

1. DATOS DE LOCALIZACIÓN

Provincia	GUAYAS	Cantón	DURÁN		
Parroquia	ELOY ALFARO (DURAN)(PARROQUIA URBANA)	Urbana	<input checked="" type="checkbox"/>	Rural	<input type="checkbox"/>
Localidad	DURAN CIUDADELA FERROVIARIA				

Coordenadas en sistema WGS8-UTM:

2. FOTOGRAFÍA REFERENCIAL



INGENIERO ATKINSON, DESCENDIENTE DE LOS JAMAQUINOS EN EL ECUADOR, EN EL MOMENTO DE LA ENTREVISTA

Fotografía: Patricia Rodriguez 2019

3. DATOS DE IDENTIFICACIÓN

Denominación	HISTORIA DE LOS JAMAQUINOS EN EL ECUADOR
Grupo social	MESTIZO
Lengua	CASTELLANO
Ámbito	TRADICIONES Y EXPRESIONES ORALES
Subámbito	MEMORIA LOCAL VINCULADA A ACONTECIMIENTOS HISTÓRICOS REINTERPRETADOS POR LAS
Detalle del subámbito	N/A

4. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN

DESCRIPCIÓN: Orígenes.

La historia de los inmigración jamaíquina en el Ecuador está hecha a pedazos, ya que aún no se cuenta con una historia completa de todos los ciudadanos jamaíquinos que llegaron al Ecuador específicamente a Duran para colaborar en la construcción del ferrocarril.

Algunos historiadores del tema como el Abg. Portocarrero Clark y el Ing. Atkinson han podido hilar estas historias a partir de sus propias experiencias de vida junto a sus padres y abuelos.

En estos fragmentos de una bibliografía recopilada, muestran sus propias historias:

"En una tarde converso con Eleodoro Portocarrero Clark, el historiador de los jamaíquinos que vinieron a construir un tramo de las vías del tren que uniría a la Costa con la Sierra. Evocando esa gesta, Portocarrero recuerda a su bisabuelo Philip Clark, oriundo de Kingston, uno de esos negros jamaíquinos que edificaron el tramo más peligroso del ferrocarril, el conocido como la Nariz del Diablo. A criterio de Portocarrero Clark, la historia de los negros jamaíquinos que llegaron al Ecuador en noviembre de 1900 no ha sido exhaustivamente contada. Aclara que los 4.000 jamaíquinos eran trabajadores contratados, no esclavos como algunos han manifestado en libros y artículos de prensa. Su paga diaria era de \$ 0,60. Además, en Jamaica la esclavitud fue abolida en 1834, o sea 66 años atrás de su llegada a nuestro país.

Era gente trabajadora y consciente de sus derechos laborales, tanto así que estos fueron los primeros obreros que en Ecuador organizaron una huelga ante las múltiples injusticias laborales, accidentes y muertes que sufrieron trabajando en nuestro país. Literariamente es necesario recordar que Enrique Gil Gilbert –militante del Partido Comunista–, escritor del Grupo de Guayaquil en su cuento El Negro Santander hace mención de aquellos trabajadores negros jamaíquinos que llegaron a trabajar en la construcción de las vías de nuestro tren: "Cuando pasaron, la doble fila se tapó las narices, haciendo adrede para que ellos los vean: Foo. ¡Grajo! A poco oyeron: Estos negros sí que son burrazos para el trabajo. ¡Los traen para volar rocas con dinamita! ¡Son jamaicanos!".

La historia cuenta que los jamaíquinos no podían laborar ni descansar en paz porque una pandilla de prostitutas y vendedores de aguardiente perseguía a dichos trabajadores extranjeros, ofreciéndoles unas sus cuerpos y los otros, licor" Portocarrero 2015.

Los jamaíquinos llegaron a ocupar el lugar de nuestros indígenas cuando la construcción del ferrocarril se enfrentó al punto geográfico más complicado, duro y peligroso, donde era necesario el empleo de cargas explosivas para vencer a la temida Nariz del Diablo: a 1.219 metros de altura, nos narra el Ing. Atkinson

"De los 4000 trabajadores llegados aquí se sabe que la mitad se murieron por accidentes laborales, los que vieron esa suerte algunos huyeron de la forma inmisericorde en que murieron sus compatriotas, parte de ellos retornó a su natal Jamaica y 300 jamaíquinos se radicaron en el Ecuador, dejando una semilla cuyo aporte ha marcado la historia de ese país. Apellidos como Grant, Atkinson, Mc Gregor, James, Smith, Scotland, Scott, Clark, Goodson, Brown, Robinson, Sandiford, Ford, entre otros son muestra de su paso por este país.

"Otra inmigración pequeña pero de gran relevancia fue la que se dio en los años 1911, en el pueblo de Ancón, donde la compañía inglesa llamada Anglo Ecuadorian Oilfields Limited contrató obreros técnicos especializados y otros trabajadores de esa nacionalidad que se afincaron en ese lugar. Según afirma la historiadora Jenny Estrada su número era aproximadamente de 30 familias. Apellidos como los Spencer, Payne, August, Richemond, Cambridge, Richard, Patterson, Reeves, Armstrong, etc. Hay que recordar que los primeros atletas que destacaron en Ecuador hace muchísimo tiempo fueron descendientes de estos dos grupos de jamaíquinos. Alberto Spencer, goleador del Peñarol uruguayo y todavía uno de los mayores goleadores de la Copa Libertadores de América, y Jacinta Sandiford, primera medallista del Ecuador en los Juegos Panamericanos de 1951, en Buenos Aires, Argentina". Jorge Martillo Monserrate, 2018

El Ing. en la entrevista nos contaba historias similares, con recuerdos vivos de su padre y abuelo, historias marcadas por el ferrocarril y su amplio conocimiento del mismo.

Estas historias se complementan con otras muchas historias que aún existen en el anonimato y subyacen en historias orales y otras escritas, como las que se narran en unos de los cuentos más importantes de la literatura ecuatoriana "El Negro Santander" de Enrique Gil Gilbert.

El negro Santander, publicado en 1933 como parte del libro de relatos Yunga. Es considerado uno de los cuentos emblemáticos del autor, en que narra los abusos y la explotación que sufrieron los peones durante la construcción de las vías del Ferrocarril Transandino.

El cuento narra la vida y las aventuras del negro Santander, quien era un jamaíquino traído muchos años atrás a Ecuador para trabajar en la construcción de las vías del tren que unió Guayaquil con Quito. A pesar de que sus vecinos lo consideraban loco, amaban escuchar sus historias sobre la época en que trabajó en el ferrocarril. El negro Santander les cuenta varias anécdotas de la construcción, entre ellas la discriminación que sufrían los afrodescendientes y los indígenas a manos de los blancos, las violaciones que sufrían las mujeres en los campamentos, el constante retraso en los pagos y los abusos a los que los sometían los capataces.

Las anécdotas más intensas eran las referentes a los trabajos en la Nariz del Diablo. El negro Santander les cuenta cómo sus compañeros morían de sed, aplastados por rocas o desmembrados, producto de explosiones de dinamita, muchas

veces para ahorrar los pagos adeudados. Cuando los trabajadores deciden entrar en huelga ante la peligrosidad de la operación, los capataces los azotan e incluso le disparan a uno de ellos. Los muertos eran rápidamente reemplazados por nuevos trabajadores, que pronto morían a su vez sepultados. Los oyentes finalmente interrumpen a Santander, diciéndole que el ferrocarril era lo mejor que le había pasado al país y que Eloy Alfaro y García Moreno lo habían construido, el segundo recibiendo incluso una estatua por eso. "Ellos no hicieron nada, no trabajaron", les responde el negro Santander, pero todos lo ignoran y lo toman por loco". Michael H, 2001

El ingeniero Arturo Atkinson escribe la historia de sus ancestros. Muchos de ellos llegaron a inicios del siglo pasado para construir el ferrocarril. "Recuerdo que cuando estaba en la escuela, yo le deletreaba el apellido a los profesores. A veces tenía problemas porque les decía que lo pronunciaban mal". Esta es la primera remembranza de Arturo Atkinson con respecto a su herencia jamaicana.

Apostado sobre una silla, el hombre sonriente y de tez oscura, habla sobre su libro y cómo descubrió su historia. Esta empezó con la llegada de su abuelo Nathanel a principios del siglo XX. Los primeros trabajadores llegaron en noviembre de 1900. Según registros, fueron 4.000 jamaicanos que arribaron en diferentes barcos y fases. Habían sido contratados por la empresa James P. McDonald debido a su experiencia en la construcción del tren en la isla caribeña. Su tarea era ocupar los puestos que no les agradaban a los ecuatorianos. Aunque conocía ciertos datos históricos, estos solo tuvieron mayor relevancia en 1990 cuando estudiaba en la Facultad de Ingeniería Industrial y presentó un proyecto de tesis relacionado con el ferrocarril. En esa época no había libros sobre los trabajadores de la isla y él solo conocía ciertas cosas de sus vecinos jamaicanos. Pero en 1991, ya había levantado la información y localizado a más de quince familias, repartidas por el centro de Durán, lugar donde se ubicaban la estación y los talleres del ferrocarril.

En la actualidad ha identificado a 18 familias entre las que destaca la de los deportistas Sandiford. Su padre lo aupó para que investigue. Añade que él le contaba la historia de los jamaicanos radicados en Durán, luego de la construcción del tren transandino. "Me nombraba a las familias. Además, él siempre frecuentaba al compadre Richards o se reunían en fiestas con los Grant o los Williams. Todos eran de la segunda generación y a su vez compañeros de trabajo". Sin embargo, cuenta que su padre no hablaba con frecuencia sobre los jamaicanos por vergüenza. "Hubo una mentira que se difundió sobre que habían llegado al país como esclavos. Eso era falso, cada trabajador tenía un contrato de 60 centavos de dólar diario en la época". Pero esa no es la única historia sobre los isleños. Según datos de un libro escrito por Roberto Crespo Ordóñez, existiría una fosa común con restos de trabajadores ferroviarios; incluidos jamaicanos; a la altura del kilómetro 106 antes de llegar a Huigra. Atkinson cree que el Estado tiene una deuda con los jamaicanos y no se reconoce como tal sus logros. Menciona por ejemplo a los hermanos Sandiford, Pío, Severo, Lorenzo, Gilberto y Pablo; estrella del básquet ecuatoriano en los años 50. Así como a Jacinta Sandiford, quien ganó en 1951 una medalla de oro en salto alto en un panamericano. Hasta ahora ha culminado una parte del libro, dedicada a la historia del ferrocarril transandino; pero aún le falta aquella que trata sobre "los bizarros jamaicanos". Entre su profesión y las actividades culturales que realiza ha tenido poco tiempo para sentarse y pulir los últimos detalles de su obra. Dice que ya en internet se puede consultar parte de su trabajo que da cuenta de las 18 familias jamaicanas de Durán. "Ellos se sienten muy contentos y agradecidos. Ahora ya se habla de los jamaicanos, eso me llena de satisfacción porque mi obra será un referente". Ing. Atkinson, 2019

Estas narraciones tal como la han descrito los propios descendientes de los jamaicanos, es solo un pequeño acercamiento de toda una historia de hombres que dejaron su vida por esta empresa de la construcción de los ferrocarriles y la vía más difícil de mundo, como muchos han contado, la ruta que une la costa con la sierra, ya que el famoso tramo de la nariz del diablo, aún guarda en una fosa común los restos de esos héroes anónimos, cuya historia, aún espera salir a la luz para que ocupe un sitio importante en la historia de nuestro país.

Fuentes:

Eleodoro Portocarrero, el historiador de jamaicanos

Inmigración jamaicana en Ecuador

13 de enero de 2019

Jorge Martillo Monserrate, 2018

Ing. Atkinson

Referencias

Handelsman, Michael H. (2001). Lo afro y la plurinacionalidad: el caso ecuatoriano visto desde su literatura. Quito: Abya Yala. p. 53. ISBN 9978046887. Consultado el 21 de octubre de 2019.

Gil Gilbert, Enrique (2014). Cuentos reunidos. Quito: Editorial Pedro Jorge Vera. ISBN 9789978627853. Consultado el 20 de octubre de 2019.

Velázquez Castro, Marcelo (2012). «"El negro Santander" de Enrique Gil Gilbert: memorias subalternas de la modernización». Kipus. Archivado desde el original el 2 de noviembre de 2018. Consultado el 20 de octubre de 2019.

EL TELÉGRAFO 2019

Fecha o período		Detalle de la periodicidad
Anual		
Continua	X	
Ocasional		
Otro		

INDIVIDUOS			
Nombre	Cargo/función/actividad	Edad	Dirección/Teléfono
ROBERO PORTOCARRERO CLARK	HISTORIADOR	57	DURAN
Arturo Atkinson	ingeniero	60	durán
6. VALORACIÓN			
Importancia para la comunidad		Categoría	
<p>“El negro Santander” de Enrique Gil Gilbert:</p> <p>La historia de los negros jamaquinos en el Ecuador, específicamente los que se quedaron en Durán, es de gran importancia y vigente, porque toca un problema crucial no solo del Ecuador si no de Latinoamérica, la discriminación de ayer y de hoy con diferentes rostros, la historia vedada y oculta de los verdaderos protagonista quienes murieron en el anonimato y sin ningún reconocimiento a su valor y destrezas, ni a los que sobrevivieron ni a los que dejaron sus vidas en el difícil tramo de La Nariz de Diablo, esta realidad se pone de manifiesto en el análisis del cuento que se hace desde la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, en el texto Memorias subalternas de la modernización donde hacen un análisis del cuento El negro Santander de Enrique Gil Gilbert , el fragmento describe uno de los diálogos del negro jamaquino con la gente que se reunía a contar sus historias:</p> <p>“Aunque sus interlocutores disfrutaban de sus historias particulares, no comprenden el sentido final de las mismas. Ellos solo aprecian el ferrocarril como símbolo del progreso y obra de los políticos: “Alfaro, y dicen que García Moreno también. Fueron los que hicieron la línea. Por eso ya el uno tiene estatua” La visión hegemónica de la Historia aparece interiorizada en las palabras y las ideas de los pobladores.</p> <p>Una estatua expresa la petrificación del tiempo, la imagen de un cuerpo inmóvil y eterno. La acción narrativa del negro Santander expresa los valores antagónicos: el tiempo vivo, heterogéneo, conflictivo; un cuerpo en movimiento exterior, pero, sobre todo interior y, finalmente, una historia singular y finita. Las relaciones de oposición entre, la estatua del presidente y el cuerpo del negro remiten en última instancia al discurso oficial de la Historia socavado por el fuego de la memoria particular y marginal.” Marcel Velázquez Castro 2012</p> <p>Fuentes</p> <p>Gil Gilbert, Enrique (2014). Cuentos reunidos. Quito: Editorial Pedro Jorge Vera. ISBN 9789978627853. Consultado el 20 de octubre de 2019.</p> <p>Velázquez Castro, Marcelo (2012). «“El negro Santander” de Enrique Gil Gilbert: memorias subalternas de la modernización». Kipus. Archivado desde el original el 2 de noviembre de 2018. Consultado el 20 de octubre de 2019.</p> <p>Marcel Velázquez Castro 2012</p>		Manifestaciones Vigentes	X
		Manifestaciones Vigentes Vulnerables	
		Manifestaciones en la memoria pero no practicadas	
Sensibilidad al cambio			
N/A	Alta		
	Media		X
	Baja		
7. INTERLOCUTORES			
8. ELEMENTOS RELACIONADOS			

ELEMENTOS RELACIONADOS PATRIMONIO INMATERIAL

N/A

ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES MUEBLES

N/A

ELEMENTOS RELACIONADOS BIENES INMUEBLES

N/A

ELEMENTOS ACTUALIZADOS

N/A

10. OBSERVACIONES

Es claro que estas narraciones, son solo un breve acercamiento de la historia de los jamaquinos en el Ecuador, se cuenta en algunos escritos, que en el tramo de la nariz del Diablo, no importaban las muertes de los negros jamaquinos ya que había un convenio con el capataz de la obra, que al morir un trabajador significaba más paga para los demás, esta secuela de leyendas generan imaginarios que van marcando la historia y la convierten en una historia prohibida, una de tantas, de las que está llena el Ecuador, la convierten en un discurso subalterno y por subalterno, poderoso ya que es la voz de los que no tienen una voz oficial y que aún espera el momento de ser reivindicada e incorporada en la historia oficial.

"Historiadores dejan sentado que la participación jamaquina en el ferrocarril de Alfaro fue magnífica y le podemos agregar, con letras grandes: de hombría, valor y coraje, fueron traídos para trabajar el tramo más difícil, el de la Nariz del Diablo, tramo que los ecuatorianos rehuían en trabajar por las enfermedades tropicales y los fatales accidentes laborales". Eleodoro Portocarrero, 2019

11. DATOS DE CONTROL

Entidad investigadora	INPC_R5_INMATERIALES		
Registrado por	RODRÍGUEZ UMANANTE ROSA	Fecha de registro	30/08/2019
Revisado por	MARTINEZ MORALES LUIS FERNANDO	Fecha de revisión	13/02/2020
Aprobado por	MARTINEZ MORALES LUIS FERNANDO	Fecha aprobación	20/05/2020
Registro fotografico			

11.ANEXOS

Anexos Fotográficos



Ing. Arturo Atkinson en el momento de la entrevista.
Fotografía: Inpc, 2019



Nathaniel Atkinson abuelo del Ing. Arturo Atkinson
Fotografía: Nn



El ferrocarril en el día de la inauguración
Fotografía: Nn



Fotografía:



El ferrocarril en el día de la inauguración y su llegada a Quito
Fotografía: Nn, 1908



Personal del ferrocarril el 24 de junio de 1908, un día antes de la
Fotografía: Nn, 1908

TEXTOS	Fotografías	Videos	Audio
	IM-09-07-01-000-19-014214_4.jpg IM-09-07-01-000-19-014214_6.jpg IM-09-07-01-000-19-014214_5.jpg IM-09-07-01-000-19-014214_6.jpg IM-09-07-01-000-19-014214_6.jpg IM-09-07-01-000-19-014214_5.jpg		

13. DESCRIPCIÓN DE LA MANIFESTACIÓN LENGUA ORIGINARIA

N/A