por lo que había que volver a marcar el camino para no perder el rumbo por el que tenía que continuar la línea férrea.

Además, algunas obras como la colocación de rieles o construcción de puentes tendrían que ser interrumpidas por la caída de rocas que se desprendían de las montañas por causa de la detonación de dinamita, o por las fuertes lluvias de la temporada invernal. Para el mes de abril de 1901 los terraplenes que iban desde Bucay hasta Sibambe ya se encontraban listos, por lo que los ingenieros se dedicarían a avanzar con la parte más difícil de la obra que fue el abrirse camino por la zona montañosa de Alausí.

El trabajo de colocación de pólvora en las montañas era muy peligroso, ya que los obreros tendrían que rodear la montaña antes de talar el suelo. Con respecto a la colocación de

dinamita Peralta (1901) menciona: “Pues bien, habían abierto con un taladro de 22 pies de profundidad y echándole adentro nada menos que dos barriles de pólvora negra, un alambre eléctrico prendió la mina y la inmensa mole de roca voló en un instante, y obstruyó la corriente del río formando un lago, ...” Este era el procedimiento que los trabajadores tenían que realizar para abrir el camino en la zona montañosa.

Cabe mencionar que muchos obreros perdieron la vida durante la detonación de los barriles de pólvora, debido al alto nivel de mortalidad que representaba el esquivar rocas y salir corriendo del sitio de la detonación, este tema lo detallaremos en la siguiente sección. Como dato adicional, hay que mencionar que la vía Durán-Chimbo estaba concluida y asegurada contra las lluvias e inundaciones.

La penúltima tarea que realizaron los obreros jamaiquinos tendría que ver con la colocación de los puentes en los sectores de Bucay y Sibambe, para esta tarea se necesitó una gran cantidad de mano de obra para montar las estructuras de acero. Esta tarea se vio interrumpida varios meses, debido a que las fuertes lluvias del invierno no permitían el avance de los trabajos gestionados por los ingenieros del ferrocarril. En el informe efectuado por el Director General de Obras Públicas del año 1901, se menciona que para la sección entre Bucay y Chimbo se tenía previsto construir un total de 59 puentes. Hay que mencionar que se alternó la construcción de puentes de acero y de madera, esto se debió a la falta de dinero para la compra de materiales y crisis económica por la que pasaba la empresa del ferrocarril y la MacDonal Company. El puente que más tardó en construirse fue el de Sibambe, debido a que la estructura de este era muy grande y requería un considerable número de trabajadores para montarla.

La última tarea que se les encomendó a los obreros jamaiquinos fue la de la colocación de rieles, durmientes y material rodante. Esta labor se efectuó luego de la construcción de puentes y la apertura de caminos y túneles. No existió problema alguno con esta labor, ya que solo consistía en asegurar el camino por donde circularía el ferrocarril. Como dato adicional, esta tarea fue la que más rápido se concretó una vez concluidas las otras labores anteriormente mencionadas.

En el caso de la sección entre Pistichi y Alausí, hubo una gran cantidad de obreros que prestaron su fuerza laboral para realizar el zigzag de ascenso de la vía y los puentes de esta sección. En esta zona, el trabajo fue muy agotador e incluso hubo una gran tasa de mortalidad que produjo varias bajas en las filas de los empleados del ferrocarril. En una nota periodística del diario *El Tiempo* del 8 de diciembre de 1901, se da más detalles sobre este trabajo: “Para principiar el ascenso han tenido que rodearlo primero por la base hasta obtener la gradiente menos alta posible, luego desandando esa ruta comienza la línea a faldearlo, formando en su trayecto una (ilegible).” La primera tarea, en efecto, fue el reconocimiento del lugar por donde circunvalaría la vía férrea, los obreros tendrían que subir hasta las faldas de la Nariz del Diablo para poder llevar a cabo esta labor.

La siguiente actividad fue el traslado y colocación de dinamita, la nota periodística menciona que los obreros tenían que ascender por medio de cuerdas hacia unos 90-100 pies de elevación, estos tenían que llevar la dinamita para colocarla en los huecos elaborados por los taladores, posteriormente se tenía que colocar la dinamita y al mismo tiempo encender la mecha para que esta estalle. El peligro de muerte que presentaba esta labor era muy elevado, ya que los obreros podían caer por las laderas de la montaña, morir aplastados por las rocas, etc. Por último, se llevaban a cabo los cortes de piedra y apertura de caminos.

Estas fueron las labores en las que participaron tanto obreros locales como obreros extranjeros, ahora con respecto a la jornada laboral que tenían que cumplir los trabajadores hay una cita de la entrevista que realizó García Idrovo a Daniel Barragan (ex trabajador de la empresa del ferrocarril) en la que se menciona el día a día que tuvieron que afrontar los obreros e ingenieros:

Antes que amaneciera, los jefes y trabajadores estaban en pie para servirse su desayuno, que desde luego era abundante y nutritivo. Luego disponían al personal en distintos sectores. El movimiento sincronizado de picos, palas y lampones, iban dando vía para la ubicación de los durmientes construidos con finas y resistentes maderas que encontraban a la vera del camino. (p. 90)

De esta cita podemos destacar la importancia de la alimentación de los trabajadores, esto les ayudaría a resistir la dura jornada laboral que tendrían que afrontar en el día, otro punto a tomar en cuenta era la distribución de los obreros a lo largo de la vía férrea, en las fuentes consultadas esto se puede evidenciar en un anuncio publicado en *El Diario* el 20 de abril de 1901, en el que se señala que se formaba una cuadrilla de obreros y se la distribuye a lo largo de la zona entre Bucay y Sibambe, el objetivo de esta organización era el de que exista un trabajo escalonado, con el fin de que la obra avance lo más rápido posible y se obtengan unos resultados favorables.

En cuanto al horario de trabajo y salarios, en este mismo anuncio se menciona estas condiciones. Primero, el salario que se le pagaba tanto a los peones nacionales como a los extranjeros era de un sucre diario, mientras que el tiempo que se iba a emplear a los trabajadores en la obra era de dos tiempos: de seis a once de la mañana y de doce a cinco de la tarde. Los obreros estarían exentos de trabajar en la vía férrea salvo en días muy lluviosos, y se les brindaría todos los servicios en los campamentos de la empresa del ferrocarril.

Estas serían las condiciones laborales que propusieron los ingenieros a los trabajadores que laboraran en la construcción del ferrocarril, sin embargo, y más adelante, se alterarían estas condiciones al tratar de incrementar las horas de trabajo y se retrasaría el pago de sueldos a todos los trabajadores. La razón de este problema se debe a que la compañía del ferrocarril junto con la MacDonald Company realizaron una fuerte inversión de capital para la construcción del sector de la montaña llamada Nariz del Diablo, ubicada en Alausí, lo que provocó que ambas compañías se declararan en quiebra.

Por último, analizaremos las dificultades con la que se encontraron los obreros jamaquinos durante la construcción de la vía férrea, como un prelude a los inconvenientes que se generaron en estos sitios de trabajo. Tras el estudio de las fuentes primarias, encontramos tres puntos que afectaron a los obreros caribeños durante la jornada laboral, estos fueron: las enfermedades que afectaron a los obreros en los sitios de trabajo y campamentos, la falta de seguridad laboral que representaba el trabajar en el

sector de la Nariz del Diablo y los fallecimientos de los obreros durante el turno de trabajo.

El primer punto estuvo relacionado con el contagio de enfermedades tropicales que sufrieron los obreros en los sitios de trabajo y los campamentos. La principal enfermedad que afectó a los obreros caribeños fue la viruela, dentro de los campamentos se dio un fuerte brote de esta enfermedad que se propagó rápidamente entre los trabajadores. En la carta de Eloy Alfaro a Abelardo Moncayo de 1903 se menciona que (Alfaro, 1903):

También la peste de las viruelas invadió los campamentos, pero fué combatida con presteza por los yankees. En una de tantas de mis excursiones por la línea, pernocté en Pistichí; en donde me informaron que en la mañana se habían desbandado 800 peones indios. Sucedió que éstos habían descubierto en las inmediaciones un lazareto de jamaicanos variolosos; y asustados, anochecieron y no amanecieron, renunciando el estipendio de un sucre al día, que les pagaban, cuando en las haciendas su salario era de una peseta. (p. 10)

La razón por la cual se dio este brote de viruela tendría que ver con las malas condiciones de salubridad que existían en los campamentos. Otra afección fue las enfermedades causadas por los insectos de la zona, al respecto de este tema, García Idrovo (2007) menciona:

A una altura de doscientos metros sobre el nivel del mar, se encontró un insecto que vivía en los matorrales a lo largo de la línea férrea, cuya picadura causaba dolor de cabeza, fiebre alta e incluso la muerte. En los campamentos donde se disponía de médicos y enfermeros, se buscaba el motivo para descubrir a qué se debían estos tremendos dolores de cabeza que aquejaba a la mayor parte de trabajadores y que derivaban en fiebres elevadas que terminaban con sus vidas. (p. 87)

Las enfermedades serían atendidas por el personal médico que se encontraba distribuido en los campamentos, estas afecciones causarían una considerable baja en las filas de los obreros. Kim Clark (2004) da un dato en cifras sobre los trabajadores afectados por la viruela, esta menciona:

También hubo un brote de viruela entre los jamaquinos y los trabajadores indígenas. De hecho, en 1902, solamente del 50 al 60% de los trabajadores en los campos de construcciones se hallaba realmente trabajando, mientras los restantes estaban afectados con varias enfermedades. (p. 89)

En cuanto al segundo problema, la falta de una seguridad laboral en los sectores montañosos de Alausí y Sibambe incrementaría la tasa de mortalidad de los trabajadores en la obra, la nota periodística del diario *El Tiempo* del 8 de diciembre de 1901 menciona que:

Muchas víctimas ya ha constado ese trabajo, y seguirá costando: pues, para acelerarlo ha habido que colocar una cuadrilla debajo de otra, y las piedras arrojadas por los de encima, por poca fuerza que tomen en el descenso, siempre causan desgracias, más vulgares en los imprudentes que no hacen caso de las precauciones. (p. 1)

La caída de material pétreo afectaba a los obreros que se encontraban cerca de las detonaciones de dinamita, causando lesiones y muertes en los trabajadores, otro inconveniente fue la detonación de dinamita, ya que algunos obreros no lograban salir a tiempo de los lugares de detonación, y terminaban mutilados o fallecían por la implosión de la pólvora. La nota periodística menciona (El Tiempo, 1901):

Hay ocasiones en las que por equivocación clavan el taladro sobre agujeros ya cargados con dinamita, dan el golpe necesario para limpiar el horamen, y en seguida echan la impensada explosión vuelan en mil pedazos, haciéndose víctimas propiciatorias del engrandecimiento de su patria. (p. 2)

Estos accidentes generaron una gran preocupación de los ingenieros, ya que los trabajadores fallecían durante la jornada laboral, lo que afectaba en el número de obreros que disponía la compañía. El último punto hace referencia a los decesos que se produjeron durante la jornada laboral. Si bien algunos obreros fallecieron por las enfermedades tropicales, una gran cantidad falleció en los sitios de trabajo, la nota periodística menciona:

A cada paso vemos pulular en los campamentos cojos, mancos, heridos, en fin, de varias especies, y todo por los pedazos de piedra que vuelan incesantemente por todas las direcciones. Los muertos reposan sin que nadie se acuerde de la viuda ni los huérfanos. Desgraciadamente las letras de montepío, las de invalidez, las recompensas, etc., solo se han hecho para los que mueren o invalidan difiriendo a un ambicioso, a un ladrón cualquiera. (p. 2)

La falta de seguridad en los sitios de trabajo y el riesgo que corrían los obreros al laborar en sectores de gran altitud y en riscos y peñascos rocosos, además de los accidentes laborales que se daban entre los empleados, originaron que un gran número de trabajadores incapacitados, lesionados e incluso fallecidos a causa de estos factores. Estos fueron los inconvenientes que se dieron en el tema de las condiciones laborales y los incidentes laborales en la sección montañosa de Alausí.

Cabe mencionar que esta experiencia laboral de los jamaquinos en Ecuador fue muy similar a la ocurrida en Costa Rica en el ferrocarril del Atlántico, revisada en el capítulo anterior. En la siguiente sección, analizaremos los abusos y castigos que recibieron algunos obreros por parte de la fuerza policial que estaba a cargo de la vigilancia del cumplimiento de los trabajos en la obra del ferrocarril.

3.3 Racismo y abuso por parte de los ingenieros de la obra y la Policía ambulante del ferrocarril.

La obra del ferrocarril ecuatoriano demandó la presencia una gran cantidad de mano de obra en el tramo montañoso de Alausí. Como vimos en el acápite anterior, el trabajo que realizaron los obreros jamaquinos fue crucial para la continuación de los trabajos hacia la región Sierra, sin embargo, hubo muchos inconvenientes que provocaron la fuga y escape de varios obreros caribeños. Ahora, nos adentraremos en el análisis de los abusos y maltrato que sufrieron los trabajadores afro caribeños por parte de la policía ambulante del ferrocarril. Adicionalmente, utilizaremos tres conceptos: raza de Tony Bouges, clase de E.P. Thompson y racismo latinoamericano de Teun Van Dijk.

Dentro de la jornada laboral, los principales inconvenientes que tuvieron los obreros jamaquinos estuvieron relacionados con el trato racista que recibían por parte de los ingenieros norteamericanos de la obra y el abuso físico y el uso de armas de fuego por parte de la policía ambulante del ferrocarril. En el primer caso, los ingenieros y capataces norteamericanos trataban despectivamente a los trabajadores, no los veían como unos empleados regidos por un contrato laboral, sino como bestias de trabajo que tenían que cumplir con su cometido. En un informe enviado al consulado británico en Ecuador el 9 de abril de 1901 se menciona la situación que vivían los trabajadores caribeños en los sitios de trabajo: “No hay duda de que, durante los primeros meses de su contrato, muchos de los hombres fueron tratados cruelmente por algunos de sus contratistas y su capataz, ...” (F.O. 25/107)

Los empelados jamaquinos tuvieron que recurrir a la ayuda del inspector de trabajadores para quejarse sobre el pésimo trato que recibían por parte de supervisores, capataces y contratistas. En ese mismo informe se menciona que: “...después del informe del Sr. Leach (inspector encargado de los obreros jamaquinos) y sobre la eliminación por parte de la Compañía de personajes indeseables, su trato fue considerablemente mejorado.” (F.O. 25/107) La intervención del inspector Leach fue clave para reducir los inconvenientes de maltrato y discriminación en contra de los obreros afro caribeños.

No obstante, los inconvenientes entre norteamericanos y jamaquinos subieron de tono, especialmente en el tema racial. García Idrovo (2007) menciona que: “...siempre hubo incidentes de carácter desagradable sobre todo por el prejuicio de los gringos contra el negro.” (p. 93) Las fuentes primarias también reportan estos incidentes que se basaban en la discriminación racial, en el mismo informe del 9 de abril de 1901 se señala lo siguiente: “Sin embargo, siempre se produjeron incidentes de carácter desagradable, derivados del prejuicio estadounidense contra el negro, en los que era muy difícil, a veces imposible obtener algo parecido a la justicia para este último.” (F.O. 25/107)

Incluso se produjo una amenaza de disparos por parte de un ingeniero estadounidense en contra de obreros extranjeros, en un informe del 4 de mayo de 1902 se menciona que:

“Últimamente he tenido que lidiar con dos casos de amenazas de disparos, en los cuales el estadounidense fue el agresor...” (F.O. 25/107) Los estadounidenses se imponían ante los jamaquinos a través del racismo y el uso de armas de fuego, con el fin de que obedecieran sus órdenes, además de exigir un buen rendimiento en el trabajo.

Los ingenieros estadounidenses eran los encargados de propagar el racismo en contra de los negros, con el fin de exigir que estos realicen bien su trabajo. Si lo vemos desde el concepto de raza de Tony Bougues encontramos que hay dos grupos raciales que generan relaciones de producción en base al color y tipo de raza a la que pertenece una persona. Además, y como señala Bougues (1994): “El racismo no es un "mal sentimiento" contra los negros, sino una relación social en el contexto de la explotación económica de la mano de obra negra.” (p. 114) El racismo era algo normalizado dentro de estos espacios de trabajo, ya que en base a este se generaban las relaciones de producción dentro de la obra del ferrocarril.

Ahora, si utilizamos el concepto de clase de Thompson, vemos que, dentro de las relaciones de producción de la obra del ferrocarril, vemos que existen y se definen dos tipos de clases: una clase obrera compuesta de obreros nacionales y extranjeros y otra contratista conformada por ingenieros, supervisores, capataces, entre otros. Los obreros tenían que acoger las órdenes de los ingenieros y cumplir con todos los requisitos para la continuación de la obra. Esta división de clases se da netamente en el marco de las relaciones laborales del ferrocarril, y estas relaciones se generan en base al racismo y perjuicio en contra del afro caribeño.

Mientras que, para el tema racista, el concepto de racismo latinoamericano nos permite desentrañar la teoría planteada por Van Dijk que menciona que los descendientes e inmigrantes europeos son los que se encargan de generar el racismo en contra de las poblaciones indígenas y los “extranjeros distintos” de origen africano. Es decir, la descendencia inglesa y los antepasados de los estadounidenses fueron generando varias ideologías y teorías raciales en contra de negros, indígenas, asiáticos, etc., en base a un sistema de jerarquía racial y de clase. Estos elementos serían adaptados por los ingenieros

estadounidenses para imponerse sobre los jamaíquinos y otros obreros con el fin de que generen avances en la obra del ferrocarril.

En conclusión, la cuestión racial y discriminatoria estuvo ejercida por los ingenieros estadounidenses en contra de los jamaíquinos, ya que este era el único medio por el cual los ingenieros, supervisores y capataces podían exigir a los obreros que trabajen y rindan en la jornada laboral. Acto seguido, analizaremos la situación de los obreros jamaíquinos ante el abuso y uso de armas de fuego proporcionado por la policía ambulante del ferrocarril.

Entre los años 1901 y 1902, los obreros jamaíquinos se hallaban sujetos a un contrato que les indicaba que tendrían prestar su mano de obra para el avance de la línea férrea. Al principio de los trabajos, cabe mencionar que la compañía del ferrocarril solicitó al gobierno nacional la incorporación de elementos de la policía nacional para que ayuden al control de los obreros nacionales y extranjeros. En una contestación de la Gobernación de Chimborazo de enero de 1901 se menciona que se ha mandado a publicar un decreto ejecutivo en el que se establece la colocación de una policía ambulante del ferrocarril en las inmediaciones de los campamentos de los trabajadores de la vía ferroviaria, esto con el fin de mantener el orden y disciplina de los trabajadores.

En los primeros meses esta medida surtió efecto en las filas de los empleados jamaíquinos y nacionales, en un informe de José Peralta para *El Diario* se menciona que (El Diario, 1901): “He notado el orden más severo en los campamentos, y los negros mismos ya se hallan sujetos a disciplina.” La policía era la encargada de vigilar que los obreros se reporten diariamente a laborar, no escapen de los campamentos y los sitios de trabajo, entre otras tareas. Con respecto a la vigilancia y control los trabajadores jamaíquinos, García Idrovo (2007) menciona:

Estos trabajadores jamaíquinos eran permanentemente controlados por policías y soldados armados, lo cual hacía que estos lugares se parecieran más a colonias de convictos, dedicados a trabajos forzados, antes que sitios por donde se pretendían tender una línea férrea. (p. 91)

La razón por la que se implantó una estricta vigilancia a los trabajadores jamaicanos era porque se creía que estos obreros muy pronto se cansarían de trabajar en la obra, lo que los llevaría a desertar el trabajo, además de dedicarse a otras actividades que relacionadas con la criminalidad y el bandidaje. Esto era un imaginario racial que se había generado de esta población, se creía que los jamaicanos eran holgazanas y se dedicaban a robar y matar para subsistir (El Telégrafo, 1901), este tema lo analizaremos más adelante.

Ahora, durante los trabajos en la sección montañosa de Alausí, los jamaicanos tendrían varios inconvenientes con la policía ambulante del ferrocarril, debido a la constante vigilancia que estos ejercían sobre los trabajadores, además de algunos abusos que se empleaban en contra de estos. En las fuentes se encontró que el principal problema que afectó a los trabajadores jamaicanos fue el uso de armas de fuego por parte de la policía nacional.

Tras no soportar presión ejercida por la policía, los obreros jamaicanos se quejarían de esta situación con el inspector de trabajadores extranjeros. Mr. Leach, que era el encargado de acoger las quejas de los obreros, en un informe del 9 de abril de 1901, Leach menciona que:

Muy poco después de la llegada de los trabajadores, se presentaron ciertas quejas en cartas privadas de aquellos comprometidos a los que se llamó la atención en la Prensa de la Colonia. Estas quejas, y quejas dirigidas por amigos y familiares de los emigrantes a este Gobierno, aumentaron en frecuencia y volumen... (F.O. 25/107)

Los jamaicanos reportaban sus quejas con el señor Leach para que, posteriormente, se trasladaran al gobernador de Jamaica, con el objetivo de que se conozca la situación en la que se encontraban. El principal problema que se encontró en estas quejas fue que la policía hacía uso de armas de fuego para obligar a los trabajadores a quedarse laborando en los sitios de trabajo. Tras esto, el gobernador de Jamaica se pronunciaría sobre el abuso del uso de policías y armas de fuego en contra de sus compatriotas. En un telegrama publicado por el periódico *El Diario* del 29 de marzo de 1901, en el que se menciona:

Kingston, 11.- El gobernador de esta isla a nombre del gobernador británico, ha formulado una enérgicamente protestante ante el 1 residente del Ecuador contra el empleo de soldados para obligar a los miles de trabajadores de Jamaica a trabajar a órdenes del sindicato Mc Donald en la construcción del ferrocarril de Guayaquil a Quito.

La protesta es casi un ultimátum, pues pide que se ponga inmediatamente término a las medidas coercitivas. (p. 2)

La posición del gobernador de Jamaica era a favor de sus compatriotas, ya que, y como estaba estipulado en el contrato de prestación de obreros celebrado con James P. MacDonald, en ningún momento se estableció el uso de elementos de la policía para obligar a los trabajadores a dirigirse a los sitios de trabajo. Además, el contrato firmado entre el gobernador Henning y MacDonald, establecía que los trabajadores jamaíquinos se encontraban sujetos a las leyes de Jamaica y no a la del territorio al que migren. Por lo que se consideraba que el uso de fuerza policial iba en contra de los estatutos del contrato firmando entre estas partes.

Los trabajadores que no soportaban la presión de trabajar en la obra del ferrocarril terminarían escapando de los sitios de trabajo en busca de nuevas oportunidades laborales. En un informe del consulado británico del 28 de noviembre de 1901 se menciona como se fugaban los obreros jamaíquinos de la obra de ferrocarril, el informe señala que (1901): “La compañía McDonald descubrió que los hombres escapan de la línea en Guayaquil, con frecuencia ponen policías en el muelle del lanzamiento "Colón" para capturar a los posibles trabajadores huidos antes de que puedan ingresar a la ciudad.” Además de Guayaquil, los jamaíquinos huían a otros sectores más cercanos a los sitios del ferrocarril.

Cabe mencionar que las fugas de los trabajadores jamaíquinos eran comunes, y varios obreros escapaban de los sitios de trabajo, Kim Clark (2004) señala que:

El resultado fue que las deserciones en la línea férrea fueron comunes, tanto que la policía del ferrocarril esperaba cada día en el terminal de Duran para capturar

trabajadores prófugos, quienes podían fácilmente encontrar trabajo en Guayaquil o en las plantaciones de la zona. (p. 97)

Ante esta situación surgirían varias quejas por parte de gobiernos provinciales que reclamaban el libre transitar de estos obreros en sus jurisdicciones. En las fuentes se encontraron tres casos sobre inconvenientes provocados por trabajadores jamaquinos. Dos inconvenientes acaecidos en Guayaquil y la provincia de Bolívar, además de una circular del ministro de lo Interior y Policía Abelardo Moncayo Jijón (1847-1917), en el que se manifiesta que se tenga cuidado con los obreros desbandados.

En Guayaquil se generó un escándalo orquestado por obreros jamaquinos prófugos de la obra del ferrocarril, estos alteraron el orden público en la noche, en la sección de noticias del diario *El Telégrafo* del 20 de mayo de 1901 se detalla este hecho (El Telégrafo, 1901): “A noche á las 8 y media, varios jamaicanos formaron un escándalo en la esquina de las calles Colón y Caridad. La policía los condujo a chirona.” En este caso los obreros fueron capturados y conducidos a la cárcel.

Mientras que, en el otro caso, un jamaquino agredió a una persona en la plaza central de Bolívar, en el periódico *El Diario* del 19 de octubre de 1901 se da más detalles sobre este hecho (El Diario, 1901): “En la madrugada de hoy el inspector Sotomayor intentó capturar á un jamaicano que, casi victima de una puñalada, al señor Francisco Rojas, en la plaza de Bolívar y Chimborazo. El jamaicano en referencia emprendió la fuga cuando notó la presencia de la policía.” Cabe mencionar que estos casos se daban por la falta de oportunidades laborales, lo que obligaba a los jamaquinos a dedicarse a actividades criminales para sobrevivir.

Tras estos hechos, el ministro de lo Interior y Policía Abelardo Moncayo, emitiría un telegrama a todos los gobernadores de las provincias para que tomen en cuenta esta situación, y de ser posible, se capture a los obreros fugitivos. Moncayo (1901) menciona:

La desbandada de algunos extranjeros empleados en la obra del Ferrocarril del Sur es una verdadera amenaza para el orden y seguridad de las provincias del Interior de la República. Por lo mismo, es indispensable que los Gobernadores tomen las medidas

más eficaces para prevenir el mal que pudieran ocasionar los jornaleros desbandados; pues, claro se está, éstos ó son verdaderos prófugos, ó han abandonado el trabajo una vez cumplido su compromiso: si lo primero, es menester aprehenderlos y remitirlos con toda seguridad, cueste lo que constare, á la estación más inmediata del camino, donde haya Policía ambulante,...; si lo segundo, como es indudable que en el respectivo contrato ha de constar que, terminando el tiempo del compromiso, deben ser regresados al lugar de donde se los trajo, también hay que remitirlos al Director en Jefe de la obra para que haga efectiva cuanto antes dicha estipulación. (p. 105)

Esta orden manifestaba que los obreros que desertaron de la obra del ferrocarril o terminaron con su contrato, podían afectar al orden público y la seguridad de las provincias, por lo que era necesario detenerlos y devolverlos a los campamentos del ferrocarril cueste lo que cueste. Tras este telegrama se incrementaron las filas de la policía ambulante del ferrocarril, para controlar a los trabajadores que todavía se hallaban laborando en la obra además de recapturar a los obreros que se escaparon de los campamentos del ferrocarril.

Cabe mencionar que, la razón por la que se emitió esta orden fue por el temor de que los obreros extranjeros se dediquen al crimen y desorden. Moncayo señala que:

De otro modo, infestadas las poblaciones por tales individuos, sería un trabajo ímprobo para las Policías contrarrestar el mal; pues, el aspecto de mendicidad que presentan aquéllos hace temer que se conviertan en rateros, y de esto á salteadores de caminos no hay sino un paso; ... (p. 105)

Tras esto, se llevó a cabo una gran movilización de policías para recapturar a los obreros fugitivos, en el análisis de fuentes encontramos un caso de captura de dos jamaíquinos prófugos de la obra del ferrocarril. La noticia se publicó en el diario *El Telégrafo* el 31 de mayo de 1901 en el que se señala que: “Están detenidos..., y dos jamaicanos, desertores de los campamentos de los trabajadores del ferrocarril, que han sido capturados y enviados desde Santa Elena, á donde se habían dirigido.”

Como podemos ver, los obreros que eran capturados eran devueltos hacia los campamentos de donde se habían fugado. Ahora, en el informe del 9 de abril de 1901, se

señala que en los campamentos había campos de concentración en los que se trasladaba a los obreros fugitivos y se los mantenía realizando trabajos forzados como castigo. Ante este accionar de la policía para con los obreros jamaquinos del ferrocarril, vemos que no se los trataba como trabajadores, sino como esclavos, ya que se les tenía que aplicar correctivos para que no vuelvan a cometer la acción de escapar de los sitios de trabajo, además de mantenerlos sujetos en la obra.

El último inconveniente que se generó entre la policía y los obreros jamaquinos fue el empleo de armas de fuego para obligar a los jamaquinos a trabajar, se encontró dos casos en los que la policía excedió el uso de armas y terminaron hiriendo a algunos obreros. En un informe del 4 de mayo de 1902, se menciona un caso de un trabajador de Barbados fue derribado por la policía al negarse a la orden de un capataz norteamericano de trabajar los domingos. Como vemos en esta cita, la reprimenda de la policía era en base a las órdenes de los capataces extranjeros, que con el uso de la fuerza obligaban a los jamaquinos y otros obreros a trabajar cuando su supervisor les avisara.

Como dato adicional, hubo un caso de un trabajador jamaquino que recibió varios disparos cuando este se hallaba laborando en la nueva vía férrea a Cuenca, un médico norteamericano de apellido Davis menciona que (Davis, 1905):

...anoche a las 7 P.M. fui llamado para asistir a William Lynch, jamaicano y trabajador empleado en el camino nuevo de Cuenca; al examinarlo encontré una perforación circular en el músculo pectoral mayor, derecho, entre el borde de la axila y la Clavicula, como a 8 centímetros de la articulación del hombro. Atrás en la espina dorsal, cerca de las sexta vertebra se presentaba un tumor duro, pequeño, del que abrí y extrai una bala de plomo. (Informe de la The Guayaquil and Quito Railway Co. 1905, página única)

El abuso policial se impuso a través de las armas de fuego, y en algunos casos como los que se vio anteriormente, terminaban por herir a los obreros por no cumplir con sus obligaciones. Podemos decir que la discriminación racial, más las amenazas de los capataces, más el abuso de la fuerza policial, generaron un mal ambiente para los obreros jamaquinos, que esperaban trabajar en un ambiente confortable, pero se encontraron con

un aire de racismo y discriminación que afectaron su vida cotidiana en los campamentos y sitios de trabajo. A continuación, trataremos a detalle los imaginarios que se generaron sobre la presencia de los obreros jamaíquinos en Ecuador.

3.4. Imaginarios sobre la población jamaíquina

La llegada de los obreros jamaíquinos para la construcción del ferrocarril fue de vital importancia para la continuación de la vía férrea, sin embargo, algunas personas no vieron como algo positivo la inclusión de estas personas, ya que la presencia de estos sujetos alteraría el orden público, y provocaría problemas en los campamentos y lugares de trabajo de la compañía del ferrocarril.

A continuación, analizaremos las ideologías raciales que se generaron de esta población, para ello utilizaremos un artículo publicado en el diario El Telégrafo sobre la inmigración de esta población caribeña. Junto con esto emplearemos el concepto de ideología racial de Alan Knight para aclarar las categorías físicas y sociales que se logra identificar en estas personas.

Antes de entrar en el análisis de este tema, traeremos a colación el concepto de ideología racial de Alan Knight. Según Knight (2013) la ideología racial tiene que ver con:

Una gama de características diversas determinaban la identificación “racial”-o étnica, para decirlo con más propiedad-: idioma, vestido, religión, organización social, cultura y conciencia. Dado que estos atributos eran sociales más que biológicos, innatos, podían cambiar; el estatus étnico tanto de individuos como de comunidades no era inmutable. (p. 53)

Además, Knight añade (Clark, 1999):

...podemos identificar ideologías raciales no solo en modelos que se fundamentan en explicaciones fenotípicas o genéticas sino, en general, donde quiera que encontremos argumentos de que los grupos sociales tienen características “determinadas al nacer, y sujetas solo a largos y lentos procesos de cambio. (p. 113)

Es decir que, nosotros podemos identificar una ideología racial en base a un discurso de un grupo generado en base a características biológicas y sociales sobre otro grupo. En el caso de los obreros jamaíquinos, encontramos dos ideologías que se generaron en base a esta población. Una en base a las características físicas (generadas por el gobierno y la compañía del ferrocarril) y otra en base a las características sociales de estos individuos (generadas por la prensa nacional).

Para el gobierno nacional y la The Guayaquil & Quito Railway Co., la inclusión de los obreros jamaíquinos en el proyecto ferrocarrilero fue de vital importancia para que se continúen con los avances del ferrocarril, como habíamos señalado anteriormente, la fuerza física, un estado físico saludable y la eficacia laboral que poseían estos obreros fueron factores determinantes para que se los trajera a Ecuador. Si aplicamos el concepto de Knight, vemos que el gobierno y la compañía se basaron en una ideología racial basada en lo biológico, que responde a que la población jamaíquina de origen afro caribeño, por lo general, eran hombres corpulentos, de excelentes condiciones físicas y que podían resistir toda una jornada laboral.

Ahora, desde el punto de vista de la prensa nacional encontramos un argumento negativo que rechaza la presencia de la población jamaíquina en Ecuador. Una nota periodística del diario El Telégrafo titulada *Conflicto en ciernes: Los obreros jamaíquinos de la Empresa de Ferrocarril de Guayaquil Quito y el Gobierno del Ecuador*, se manifiestan algunos puntos relacionados con las características sociales de estos obreros. La nota es una reproducción de un artículo de un diario panameño.

La nota empieza mencionando que un diario ecuatoriano ha manifestado que la importación de obreros jamaíquinos para la construcción del ferrocarril ecuatoriano fue innecesaria y perjudicial, en el sentido de que el carácter levantisco de los obreros caribeños podía afectar a los trabajadores nacionales, y que estos últimos traten de revelarse contra sus empleadores. La primera característica social que encontramos es que se generaliza a los jamaíquinos como personas revoltosas y que se levantan en contra de sus empleadores, sin embargo, durante su trabajo en la construcción de la vía férrea ecuatoriana se registraron leves levantamientos por las deudas que tenían los contratistas

para con los obreros, la revisión de fuentes primarias no mostró ningún levantamiento provocado por los afro caribeños relacionado con maltratos y abusos.

Otra característica social que se identifica en esta nota es el cambio de comportamiento que adquieren los jamaquinos al salir de su patria, la nota menciona (El Telégrafo, 1901):

... el jamaicano, una vez fuera de su tierra, no teniendo los rigores de una justicia inexorable, deja expandirse todos sus malos instintos, de sumiso, trabajador y respetuoso que era, se convierte de la noche a la mañana en pequeño déspota, le agrada la vida holgazana y desaparece en el toda noción de respeto; aguijoneado por sus malos instintos, desarrollados libremente, sin temor alguno... (p. 2)

Como podemos ver en esta cita, se creía que cuando un jamaquino abandonaba su tierra natal, se olvidaba de las reglas a las que se encontraba sujeto, y al llegar a un nuevo territorio, este era invadido por la holgazanería y perdía el respeto hacia sus empleadores, convirtiéndose en un hombre al que no le importaba el trabajo, dejándose llevar por un estado de libertinaje. En el análisis de las fuentes primarias no se ha encontrado un caso de que un obrero jamaquino no se haya reportado a los campos de trabajo por holgazanería, no obstante, los trabajadores no se presentaban a los sitios de trabajo por los abusos de la policía del ferrocarril, o por su condición de enfermos.

Otro punto que menciona este escrito es que el jamaquino solo obedece a las reglas del rey de Gran Bretaña, y, cuando llega a otro país este no respeta las leyes y normas con las que se rigen es el nuevo territorio. La nota señala (El Telégrafo, 1901): "... , pues, considera quizás que solo la justicia de S.M.B. puede castigarlo y se halla fuera del alcance de su brazo, ..." (p. 2), el imaginario que se observa en esta cita se asocia a la cultura con la que creció el jamaquino, es decir, desde sus primeros años de vida le enseñaron que tiene que acogerse a la ley del rey de Gran Bretaña, puesto a que estos eran súbditos de la corona inglesa, sin embargo, fuera de su hogar natal, el jamaquino tendría la libertad de cometer cualquier acto ilícito sin que se lo castigue o condene con leyes que no fueran impuestas por el rey.

Otro punto que se destaca es la incursión en la criminalidad y otros actos ilícitos que podían desarrollar los jamaíquinos en territorio ecuatoriano. La nota menciona al respecto que a falta de una ley que sancione los actos del ciudadano jamaíquino, este se convierte en un criminal, y su medio de supervivencia es el robo, ya que, a través de esta acción, logra obtener los recursos suficientes para subsistir sin tener que recurrir a una fuente laboral, y si era necesario matar para obtener lo que quería lo hacía.

Como mencionamos anteriormente, el asalto de un trabajador jamaíquino fugitivo de la obra del ferrocarril en contra de un ciudadano de nombre Francisco Rosas, entra en este imaginario de que el jamaíquino se dedica al robo y al asalto para poder sobrevivir, ya que, al no tener un medio de trabajo, este se dedica a la criminalidad y bandidaje. No obstante, hay que recordar que dentro de los obreros reclutados por la MacDonald Company había personas privadas de la libertad que estaban vinculadas en las filas de trabajadores ferroviarios, por lo que no todos los jamaíquinos se dedicaban al robo o asalto para sobrevivir.

Continuando con el punto de la criminalidad, la nota menciona la razón por la que los obreros jamaíquinos se dedicaban al robo y bandidaje, este indica que una vez incorporados en el trabajo para el que han sido contratados, los jamaíquinos miran la dificultad y las tareas que tienen que realizar para sus empleadores, esto les provoca una sensación de que han sido engañados por el contratista que los recluto para la obra, y se niegan a cumplir con el compromiso para el que han sido solicitados.

Tras esto, la única opción que les queda es el de huir de los sitios de trabajo y dedicarse al crimen y pillaje. Como mencionamos anteriormente, encontramos pocos casos en los que algunos obreros jamaíquinos se dedicaron al crimen y bandidaje, la mayoría de trabajadores trataron de buscar otros trabajos en los alrededores de los sitios de trabajo de la vía férrea, específicamente en plantaciones y haciendas, mientras que otros terminaron en condición de mendigos o retornando a Kingston, este tema lo desarrollaremos más adelante.

Otro punto que se hace mención es la comparación física entre los trabajadores locales (especialmente la raza indígena) y los jamaíquinos, manifestando que la contratación de

obreros de las Antillas fue totalmente innecesaria, ya que en Ecuador abunda una gran cantidad de mano de obra indígena, con condiciones físicas excelentes y que resisten cualquier tipo de clima que hay en su país. Esta cita se basa en que el ferrocarril se puede construir perfectamente con mano de obra local, no obstante, y como habíamos analizado anteriormente, los indígenas no estaban acostumbrados a trabajar en climas cálidos, además que eran muy propensos a contraer cualquier tipo de enfermedad tropical.

Hay que tener en cuenta que esta opinión es de un diario del extranjero, por lo que los escritores de este periódico no conocían la situación que atravesaba la compañía del ferrocarril previo al arribo de la población jamaicana a Ecuador. Adicionalmente, estaba comprobado que los trabajadores afro caribeños eran más resistentes y rendidores que los trabajadores locales. Por lo que se considera que la decisión de traer a los jamaicanos a Ecuador fue acertada y necesaria.

Tras este análisis encontramos una ideología racial acentuada en dos términos: uno físico y otro relacionado con la cultura que tiene el jamaicano. Claramente se ve que se recreó una teoría racial de que el negro de las Antillas es un ser que generalmente tiene una buena condición física de salud, posee una robustez que le permite realizar cualquier tarea de orden físico, además de soportar climas cálidos y lluviosos. Mientras que, en el tema cultural, se generó una idea de que el jamaicano era un sujeto que se regía únicamente con las leyes de su tierra natal, y afuera de esta, este se transformaba en un ser humano que olvidaba el respeto y era invadido por un sentimiento de holgazanería y crimen que le obligaba a abandonar su trabajo y dedicarse a actos ilícitos para sobrevivir.

Para finalizar con esta sección, analizaremos el caso de un viajero proveniente de Jamaica que fue confundido como un trabajador del ferrocarril y estuvo encerrado en una cárcel por doce horas. El jamaicano Chas. H. Goring fue detenido el 29 de marzo 1901 en la ciudad de Guayaquil por el señor F.C. Dunn, quien era el gerente de la compañía del ferrocarril. A continuación, expondremos los puntos clave de este testimonio. Goring rinde su testimonio para el gobernador de Jamaica, con el fin de que se resuelva este mal entendido ocasionado por los contratistas del ferrocarril.

Goring empieza aclarando que partió de Jamaica el 21 de octubre de 1900 hacia Ecuador de manera libre e independiente de los trabajadores contratados por la MacDonald Company para la obra del ferrocarril ecuatoriano. Además, menciona que este estaba enterado de la celebración del contrato entre el gobernador de Jamaica y James P. McDonald. Luego, Goring indica que cuando estuvo de visita en Ecuador, este no se hallaba sujeto a ningún contrato y no se encontraba enlistado en ninguna compañía contratista de trabajadores, también señala que él mismo pagó su propio pasaje para viajar a Ecuador y que el motivo de su visita estuvo relacionado con ampliar su experiencia de viajes, debido a que este ha viajado por todo el mundo.

Como podemos ver, Goring era un jamaiquino que tenía posibilidades para viajar solo, además, tenía conocimiento del traslado de los obreros jamaiquinos contratados por James P. McDonald para trabajar en la obra del ferrocarril. Adicionalmente, este no tenía ninguna deuda ni obligación con la empresa contratista de McDonald, ya que él viajó de vacaciones a Ecuador y no se hallaba sujeto a un contrato laboral. Acto seguido, Goring relata cómo fue arrestado por los funcionarios del ferrocarril, este menciona:

...el 29 de marzo de 1901, mientras iba a Guayaquil en busca de mis propios asuntos privados, fui detenido por el Sr. F. C. Dunn, Gerente General del Contrato de Ferrocarril de la Compañía McDonald en Ecuador, quien ordenó a la policía ecuatoriana que me arrestara como un trabajador contratado fugitivo, aunque ofrecí presentar pruebas sustanciales de que la acusación era falsa. (F.O. 25/107)

A pesar de que Goring presentó pruebas a los contratistas y policías de que este no tenía nada que ver con los trabajadores fugitivos del ferrocarril, la policía lo condujo directamente a la cárcel. Si analizamos esto desde el concepto de imaginario racial de Knight, vemos que hay una ideología racial basada en un aspecto biológico basado en el color de la piel, la contextura, entre otros, por los que se identificaban a los jamaiquinos, en este caso, al ver esta ideología en el aspecto físico Goring, los policías y Dunn no dudaron en encarcelar a Goring, y posteriormente, realizar los trámites de traslado a un campamento de la línea férrea.

El testimonio continúa con el encarcelamiento de Goring, este menciona que pasó retenido doce horas, cabe mencionar que, antes de que se encierre a Goring en la cárcel, se enviaron todos sus papeles al consulado británico de Guayaquil, para comprobar si este estaba diciendo la verdad. Tras el trámite de revisión de documentación, Goring sería puesto en libertad. Finalmente, Goring termina señalando que se había manchado su honor y pidió al gobernador Hemming que se sancione a la McDonald Company por haberle causado este daño a su persona.

En conclusión, se manejaron dos tipos de imaginarios raciales con respecto a la población jamaicana. Uno asociado a lo biológico, que tenía que ver con la fuerza física, el buen aspecto físico, etc., y otro relacionado con la forma de ser de los jamaicanos, que se los veía como hombres holgazanes, que abandonaban los sitios de trabajo tras ver que les asignaban una tarea muy complicada, y ante esto, la única opción que tenían era dedicarse al robo y bandidaje para obtener recursos para subsistir.

El maltrato, discriminación y perjuicio fueron los principales factores que tuvieron que soportar los jamaicanos en los sitios de trabajo y ferrocarril, pocos lograrían cumplir con el contrato, sin embargo, su situación al finalizar el contrato con la MacDonal Company no fue muy buena, ya que debieron afrontar varios problemas como el retorno a su hogar, la búsqueda de otros medios de trabajo, entre otros factores que los revisaremos en las siguientes secciones.

3.5 Culminación del tramo Bucay-Alausí y situación en la que terminaron los pocos obreros jamaicanos que sobrevivieron en la construcción de la vía férrea

Tras realizar las tareas de apertura de caminos, túneles, construcción de puentes, estaciones, etc., los jamaicanos culminaron su contrato con la MacDonal Company el 1 de septiembre de 1902. Estos trabajaron alrededor de dos años en la construcción de la línea férrea hacia la serranía ecuatoriana. A partir desde Alausí hasta llegar a Quito, el gobierno y la empresa del ferrocarril emplearon mano de obra netamente nacional, con respecto a esto Clark (2004) señala que:

De Alausí en adelante, sin embargo, los indios serían empleados para lo que era considerado un trabajo más liviano a través de suelo arenoso. La mayoría de los jamaíquinos que no habían roto sus contratos abandonaron el país bajo el acuerdo original con la Compañía MacDonald. (p. 97)

Para los siguientes tramos, el uso de indígenas sería muy demandado, debido a que a partir de Alausí ya había un clima más adecuado en donde los indígenas estaban acostumbrados a trabajar y no tendrían problema alguno. Como dato adicional, de un total de 4000 trabajadores solo 200 jamaíquinos culminarían con su contrato en la obra del ferrocarril (Carlwright, 1902), el resto fallecería en la jornada laboral o terminaría escapando de los campamentos del ferrocarril.

Con respecto a la situación en la que terminaron los obreros jamaíquinos, hay que mencionar que se generaron algunos problemas relacionados con la paga del trabajo, la entrega de pasajes de retorno y la incertidumbre que tuvieron los pocos obreros que no lograron regresar a Kingston. El inconveniente del pago de salarios se dio tras el incumplimiento de pago de sueldos y pasajes para regresar a Jamaica por parte de la MacDonald Company. En el diario El Telégrafo del 30 de octubre de 1901 se menciona esta situación de pagos atrasados hacia los trabajadores, la nota periodística menciona (El Telégrafo, 1901):

Han llegado á un extremo por más escandaloso, las demandas que, por trabajo personal, se presentan a diario en la Comisaría Municipal; multitudes de trabajadores de la Compañía del Ferrocarril a quienes se les adeuda el fruto de su trabajo y se les rehúsa el pago de él, aludiendo al respecto farsas y evasivas fraudulentas. (p. 2)

La razón por la cual se dejó de pagar a los empleados fue porque la empresa McDonald entró en una crisis económica, debido a los gastos de materiales e insumos para la obra del ferrocarril. Los jamaíquinos entraron en un estado de inconformidad, ya que, sin el pago de su salario, estos no podían alimentarse o ahorrar dinero para su regreso a Kingston. La McDonald Company adeudó a sus trabajadores entre 1901 y 1902. En un informe del consulado británico emitido el 7 de noviembre de 1902, se informaba sobre los meses que no se les pagaba a los obreros jamaíquinos (Bland, 1902):

En consecuencia del fracaso de la J. P. MacDonald Company para pagar los salarios durante los meses de febrero, marzo, abril y mayo, un gran número de los trabajadores estaban en dificultades considerables. No tenían dinero para comprar alimentos y se vieron obligados a vender sus facturas vencidas impagas a los especuladores con un descuento del 50% o intercambiarles una gran pérdida, por suministros en las comisarías de la Compañía. (F.O. 25/107)

Los jamaquinos tendrían que buscar soluciones por sí mismos, debido a que no había dinero que les garantizara su pago. No obstante, tras la intervención del consulado británico en este problema, se logró que la MacDonald Company indemnice a los obreros jamaquinos, además de la otorgación de un pasaje de barco para los caribeños para que pudieran regresar a su tierra. En un informe del consulado británico del 17 de diciembre de 1902, se menciona cómo se realizó este pago (Carlwright, 1902):

...un gran número de estos han regresado a Jamaica. Parte de las facturas vencidas han sido pagadas por mí, del dinero depositado en el Banco de Ecuador, y la compañía MacDonald también ha pagado en algunos casos. No hay duda de que MacDonald Company ha cometido una gran injusticia con respecto a estos pagos y los trabajadores han sufrido severamente en consecuencia, pero hay muchas probabilidades de que, en el arreglo de cuentas entre Guayaquil y Quito Railroad Company y JP MacDonald Company, se pagará el resto de estas facturas pendientes. (F.O. 25/107)

El inspector de jamaquinos Alfred Carlwright se haría cargo de velar por el pago a los trabajadores por parte de la MacDonald Company y el gobierno jamaquino. Cabe mencionar que, pocos obreros que no pudieron costearse sus pasajes de regreso, gracias a la ayuda del gobierno de Jamaica, que les otorgaría el pasaje de regreso a Kingston. No obstante, pocos jamaquinos se quedarían en Ecuador, el inspector de obreros jamaquinos aconsejó que buscaran un trabajo en las plantaciones azucareras cercanas a la vía del ferrocarril. El inspector Carlwright (1902) menciona:

Sin embargo, había trabajo que se podía obtener en las fincas de café y azúcar entre Durán y Bucay, y los plantadores estaban ansiosos por emplear a jamaicanos, a

quienes consideran superiores a su trabajador nativo. El pago es de 2.6 por día, y la comida es más barata en estas propiedades que en otras líneas. Muchos, siguiendo mi consejo, se pusieron a trabajar en estas propiedades y si, en lugar de esperar ociosamente en los campamentos un arreglo de las responsabilidades de la Compañía, los demás hicieran lo mismo, la angustia se aliviaría. (F.O. 25/107)

Por último, cabe mencionar que los jamaquinos que escapaban de la obra del ferrocarril, derivaron una cierta cantidad de mendigos que deambulaban en las calles de la ciudad de Guayaquil, Carlwright (1902) señala:

Sin embargo, debe recordarse que no pocos de estos desempleados pertenecen a una clase que nunca ha hecho mucho en el ferrocarril, y que no trabajarán a menos que se vean obligados a hacerlo. De ellos vienen los mendigos que son una molestia en la ciudad de Guayaquil. (F.O. 25/107)

En conclusión, la población jamaquina que trabajó en la obra del ferrocarril contribuyó a la finalización del tramo de zona montañosa entre Bucay y Alausí, su fuerza física y eficacia laboral permitieron el avance de la línea férrea hacia la serranía ecuatoriana. Sin embargo, el maltrato, racismo y abuso por parte de los capataces estadounidenses y la policía ambulante del ferrocarril empeoraron las condiciones laborales de los obreros afro caribeños, que terminaron exhaustos y desmotivados tras sufrir varios maltratos dentro de la obra del ferrocarril ecuatoriano. Pocos pudieron retronar a su lugar de origen, mientras que otros tuvieron que buscar otras oportunidades laborales para poder sobrevivir en un nuevo territorio.

Conclusiones

En este trabajo se analizó la llegada, vinculación y maltrato de la población jamaicana en la obra del ferrocarril ecuatoriano. Dentro de este estudio se vieron cuatro puntos clave que nos permitieron recrear la llegada y participación de estos obreros a territorio ecuatoriano, estos son: el contexto previo en el que se encontraban los avances de la vía férrea, el traslado de esta población hacia Ecuador, el trato que estos recibieron en los campamentos y sitios de trabajo y por último la situación en la que terminaron los pocos jamaicanos que no regresaron a Kingston.

En el contexto previo de la obra observamos que, a pesar de los pocos avances que se lograban ejecutar en la vía férrea entre la Costa y la Sierra, la mano de obra del ferrocarril fue muy escasa, debido a que muchos obreros provenientes de haciendas cacaoteras de la costa y otros pertenecientes a las haciendas de la Sierra se negaban a participar en la

construcción de la obra del ferrocarril del Sur, ya que el laborar en este proyecto representaba un gran riesgo, ya que se tenía que trabajar en zonas montañosas y subtropicales desconocidas, además de contraer algunas enfermedades que podían ser mortales.

Adicionalmente, las enfermedades subtropicales causaron grandes estragos en los pocos trabajadores que estaban vinculadas en la obra, la gran mayoría de obreros eran indígenas de la Sierra, estos no estaban acostumbrados a trabajar en climas más cálidos, por lo que terminaron enfermándose y, en algunos casos, falleciendo en los campamentos del ferrocarril. Por lo tanto, el gobierno de Eloy Alfaro y la empresa del ferrocarril se plantearon la idea de contratar obreros provenientes del extranjero, con el fin de que reemplacen a los trabajadores locales y refuercen las filas laborales del proyecto ferrocarrilero, que termino en la contratación de obreros oriundos del sector de las Antillas y el caribe, en este caso, los afro caribeños de la isla británica de Jamaica.

El análisis de fuentes como cartas entre Eloy Alfaro y Abelardo Moncayo, informes del Consulado Británico o el diario El Tiempo, se confirma la pésima situación en la que se encontraban los trabajadores en los sitios de trabajo y campamentos del ferrocarril, así como el proceso de selección y vinculación de trabajadores a través de las negociaciones con el gobernador de Jamaica August W.L. Hemming y el contratista escocés James P. MacDonald, además del traslado en barcos hacia Ecuador, que lo detallamos anteriormente. Además, vimos como la selección de trabajadores jamaquinos se dio en base a experiencias laborales que tuvo Archer Harman al trabajar con obreros afro caribeños en los ferrocarriles estadounidenses. Cabe mencionar que, otro factor que permitió la llegada de los jamaquinos fue la buena condición física y resistencia que estos tenían para trabajar en climas adversos.

El tema migratorio fue algo que había quedado en el olvido, nadie había revisado cómo se dio el proceso de movilización de obreros jamaquinos hacia Ecuador, sin embargo, esta investigación logró explicar este tema a través del análisis de informes del Consulado Británico y el diario El Tiempo. Por lo que se comprueba que existió todo un proceso de selección de trabajadores, desde la llegada de MacDonlad a Kingston, pasando por la

selección de personal en los puertos y la firma de contrato entre Hemming y MacDonald. Además, se observó el traslado de los trabajadores desde Kingston a Ecuador.

También se conoció que, al abandonar el territorio jamaicano, los trabajadores se encontraban sujetos a las leyes de Jamaica, y si se los juzgaba con las leyes del país al que se trasladaban se cometía una falta al contrato celebrado entre Henning y MacDonald, ya que la Ley de Trabajadores en el Extranjero, menciona que las personas que vayan a laborar en otros países se encontraban sujetos a las leyes de Jamaica y no del país en el que se encontraran trabajando.

La migración fue escalonada, y se realizaba en grupos entre 400 a 1000 personas, debido a que la capacidad de las embarcaciones era muy limitada y no soportaba un peso mayor a las 1000 personas, la empresa MacDonald cubrió los gastos de traslado de los trabajadores. Este proceso migratorio se pudo recrear gracias al análisis de fuentes y el uso de conceptos asociados a este tema.

En cuanto a la jornada laboral, cabe mencionar que fue escalonada y con una gran participación de obreros jamaicanos, que fue crucial para el avance de la vía férrea por el sector montañoso de Alausí. Sin embargo, las fuentes nos mostraron que la labor de los jamaicanos fue muy riesgosa, incluso algunos obreros fallecían en la obra tras sufrir algún accidente laboral o contraer una enfermedad tropical. Aquí podemos evidenciar que no se tomaba en cuenta la seguridad laboral de los trabajadores, ya que a los ingenieros de la obra les importaba que se concrete la línea férrea lo más rápido posible, sin importar cuántas vidas se perdieran en el transcurso de la jornada laboral, esto lo pudimos comprobar en la nota periodística del mes de noviembre de 1901 del periódico El Tiempo, en el que se mencionaba que varios obreros morían en la jornada laboral, quedando en el anonimato y sin ser reconocidos por la labor realizada.

Por lo que, se comprobó que la situación laboral de los jamaicanos fue deplorable, ya que no contaban con seguridad laboral en los campos de trabajos, además de que se explotaban a los obreros irrespetando las estipulaciones establecidas por los ingenieros del ferrocarril.

Para el tema de trato en los campamentos y sitios de trabajo, encontramos que hubo dos tipos de trato, al principio no se dieron incidentes, ya que el gobierno de Jamaica ordenó que se incorpore a un inspector de obreros extranjeros para que se observe la situación en la que se encontraban los jamaquinos en la línea férrea. No obstante, tras el cambio de inspectores, se incrementaron los problemas en contra de los trabajadores afro caribeños, los más comunes fueron la discriminación racial, amenazas y uso de armas de fuego. Los agresores eran los ingenieros norteamericanos y la policía ambulante del ferrocarril.

Tras la revisión de los informes consulares, se conoció que las relaciones laborales se ejercían a través de la discriminación racial y prejuicios en contra de los afro caribeños. Varios casos de amenazas, uso de armas de fuego e incluso ataques de los policías hacia los jamaquinos. Luego de estos inconvenientes se produjo una fuga de trabajadores jamaquinos que no soportaron trabajar bajo la presión y amenazas, y se dedicaban a buscar otras oportunidades laborales o a cometer actos ilícitos mediante el robo y bandidaje.

Las fuentes mostraron varios casos en los que los obreros fugados trataban de embarcarse en el puerto de Guayaquil para escapar a Jamaica, otros buscaban trabajo en plantaciones azucareras cercanas del ferrocarril, mientras que pocos jamaquinos incurrieron en actos delictivos como vimos en las notas periodísticas del diario El Telégrafo. Adicionalmente, se logró capturar a algunos obreros fugitivos, que se los trasladaba a los campamentos y se los encerraba en campos de concentración, obligándolos a realizar trabajos forzados.

Por lo tanto, comprobamos que existió un claro abuso en contra de la población jamaquina, mediante las amenazas verbales y prejuicios raciales, con el fin de exigir a los obreros que trabajen y acaten las órdenes de los ingenieros estadounidenses, esto generó que varios trabajadores desertaran el trabajar en la obra del ferrocarril, con el fin de buscar otro trabajo o actividad por la que pudieran subsistir.

Por último, la situación en la que terminaron los obreros jamaquinos fue una miseria total, ya que no se les cancelaba los salarios entre los años 1901-1902, además de que la MacDonald Company no cumplía con el pago de pasajes para el retorno de los obreros hacia Kingston. Ante esto, el gobierno de Jamaica, junto con el Consulado Británico de

Ecuador, ayudaron a los pocos obreros sobrevivieron en la obra, otorgándoles pasajes de regreso hacia Jamaica. No obstante, pocos obreros se quedaron en Ecuador, sin poder retornar a su patria. Estos terminarían asentándose en poblados cercanos a la vía férrea y trabajando en haciendas situadas en la región Costa.

En conclusión, la llegada de los obreros jamaquinos a Ecuador para trabajar en el ferrocarril Trasandino fue de vital importancia, ya que con su gran condición física y su buen estado de salud pudieron concluir la construcción del tramo montañoso del ferrocarril ubicado entre Bucay y Alausí. Sin embargo, el maltrato, la discriminación y el abuso por parte de los ingenieros norteamericanos y la policía ambulante del ferrocarril mostraron otra realidad que no ha sido investigada y ha sido opacada por las grandes figuras que hicieron posible la construcción de la línea férrea.

A través del análisis de fuentes se mostró otro panorama en el que se observa una población que, a falta de oportunidades laborales en su tierra natal, se traslada a otro país en búsqueda de mejorar su situación económica, no obstante, se encontraron con una complicada situación en la que fueron discriminados y maltratados por los ingenieros estadounidenses y los policías ecuatorianos. Pocos lograron sobrevivir a tan difícil tarea, y lograron subsistir en un país que se convirtió en su nuevo hogar.

Bibliografía

Abu-warda, N. (2008). *Las migraciones internacionales*. 'Ilu. Revista De Ciencias De Las Religiones, pp 33 - 50. Obtenido de: <https://revistas.ucm.es/index.php/ILUR/article/view/ILUR0707550033A>

Bouges, T. (1982). *Raza y clase social en la sociedad jamaicana*. Nueva Sociedad (63), pp 113-126. Obtenido de: https://nuso.org/media/articles/downloads/1004_1.pdf

Clark, Kim (1999). *La medida de la diferencia: las imágenes indigenistas de los indios serranos en el Ecuador (1920 a 1940), 1895-1930*. En: Cervone, E.; Rivera, F. (1999). *Ecuador racista: imágenes e identidades* Quito: FLACSO

Clark, Kim (2004). *La obra redentora: el ferrocarril y la nación en Ecuador, 1895-1930*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar / Corporación Editora Nacional.

Correa, J. (2010). *Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: El caso del Ferrocarril de Panamá (1849-1869)*. En: Estudios Gerenciales (115). Cali: Universidad ICES, pp 141-160. Obtenido de: <https://www.redalyc.org/pdf/212/21218554007.pdf>

Crespo, Roberto (1933). *Historia del Ferrocarril del Sur*. Quito: Imprenta Nacional

Deler, Jean Paul (2007). *Ecuador: del espacio al Estado Nacional*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar

Espinosa, Carlos (s.f.) *Archer Harman en la historia ecuatoriana*. Obtenido de: <https://www.yumpu.com/es/document/view/36374165/archer-harman-en-la-historiaecuatoriana>

García Idrovo, Galo (2008) *El ferrocarril más difícil del mundo*. Alausí: Instituto de Investigación Histórica y Cultura Popular “Nuevo Alausí”

Juliá, S. (1989). *Historia social, sociología histórica*. Madrid: Siglo Veintiuno Ed. (Revisado)

Knight, A. (2013). *Repensar la Revolución Mexicana: Volumen II*. México D.F.: El Colegio de México. Pp. 49-108

Maignashca, Juan (1994). *Historia y región en el Ecuador: 1830-1930*. Quito: FLACSO

Meiksins Wood, E. (1983) *El concepto de clase en E.P. Thompson*. Cuadernos Políticos (36), pp 87-105 Obtenido de: <https://pensamientocriticoxxi.files.wordpress.com/2017/12/ellen-meiksins-woodconcepto-de-clase-en-thompson.pdf>

Miclota León, A. (2005). Teorías y conceptos asociados al estudio de las migraciones internacionales. *Revista de Trabajo Social* (7), 59-76. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4391739>

Ministerio de Cultura (2008). *Historia del ferrocarril de Guayaquil a Quito: páginas de verdad escritas por el General Eloy Alfaro, gestor de la magna obra*. Quito: Ministerio de Cultura del Ecuador.

Muñoz, L. (1998). *Presencia afrocaribeña en Veracruz: la inmigración jamaicana en las postrimerías del siglo XIX*. En: Sotavento, invierno 1997-1998, v.2, no. 3, p. 73-88. Veracruz: Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales. Universidad Veracruzana

Portocarrero, Eleodoro (2016). *Jamaica en el Ecuador: La historia de los jamaicanos en el Ecuador*. Guayaquil: Municipalidad de Guayaquil.

Quesada Monge, R. (1983) *Ferrocarriles y crecimiento económico: El caso de la Costa Rica Railway Company, 1871–1905*. En: Anuario de Estudios Centroamericanos, Vol.9 (1983), pp. 87-119. Universidad de Costa Rica

Rosario, R. (2008). *Las identidades de la población de origen jamaicano en el Caribe costarricense, 1872-1950*. En: Vilares, R.; Marín, J. (2008). *9no Congreso Centroamericano de Historia*. San José: Universidad de Costa Rica. Pp 1243-1268

Sharpe, J. (1996). *Historia desde abajo*. En: Burke, P. *Formas de hacer historia* (pp. 3858). Madrid: Alianza Universidad.

Fuentes Primarias.-

Alfaro, E. (1903) *El Ferrocarril Trasandino: Cartas del Gral. Don Eloy Alfaro*. Guayaquil: Imprenta de “El Tiempo”

Bennett, F. (1903) *Guayaquil and Quito Railway*. New York: Bulletin of the American Geographical Society, Vol. 35, No. 4 (1903), pp. 361-364. Obtenido de: <https://www.jstor.org/stable/197954>

Chambost, P. (1903) *Otro ferrocarril: Estudio de la propuesta presentada al Congreso por el Sr. P.J.E.E. Chambost para la construcción de un Ferrocarril del Pacífico al distrito minero de Zaruma*. Quito: Tipografía de la Escuela de Artes y Oficios.

Davis, S. (1905) *Parte médico del trabajador William Lynch*. Huigra: (S.E.)

Gobierno de Jamaica (1893) *Laws of Jamaica passed in the year 1893*. Kingston: Government Printing Office. Obtenido de: <https://ufdcimages.uflib.ufl.edu/AA/00/06/39/18/00055/Laws%20of%20Jamaica%201893%20pdf%20Opt.pdf>

Gobierno de Jamaica (1894) *Laws of Jamaica passed in the year 1894*. Kingston: Government Printing Office. Obtenido de: <https://ecollections.law.fiu.edu/jamaica/57/>

Ministro de lo Interior, Policía, Beneficencia, Obras Públicas, etc (1900). *Informe del Ministerio de lo Interior, Policía, Beneficencia, Obras Públicas, etc. a la nación en 1900*, Quito: Imprenta Nacional.

Noboa, A. (1908) *Recopilación de los mensajes dirigidos por los presidentes y vicepresidentes de la República, jefes supremos, y gobiernos provisorios a las Convenciones y Congresos Nacionales desde el año 1819 hasta nuestros días. Tomo V*. Guayaquil: Imprenta de “El Tiempo”

S.A. (1901): *Almanaque de Comercio Ecuatoriano 1901*. Guayaquil: S.E. Series de 25/99 a 25/112, 368/39 a 368/1898 y 371/3708 a 371/14224 de los Informes Consulares Británicos/Oficina (British Consular Reports/Foreign Office), que cubren los años 1895-1930, reseñados en el Archivo Histórico del Ministerio de Cultura de Ecuador.

S.A. (1904) *Contratos de Ferrocarril de Guayaquil a Quito*. Quito. Talleres de El Comercio.

Sigvald Muller, J. V. (1898) *Informe al Sr. Ministro de Obras Públicas sobre los estudios del Ferrocarril del Sur*. Guayaquil: Imprenta del Universo.

Thill, C. (1894) *Informes del Sr. Ingeniero D. Cristóbal Thill, sobre el rumbo que puede seguir el Ferrocarril del Sur entre Chimbo y Sibambe*. Quito. Imprenta del Gobierno

Diarios consultados

Diario El Tiempo, meses selectos, 1900-1902

Diario El Telégrafo, meses selectos, 1900-1901 Diario

El Diario, meses selectos, 1901-1902

Anexo

Fotografías de los campamentos y sitios de trabajo.



Alausí Camp. G⇔Q. Alausí - Chimborazo – Ecuador (1901). Fotografía de John Horgan. (Fondo de fotografía patrimonial.)



Ferrocarril del Sur. Campamento No. 4 (ca. 1899-1908) (Fondo de fotografía patrimonial.)



La Nariz del Diablo debajo de Alausí. Alausí - Chimborazo – Ecuador. (1901) Fotografía de John Horgan. (Fondo de fotografía patrimonial.)



Ferrocarril Guayaquil-Quito. Guayaquil - Guayas – Ecuador (1901) Fotografía de John Horgan. (Fondo de fotografía patrimonial.)



Lower switch back. G↔Q. Guamote - Chimborazo – Ecuador (1901) Fotografía de John Horgan. (Fondo de fotografía patrimonial.)



Pueblo de Chimbo. G⇌Q. Chimbo - Guayas – Ecuador (1901) Fotografía de John Horgan. (Fondo de fotografía patrimonial.)



Switch Back on Pistichi. G⇌Q. Alausí - Chimborazo – Ecuador (1901) Fotografía de John Horgan. (Fondo de fotografía patrimonial.)

Fotografías en las que aparecen los trabajadores jamaíquinos.



Construcción de la línea de ferrocarril en bosque de montaña en Ecuador, hacia los 1.500 msnm. - Ecuador (ca. 1899-1908) (Fondo de fotografía patrimonial.)



Ferrocarril del Sur. Kilómetro 8 (ca. 1899-1908) (Fondo de fotografía patrimonial.)



On the Trail. G⇌Q. Guamote - Chimborazo – Ecuador (1901) Fotografía de John Horgan. (Fondo de fotografía patrimonial.)



Steam shovel. Guamote - Chimborazo – Ecuador (1901) Fotografía de John Horgan. (Fondo de fotografía patrimonial.)



Swinging in N° 35. Guamote - Chimborazo – Ecuador (1901) Fotografía de John Horgan. (Fondo de fotografía patrimonial.)



Upper crade on Pistizchi nose from west. Alausí - Chimborazo – Ecuador (1901)

Fotografía de John Horgan. (Fondo de fotografía patrimonial.)