

Universidad Andina Simón Bolívar

Sede Ecuador

Área de Comunicación

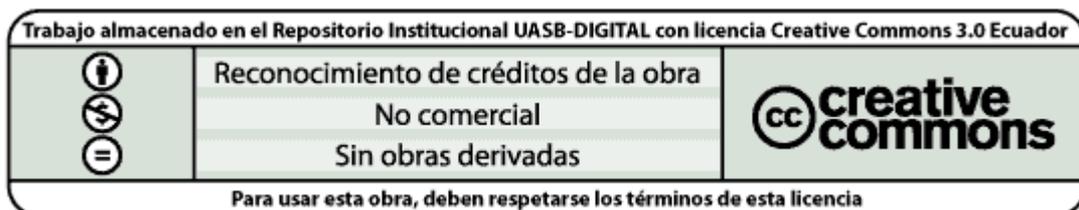
Programa de Maestría en Comunicación

Memoria de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, sobre sus luchas políticas y sindicales sobre el Ferrocarril Ecuatoriano

Autora: Claudia Fernanda Salgado Asanza

Tutor: José Laso Rivadeneira

2015



Cláusula de cesión de derecho de publicación de tesis/monografía

Yo, Claudia Fernanda Salgado Asanza, autora de la tesis intitulada “Memorias de la Hermandad de Ferrovianos Jubilados, sobre sus luchas políticas y sindicales sobre el Ferrocarril Ecuatoriano”, mediante el presente documento de constancia de que la obra es de mi exclusiva autoría y producción, que la he elaborado para cumplir con uno de los requisitos previos para la obtención del título de Magíster en Comunicación, en la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

1. Cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, durante 36 meses a partir de mi graduación, pudiendo, por lo tanto, la Universidad utilizar y usar esta obra por cualquier medio conocido o por conocer, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico. Esta autorización incluye la reproducción total o parcial en formato virtual, electrónico, digital u óptico, como usos en red local y en internet.
2. Declaro que en caso de presentarse cualquier reclamación de parte de terceros respecto de los derechos de autor/a de la obra antes referida, yo asumiré toda responsabilidad frente a terceros y a la Universidad.
3. En esta fecha entrego a la Secretaría General, el ejemplar respectivo y sus anexos en formato impreso y digital o electrónico.

Fecha. Quito, noviembre 2015

Firma:

Resumen

Los escasos registros físicos sobre las vivencias de los trabajadores ferroviarios en décadas anteriores, hicieron difícil establecer el contexto político y social en el que desarrollaron su trabajo político.

La pregunta matriz que se responde es ¿la Hermandad de Ferroviarios Jubilados puede construir una memoria colectiva de su gremio sobre sus luchas políticas y sindicales a partir del relato?

Los objetivos específicos del estudio buscan determinar, cuáles son los elementos que permiten comprender la memoria colectiva; identificar los temas y narraciones más importantes en el colectivo de la Hermandad Ferroviaria; y finalmente, Identificar los momentos más significativos aislándolos como objeto de análisis.

Para responder esta interrogante se utilizó como estrategia metodológica la elaboración de un marco teórico que permita comprender cómo se forma la memoria colectiva a partir de un ejercicio de recuperación de la experiencia, se recurrió a la revisión de la memoria histórica de la organización con la finalidad de establecer momentos importantes que se hayan documentado sobre la organización, para poder realizar una comparación. Se procedió a la recopilación de testimonios a los integrantes de la Hermandad en contraste con los datos históricos identificados para establecer recuerdos y determinar olvido sobre el tema de la lucha gremial. Para ello se aplicó un taller de narración oral y entrevistas a profundidad no estructuradas. La compilación de información a partir de bibliografía, revistas, suplementos y demás material impreso y digital relacionado con el caso complementó el estudio. El gremio participó en la re-construcción de una memoria colectiva, recordando los momentos más significativos de las luchas políticas y sindicales, hasta la actualidad, en donde se presentaba el vacío del olvido de datos, personas, fechas o detalles.

Palabras clave: Hermandad; Memoria Colectiva, Luchas sindicales; Luchas políticas, Ferroviarios jubilados, Ferrocarril ecuatoriano.

Dedicatoria

A Dios que sin su bendición no hubiera sido posible culminar con éxito, eres mi refugio.

A mi querida y amada madre, que gracias a su tenaz sacrificio e inmensa entrega ha sembrado en mis grandes valores y enseñanzas, te adoro y admiro.

A mi amado y maravilloso esposo que ha estado a mi lado brindándome su apoyo y entrega incondicional, protegiendo y velando mi camino día a día, te amo, eres mi vida.

A mi querida brother, mi nano que gracias a sus consejos y sacudidas permitieron despegar mi camino y me enseñaron a ver las cosas con objetividad, eres una maravillosa persona, te quiero perro, eres mi ejemplo.

Finalmente con toda mi alma y corazón para mi querido cielo mío, la razón de mi vida, la bendición más grande que tengo, el motor que me anima a seguir adelante, mi hijo, doy gracias a Dios por tenerte en mi vida sano y colmada de bendiciones, eres mi inspiración, te amo.

Agradecimientos

Gracias Dios mío por darme la oportunidad de cumplir uno de mis sueños al realizar una maestría, el poder vivir esta maravillosa experiencia y rodearme de talentosas personas que han dejado en mí su huella en este lindo proceso.

A la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, quienes desde el primer momento me han abierto las puertas de su institución y corazón, me siento afortunada al poder conocerles y formar parte de su humilde, trabajadora y luchadora hermandad, los quiero con todo mi corazón.

A mí querido Doctor Laso, quien me ha brindado su valioso conocimiento y tiempo guiando mis pasos en este proceso, además de mostrarme las personas idóneas quienes han aportado con su enriquecedora experiencia como han sido el Magister Alejandro Aguirre, Doctor Manuel Espinoza, la Magister Paulina Rosero, Magister Silvia Chiriboga, Magister Saudia Levoyer, Magister Pablo Ortiz y finalmente al Magister Polo Guerrero a quien tengo una gran admiración. Me encuentro muy agradecida con este gran equipo de docentes

Tabla de Contenido

| | |
|--|----|
| Introducción | 8 |
| Capítulo Uno..... | 10 |
| La Memoria Colectiva..... | 10 |
| 1.1. Aproximaciones a la memoria..... | 10 |
| 1.2. Memoria y Tiempo | 10 |
| 1.3. Memoria Individual | 11 |
| 1.4. Memoria Histórica Popular | 11 |
| 1.5. Memoria y olvido | 11 |
| 1.6. Memoria Colectiva | 12 |
| Capítulo Dos | 15 |
| Memoria histórica del ferrocarril..... | 15 |
| 2.1. Construcción del Ferrocarril Ecuatoriano y la participación de los trabajadores jamaquinos y ecuatorianos..... | 17 |
| 2.2. Reseña de las formas de organización laboral en el Ecuador: sindicato y hermandad..... | 23 |
| 2.3. El primer sindicato de trabajadores en el Ecuador fue de los empleados ferroviarios..... | 25 |
| 2.4. Conformación de la primera hermandad de ferroviarios..... | 26 |
| Capítulo Tres..... | 27 |
| Memoria colectiva y testimonio de la Hermandad de Jubilados Ferroviarios..... | 27 |
| 3.1. Accidentes e inseguridad enluto a varias familias..... | 27 |
| 3.2. La situación laboral y la necesidad de organización de los obreros del ferrocarril..... | 30 |
| 3.3. Organización sindical y creación de la Hermandad Ferroviaria..... | 32 |

| | |
|--|----|
| 3.4. Los medios de comunicación hablan de la Hermandad Ferroviaria..... | 34 |
| 3.5. El ferrocarril y el avance de la comunicación en Ecuador: telégrafo, radio telégrafo, teléfono a magneto, imprenta y correo. | 35 |
| 3.6. Trabajo, aprendizaje y herencia del oficio de ferroviario..... | 37 |
| 3.7. Huelgas Sindicales Ferroviarias años 1955 y 1972..... | 39 |
| 3.8. Durante el gobierno de Velasco Ibarra los ferroviarios sufrieron persecución | 40 |
| 3.9. Se disuelve el sindicato | 44 |
| 3.10. El nuevo sindicato y la huelga de 1972- Presidencia de Otto Arosemena Gómez..... | 44 |
| 3.11. Gestión actual de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados..... | 46 |
| 3.12. Seguro social obligatorio | 47 |
| Conclusiones..... | 50 |
| Bibliografía | 52 |
| Anexos | 57 |
| Esquema de producción de la Memoria Colectiva | 57 |

Introducción

Las memorias de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados sus luchas políticas y sindicales giran alrededor del Ferrocarril Ecuatoriano, estos relatos escasamente narrados son un misterio para muchos. Relatos sobre el trabajo, la resistencia y solidaridad, y la lucha de los trabajadores ferroviarios que entregaron su vida y corazón al gigante de hierro.

La importancia de este estudio es brindar un aporte a la Memoria Social del Ferrocarril Ecuatoriano y al área académica contribuir con la reconstrucción de la memoria colectiva de los recuerdos de los integrantes de la organización sobre las luchas políticas y sindicales.

El trabajo ayuda a comprender al ferrocarril en un contexto narrativo y como símbolo de la Hermandad, que inicia su construcción en el período presidencial de Gabriel García Moreno y continúa en la actualidad.

Las rieles del tren se encuentran cargadas de historias, anécdotas, memorias y relatos de alegría, tristeza, triunfo, regocijo y lucha por parte de quienes hoy conforman la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, que se agrupan en la sede de la estación de Chimbacalle.

La pregunta central que guió la presente investigación es ¿Cuáles son los elementos que componen la memoria colectiva de la Hermandad de Jubilados Ferroviarios? Para responderse realizó un estudio de carácter conceptual que permitió entender su forma y constitución, se planteó una estrategia metodológica en base a testimonios, entrevistas a profundidad y se realizaron talleres de narración oral con los integrantes de la Hermandad de Jubilados Ferroviarios, actores principales del presente estudio, los que aportaron con sus recuerdos sobre las luchas políticas y sindicales. Se recurrió además a fuentes bibliográficas como la revista de la Nariz del Diablo, a suplementos realizados por la Hermandad y libros que abordan y narran los acontecimientos y situaciones que vivían los trabajadores, empleados ferroviarios y sus familias en aquella época, que se reconocen como la memoria histórica.

Los objetivos específicos del estudio se centraron en:

1. Determinar los elementos conceptuales que permitan comprender como se construye la memoria colectiva.

2. Elaborar una memoria histórica del ferrocarril y del colectivo de la Hermandad Ferroviaria desde la bibliografía, documentos y revistas.
3. Identificar los temas, narraciones y recuerdos más importantes de los integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados que representan la memoria colectiva del grupo.

El estudio se organiza de la siguiente manera: el primer capítulo, es el desarrollo conceptual de la memoria colectiva; el segundo capítulo representa la memoria histórica del ferrocarril y el tercer capítulo es el resultado del encuadre de la memoria que determina la memoria colectiva de la Hermandad de Jubilados del Ferrocarril.

Las conclusiones cierran el estudio con una analogía desde la comunicación sobre la memoria histórica y memoria colectiva de la Hermandad de Jubilados del Ferrocarril.

Capítulo Uno

La Memoria Colectiva.

El presente capítulo permite comprender cuáles son los elementos que conforman la memoria colectiva, qué significa esta y en que condiciones o bajo que circunstancias se produce.

1.1. Aproximaciones a la memoria

En el ámbito de la historia se discute sobre el recurso de la narración popular como fuente de información, donde la memoria es comprendida como la capacidad que tenemos los seres humanos, de recordar y olvidar; por tanto es una división alrededor de la cual giran los sucesos, las personas y los objetos, que se inscriben dentro de un sistema de valoraciones positivas y negativas, establecidas culturalmente en el tiempo y en el espacio, y que determina lo que se debe recordar y lo que se debe olvidar. Para invertir el proceso del olvido y recuperar la memoria colectiva, se requiere de poseedores de memoria, que permitan la transmisión de la información a los individuos que buscan el aprendizaje o la interpretación de la realidad de una cultura en el pasado. Invertir el olvido generaría lo que se llama recuerdo que es una valiosa herramienta que produce importantes efectos en el accionar de la realidad. Por una parte el recuerdo genera un re-aprendizaje, en donde la memoria produce un efecto facilitador para memorizar una segunda vez lo que antes ya se había memorizado, logrando recuerdos más profundos. Un segundo efecto es el de re-producción, que consiste en la recuperación activa, completa y autónoma de la experiencia pasada. El tercero es la re-integración que es la reconstrucción de sucesos a base de estímulos recordatorios parciales. Finalmente está el re-conocimiento que es la facultad de identificar elementos conocidos previamente.

1.2. Memoria y Tiempo

Se considera a la memoria como “una suma de recuerdos de objetos, personas y de lugares del tiempo pasado, que son fuentes históricas dadas las cargas emotivas y estética tanto individual, como colectiva”¹. El valor histórico estaría justificado en la medida en que “esa confrontación estética y emotiva, produce una reflexión como

¹Jency Otero, Niurka Mendoza y Haens Beltrán, “La memoria histórica popular en la formación de historiadores”, en Revista de Claseshistoria No.4 (2012), 1.

fundamento e insumo de la identidad y el ser de los pueblos en su necesidad de preservar rasgos de su origen”². De ahí que lo tradicional, trata de institucionalizar a nivel de una práctica re-producida elementos del folklor popular, para representar un determinado suceso, objeto o persona, dentro de unas coordenadas espacio – tiempo, que simbolizan con gran impacto emotivo, hechos del pasado como forma de auto-reconocimiento de una cultura.

1.3. Memoria Individual

Este tipo de memoria estaría compuesta por los recuerdos del individuo, en relación con los sucesos simultáneos de los diferentes escenarios de su vida y lo contingente de su accionar en la realidad. Las variaciones continuas de los marcos sociales en los que el individuo funciona y la interacción del mismo con sus colectivos, son el escenario al cual este debe adaptarse en cada forma de existencia social actual. La emergencia del recuerdo se produce al momento que ocurre la interacción de la memoria con la contingencia y la simultaneidad; y se expresa a través del lenguaje y sus formas expresivas.³

1.4. Memoria Histórica Popular

Esta es un tipo de memoria colectiva o individual viva, que radica en los recuerdos que tienen los integrantes de una comunidad y que puede ser reforzada por testimonios, gráficos, registros sonoros, mapas, objetos o documentos que están en posesión de los miembros de esa colectividad; y que les permiten recordar u olvidar algo. También se integran a estos insumos de la memoria edificios, calles, parques y lugares no clasificados, pero que son muy importantes para la vida activa de la comunidad. “Todos esos productos no son parte de archivos institucionales sistematizados, pero siguen siendo parte del pasado y de la identidad de la comunidad; y permiten elaborar otra interpretación de la realidad.”⁴

1.5. Memoria y olvido

De acuerdo a Susana Kaufmann quien explica porque la persona no puede recordar todos los sucesos con claridad diciendo que “algo se desprende del mundo

²Ibid

³Ibid

⁴Ibid, 5.

simbólico, donde muchas imágenes quedarán impresas en la memoria y otras se borrarán de las mismas por la fuerza del acontecimiento y se produce la instalación de un vacío o agujero en la capacidad de explicar lo ocurrido al marcar un cambio en la sociedad”.⁵ En este caso, se evidencia como la fuerza de ciertos acontecimientos han marcado en la memoria de los integrantes de Hermandad al recordar dos momentos significativos que los llevan presentes, que son las huelgas Sindicales de los años 1955 y 1972. Se puede identificar también que los afiliados a la Hermandad no reconstruyen con el mismo detalle otros momentos que se evidencian más adelante; se han desvanecido y no existe ningún otro elemento de registro como una imagen o un testimonio que les permita recordar con claridad.

Elizabeth Jelin aborda el concepto de memoria y brinda su aporte al señalar que “la memoria es un elemento constitutivo del sentimiento de identidad tanto individual como colectiva, en la medida en que es un factor extremadamente importante del sentimiento de continuidad y de coherencia de una persona o un grupo en su reconstrucción de sí mismo”⁶.

1.6. Memoria Colectiva

En este mismo contexto se diferencian dos categorías de memoria; la memoria individual y la memoria colectiva, vistas desde dos aristas distintas, de lo individual, a lo social y concluyendo en lo público, como señala Paul Ricoeur en *La Lectura del Tiempo Pasado: Memoria y Olvido*.⁷

“La memoria colectiva es la relativa a la experiencia que el grupo o comunidad vivió o transmitió a un individuo o colectivo”⁸. La memoria colectiva requiere de artefactos culturales de activación, ya que los integrantes del colectivo, necesitan cohesionarse alrededor de símbolos comunes, que les permitan viajar al pasado e identificar los sucesos.

Además entendemos a la memoria colectiva desde la definición hecha por Maurice Halbwachs como “un hecho y un proceso colectivo en el cual la existencia

⁵Susana Kauffman “Sobre violencia social, trauma y memoria”, (seminario, Memoria colectiva y Represión, Montevideo, 1998), 7, citado por Elizabeth Jelin, *Los trabajos de la memoria (Madrid: Siglo XXI de España, 2002)*.

⁶Elizabeth Jelin, “Los Trabajos de la Memoria”, (Madrid: siglo XXI, 2002), 23.

⁷ Paul Ricoeur, “Definición de la memoria desde un punto de vista filosófico” en *Varios* (Barcelona: Granica, 2002), 3.

⁸Otero, Mendoza y Beltrán, “La memoria histórica popular en la formación de historiadores”, 4.

de un lenguaje y significación común a los miembros de un grupo hace que estos vuelvan a su pasado de manera colectiva, dotando de un sentido compartido a los hechos que lo han constituidos como una entidad”⁹

La importancia social de la memoria colectiva radica, para Halbwachs, en que su búsqueda le permite a una sociedad tener conocimiento de sí mismo, es decir, su identidad. “El grupo, en el momento que mira su pasado, siente que sigue siendo el mismo y toma conciencia de su identidad a través del tiempo”¹⁰

Lo que trae a colación Halbwachs es lo que han construido los ferroviarios a lo largo de su trabajo como institución de Hermandad Ferroviaria que los diferencia de otras organizaciones y los identifica como gremio.

Otro elemento que va de la mano de la memoria es el lugar desde donde se produce la memoria, es el contexto en el que gira todo lo que debe ser recordado u olvidado. El vínculo entre memoria y lugar puede llegar a ser la respuesta a varias preguntas sobre el comportamiento social que influye en las actitudes colectivas como afirma Elizabeth Jelin en su libro *Los Trabajos de la Memoria*. “Quienes tienen memoria y recuerdan son seres humanos, individuos, siempre ubicados en contextos grupales y sociales específicos, es imposible apelar o recrear el pasado sin apelar a estos contextos”¹¹

En este contexto el punto de vista de Cristóbal Gneco aporta al análisis al afirmar que “la memoria construye una relación de singularidad, de interioridad, de trascendencia con el territorio”¹². Por ello los espacios donde tienen lugar los procesos de construcción de memoria, son construidos por los diferentes actores según sus intereses, en este caso los integrantes que forman parte de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados quienes recuerdan su trabajo, experiencias e historias que giran alrededor de los tramos del Ferrocarril Ecuatoriano, además el espacio se construye de acuerdo al interés porque el territorio es el texto donde se produce y lee la historia, el lugar desde donde se construye la memoria donde la persona se siente identificada.

Otro aspecto que forma parte de este análisis es la historia, donde el autor Alessandro Portelli brinda su aporte al acotar que “la historia procura organizar con

⁹Miguel Ángel Aguilar, “Fragmentos de la memoria colectiva, de Maurice Halbwachs”, en *Atenea digital*, n.2 (2002), 1.

¹⁰Aguilar, “Fragmentos de la memoria colectiva, de Maurice Halbwachs”, 3.

¹¹Jelin, “Los Trabajos de la Memoria”, 19-21.

¹²Cristóbal Gneco y Marta Zambrano, *Memorias Hegemónicas, Memorias Disidentes el Pasado como Política de la Historia*, (Bogotá: ICANH, 2000), 24.

objetividad los diferentes relatos de memoria convirtiendo en objetos orales, maleables, visuales, escritos, que posteriormente se vuelven en piezas narrativas, utilizables desde la historia científica que permite analizarlas como formas subjetivas”.¹³ De igual forma el autor Enzo Traverso en su libro titulado *Historia y memoria* comenta que “en el caso de la memoria todos los sucesos que ocurren se transforman en piezas subjetivas donde los acontecimientos son manipulables según el recuerdo de las personas, su cultura, formación y origen”.¹⁴

Por ello a diferencia de la historia, que es informativa y está interesada más en los “datos verídicos”, a la memoria colectiva que es comunicativa le interesan:

(...) las experiencias verídicas por medio de las cuales se permite trastocar e inventar el pasado cuando haga menester. Los grupos tienen necesidades de reconstruir permanentemente sus recuerdos a través de sus conversaciones de sus objetos y pertenencias y la pertenencia de los lugares donde se ha desarrollado su vida, porque la memoria es la única garantía de que el grupo sigue siendo el mismo en medio de un mundo en perpetuo movimiento.¹⁵

La figura del ferrocarril ecuatoriano es el objeto alrededor del que gira esta investigación. Durante la construcción, desarrollo y operación del tren surgen valiosas, dolorosas y apasionadas anécdotas e historias que forman parte del gigante de hierro que no todos conocemos; algunas de ellas se encuentran narradas por autores como Alfredo Maldonado Obregón, con su libro *Memorias del Ferrocarril del Sur y los hombres que lo Realizaron* donde se evidencia como “la Hermandad de Ferrovianos desde sus inicios luchó por sus derechos y pagos puntuales durante el desarrollo del ferrocarril”.¹⁶

Finalmente todos estos conceptos giran alrededor del caso de estudio, permiten visibilizar como la institución logra su memoria en el proceso de reconstrucción de los momentos más significativos que no se olvidan, apelando a la memoria colectiva que permite desde su territorio, narrar experiencias individuales subjetivas de hechos que se han vivido a lo largo de la historia del tren, y que muchas no han sido contadas y que enriquecen la Historia del Ferrocarril Ecuatoriano, reproduciendo la memoria de un gremio y su identidad en medio de un mundo en continuo movimiento.

¹³ Alessandro Portelli “Lo que hace diferente a la historia oral: Recuerdos que llevan a teorías”, en *La historia oral, Varios*, (Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1991), 38.

¹⁴ Enzo Traverso, “Historia y Memoria” en Florencia Franco y Levin, Marina, *Historia reciente: Perspectivas y desafíos para un campo en construcción* (Buenos Aires: Paidós, 2007), 68-9.

¹⁵ Aguilar, “Fragmentos de la memoria colectiva, de Maurice Halbwachs”, 2.

¹⁶ Maldonado, *Memorias del Ferrocarril del Sur y los Hombres que lo Realizaron*, 290.

Capítulo Dos

Memoria histórica del ferrocarril.

El presente capítulo narra cómo fue la construcción del ferrocarril ecuatoriano. Se encuentra cargada de anécdotas, historias de alegrías, lucha, dolor, abandono y tristeza por parte de los obreros que, gracias a su aporte, en conocimiento, trabajo duro y muerte lograron volver realidad el sueño de unidad nacional que tenía el viejo luchador el General Eloy Alfaro Delgado, con la finalidad de desarrollar del país.

Al referirnos a la Hermandad de Ferroviarios Jubilados es importante reconstruir los hechos desde su inicio para poder comprender con exactitud porque las luchas políticas y sindicales surgen por parte de los trabajadores ferroviarios, cuáles fueron las condiciones en sus inicios y qué autores abordan estos contenidos.

La construcción del Ferrocarril Ecuatoriano arrancó en el período presidencial de Gabriel García Moreno y concluyó durante la presidencia del General Eloy Alfaro Delgado. Desde sus inicios la obra enfrentó dificultades que obligaron a realizar nuevos trazos viales y negociaciones para su construcción, pero la impetuosa decisión del General Alfaro hizo posible la construcción del Ferrocarril Ecuatoriano. De esta manera ayudó al progreso del país y estableció un nuevo sistema de relación económica, social y comercial a partir de su creación, debido a su importancia política, cultural y turística.

Con el apoyo del norteamericano Archer Harman¹⁷ quien con profesionales nacionales, extranjeros y más de cuatro mil jamaíquinos, se abre el camino para las vías férreas. Lastimosamente esta obra cobró múltiples vidas por la dura construcción de sus tramos y las diferentes enfermedades que surgían en distintas zonas, enlutando a varias familias del país.¹⁸

Las pérdidas humanas fueron innumerables cuando el Ferrocarril Ecuatoriano inició sus operaciones, por accidentes que tuvieron lugar en diferentes tramos y por motivos tan diversos que pasaron a formar parte de las anécdotas y memorias de quienes conforman la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, que actualmente se

¹⁷ Archer participó de forma activa en el auge del ferrocarril como medio de transporte en los Estados Unidos, como parte del sindicato de promotores y contratistas de ferrocarriles Mason. Estuvo involucrado en la construcción de importantes ferrocarriles en Ohio y Pensilvania del Sur antes de trasladarse al Ecuador. Carlos Espinosa, "Archer Harman en la historia ecuatoriana" <<http://spanish.ecuador.usembassy.gov/uploads/4x/4v/4x4v19nyPx6gxUOD70UbRA/archer-harman.pdf>>, consulta: 27 de julio de 2015.

¹⁸ Byron Castro, *El Ferrocarril Ecuatoriano* (Quito: Banco Central del Ecuador, 2006), 20.

reúne en la sede de la estación de Chimbacalle, donde se recuerdan las experiencias, historias, aventuras y leyendas y otros hechos que se han incorporado durante el desarrollo del Ferrocarril Ecuatoriano.

Una de las fechas significativas para la hermandad es el 31 de octubre de 1922, cuando ocurrió un accidente con pérdidas humanas que provocó la Primera Huelga de Ferroviarios en la que los trabajadores exigieron sus derechos, puesto que, a diferencia de anteriores siniestros, este ocurrió fuera de horario laboral y la organización respondió con indolencia, negando a uno de los heridos la posibilidad de atención médica.¹⁹

Los empleados vivían el día a día sin tener ningún tipo de apoyo por parte de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador, los trabajadores ferroviarios no contaban con seguro médico, ni sistema de aseguramiento que los proteja en caso de accidente, ni compensación familiar en caso de muerte.

De esta forma se dilataba la decisión frente a la necesidad imperiosa de seguridad de los empleados ferroviarios, mientras en otros países, como comenta Maldonado, empezaron a consolidarse organizaciones por los derechos de los trabajadores.²⁰

Los ferroviarios resolvieron fundar una institución que salvaguarde al trabajador que exponía su vida sin amparo alguno.

Por ello, el 10 de junio de 1923 se fundó la Hermandad Ferroviaria de la vía Guayaquil - Quito con sede en la capital, integrada por los trabajadores y empleados de la compañía del Ferrocarril.²¹

La hermandad de ferroviarios en aquella época tuvo como objeto apoyar a sus asociados en las diferentes circunstancias que les sobrevengan en el trabajo como: accidentes, enfermedades, despidos, fallecimientos, entre otras situaciones. En los estatutos se crearon las bases para la jubilación y los montepíos.²²

Todos los sucesos que giran alrededor de la construcción, operación y puesta en marcha del Ferrocarril Ecuatoriano se encuentran ligados al caso de estudio que son los integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, eje central de la

¹⁹“Reseña de la huelga de obreros del Ferrocarril del Sur que tuvo lugar en el presente mes”, en *Revista Nariz del Diablo* (Quito) año 1, No.6, 31 de octubre de 1922, 5.

²⁰Alfredo Maldonado, *Memorias del Ferrocarril del Sur y los Hombres que lo Realizaron*(Quito: Talleres Gráficos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1977), 234.

²¹Maldonado, *Memorias del Ferrocarril del Sur y los Hombres que lo Realizaron*, 234.

²² *Ibíd*, 235.

investigación al ser los actores principales, quienes apelan a su memoria colectiva para recordar sus luchas políticas y sindicales no contadas.

2.1. Construcción del Ferrocarril Ecuatoriano y la participación de los trabajadores jamaíquinos y ecuatorianos.

Paul Ricoeur ha analizado las relaciones entre memoria e historia, que en este caso de estudio encaja a la perfección bajo el siguiente criterio “lejos de ser un objeto más del conocimiento histórico, la memoria constituye la matriz de la historia”²³.

Historias de los trabajadores jamaíquinos y ecuatorianos quienes fueron engañados y explotados, se narran a continuación.

El 10 de enero de 1896, en la Séptima Asamblea Constituyente, se elige por unanimidad al Dr. Gabriel García Moreno como Presidente de la República, quien propuso la idea de unir la Sierra con la Costa para arrancar con los trabajos de construcción del ferrocarril. El propósito del Presidente Moreno era utilizar el ferrocarril en las planicies de la costa y la carretera en la zona montañosa andina.²⁴

El 31 de enero de 1873, el Banco Central del Ecuador concede el primer préstamo de 80.000 libras esterlinas para la construcción del ferrocarril al gobierno de García Moreno. El primer tramo que se trabajó fue Yaguachi- Sibambe, con una distancia de 260 Km. extendiéndose hasta Milagro. La vía se oficializó el 1 de mayo de 1874. Dos años más tarde el Presidente Gabriel García Moreno muere asesinado.²⁵

Después de la presidencia de García Moreno varios gobiernos pasaron y descuidaron al ferrocarril, hasta que llegó el 5 de junio de 1895 con la revolución liberal donde tomó posesión el General Eloy Alfaro Delgado, quien desarrolló 91 kilómetros más de vía férrea e incorporó cuatro locomotoras, algunos coches para pasajeros, vagones de carga y jaulas de ganado. El general Eloy Alfaro tenía muchas expectativas con la construcción del ferrocarril Guayaquil- Quito por lo que realizó diferentes contactos con diversas compañías americanas de construcción de ferrocarriles, pero en su búsqueda llamó su atención la perteneciente al ingeniero Archer Harman, con quien decidió poner en marcha la construcción del ferrocarril y

²³ Paul Ricoeur, “La historia, la memoria, el olvido”, Fondo de Cultura Económica, (Buenos Aires, 2004), 127

²⁴ Vicente Rojas y Bravo Silva, Carlos, *Nuestro Ferrocarril: Pasado, presente y futuro* (Quito: Editora Nacional, 1992), 5.

²⁵ *Ibíd*, 10.

sus diversos tramos. El 14 de junio de 1897 se firman las escrituras “Ferrocarril Trasandino Nacional Guayaquil-Quito”.²⁶

El 20 de febrero de 1899, la compañía *The Guayaquil and Quito Railway Company* recientemente estructurada, inició con los trabajos de reconstrucción de los tramos ya existentes en Chimbo y Florecio Bucay.²⁷

Con la finalidad de que el proyecto continúe, al país llegaron más de cuatro mil trabajadores nativos de Jamaica, para sustituir a los trabajadores ecuatorianos que huían o morían como consecuencia de las enfermedades que surgían por los diversos climas a los que se enfrentaban, además de los constantes maltratos y explotación laboral de la que eran víctimas.

Existen muchos casos particulares que la historia recuerda y varios autores narran. Las duras condiciones por las que pasaron estos trabajadores que lucharon por la construcción del ferrocarril ecuatoriano. Una de ellas es Luz Argentina Chiriboga. En su libro *Nariz del Diablo* rescata valiosas anécdotas donde explica cómo los contratistas Mac Donald y H. Killan engañaron a los empleados jamaquinos asegurando vivienda, alimentación, buen trato y excelente paga. Los estadounidenses les ofrecían “cuatro reales diarios a cambio de su conocimiento y experiencia en la construcción del ferrocarril”²⁸.

En el caso de los hermanos jamaquinos Syne y Gregory Marret, “el cerebro les daba vueltas mientras consideraban la propuesta de los contratistas. En el caso particular de Gregory Marret no se encontraba muy convencido de salir de su patria, pues deseaba enlistarse y al mismo tiempo quería que su solicitud sea rechazada por parte de los contratistas, ya que sospechaba que no le habían dicho toda la verdad y se preguntaba: ¿Por qué buscar negros de tan lejos?”²⁹. Lastimosamente su situación económica hace que la necesidad prime ante la razón; y el sueño de conseguir dinero para comprar un pedazo de tierra y levantar una casa para sus hijos David, Edna, y su esposa Pamela, provoca que su esperanza de ahorrar se vuelva realidad, siendo su única solución emigrar para Ecuador. Esa tierra, según los americanos, le traería ganancias económicas y estabilidad.

²⁶Ibíd, 16-7.

²⁷Ibíd, 18.

²⁸ Luz Argentina Chiriboga, *La Nariz del Diablo* (Quito: Corporación Eugenio Espejo por el Libro y la Lectura, 2010), 9-10.

²⁹Ibíd, 11.

El día de la partida de los jamaíquinos enlistados todos se reunieron en el puerto para despedirlos. Se escucha un griterío de esposas, madres, hijos, hermanos y parientes, que se vuelve cada vez más fuerte, nadie dice un adiós sino un hasta pronto. En el caso de Gregory “los ojos se llenan de lágrimas por dejar a su familia pero tiene fe de que volverá para poder brindarles un mejor futuro”³⁰.

Lastimosamente los humildes trabajadores no saben que van al Ecuador en calidad casi de esclavos, como afirma Chiriboga “los jamaíquinos no fueron cazados como sucedía en otras épocas, sino que esta vez marchan voluntariamente a colaborar con sus heroicos esfuerzos, conocimiento y experiencia”³¹. El ambiente que se vive entre los obreros era de unión, se esfuerzan por conseguir una hermandad, existe una sola meta para ellos; trabajar y retornar con dinero a su país.

Viajan con la mayor inocencia del mundo. Los peones jamaíquinos que llegan al Ecuador saben que el Ferrocarril Transandino será una gloria para el país pero entienden que no tienen a nadie que asuma la responsabilidad de los percances que sufrirán. Entienden que están enlistados al servicio de una causa que no es de ellos. “Muchos comprenden la situación y se encuentran dispuestos a sacrificarse por el ferrocarril, a otros les impacta la realidad y se dan cuenta en la situación que están inmersos. Entrega, sacrificio, enfermedad y muerte, todo esto les lleva a preguntarse: ¿es posible dar un paso atrás? pero es imposible”³².

Los jamaíquinos se dan cuenta de la dura situación y realidad en la que están envueltos, comienzan a entender que los ofrecimientos por parte de los americanos eran mentira. Al transcurrir los días los encargados de la obra exigían más trabajo obediencia y disciplina. El clima, el medio ambiente y su temperatura se volvían cada vez más húmedo y caliente conforme los peones se adentraban a la zona montañosa. Las lluvias no dejaban de ser torrenciales y acentuaban los peligros, “no existía seguridad en el trabajo y las autoridades se mostraban impacientes cuando los peones enfermaban, dejando de lado su gratitud para los obreros”.³³

En este contexto, la memoria es un esfuerzo por evidenciar la realidad como espacio de negociación y confrontación, tal como lo menciona Cristobal Gneco “los mecanismos mediante los cuales se autoriza o se silencia a quienes cuentan la

³⁰ *Ibíd.*, 15-6.

³¹ *Ibíd.*, 18.

³² *Ibíd.*, 30,6-7.

³³ *Ibíd.*, 38-40.

historia y las circunstancias, tiempo y espacio en que ello ocurre”.³⁴ Se vuelve evidente en los relatos que la historia trae a colación la dureza de la situación que vivieron esos trabajadores jamaquinos y ecuatorianos y lograron negociar algunas mejoras.

Los trabajadores ecuatorianos corrieron con la misma suerte, vivieron historias similares a la de los jamaquinos porque también fueron víctimas de explotación laboral y enfermedades que surgieron y se expandieron como plaga entre los obreros.³⁵

Lamentablemente muchos de los trabajadores no lograron sobrevivir y fueron enterrados en fosas comunes y en cementerios alejados, pertenecientes a los pueblos donde se llevaba a cabo la construcción de los tramos del ferrocarril ecuatoriano.

Existieron varias partes de la vía férrea que fueron muy duras y casi imposibles de construir. El tramo más complejo fue el que atraviesa la Nariz del Diablo, mismo que cobró varias vidas. Los principales problemas fueron la tierra frágil, el curso del agua, los fuertes vientos, el mal clima, la erosión y la falta de agua. El único líquido que los obreros podían tomar era el agua de lluvia.

Chiriboga rescata una anécdota que vivieron los obreros en la construcción de la Nariz del Diablo, ocasión en la que una enorme serpiente clavo sus colmillos en las piernas de varios peones en la zona montañosa:

(...) no hubo manera de establecer el orden, los heridos gritaban y se estremecían de dolor, finalmente logran cazar y matar a la serpiente. Todos los obreros al ver el estado en que se encuentran sus compañeros tienen ansiedad, desean salvarlos, sienten ira, dolor e incapacidad porque no contaban con personal capacitado para atender y salvar a sus amigos.³⁶

En el caso particular de Gregory al observar y vivir todos estos impases, hace que su espíritu de lucha desaparezca:

...[Gregory] gime de angustia al pensarse el perdiera la vida, se refugia en el recuerdo de su familia para nuevamente tomar fuerzas y seguir con la lucha de construir el ferrocarril, aunque el sentimiento de nostalgia permanece al saber que nunca llegará el oro prometido para la construcción de sus sueños.³⁷

El tramo que a los obreros trajo mayores dificultades conocido con el nombre Nariz del Diablo, por varias razones, una de ellas fue que la Iglesia Católica, aliada

³⁴Gneco, “Memorias Hegemónicas, Memorias Disidentes el Pasado como Política de la Historia”, 12.

³⁵Chiriboga, “La Nariz del Diablo”, 18, 20.

³⁶Ibíd, 45-6.

³⁷Ibíd, 47.

con los terratenientes conservadores de la sierra, calificó al ferrocarril como “Obra Diabólica”. De igual manera, los guías turísticos lo nombraron así, atribuyendo a la zona un carácter sagrado, debido a que los pobladores de Nizag (comunidad indígena cercana a Alausí) se consideran los verdaderos descendientes de Rumiñahui y señalan que en este sitio es donde se arrojó el tesoro escondido del héroe.³⁸

Esta obra se ejecutó a costa de muchas vidas indígenas, mestizas y jamaíquinas, incluyendo la vida misma del hermano del presidente de la compañía John Harman. El 4 de agosto de 1902 se da por terminados los trabajos de construcción de la “Nariz del Diablo” y el tren logró llegar hasta Huigra generando un gran cambio en la población por su movimiento tanto económico como cultural. El resto del camino se lo hacía a lomo de mula con destino a Quito, Cuenca, Loja y otras ciudades.

Los tramos no se detuvieron y avanzaban a pasos acelerados. El 13 de Septiembre de 1902 el tren llegó a Alausí después de tres años más, un 24 de julio de 1905, se inauguró el servicio del ferrocarril Durán-Riobamba, ciudad que se perfilaba como un gran centro ferroviario y de comercio. El General Alfaro, al observar como su sueño se concreta con la construcción de las vías, da la orden de arrancar con los trabajos de Quito-Ibarra-San Lorenzo, por lo que “la construcción del ferrocarril siguió adelante y la unificación de los pueblos avanzaba en dirección a la ciudad de Ambato, llegando el ansiado tren a Latacunga”.³⁹

El sueño de muchos ecuatorianos comenzaba a cristalizarse paulatinamente, “el 17 de Junio de 1908 América Alfaro, hija del General Eloy Alfaro Delgado colocó el primer clavo de oro en el último durmiente de la línea férrea”⁴⁰ como acto simbólico de la culminación de la gran obra del ferrocarril transandino Guayaquil-Quito. Estuvo presente en la estación de Chimbacalle el General Eloy Alfaro y el Ingeniero Archer Harman para presenciar la llegada de la locomotora y su comboy, inaugurando oficialmente el servicio ferroviario denominado como el ferrocarril más difícil del mundo. Tuvo una duración de doce años en la construcción de la obra con un costo aproximadamente de 38 millones de sucres, en 460 Kilómetros de vía férrea entre Durán y Quito.

³⁸Elisa Sevilla y Ana Sevilla, *El camino de Hierro* (Quito: FONSAL, 2008) 179-204.

³⁹Rojas y Bravo, *Nuestro Ferrocarril: Pasado, presente, futuro*, 24.

⁴⁰Ibíd, 24-5.

El ambiente que se vivía en el país era de festejos, triunfos, algarabías y discursos de agradecimiento por la culminación de la obra, lastimosamente en todos los discursos por parte de las autoridades, no hubieron palabras de agradecimiento o mención a uno de los cuatrocientos jamaquinos que entregaron su vida y conocimiento al proyecto de construcción del Ferrocarril Transandino. El resultado de la obra dejó a muchos jamaquinos mutilados quienes han perdido sus brazos, sus piernas, sus manos, sus ojos y ya no pueden volver a su país. Tienen la esperanza que las autoridades les den una pensión para subsistir en reconocimiento a su entrega y sacrificio, los pocos que sobrevivieron sienten el deseo de quedarse en el Ecuador y otros regresan a su tierra a reencontrarse con sus familias con la única satisfacción del deber cumplido.⁴¹

El Ferrocarril Ecuatoriano constituyó un símbolo de unidad nacional en la historia del Ecuador. Uno de los muchos beneficios que trajo la creación de esta obra fue el cambio en la vida rural y urbana, con un crecimiento en la producción y libertad económica de zonas sociales y geográficamente marginadas, que tuvo su influencia tanto social, económica, política y cultural.

Lastimosamente a través de los años dicha obra fue deteriorándose. Uno de los principales factores que influyó en dicho abandono, fue el aumento del gasto fiscal ferroviario, el descuido de las necesidades de capital y falta de mantenimiento de los gobiernos siguientes que descuidaron al ferrocarril.⁴²

Con los gobiernos venideros como el del abogado Jaime Roldós, del Dr. Oswaldo Hurtado y el ingeniero León Febres Cordero, se hicieron intentos de mantenimiento pero ninguno de ellos realizó mejoras importantes en el ferrocarril, ni una gestión adecuada con sus empleados.

Según la Arquitecta Ana Lucia Andino, Coordinadora Técnica del FONSAL, “el gobierno del Economista Rafael Correa Delgado pone en marcha la rehabilitación de las vías férreas con sus diversos tramos y estaciones con la finalidad rehabilitar el tren para que nuevamente el ferrocarril sea un atractivo turístico e histórico que fomente la cultura, la sociedad y la economía del país”.⁴³

Es por ello que al poner nuevamente en marcha al ferrocarril ecuatoriano, se recuerda con respeto y se honra la memoria de todos aquellos ecuatorianos y

⁴¹Chiriboga, *La Nariz del Diablo*, 97,125.

⁴²Maldonado, *Memorias del Ferrocarril del Sur y los Hombres que lo Realizaron*, 240.

⁴³Margarita Llambias, “El movimiento sindical en el Ecuador: Una etapa de su conformación (Las huelgas generales de 1971 y 1975)” (Tesis, FLACSO Ecuador, 1983).

jamaíquinos que en su momento no fueron reconocidos por ninguna autoridad de aquella época, por su entrega y sacrificio en un país desconocido, donde lograron formar una hermandad gracias a su unidad, lo que les mantuvo firmes durante la construcción y ejecución del ferrocarril. Muchos de ellos quedaron mutilados, fueron víctimas de maltratos y explotación, otros perdieron sus vidas enlutando a sus familias para poder hacer realidad un sueño ajeno que lo asumieron como propio al lograr unir a la nación y propiciar su desarrollo.

2.2. Reseña de las formas de organización laboral en el Ecuador: sindicato y hermandad

Los sectores populares de trabajadores eran sujetos no organizados que podían ser manipulados por el poder o por las clases dominantes, mismas que buscan satisfacer sus propios intereses, pero al pasar del tiempo la situación cambia. Los grupos de trabajadores se unifican para luchar por mejores condiciones laborales que son negadas las clases dominantes o a su vez por el Estado. De esta manera este subcapítulo analiza de manera general la organización que han tenido los trabajadores, con la finalidad de comprender con mayor claridad la realidad laboral y las conquistas que lograron los empleados ferroviarios.

Es importante entender la relación que existe entre el Estado con el movimiento sindical a nivel de empresa, ligada desde sus inicios a la estructuración jurídica de 1938 que regula la organización de los trabajadores en el Ecuador. El Código de Trabajo, “al determinar que la negociación colectiva se lleve a cabo en cada fábrica, hace que la organización sindical se debilite, llevando al movimiento sindical ecuatoriano a tener una inserción política”, ya que necesita apelar al Estado para que intervenga y obligue al patrón a cumplir con lo que está estipulado en la ley.⁴⁴

Margarita Llambias, en su tesis “El movimiento sindical en el Ecuador: Una etapa de su conformación (Las huelgas generales de 1971 y 1975)”, asegura hay una debilidad organizacional existente entre la lucha económica y la lucha política de la clase trabajadora, evidente en la lucha sindical en el Ecuador. Desde su inicio “política” porque el Estado hace una inserción en el movimiento sindical al intervenir como interlocutor, en las diferentes situaciones que surgen en la empresa respecto a

⁴⁴Ibíd, 3.

los trabajadores, con la finalidad de alcanzar cambios y beneficios que se registraban en los archivos de las centrales sindicales donde se observa el incumplimiento de los patrones que se niegan a pagar los aportes del Seguro Social, además de no acatar la sentencia dada por el Tribunal Laboral.⁴⁵

Toda esta situación no tenía conforme a los trabajadores de ese entonces, ya que deseaban que las cosas tomen otro rumbo con mejoras salariales, entre otros aspectos, por ello Margarita Llambias en su documento académico destacados momentos importantes en el movimiento sindical de trabajadores: el primero es en el año de 1971, cuando las Fuerzas Armadas ecuatorianas reingresan a la escena política nacional con un “Plan Integral de Transformación y Desarrollo”. El documento se invalida porque requiere del apoyo industrial para sustentar dicho proyecto y a su vez el sector solicitaba concesiones que restringía directamente a los trabajadores a nivel jurídico y salarial, al ser un proyecto nacional-estatal.⁴⁶

Las relaciones obrero patrono eran cada vez más tensas en ese periodo. Se realizaban huelgas que no daban efecto alguno aun siendo permitidas por el *Código del Trabajo*, de esta forma las empresas quebraban y no liquidaban a sus empleados “por capricho”⁴⁷. Los trabajadores eran vulnerables a las exigencias del patrón y a la mala paga. El incremento salarial era mínimo, y frente a las huelgas que surgían, el gobierno trataba de responder con nuevas alzas del salario mínimo, que se dio de 1000 sucres el 20 de diciembre de 1973.⁴⁸

Estos avances y retrocesos visibilizaron con mayor fuerza a las Centrales Sindicales que iban tomando cuerpo. Surgen de manera esporádica en el año 1972 contra el decreto 1098. En 1974 se vuelven más continuas y en la huelga del año 1975 toman más fuerza, es entonces que el gobierno del entonces Presidente Rodríguez Lara permitió que se consolide la unidad entre los trabajadores, que tuvo como objetivo la no aprobación de los decretos anti obreros que buscaban eliminar el incremento en salarios, buenos tratos, entre otros aspectos.⁴⁹

El estudio realizado por Margarita Llambias narra la huelga de 1975 y asegura que se desarrolló con total organización por parte de las bases sindicales y los

⁴⁵ Llambias, “El movimiento sindical en el Ecuador: Una etapa de su conformación (Las huelgas generales de 1971 y 1975)”, 4-6.

⁴⁶ *Ibíd*, 117.

⁴⁷ *Ibíd*, 123.

⁴⁸ *Ibíd*, 123.

⁴⁹ *Ibíd*, 129.

trabajadores. La paralización fue general y recuperate testimonios de empleados de la época quienes comentan su apreciación:

La huelga fue todo un éxito y se demostró la inconformidad por parte de la clase obrera respecto a la política que quería implementar la clase dominante, la oligarquía que tenía un aire imperialista y era de corte fascista.(trabajador)

La huelga es un arma que tenemos los trabajadores para poder conseguir nuestras reivindicaciones. Es la manera de luchar contra la miseria y el hambre. (trabajador de Textiles Magdalena)

Buscamos salir airosos de esta lucha, ya que es la única manera de que el gobierno atienda nuestros pedidos: el alza de salarios y la derogatoria de los decretos antiobreros (trabajador de ATU)⁵⁰

Después de este hecho en particular, el 29 de abril de 1975, se decreta un nuevo aumento general que eleva el salario mínimo a 1200 sucres, dos días antes de una de las más grandes manifestaciones públicas de los trabajadores, conocido como el desfile unitario del 1 de mayo que hasta hoy se realiza en el Ecuador. Con esta paralización realizada por parte del movimiento de trabajadores del país, se demostró la unión grupal que busca un cambio y alcanzar mejoras laborales.⁵¹

2.3. El primer sindicato de trabajadores en el Ecuador fue de los empleados ferroviarios.

La historia no es ingrata con los sucesos de lucha que realizaron los trabajadores a lo largo del país. Es importante mencionar que antes de que surja una unidad entre el gremio de trabajadores, existía ya un primer sindicato que pertenecía a los empleados ferroviarios desde la puesta en marcha del ferrocarril, para velar por la situación laboral tan precaria que vivían estos. Su unión y lucha nunca desmayaron y deciden realizar la primera huelga ferroviaria el 31 de octubre de 1922 cansados de tanta humillación, malas condiciones e indolencia por parte de la Empresa de Ferrocarriles y el Estado hacia sus empleados.

De esta manera los empleados ferroviarios toman la decisión de dejar de lado la imagen de sindicato y forman la primera hermandad el 10 de junio de 1923. Toman el nombre de hermandad al ver la unión y solidaridad que existe entre todos los compañeros que trabajan bajo el símbolo del ferrocarril ecuatoriano. Tal fue su unidad de gremio que los medios de comunicación, los testimonios de personas de la

⁵⁰Ibíd, 33,35.

⁵¹Ibíd, 124.

época y la historia afirman el ambiente de familia que se vivía en cada estación, tren y departamento del ferrocarril.

2.4. Conformación de la primera hermandad de ferroviarios.

La conformación de la primera hermandad de ferroviarios reconocida en el país trajo unión, solidaridad, esperanza y autoconfianza en los trabajadores ferroviarios, además constituyó un salto cualitativo en la consolidación, autoconciencia y organización de los sectores populares en el Ecuador, al observar los triunfos alcanzados a largo de la construcción, desarrollo y rehabilitación del Ferrocarril Ecuatoriano. Esta unión de gremios persiste y lucha al funcionar hasta estos días como Hermandad de Ferroviarios, pero ahora jubilados.

Se conoce que no solamente el sector de trabajadores ferroviarios ha vivido situaciones laborales de abandono, pero dichas condiciones les llevó hacia un proceso de transformación dejando de lado la figura de sindicato para volverse hermandad, que dio como resultado la primera huelga ferroviaria el 31 de octubre de 1922 que los definió como gremio. En general se evidencia a la clase obrera que ha sido descuidada por los empresarios y el Estado. En el Ecuador desde los años 70 las cosas toman otro rumbo y los trabajadores comienzan a organizarse con la finalidad de lograr mejores condiciones y salarios dignos que representen el sudor de su esfuerzo, es por ello que cada 1 de mayo de todos los años los trabajadores sin importar a la institución que representan realizan su caminata pacífica en las calles del país.

Capítulo Tres

Memoria colectiva y testimonio de la Hermandad de Jubilados Ferroviarios

En este capítulo se realiza un encuadre de la memoria de hechos importantes del recuerdo de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados que narran por medio de relatos como fue la situación laboral y la necesidad de organización de los ferroviarios al estar expuestos a accidentes e inseguridad que enlutaban a sus familias, además trata sobre cómo recuerdan la creación de la Hermandad Ferroviaria que dio como resultado la conformación de una institución sólida que a lo largo de la historia pudo conseguir beneficios significativos para el gremio, los trabajadores y sus familias; sin dejar de lado el desarrollo del ferrocarril que trajo como resultado una mejor comunicación en el Ecuador. Los integrantes de la Hermandad recuerdan como los principales medios institucionales de la época, hablaban del buen ambiente que vivía la hermandad y como este trabajo se consideró un oficio transmitido por herencia para muchos ferroviarios, lo que permitió tener un gremio mucho más sólido donde se vivían y entendían las necesidades del trabajo. Es por ello que la hermandad en este proceso de encuadre de memoria reconstruye por medio de sus relatos la huelga sindical del año 1955 durante el gobierno de Velasco Ibarra y la huelga de 1972 en la presidencia de Otto Arosemena Gómez. Estos momentos quedaron marcados en la memoria de los jubilados ferroviarios quienes en la actualidad tienen presente muchas experiencias no contadas que salen a la luz y siguen luchando por la institución y el gremio ferroviario para que este no muera.

Jaime Jaramillo miembro de Ferroviarios Jubilados comenta que con la llegada del ferrocarril ecuatoriano se supera el problema social que tenía el país que era la falta de empleo “Muchas personas que se encontraban en la desocupación en esa época asumieron los diferentes cargos que requería la institución para que el ferrocarril funcione”.⁵²

3.1. Accidentes e inseguridad enluto a varias familias.

Así como el ferrocarril dio trabajo a muchos, también enlutó a varias familias pues los casos de accidentes que se suscitaban en las vías eran constantes. Alfredo

⁵²Jaime Jaramillo, maquinista de trenes, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 1 de octubre de 2014.

Maldonado menciona sobre la locomotora #39 de fabricación moderna, que sufrió dos desviamientos, “el primero al sur de la estación de Chanchán donde perdió la vida el maquinista José Saenz y el brequero Leonardo Vaca Salazar”, el segundo cuando “la locomotora se salió con algunos vagones fuera de las paralelas y el conductor Sixto Moreno, los brequeros Marcos Poveda y Arturo Riofrio resultaron ilesos, mientras que el fogonero Washington Oya sufrió heridas”⁵³.

Pero el infortunio de la locomotora #39 no queda ahí, poco tiempo después vuelve a desviarse al sur de Huigra se vuelca cerca del puente del kilómetro 108 donde fallece el maquinista Ricardo Salvador, quien fue uno de los más antiguos empleados ferroviarios y realizaba su último viaje, para acogerse a los beneficios de la jubilación que lastimosamente nunca logro alcanzar.⁵⁴

Con mucha tristeza Luis Ortega integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados asegura “se habrían podido evitar pérdidas humanas en el inicio de las operaciones del ferrocarril si hubiera existido una ley que proteja a los empleados ferroviarios”.⁵⁵

Guido Jaramillo tiene presente en su memoria varias historias de accidentes ferroviarios, como por ejemplo en la región Costa, en los sectores montañosos donde abundaban las epidemias:

(...) los ferroviarios morían por picaduras de culebras. No existían médicos en las estaciones del ferrocarril para atender a los heridos, mis compañeros tampoco se encontraban libres de los accidentes provocados por la fuerza que la naturaleza. Una de las tragedias de ese tipo fue la repentina creciente de los Ríos Chanchán y el Río Bulubulu que se llevaron todo lo que encontraban a su paso.⁵⁶

El Presidente de la Hermandad comenta que en aquella época la única forma en la que las familias se enteraban del fallecimiento de los empleados “era en la fecha de pago que se realizaba el 20 de cada mes cuando el empleado no se acercaba a realizar el cobro del sueldo, entonces la familia recibía la notificación de su muerte”.⁵⁷

⁵³Maldonado, *Memorias del Ferrocarril del Sur y los Hombres que lo Realizaron*, 154.

⁵⁴Ibíd, 154.

⁵⁵Luis Ortega, motorista de autoferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 1 de octubre de 2014.

⁵⁶Guido Jaramillo, presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 1 de octubre de 2014.

⁵⁷Guido Jaramillo, presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 1 de octubre de 2014.

Guido hoy en día aún visita el cementerio de Ambato, afirma que “existe una galería con los nombres de todos los que fallecieron en el ferrocarril en conmemoración a su dedicada labor”.⁵⁸

En los inicios de la puesta en marcha del ferrocarril los trabajadores se enfrentaban a una cruda realidad como el mal tiempo, la falta de atención médica, alojamiento inadecuado, muchas horas de trabajo y mala paga. Los trabajadores vivían estos acontecimientos a diario, como narra Gilberto Velóz integrante de la Hermandad; “crearon sus propios remedios caseros como el aguardiente que tenía el nombre de “chilca” que se utilizaba paracurarla gripe, esta bebida generaba defensas y ahuyentaba a las culebras del sector por su fuerte olor ya que tenía 90 grados de alcohol”.⁵⁹

Pero las precauciones que los trabajadores ferroviarios tenían, no fueron suficientes ya que no se libraban de los accidentes, hasta que ocurrió un accidente con pérdidas humanas que hizo reaccionar a los trabajadores ferroviarios quienes iniciaron la primera huelga el 31 de octubre 1922 paralizando todo el tráfico ferroviario.

Una de las principales fuentes escrita que recogió el fatídico hecho suscitado el 8 de octubre de 1922, fue la Revista *Nariz del Diablo* del año 1922, que se encontraba al servicio del ferrocarril ecuatoriano y publica el acontecimiento con la siguiente narración:

El Brequero Díaz fue a pescar en compañía de sus amigos al Río Chimbo, tenían en su poder dinamita, la misma que debía estallar mediante la descarga de una batería eléctrica dirigida por el reparador Molina. Las cosas no salieron como Díaz había previsto, al momento de salir del lugar donde la dinamita estaba a punto de ser detonada, enreda sus pies en los cables y ocurre la explosión en el cuerpo del Brequero Díaz donde una mano y otras partes de su cuerpo salieron volando por los aires. Sus compañeros que se encontraban listos para pescar, recogieron el cuerpo mutilado de Díaz. Como este acontecimiento se suscitó fuera horas laborables, la Empresa de Ferrocarriles no corrió ninguna responsabilidad.⁶⁰

En este caso no fue la excepción la unidad y la Hermandad ferroviaria primó ante el infortunio “Los compañeros del malherido solicitaron al señor Salazar empleado del Departamento de Reclamos, una lista de medicamentos y una jeringa

⁵⁸Ibíd

⁵⁹Gilberto Veloz, telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 15 de octubre de 2014.

⁶⁰ “Resena de la huelga de obreros del Ferrocarril del Sur que tuvo lugar en el presente mes”, en *Revista Nariz del Diablo* (Quito) No.6, octubre de 1922, 5

hipodérmica para el moribundo. No se pudo conseguir la jeringa hipodérmica que se solicitaba para Díaz y este falleció esa misma noche”.⁶¹

Al siguiente día el aviso se daba vía telegrama a la Gerencia del Ferrocarril y decía “en señal de duelo por el fallecimiento del compañero y como protesta contra el cirujano en Jefe el Doctor Meitzner por no entregar la única jeringa hipodérmica con que contaba el hospital, no saldrá ningún tren de Bucay”.⁶²

Luis Ortega comenta “mi padre Pedro Pablo Ortega fue Jefe de Talleres en Sibambe en el año 1922 y trabajó en la Empresa de Ferrocarriles por más de 30 años”.⁶³

El incidente del 8 de octubre que dejó como saldo la muerte del compañero Díaz, además de las malas condiciones laborales que vivían los empleados ferroviarios desencadenó en la Primera Huelga Ferroviaria. Aunque Luis aún era muy niño recuerda:

(...) mi padre formó parte de esa huelga ferroviaria donde varios trabajadores fueron llevados presos por culpa de sus mismos compañeros que los traicionaron para que la huelga no continúe. Al acabar la paralización muchos ferroviarios no pudieron regresar a sus trabajos porque la Empresa de Ferrocarriles realizó muchos despidos a empleados que se encontraban a favor del paro⁶⁴.

3.2. La situación laboral y la necesidad de organización de los obreros del ferrocarril.

El espíritu de unión que se vivía por parte de los trabajadores y la solidaridad de sus familias era tan fuerte, en los momentos de huelga “que las familias de los empleados ferroviarios se acostaron en las vías con la finalidad de que el tren no pueda circular a las diferentes estaciones”.⁶⁵

Jaime Jaramillo apela a su memoria y recuerda que su padre y familiares afirmaban:

(...) la huelga logró la reivindicación de los derechos de los empleados, fortaleció la unidad y el espíritu de cuerpo en las diferentes terminales ya que los ferroviarios estaban cansados del incumplimiento de la legislación que protegía a los empleados en servicio activo, el no pago de los salarios de manera puntual, la falta de alojamiento para los tripulantes en las diferentes terminales, el incumplimiento en la entrega de víveres por parte de la cooperativa designada, pues en esa época se daba a

⁶¹ *Ibíd*,6

⁶² *Ibíd*,7

⁶³ Luis Ortega, Motorista de Auto ferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 15 de octubre de 2015.

⁶⁴ *Ibíd*

⁶⁵ “Resena de la huelga de obreros del Ferrocarril del Sur que tuvo lugar en el presente mes”, en *Revista Nariz del Diablo* (Quito) No.6, octubre de 1922, 7

cada empleado una canasta de productos básicos, que permitía alimentar a las familias, hasta que llegara el pago de los sueldos, momento en que estas compras eran descontadas del rol de pagos de cada trabajador.⁶⁶

Las características laborales eran esas; abandono a los empleados ferroviarios, no contar con seguro médico, ni afiliación que los proteja en caso de un accidente ni compensaciones para sus familias en caso de muerte.

Es por ello que han surgido varios autores que han narrado los fatídicos y milagrosos hechos que giran en torno al ferrocarril, uno de ellos es, Alfredo Maldonado con su libro *Memorias del Ferrocarril del Sur*, que en su texto comenta “los diferentes gobiernos de turno descuidaban a la institución y a los empleados ferroviarios, mientras que en otros países se empezaban a consolidar organizaciones que luchan por los derechos de los trabajadores ferroviarios”.⁶⁷

Aunque los empleados ferroviarios en servicio activo de aquella época ya habían conformado un sindicato querían formalizar su agrupación, después de varias y largas reuniones, resuelven fundar una institución dejando de lado la imagen de sindicato y pasar a la hermandad.

Es importante acotar que la Empresa de Ferrocarriles fue la pionera del sindicalismo ferroviario, antes no existían grupos organizados que realizaban reclamos o quejas, por tal motivo el 10 de junio de 1923 se funda la Hermandad Ferroviaria de la Guayaquil and Quito Company. La primera hermandad sin ningún tipo de tinte político ni religioso, una institución que se regía por el trato entre hermanos de un oficio que se transmitía de padres a hijos, donde el aprendizaje era experiencial y su desarrollo se evaluaba mediante su práctica y horas de trabajo. Es importante mencionar que los trabajadores ferroviarios acogen el término hermandad porque los ferroviarios de esa época cuidaban el uno del otro como una familia. Su unión y solidaridad rompía barreras.

Los integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entre ellos Gilberto Velóz antiguo telegrafista y jefe de estación recuerda que la Fundación de la Hermandad Ferroviaria trajo beneficios positivos entre ellos: “el compromiso por parte de la Empresa de Ferrocarriles en otorgar a los empleados seguridad industrial,

⁶⁶Jaime Jaramillo, maquinista de trenes, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 15 de octubre de 2014.

⁶⁷Maldonado, “Memorias del Ferrocarril del Sur y los hombres que los realizaron”, 233

el pago puntual de los sueldos, la creación de casas de alojamiento y comedores para los tripulantes”.⁶⁸

3.3. Organización sindical y creación de la Hermandad Ferroviaria.

Además como recoge la historia, alcanzaron la aprobación de sus estatutos. Uno de sus artículos determina que la organización será siempre apolítica, por lo que no puede participar hasta la fecha en religión y política. También se logró la cohesión de todos los servidores de la Empresa de Ferrocarriles de los diferentes departamentos como transportación, vía, talleres entre otros, que se encontraban separados e independientes. Este estatuto trajo estabilidad económica en los hogares de las familias de los ferroviarios.⁶⁹

Un caso particular es el de Luis Ortega, motorista de autoferros, quien comenta que gracias a la fundación de la Hermandad en su casa las condiciones de vida mejoraron, “se dejó la sopita de cebolla en agua con papa y la machica por un buen tiempo, gracias al pago de los sueldos de manera puntual”.⁷⁰

En este contexto los autores Juan Gutiérrez e Inmaculada Sánchez subrayan el entrelazamiento de la memoria colectiva con el imaginario social, para ambos autores, la memoria colectiva “es a su vez proceso y producto de los significados generados en la acción comunitaria de los individuos integrantes del grupo social en cada momento histórico. La memoria, por tanto, se puede concebir como el resultado de una construcción y reconstrucción sucesiva por parte de los sujetos”.⁷¹

Esta afirmación de construcción y reconstrucción de memoria se evidencia en el caso de Luis Ortega, quien recuerda los momentos que vivió cuando era estudiante de tercer año de secundaria del Colegio Bolívar de Ambato “me quedé suspenso en inglés y mis padres deciden contratarme clases particulares para que pueda pasar la materia, yo y tres compañeros más no logramos presentarnos al examen para el que nos preparamos por semanas por una confusión en la fecha y hora”.⁷²

⁶⁸Gilberto Veloz, telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 22 de octubre de 2014.

⁶⁹Maldonado, “Memorias del Ferrocarril del Sur y los hombres que los realizaron”, 236

⁷⁰Luis Ortega, Motorista de Auto ferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 15 de octubre de 2014.

⁷¹Gutierrez Lozano, Juan Francisco y Sanchez Alarcon, Inmaculada “La memoria colectiva y el pasado reciente en el cine y la televisión. Experiencia en torno a la construcción de una nueva memoria sobre la Guerra Civil”, en Revista HmiC, Universidad de Málaga, 2005),2

⁷²Luis Ortega, Motorista de Auto ferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 22 de octubre de 2014.

De esta manera Luis, en busca de una solución, comenta que en ese entonces los jóvenes se iban de conscriptos a la región Costa y decide unirse al viaje para que su padreno se entere que no pudo rendir el examen y no lo reprenda en casa. “decido embarcarme en plan de aventura, no llevaba ropa, dinero, ni comida. Corrí con suerte porque encontré ropa y artículos de limpieza que me sirvieron para sobrevivir en mi época de conscripto, hasta que mi familia se enteró de mi viaje y me envió las respectivas vituallas”.⁷³

Mientras el viaje de Luis se daba, sus padres se encontraban preocupados sin tener noticias de él y al pasar los días se enteraron que viajó con el grupo de enlistados. Deciden visitarlo por primera vez después de tres meses de su partida y Luis logra limar las diferencias con su padre “que era un hombre enérgico con un fuerte carácter”⁷⁴, asegura.

Al regresar a su hogar el padre de Luis logró conseguirle un trabajo en el ferrocarril como guardia, su deber era cuidar en las noches que no roben los bronce de la campana del tren. Recuerda que “los primeros meses de trabajo era muy duro en Riobamba por las bajas temperaturas de la madrugada y a veces el sueño me vencía y me dormía en vez de cuidar las piezas de bronce que eran parte del ferrocarril”.⁷⁵

Una de las tantas noches en las que cuidaba el ferrocarril, entre risas y sustos narra que “un ladrón se subió al tren con la finalidad de robar una campana hecha de bronce y al momento de bajar el ladrón no se da cuenta de que yo me encontraba dormido a la salida del tren. Tremendo pisotón que me dio! Gracias al golpe me despierto y logro capturar al sinvergüenza”.⁷⁶

Gracias a esta acción la Empresa de Ferrocarriles descubre dónde se fundía el bronce para su posterior venta. La suerte de principiante con la que contó Luis logró su ascenso en la Empresa de Ferrocarriles, hasta llegar a Motorista Autoferro donde se jubiló.

La lucha y unión de la institución tomo más fuerza. En aquella época la hermandad de ferroviarios tuvo como objetivo apoyar a sus asociados en las diferentes circunstancias que les sobrevengan en el trabajo como: accidentes,

⁷³ Ibíd

⁷⁴ Ibíd

⁷⁵ Ibíd

⁷⁶ Ibíd

enfermedades, despidos, fallecimientos, entre otras situaciones, de esta manera en los estatutos se crearon las bases para la jubilación y los montepíos.⁷⁷

Jaime Jaramillo Garcés, jubilado ferroviario, apela a su memoria y recuerda que su padre Alfonso Jaramillo Carán fue dirigente sindical de Ambato:

(...) en ese entonces la función del dirigente era luchar y velar por los derechos de los trabajadores ferroviarios con la finalidad de mejorar sus condiciones laborales, ese mismo espíritu de lucha llevo yo en la sangre. Mi padre velaba por el pago puntual de los sueldos, estabilidad laboral, entre otras cosas frente al Congreso de Dirigentes Sindicales.⁷⁸

En estas reuniones que se realizaban de manera permanente, los diferentes delegados presentaban sus reclamos de manera formal, para posteriormente ser enviados a la Presidencia del Ferrocarril y sean puestos en marcha lo más pronto posible. También existían peticiones particulares que se realizaban mediante una audiencia con la Presidencia del Ferrocarril conjuntamente con el congreso. Había casos que no eran escuchados por lo que los afectados decidían volcarse en paro pacífico y masivo a las rieles del tren hasta que se tramite su solicitud.⁷⁹

3.4. Los medios de comunicación hablan de la Hermandad Ferroviaria.

Tal era la unión y la organización de la Hermandad en esa época, que los medios de comunicación al ver todos estos hechos no quedaron impávidos y realizaban varias publicaciones respecto al buen caminar de los empleados ferroviarios.

Como señala Alfredo Maldonado en el medio de comunicación más conocido y muy apegado a los trabajadores de la época “Nariz del Diablo” N.14 que el 30 de Junio de 1923 realiza la siguiente publicación, en honor al buen ambiente ferroviario que se vivía:

¿Qué se propone esta Hermandad?. Compañeros: no es una proclama del pseudobolcheviquismo que lleva metido el seso a nuestra burguesía, ni un toque a los espíritus levantiscos, ni tampoco vamos a invocar la sumisión del incondicional, que tanto envilece a quien la ejerce. Es la palabra fraterna que debe dejarse oír en los momentos de angustia y con expectativas más dolorosas para el futuro. Es el sentimiento de quienes se hallan unidos por el imperio de la necesidad, por la ley inquebrantable del deber y por la acción, en la Guayaquil and Quito Ry. Co, hay un sentimiento que palpita cuando se alza la frente y se interroga en vano: cuando se

⁷⁷Maldonado, *Memorias del Ferrocarril del Sur y los Hombres que lo Realizaron*, 235.

⁷⁸Jaime Jaramillo, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 22 de octubre de 2014.

⁷⁹Maldonado, *Memorias del Ferrocarril del Sur y los Hombres que lo Realizaron*, 236

mira alrededor, y no se encuentra una mano amiga. Vivimos en un ambiente egoísta y retardatario y es necesario estrechar filas bajo la enseña bendita del Trabajo, si, del Trabajo, nada de vocinglerías que acallen el martillo en los yunques ni que mate la labor serena en el laboratorio de las ideas o que interrumpa la marcha normal del progreso. Más claro nada de huelgas: los derechos no se consiguen con bravuconería cobarde, sino con el ánimo de la serena razón. Allá vamos con nuestra Hermandad a laborar dignamente por el futuro sin el bochorno ni el desprecio.⁸⁰

Pedro Echeverría ex maquinista del ferrocarril reconoce “en ese entonces los medios de comunicación no exageraban al dar seguimiento al trabajo que realizaba la Hermandad, ese espíritu de unión se mantiene hasta hoy”.⁸¹

3.5. El ferrocarril y el avance de la comunicación en Ecuador: telégrafo, radio telégrafo, teléfono a magneto, imprenta y correo.

De esta manera, con la puesta en marcha del tren, la sociedad también desarrolló su forma de comunicación. En la época Alfarista el Ferrocarril Ecuatoriano se encontraba en auge y permitió un mejor desarrollo en su funcionamiento y en la difusión de la información entre los diferentes pueblos de la costa y la sierra que anteriormente se encontraban incomunicados.

Jaime Jaramillo ex maquinista de trenes recuerda que el desarrollo de los instrumentos de comunicación fue muy útil, “por ejemplo, en el caso del telégrafo, sirvió fundamentalmente para autorizar, coordinar y planificar el movimiento de trenes que se encontraban en las diferentes estaciones de toda la vía férrea desde la costa hasta la sierra.”⁸²

Una anécdota que Jaime Jaramillo recuerda del funcionamiento de este medio de comunicación fue “cuando salía un tren de Quito y otro al mismo tiempo desde Riobamba, gracias al uso del telégrafo sirvió para que los diferentes operadores de cada estación coordinen el cruce de los trenes que era en la Estación de Salcedo, para que no tengan ningún tipo de retraso y menos aún ningún accidente”.⁸³

Otro instrumento que se desarrolló en la época fue el radio telégrafo cuya principal función era transmitir todas las comunicaciones de carácter institucional urgentes a las diferentes estaciones. Guido Jaramillo Presidente de la Hermandad de

⁸⁰ Ibíd, 234.

⁸¹ Pedro Echeverría, maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.

⁸² Guido Jaramillo, Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.

⁸³ Jaime Jaramillo, maquinista de trenes, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.

Ferrovianos Jubilados comenta “este sistema permitía informar a los empleados ferroviarios sobre las inspecciones de los tramos de la sierra”.⁸⁴

El teléfono a magneto, también se utilizó en la Empresa Nacional de Ferrocarriles. Se colocó en las distintas estaciones en un departamento de telecomunicaciones que funcionaban como cabinas telefónicas, se encargaban de recibir al cliente, facilitarle la conferencia y cobrarle. Siendo su uso exclusivamente comercial, para que las personas se comunicaran con sus familiares, los precios en aquella época eran asequibles para todo público.⁸⁵

En el gobierno del Ex Presidente Eloy Alfaro se mantuvo a la ciudadanía informada de los avances que se presentaban en la vía. Gracias al uso de la imprenta que se encargaba de imprimir todos los documentos y formatos de oficio de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado se hacían boletos de trenes de tipo fluvial, cuadernillos de información con los horarios de la llegada del tren, se imprimía todo lo que se refería a papelería institucional para la difusión interna como externa de la Empresa.⁸⁶

Otro avance que trajo la construcción del tren fue el uso del correo que se encontraba a cargo de la Empresa de Ferrocarriles donde los ferroviarios recogían las cartas de los distintos puntos de embarque que iban en un vagón exclusivo para posteriormente realizar la entrega en las diferentes estaciones. Particularmente en la Estación de Chimbacalle existían los talleres gráficos de la Empresa de Ferrocarriles, donde se elaboraban todo tipo de impresiones gráficas y es ahí donde surge la cultura y la información ferroviaria, “en los talleres se imprimía la Revista Nariz del Diablo y también contaba con una emisora con el mismo nombre que llegaba a todos los ecuatorianos”, señala Pedro Echeverría Jubilado Ferroviario⁸⁷.

Como estos relatos existen muchos otros que cada integrante de la hermandad ferroviaria tiene presente y recuerda a aquel grupo de personas con mucho cariño y gratitud:

(...) ocupando la primera dignidad Don Luis V. Salvador (Secretario), Alejandro Campana (Prosecretarios) y los (Vocales) Luis J. Valverde, Manuel y Alfonso Jarrin, Luis Chiriboga, Miguel

⁸⁴ Guido Jaramillo, presidente de la Hermandad de Ferrovianos Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.

⁸⁵ Vicente Rojas Vásquez y Carlos Bravo Silva, *Nuestro Ferrocarril, pasado, presente, future* (Ecuador: Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado, 1992), 37

⁸⁶ Heyer, D.C, “La Comunicación en la Historia” (Barcelona: Bosch Casa Editorial, S.A, 1997), 197

⁸⁷ Pedro Echeverría, maquinista, integrante de la Hermandad de Ferrovianos Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.

Matos, Leónidas Anda y otros prestigiosos ferroviarios que lucharon por mejoras laborales en la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador.⁸⁸

Todos estos recuerdos de memoria colectiva que los integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados narran se entrelazan con lo que expone el autor Jorge Mendoza:

(...) narrar es relatar, contar, transferir, informar acerca de algo, y ese algo debe tener algún sentido, cierto significado para quien narra y para quien escucha o lee, porque (...) es la cualidad de la memoria: guardar y dar cuenta de lo significativo de la vida, de lo que vale la pena mantener para luego comunicar y que alguien más lo entienda.⁸⁹

3.6. Trabajo, aprendizaje y herencia del oficio de ferroviario.

Estas narraciones de vida que se realiza a lo largo del caso de estudio de experiencias individuales y colectivas toman sentido, son memoria colectiva de un gremio que narra las historias de cada estación por donde pasó el tren. Son memorias de trabajo y entrega de los empleados que estuvieron siempre al servicio del ferrocarril.

Fueron personas que heredaron el oficio de sus padres o familiares cercanos, quienes les transmitieron su conocimiento de manera experiencial desde muy temprana edad. Cada sección requería de una habilidad y preparación específica. En esa época no existía una escuela formal para el aprendizaje sino una enseñanza práctica transmitida de maestro a aprendiz, donde era frecuente hacer escuela en los distintos departamentos de la Empresa. Luis Ortega comenta:

(...) para ascender a otros cargos era necesario tener una recomendación de algún familiar o presentarse a los concursos que eran convocados de manera pública para que todos los integrantes que se encuentren interesados puedan aplicar, pero no tenían mucha validéz, lo que más importaba era el haber hecho prácticas y observaciones de campo durante algún tiempo en alguna área del Ferrocarril.⁹⁰

Los ferroviarios jubilados recuerdan con claridad los diversos cargos que desempeñaron a lo largo de su carrera ferroviaria como es el caso de Luis Ortega Cevallos, quien actualmente tiene 81 años de edad y desempeñó el cargo de Motorista de Autoferros cubriendo los tramos Quito-Duran y viceversa. También Jaime Jaramillo Garcés, quien fue Maquinista de Trenes en los tramos Duran –

⁸⁸“La pionera del sindicalismo ferroviario ecuatoriano: La Hermandad Ferroviaria fundada el 10 de Junio de 1923”, en *Revista Nariz del Diablo* (Quito) No.54, junio de 1968, 34.

⁸⁹Jorge Mendoza, “Las Formas del Recuerdo, la Memoria Narrativa”, en *Athenea: Revista de pensamiento e investigación social*, N 6 (Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, 2004)45

⁹⁰Luis Ortega, motorista de autoferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.

Bucay, Bucay – Riobamba y Riobamba – Quito. Por su parte Gilberto Velóz sirvió en el puesto de Telegrafista y como Jefe de Estación, se encontraba a cargo de todo el tramo del tren desde Quito a Durán y finalmente Guido Jaramillo que llegó a desempeñar el cargo de Superintendente de Fuerza Motriz cubriendo toda la línea férrea de Quito hasta Durán.

Es por ello que Jaime Jaramillo considera que “el ser ferroviario es un trabajo de vocación, aprendí de mi padre quien me enseñó a amar el oficio de ser ferroviario, empezando como fogonero hasta llegar a jubilarme como maquinista”.⁹¹

En este contexto Gilberto Veloz recuerda que la Empresa de Ferrocarriles, al ver el interés del personal por formar y capacitar a los nuevos y antiguos trabajadores, estructuró y organizó la empresa en varios departamentos: Ejecutivo, Operaciones, Ingeniería de Tráfico, Área Legal, Tesorería, Contabilidad, Compras y Almacén, aseguran “el departamento de operaciones era el más grande por el número de empleados y la cantidad de funciones que tenía a su cargo, la misma que se encargaba de todo el movimiento referente al tráfico ferroviario”.⁹²

El actual Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados tiene presente con lucidez los cargos que existían, los departamentos y cuál era el rol que cada persona tenía y que se detalla a continuación:

Conductor: persona responsable del tren en su conjunto.

Maquinista: encargado del funcionamiento de la locomotora.

Fogonero: auxiliar del maquinista, asistía en todos los requerimientos que el maquinista tenía durante el viaje, además limpiaba los calderos, encendía el fuego para aumentar la presión de vapor requerida por la locomotora durante todo el recorrido y duración del viaje.

Transporte de vía: cuadrilla de peones que recorrían las vías reparándolas.

Bodeguero empacador: persona encargada de recibir los productos de la sierra para enviar a la costa y viceversa, para posterior distribución en comisariatos, ferias y mercados.

Oficinistas: encargados del servicio al público en la venta de boletos, carga, equipaje, control de personal al ingreso y salida en cada estación manteniendo un registro.

Llamador: persona encargada en cada terminal de comunicarse vía telefónica con las otras estaciones para hacerles saber la ruta que seguiría el tren, con sus respectivos cruces y paradas, para así evitar accidentes en las líneas férreas.⁹³

⁹¹Jaime Jaramillo, maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.

⁹²Gilberto Veloz, telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.

⁹³Guido Jaramillo, presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.

Finalmente todas estas narraciones apelan a la memoria que tienen los integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados y que comunican y cuentan sus experiencias individuales y colectivas para que los demás conozcan sus vivencias y recuerdos como fue la Primera Huelga y la Fundación de la Hermandad. Además es evidente que el ferrocarril dio trabajo a muchas familias de la época e incentivó el oficio de ferroviario de generación en generación, sin dejar de lado las mejoras en comunicación que el Ferrocarril Ecuatoriano brindó a los diversos pueblos de los alrededores de la sierra y la costa que se encontraban marginados, mejorando su economía, cultura y transporte. La duración de la construcción del ideal de García Moreno y el General Eloy Alfaro fue de aproximadamente 35 años, desde 1873 a 1908 cuando el primer ferrocarril llegó a Quito desde Guayaquil.

3.7. Huelgas Sindicales Ferroviarias años 1955 y 1972

La Huelga del año 1955 es conocida entre los trabajadores ferroviarios por ser la primera lucha que buscó confrontar con el gobierno a cargo del Presidente José María Velasco Ibarra. Guido Jaramillo actual Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados detalla los motivos que desencadenaron la huelga de aquella época: “la mala relación que existía entre el Sindicato y el Presidente Velasco Ibarra. En ese momento la Empresa de Ferrocarriles dependía del gobierno para subsistir y no otorgaba ninguna garantía a los trabajadores ferroviarios, además el pago de los sueldos se retrasaba 3, 4 o hasta 6 meses y el incumplimiento de la erogación que el estado debía entregar a la Empresa de Ferrocarriles fueron los motivos”.⁹⁴

En este caso la memoria juega un papel importante en la narración por parte de los integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, como señala Kaufmann, “el simbolismo y la interpretación propia de cada persona depende en gran parte de la memoria, y esta fuerza e importancia del acontecimiento determina la claridad del recuerdo, y por ende, el poder explicar los hechos que marcan un cambio en la sociedad”.⁹⁵

⁹⁴Guido Jaramillo, Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 7 de abril de 2015.

⁹⁵Kaufmann, “Sobre violencia social, trauma y memoria”, 7.

3.8. Durante el gobierno de Velasco Ibarra los ferroviarios sufrieron persecución

En este contexto, la fuerza del acontecimiento y su importancia produce que el gremio tenga presente los detalles de lo sucedido, Guido Jaramillo ex Supervisor General de la Fuerza Motriz de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador asegura que “en esa época era tan fuerte el distanciamiento con el gobierno, que cuando el Presidente Velasco Ibarra visitaba alguna estación y tenía conocimiento de que un empleado ferroviario se encontraba delicado de salud, daba la orden de que lo lleven a la cárcel para que ahí le curen del mal que lo aquejaba”.⁹⁶

El ambiente que se vivía en el año 1955 era extremadamente tenso con las autoridades de gobierno, en especial con el jefe de estado. Los malos tratos que recibían y la falta de atención al gremio ferroviario que era constante, permitieron elaborar un plan en contra del Presidente Velasco Ibarra. De acuerdo con Guido Jaramillo por esta razón:

(...) querían detonar la maquina número 11 que venía desde Durán y se encontraba ubicado cerca de Huigra por el puente del Río Chanchán, en el cual viajaba Velasco Ibarra con su comitiva, trayendo obligados a los empleados ferroviarios que se encontraban en huelga.⁹⁷

La Hermandad de Ferroviarios deciden declinar la decisión de hacer explotar la maquina número 11, porque se encontraban dentro del tren 12 compañeros ferroviarios. La solidaridad del gremio y el respeto a sus familias no les permitió ejecutar su plan en contra del Presidente Velasco.

Gilberto Veloz asegura que “dentro del gremio en ese entonces existían traicioneros, los llamados rompe huelgas, quienes informaban a los militares donde se escondían los ferroviarios, para obligarlos a trabajar así tratar de desvanecer la paralización”.⁹⁸

Esta huelga tuvo como consecuencias muchos heridos, presos y ferroviarios muertos en las diferentes estaciones. Despachadores, maquinistas, tripulantes, entre otros, fueron sacados de sus casas y obligados a trabajar para así poder disolver la huelga.

⁹⁶Ibíd

⁹⁷Ibíd

⁹⁸Gilberto Veloz, telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 7 de abril de 2015.

Jaime Jaramillo ex Maquinista de Trenes en ese entonces ocupaba el cargo de bodeguero en Ambato y tenía la tarea de cortar el sistema telegráfico para bloquear la comunicación entre estaciones y paralizar a los trenes, afirma:

(...) me encontraba nervioso, pero debía realizar la tarea encomendada con mucho cuidado, el control por parte de las autoridades era masivo en todas las locomotoras, iban y venían militares armados, quienes mantenían la orden, sin titubear, de llevar presos a los empleados que encontraban a favor de la paralización.⁹⁹

En cada relato de los jubilados ferroviarios, los recuerdos narrados están llenos de sentimientos y emociones que forman parte de la narrativa, dotando de subjetividad, más no de falsedad a los mismos. De esta forma Traverso sugiere que “en la memoria los hechos pasan a ser subjetivos, y por ende, manipulables según los recuerdos, cultura y origen”.¹⁰⁰

Un claro ejemplo donde se evidencia la narración cargada de sentimientos y emociones, es en el relato de Luis Ortega Cevallos en esa fecha se desempeñaba como ayudante de motorista y el entonces Presidente Velasco Ibarra trataba de desarticular la paralización con ayuda de las fuerzas militares, comenta:

(...) lo que le ocurrió a mi compañero Francisco Sánchez, quien era Jefe de la Estación de Yaguachi fue que cumplió la orden de sacar los rieles de la estación para que el ferrocarril no pudiera circular. No corrió con buena suerte. La tarea que le encomendaron se le dificultó porque el gobierno montó varios operativos de control en las diferentes estaciones para que los empleados no pudieran paralizar el ferrocarril. Los controles estaban encabezados por el entonces Ministro de Defensa, quien logró interceptar el telegrama enviado por el sindicato y que se encontraba en el puesto de Francisco. El Ministro le propinó una paliza y luego dió la orden para que lo ataran y lo llevaran preso durante dos meses.¹⁰¹

El ambiente en el Ecuador era de descontento total. Los empleados ferroviarios, se encontraban organizados en cada estación, asegura Guido Jaramillo:

(...) en Milagro los ferroviarios escondieron el Chimbuza, que era un tipo de olla grande que cargaba agua, servía para humedecer el caldero de la máquina de la locomotora generando vapor, pero los militares se dieron la forma de encontrar el chimbuza y así levantar la paralización de la estación de Milagro para que el ferrocarril pudiera circular sin inconvenientes.¹⁰²

⁹⁹Jaime Jaramillo, maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 7 de abril de 2015.

¹⁰⁰Traverso, “Historia y Memoria”, 68-9.

¹⁰¹Luis Ortega, motorista de autoferos, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 15 de abril de 2015.

¹⁰²Guido Jaramillo, presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 16 de abril de 2015.

La conmoción que vivía el Ecuador era tal, que los medios de comunicación no se quedaron en silencio, como fue el caso del *Expreso Ferroviario* de junio 29 de 1955, en su cuarta página, dedica toda una hoja a las víctimas de la represión velasquista:

(...) varios ferroviarios fueron a parar en el Penal García Moreno algunos meses por su esfuerzo, trabajo y entrega incondicional y por pedir de mejoras laborales para el personal del ferrocarril, entre ellos se encuentran: Álvaro Aparicio Pérez, Secretario de la Federación de Ferroviarios; Raúl Guaman Vásquez, Secretario General del Sindicato Ferroviario Guayaquil-Quito-Austral; Galo Salazar Proaño, Secretario de Defensa Jurídica de la Federación de Ferroviarios; Alberto Nevárez Ponce, Romney Palma, Secretario de Actas de la Federación de Ferroviarios; Washigton Andrade, Dirigente Sindical, Roberto Moran Pincay, Secretario General del Comité Local de Alfaro, Ramón Aguirre, Secretario General del Comité Local de Guayaquil y finalmente Reynaldo Razzo, Dirigente del Comité Local de Bucay.¹⁰³

El ambiente en general en toda la Hermandad era de indignación y temor, puesto que el régimen utilizó todo su poder para poner un orden a todos los empleados del ferrocarril. Luis Ortega en aquel entonces Motorista de Autoferros recuerda “existieron perseguidos políticos, uno de ellos fue el Secretario General del Sindicato Central el Sr. Raúl Guamán por ser uno de los que encabezó y planeó la huelga para que mejoraran nuestras condiciones”.¹⁰⁴

La comunidad en general del país brindó su total apoyo a los empleados ferroviarios, en especial las familias de los trabajadores afectados. Muchos hijos y esposos terminaron en el Penal García Moreno. Lastimosamente esta solidaridad no duró mucho. Jaime Jaramillo ex Maquinista de trenes recuerda que la paralización “afectó directamente al bolsillo de las personas, existía escasez e inflación en los productos porque el ferrocarril se encontraba paralizado, esto incomodó a la población”.¹⁰⁵

Precisamente, mediante la interacción lograda con el lenguaje y la memoria que todos los individuos pueden aportar al tejido de la historia de las sociedades, como bien lo afirma Eduardo Vizer “todos tenemos visiones diferentes de las cosas cuando ocurren y al recordar realizamos nuestro aporte personal, para memorizar

¹⁰³“Parte de las víctimas de la democracia velasquista”, en *Revista Expreso Ferroviario* (Duran) junio de 1956, 4.

¹⁰⁴Luis Ortega, motorista de autoferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 16 de abril de 2015.

¹⁰⁵Jaime Jaramillo, maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 16 de abril de 2015.

necesitamos el acompañamiento de otros, y así en conjunto ir construyendo una historia común”.¹⁰⁶

En este caso se puede apreciar toda una serie de relatos y narraciones en base a vivencias y experiencias por parte de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados que reconstruyen los hechos del pasado en un presente apoyándose entre ellos para construir una historia común.

Estos y otros hechos no fueron suficientes para vencer al gobierno velasquista. No contento con ello Velasco Ibarra encarceló a varios dirigentes con la finalidad de acabar con el sindicato y la paralización. Entre los dirigentes sindicales se encontraba el padre de Jaime Jaramillo que apenado recuerda “no vi a mi padre por algunos meses porque se escondió en la zona de las montañas para no ser llevado preso, meses después le notificaron su despido”.¹⁰⁷

La forma de la memoria colectiva que se genera a lo largo de todas estas narraciones por parte de los trabajadores ferroviarios, evidencia como se hace presente el Modelo de Mediación Sociocultural del que habla Jesús Martín Barbero, donde el receptor no es pasivo ante el mensaje, pues lo traduce y lo reinventa, se reproducen sentidos, convirtiendo la dupla comunicación y cultura en el núcleo para comprender otras esferas sociales, por ejemplo, la política en la cual se hace necesario “recuperar su dimensión simbólica, su capacidad de representar el vínculo entre los ciudadanos, el sentido de pertenencia de una comunidad, para enfrentar la erosión del orden colectivo”¹⁰⁸ afirma este autor, presenta un proceso cíclico que va tomando formas cambiantes tanto en la manera de narrar, como en las de reinterpretar para fijar en la memoria.

Memoria que varios integrantes ferroviarios tienen presente, entre ellos Gilberto Velóz Telegrafista y Jefe de Estación en aquella época, quien aclara que frente a toda esta movilización de fuerza “los ferroviarios en toda su lucha nunca usaron armas. Las luchas políticas y sindicales que vivimos fueron mediante diálogos y paralizaciones, utilizando la fuerza de nuestros cuerpos más no de las armas”.¹⁰⁹

¹⁰⁶Eduardo Vizer, “La trama (in) visible de la vida social” (Buenos Aires, La Crujía, 2006), 203

¹⁰⁷Jaime Jaramillo, maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 19 de noviembre de 2014.

¹⁰⁸Jesús Martín Barbero, “Al Sur de la Modernidad, comunicación, globalización y multiculturalidad” (Pittsburgh, Serie Nueva Siglo, 2001), 71

¹⁰⁹Gilberto Veloz, telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 19 de noviembre de 2014.

Por su parte otro integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados quien es Jaime Jaramillo recuerda un caso en particular que trajo muertos y heridos por causa de la opresión militar aplicada a los trabajadores ferroviarios:

(...) fue el choque de dos locomotoras de vapor, una locomotora salía desde Riobamba y otro tren al mismo tiempo salía de Guamate, ambos debían realizar su cruce en la zona de Miraflores. El telegrama no llegó de manera correcta y a tiempo a las estaciones para que desvíen los trenes y ambos gigantes de acero chocaron, como resultado produjo la muerte del conductor, maquinista, dos conscriptos y los pasajeros quedaron gravemente heridos.¹¹⁰

3.9. Se disuelve el sindicato

Todos estos sucesos hicieron que el gobierno lograra disolver el sindicato, por ende se desvanece la huelga. Estos incidentes dejaron un déficit de empleados, la Empresa de Ferrocarriles se encontró en la necesidad de convocar al personal que desee trabajar en el tren y acepte las condiciones laborales que no eran adecuadas. Uno de los nuevos enlistados fue Guido Jaramillo quien empezó ahí su carrera ferroviaria desde ese entonces asegura “después de 6 meses el ambiente mejoró y nuevamente los nuevos y antiguos empleados nos unimos para crear otro sindicato ferroviario”.¹¹¹

3.10. El nuevo sindicato y la huelga de 1972- Presidencia de Otto Arosemena Gómez.

Este nuevo sindicato contaba con los mismos principios de lucha y unión, que tomaron fuerza en el año 1972, cuando se produce la primera huelga por la subsistencia de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador. Guido Jaramillo afirma:

(...) el ferrocarril estaba agonizando, no se reparaban las locomotoras, los talleres se encontraban desabastecidos, las bodegas no contaban con repuestos y la indolencia del gobierno encabezado por el Presidente Arosemena Gómez era intensa, no realizaba la entrega de la subvención y prácticamente el ferrocarril caminaba a ser cadáver insepulto.¹¹²

El ambiente dentro de la institución era de unión y apoyo en las diferentes bases con la Empresa de Ferrocarriles. En esa época Luis Ortega era Motorista de Autoferros y se encontraba sumamente preocupado, pues no quería quedarse sin

¹¹⁰ Jaime Jaramillo, maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 29 de abril de 2015.

¹¹¹ Guido Jaramillo, Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 29 de abril de 2015.

¹¹² *Ibíd*, 6 de mayo

trabajo, señala: “el temor por no llevar el pan a la mesa de nuestras familias era general en todos mis compañeros, en ese entonces no existió ningún personaje rompe huelgas, todos nos encontrábamos solidarizados con la causa de la Empresa de Ferrocarriles para que esta no fuera liquidada”.¹¹³

Este abandono se sentía en cada estación y los trabajadores ferroviarios al palpar esta dura realidad, toman la decisión de realizar un acercamiento pacífico, por medio del diálogo con el Presidente Arosemena Gómez. Gilberto Velóz era reconocido como “un hombre culto, sereno, abierto al diálogo, que escuchaba las peticiones y necesidades que tenían los diferentes sectores del país, muy educado”.¹¹⁴

En la primera reunión fueron recibidos por el Presidente Arosemena en la Presidencia de la República, para exponer el problema que aquejaba a la Empresa de Ferrocarriles, al finalizar el primer encuentro, Arosemena terminó aceptando todas las peticiones y nombró al ferroviario Luis Pérez Estupiñán como el Presidente de los Ferrocarriles, quien se encontraba al tanto de todas las necesidades que requería la empresa.

Guido Jaramillo era mecánico de las locomotoras diesel en Chiriaguay Presidente sindical en Quito, recuerda la última reunión que se llevó a cabo para solucionar la situación que aquejaba a la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador:

(...) la reunión se realizó en el Ministerio de Trabajo entre los Dirigentes del Sindicato, el Gerente de los Ferrocarriles, el Presidente Arosemena y el delegado del Presidente de la República el Capitán Arturo Vinuesa, quienes acogieron todos nuestros pedidos, culminando con la firma de un acta donde se estipulaban todos los acuerdos a los que se llegaron para mejorar los distintos departamentos del ferrocarril que se encontraban desabastecidos.¹¹⁵

Al destacar las palabras de Halbwachs, se puede entender la reconstrucción del pasado que hacen los miembros de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados. En el caso de Jaime Jaramillo que estuvo trabajando en Riobamba la época que se suscitó la huelga, comenta: “no tenía ningún pariente en la ciudad de Riobamba, para que me pueda entregar alimentos mientras la huelga estaba en marcha, mis compañeros me compartían de comida que les llevaban sus familias”.¹¹⁶

¹¹³Luis Ortega, motorista de autoferos, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 6 de mayo de 2015.

¹¹⁴Gilberto Veloz, telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 6 de mayo de abril de 2015.

¹¹⁵Guido Jaramillo, Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 6 de mayo de 2015.

¹¹⁶Jaime Jaramillo, maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 12 de mayo de 2015.

En este proceso se observa el ejercicio de constante reescritura del pasado en el presente, en este caso se aplica un sistema de convenciones que hacen del recuerdo un producto adaptado a los marcos de la memoria, los cuales se van modificando de acuerdo a la evolución de la memoria colectiva, en términos de Maurice Halbwachs:

(...) la sociedad, adaptándose a las circunstancias y adaptándose a los tiempos, representa el pasado de diversas maneras: la sociedad modifica sus convenciones (...) la función del lenguaje y de todo sistema de convenciones sociales que lo acompaña, es la de permitir reconstruir en cada momento nuestro pasado.¹¹⁷

Para ese entonces el Sindicato General Ferroviario contaba con mayor experiencia en realizar paralizaciones y se ordenó que ningún ferroviario saliera de los puntos de concentración a trabajar. Por lo que Jaime decidió solicitar al Sindicato General que lo trasladen a Quito para que desde la capital pueda apoyar la medida.

Finalmente en todo este proceso se puede observar con claridad el aporte de memoria que entrega cada integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados mediante una narrativa histórica, personal y colectiva aplicando entrevistas a profundidad a quienes formaron parte del gigante de acero. Todo este contexto se recupera en la memoria colectiva del gremio, donde se recuerda su pasado para posteriormente transferir sus vivencias y experiencias mediante el lenguaje, narraciones, anécdotas e historias que no han sido contados de los momentos más significativos por parte de la hermandad y que hasta la actualidad siguen construyendo su futuro mediante esfuerzo y lucha.

3.11. Gestión actual de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados

Este momento trata sobre el trabajo que han realizado los ferroviarios jubilados desde la constitución de su gremio, ahora ya no desde las rieles del tren sino desde la Estación de Chimbacalle, donde se encuentra funcionando su sede, quienes han velado por los mismos ideales al estar al pendiente de las necesidades y la integridad de los empleados ferroviarios y del ferrocarril ecuatoriano.

“Este gremio construye su identidad y apela a su memoria colectiva a partir de sus luchas políticas y sindicales más importantes. Su identidad se ha fortalecido y se hace presente como lenguaje, es decir permite que las se expresan y se manifiesten;

¹¹⁷ Maurice Halbwachs, “Los marcos sociales de la memoria”, *Anthropos* (Caracas, 2004), 324

es la representación que cada sujeto tienen de sí mismo como acota Stuart Hall en su texto “Sin Garantías”¹¹⁸.

Guido comenta: “los años han pasado, la imagen y desarrollo del ferrocarril no es la misma pero la lucha por la hermandad no ha desmayado un solo segundo, tanto es así que logramos la creación de la Ley del Instituto Nacional de Previsión y Seguro Social Obligatorio”.¹¹⁹

Según Alfredo Maldonado la creación de Ley del Instituto Nacional de Previsión y Seguro Social Obligatorio se da por los siguientes factores: “los trabajadores no contaban con una legislación que genere derechos, que aseguren su estabilidad en el trabajo. La empresa no cuidaba de la salud de los empleados y lo más importante era que en caso de fallecimiento los familiares quedaban desamparados”.¹²⁰

3.12. Seguro social obligatorio

En 1936 se expide la ley que crea el Instituto Nacional de Previsión y Seguro Social Obligatorio y es ahí cuando se legisla e inicia el Derecho a la Jubilación, pero la nueva ley no ampara a todos porque el decreto no asumía la situación del ferroviario que tenía más de 30 años de servicio. En estos casos los trabajadores eran considerados para los beneficios, desde la fecha de aprobación de la ley, sin contar el tiempo anterior trabajado.¹²¹

Alfredo Maldonado narra que “la Hermandad por medio de su presidente en curso el Sr. Luis Cordovés Borja, se dirige al Congreso Nacional de 1939 con un proyecto que permite convalidar el tiempo de servicio anterior de los ferroviarios”.¹²² Después de varias luchas que realizó el gremio se consolidó un arreglo directo con la caja del Seguro, para garantizar y convalidar el tiempo de servicio anterior a la expedición de ley de Jubilación, “el contrato se celebró entre la Caja del Seguro y *The Guayaquil and Quito Railway Company*, el 4 de abril de 1941 ante el notario Daniel Belisario Hidalgo”.¹²³

¹¹⁸Hall, “Sin garantías”, 320.

¹¹⁹Guido Jaramillo, presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 13 de mayo de 2015.

¹²⁰Maldonado, *Memorias del Ferrocarril del Sur y los Hombres que lo Realizaron*, 236.

¹²¹Ibíd, 236.

¹²²Ibíd, 237.

¹²³Ibíd, 237

Guido Jaramillo tiene presente que el estado asumió la deuda, en vez de que lo hiciera nuestra propia empresa. Con este triunfo, nuestro gremio no espero más tiempo y se dictó el decreto ejecutivo # 350 declarando el día del Ferroviario el 5 de abril que se celebra cada año”.¹²⁴

Las mejoras no quedaron ahí, la institución realizó el reclamo del pago de la pensión completa y montepíos de los jubilados ferroviarios, Gilberto Velóz tiene presente la fecha “fue el 21 de Febrero de 1952, y mediante Acuerdo Ministerial No. 4271 se fundó la Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador domiciliados en Quito, todos estos momentos trajeron mucha tranquilidad como empleados ferroviarios jubilados”.¹²⁵

También él recuerda que “el Congreso de la República del Ecuador, mediante Decreto Legislativo publicado en el Registro Oficial No. 981 del 1 de diciembre de 1951, dispuso que la Caja del Seguro asuma las obligaciones de la Empresa de Ferrocarriles”.¹²⁶

Gracias a su espíritu de lucha por una estabilidad y mejora que no ha concluido gracias a la organización de la Hermandad y de sus directivos, la institución se encuentra integrada por 10 Comités Auxiliares con Sede en Guayaquil, Durán, Bucay, Cuenca, Azogues, Chunchi, Riobamba, Ambato, Quito e Ibarra con un total de 1.540 socios debidamente registrados en el Ministerio de Inclusión Económica y Social (MIES).

Luis Ortega comenta:

(...) gracias a los compromisos que hemos adquirido y el debido seguimiento que hemos hecho a los gobiernos de turno, aún podemos seguir aportando en nuestros hogares y cubriendo con los gastos que se dan a diario como es la compra de víveres y arreglo de electrodomésticos y vivienda, que con el paso de los años van perdiendo su utilidad.¹²⁷

Aunque actualmente se encuentran distantes con la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador, esporádicamente son tomados en cuenta por la misma, para procesos puntuales como la rehabilitación de locomotoras que han podido poner en marcha

¹²⁴Guido Jaramillo, presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 13 de mayo de 2015.

¹²⁵Gilberto Veloz, telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 13 de mayo de abril de 2015.

¹²⁶Ibíd

¹²⁷Luis Ortega, motorista de autoferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 13 de mayo de 2015.

conjuntamente con personal especializado, quienes aprendieron las valiosas técnicas y conocimiento que aún recuerdan los ferroviarios jubilados.

Es por ello que día a día los jubilados ferroviarios se acercan a la Estación de Chimbacalle donde se encuentra sus oficinas y se reúnen desde tempranas horas para realizar diversas actividades entre ellas el seguimiento de pago de pensiones, control y agenda de reuniones con diferentes sucursales. Además todas estas actividades les permite desarrollar y poner en práctica el conocimiento que tienen de su labor como ferroviarios, que se pudo evidenciar en el desarrollo de este estudio, al poder la Hermandad de Ferroviarios Jubilados construir la memoria colectiva de su gremio a partir de sus luchas políticas y sindicales, las cuales recuerdan y narran los acontecimientos de aquellos momentos apelando a su memoria. Donde sus recuerdos siguen latentes. Tienen presente el orgullo de ser ferroviarios y el poderoso recuerdo de lo que algún día fue el FerrocarrilEcuatoriano.

Conclusiones

El presente trabajo respondió a la pregunta matriz que se planteó al poder determinar que la Hermandad de Ferroviarios Jubilados puede construir una memoria colectiva de su gremio sobre sus luchas políticas y sindicales a partir del relato.

A través del marco teórico se comprendió el encuadre de la memoria colectiva que se forma a partir del ejercicio de recuperación de la experiencia conjunta de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados de sus luchas políticas, sindicales, experiencias e historias a lo largo de su desarrollo como gremio.

Los elementos que conforman la memoria colectiva permitieron comprender las condiciones en las cuales todos estos hechos, situaciones, lugares y objetos les permitieron recordar generando un re- aprendizaje donde la memoria produce un efecto facilitador para memorizar una segunda vez lo que antes ya se había memorizado o vivido, logrando recuerdos más profundos cargados de emociones y sentimientos en los relatos por parte de los integrantes ferroviarios donde surgieron anécdotas e historias antes no mencionadas por el gremio, con un gran impacto emotivo recordando hechos del pasado como una forma de auto-reconocimiento de su hermandad.

Este caso de estudio se utilizó el recurso de la memoria histórica de la organización con la finalidad de establecer momentos importantes que se hayan documentado sobre la organización, para poder realizar una comparación.

La memoria histórica del Ferrocarril permitió contextualizar el desarrollo, ejecución y puesta en marcha del tren, situaciones que la historia no olvida y tiene presente en sus textos. Además del abandono al que las autoridades sometieron a trabajadores ecuatorianos y jamaquinos que entregaron su vida al sueño del viejo luchador Eloy Alfaro. Luz Argentina Chiriboga brinda su aporte histórico en su estudio al honrar la memoria de todos aquellos trabajadores quienes lograron formar una Hermandad gracias a la unidad que les mantuvo firmes durante la construcción y ejecución del ferrocarril.

Además este análisis también evidencia que no solamente el sector de trabajadores ferroviarios ha vivido situación laboral de abandono en general la clase obrera que ha sido descuida por los empresarios y el Estado, en el caso específico en el Ecuador desde los años 70 las cosas toman otro rumbo y los trabajadores

comienzan a organizarse con la finalidad de un mejor ambiente de trabajo, condiciones y salarios dignos.

Todo este contexto permitió realizar una analogía desde la comunicación sobre la memoria histórica y memoria colectiva del gremio que se basa más en experiencias, vivencias y acontecimientos experimentados por los ferroviarios.

Todos estas emergencias de recuerdos se producen al momento que ocurre la interacción de la memoria que se expresa a través del lenguaje y sus formas expresivas que le permitió al gremio por medio de relatos, testimonios y documentos que están en posesión de este colectivo, recordar e identificar sus momentos más importantes de lucha política sindical además de la puesta en marcha, desarrollo de su hermandad. Se puede evidenciar en la recopilación de testimonios a los integrantes de la Hermandad en contraste con los datos históricos identificados para establecer recuerdos y determinar olvido.

Se determinó que los recuerdos apelan al pasado para consolidar su identidad dada la fuerza que los acontecimientos marcaron en la memoria de los integrantes de la Hermandad, como fueron las luchas sindicales de los años 1955 y 1972.

De esta manera la memoria es un elemento que forma parte de la identidad tanto individual y colectiva al ser un factor humano de la persona o de un grupo en la reconstrucción de sí mismo, en base a sus relatos y testimonios de vida a través del tiempo.

Todos estos conceptos giran alrededor del caso de estudio sobre las memorias de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados; sobre sus luchas políticas y sindicales, permitiendo visualizar como la institución logra su memoria en el proceso de reconstrucción de los procesos más significativos que no se olvidan, apelando a la memoria colectiva que permite narrar experiencias no contadas y vividas a lo largo de la historia del ferrocarril.

Se ha desarrollado un aporte a la memoria social del Ferrocarril Ecuatoriano y al área académica al contribuir con la reconstrucción de la memoria colectiva de los recuerdos de los integrantes de la organización sobre la luchas políticas y sindicales, comprendiendo ferrocarril en un contexto narrativo y como símbolo de la hermandad, observando las transformaciones significativas para los trabajadores ferroviarios, los cuales salieron victoriosos e hicieron que su gremio se torne más fuerte y lleven hasta la actualidad en su sangre el oficio de ser ferroviario.

Bibliografía

- Aguilar, Miguel Ángel, Fragmentos de la memoria colectiva, de Maurice Halbwachs, Atenea digital, n.2, 2002.
- Barbero, Jesús Martín. Al Sur de la Modernidad, comunicación, globalización y multiculturalidad. Pittsburgh, Serie Nueva Siglo, 2001.
- Castro, Byron. *El Ferrocarril Ecuatoriano*. Quito: Banco Central del Ecuador, 2006.
- Chiriboga, Luz Argentina. *La Nariz del Diablo*. Quito: Corporación Eugenio Espejo por el Libro y la Lectura, 2010.
- Echeverría, Pedro. Maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado. Quito, 10 de septiembre 2014.
- Echeverría, Pedro. Maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.
- Espinosa, Carlos. “Archer Harman en la historia ecuatoriana”. <<http://spanish.ecuador.usembassy.gov/uploads/4x/4v/4x4v19nyPx6gxUOD70UbRA/archer-harman.pdf>>, consulta: 27 de julio de 2015.
- Espinosa, Carlos. “Archer Harman en la historia ecuatoriana” <<http://spanish.ecuador.usembassy.gov/uploads/4x/4v/4x4v19nyPx6gxUOD70UbRA/archer-harman.pdf>>, consulta: 27 de julio de 2015.
- Gneco, Cristóbal y Marta Zambrano, Memorias Hegemónicas, Memorias Disidentes el Pasado como Política de la Historia, Bogotá: ICANH, 2000.
- Hall, Stuart. *Sin Garantías*. Colombia: Envión Editores, 2010.
- Halbwachs, Maurice. Los marcos sociales de la memoria. Caracas, Anthropos, 2004.
- Heyer, D.C. La Comunicación en la Historia, Barcelona: Bosch Casa Editorial, S.A, 1997
- Jaramillo, Guido. Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado. Quito, 12 de agosto 2014.
- Jaramillo, Guido. Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 1 de octubre de 2014.
- Jaramillo, Jaime. Maquinista de trenes, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 1 de octubre de 2014.
- Jaramillo, Jaime. Maquinista de trenes, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 15 de octubre de 2014.

- Jaramillo, Jaime Jaramillo. Maquinista de trenes, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 22 de octubre de 2014.
- Jaramillo, Guido. Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.
- Jaramillo, Jaime. Maquinista de trenes, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.
- Jaramillo, Jaime. Maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 19 de noviembre de 2014.
- Jaramillo, Guido. Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 7 de abril de 2015.
- Jaramillo, Jaime. Maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 7 de abril de 2015.
- Jaramillo, Guido. Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 16 de abril de 2015.
- Jaramillo, Jaime. Maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 16 de abril de 2015.
- Jaramillo, Jaime. Maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 29 de abril de 2015.
- Jaramillo, Guido. Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 29 de abril de 2015.
- Jaramillo, Guido. Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 6 de mayo de 2015.
- Jaramillo, Jaime. Maquinista, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 12 de mayo de 2015.
- Jaramillo, Guido. Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 13 de mayo de 2015.
- Jelin, Elizabeth. *Los trabajos de la memoria*. Madrid: Siglo XXI de España. 2002.
- Kauffman, Susana. “Sobre violencia social, trauma y memoria”. Seminario, Memoria colectiva y Represión, Montevideo. 1998.
- “La pionera del sindicalismo ferroviario ecuatoriano: La Hermandad Ferroviaria fundada el 10 de Junio de 1923”, en *Revista Nariz del Diablo*. Quito: No.54, junio de 1968, 31-34.

- Lozano, Juan Francisco y Alarcón Sanchez. *La memoria colectiva y el pasado reciente en el cine y la televisión. Experiencia en torno a la construcción de una nueva memoria sobre la Guerra Civil*, en *Revista HmiC*, Universidad de Málaga, 2005.
- Llambias, Margarita. “El movimiento sindical en el Ecuador: Una etapa de su conformación (Las huelgas generales de 1971 y 1975)”. Tesis, FLACSO Ecuador, 1983.
- Maldonado, Alfredo. *Memorias del Ferrocarril del Sur y los Hombres que lo Realizaron*. Quito: Talleres Gráficos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1977.
- Mendoza, Jorge. “Las Formas del Recuerdo, la Memoria Narrativa”, en *Revista de Pensamiento e Investigación Social*, Barcelona: No. 6, 2004,45.
- Otero, Jency, Niurka Mendoza y Haens Beltrán. “La memoria histórica popular en la formación de historiadores”. *Revista de Claseshistoria* No.4 (2012).
- Ortega, Luis. Motorista de autoferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 1 de octubre de 2014.
- Ortega, Luis. Motorista de Auto ferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado. Quito, 15 de octubre de 2014.
- Ortega, Luis. Motorista de Auto ferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 22 de octubre de 2014.
- Ortega, Luis. Motorista de autoferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.
- Ortega, Luis. Motorista de autoferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 15 de abril de 2014.
- Ortega, Luis. Motorista de autoferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 16 de abril de 2014.
- Ortega, Luis. Motorista de autoferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 6 de mayo de 2014.
- Ortega, Luis. Motorista de autoferros, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 13 de mayo de 2015.
- “Parte de las víctimas de la democracia velasquista”, en *Revista Expreso Ferroviario Duran*: junio de 1956, 4.

- Portelli, Alessandro. “Lo que hace diferente a la historia oral: Recuerdos que llevan a teorías”, en *La historia oral, Varios*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1991.
- “Reseña de la huelga de obreros del Ferrocarril del Sur que tuvo lugar en el presente mes”, en *Revista Nariz del Diablo*. Quito: año 1, No.6, 31 de octubre de 1922, 4-6.
- Ricouer, Paul. “Definición de la memoria desde un punto de vista filosófico” en *Varios*. Barcelona: Granica, 2002.
- Ricoeur, Paul, *La historia, la memoria, el olvido*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2004.
- Rojas, Vicente y Carlos Bravo Silva. *Nuestro Ferrocarril: Pasado, presente y futuro*. Quito: Editora Nacional, 1992.
- Sevilla, Elisa y Ana Sevilla. *El camino de Hierro*. Quito: FONSA, 2008.
- Traverso, Enzo. “Historia y Memoria” en Florencia Franco y Levin, Marina. *Historia reciente: Perspectivas y desafíos para un campo en construcción*. Buenos Aires: Paidós, 2007.
- Veloz, Gilberto. Telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 15 de octubre de 2014.
- Veloz, Gilberto. Telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 22 de octubre de 2014.
- Veloz, Gilberto. Telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 28 de octubre de 2014.
- Veloz, Gilberto. Telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 19 de noviembre de 2014.
- Veloz, Gilberto. Telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 7 de abril de 2015.
- Veloz, Gilberto. Ttelegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 6 de mayo de abril de 2015.

Veloz, Gilberto. Telegrafista y jefe de estación, integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, entrevistado por Claudia Salgado, Quito, 13 de mayo de abril de 2015.

Vizer, Eduardo. *La trama (in) visible de la vida social*. Buenos Aires, La Crujía, 2006.

Anexos

Esquema de producción de la Memoria Colectiva

Este esquema que se cita a continuación permite evidencia el trabajo de campo en el proceso de levantamiento de la información por medio de entrevistas a los integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, los mismos que se apoyaron en su memoria colectiva para identificar los momentos más significativos que tienen como gremio. Además este proceso permitió que los ferroviarios jubilados por medio de relatos cuenten sus historias y anécdotas que giran en torno al gigante de acero, que es el Ferrocarril Ecuatoriano.

Tabla 1.

Esquema de producción de la Memoria Colectiva¹²⁸

| Tema | | | |
|--|---|---|------------|
| FECHA INICIO: Agosto 2014 FECHA FINALIZACIÓN: Mayo 2015 | INVESTIGADORA: Claudia Salgado | | |
| COMPONENTE | EJECUCIÓN | | |
| <p style="text-align: center;">Elección del campo.-</p> <p>Consiste en determinar el espacio, el tiempo, el área y la posición desde la cual mirar un suceso de memoria colectiva.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Hermandad de Jubilados Ferroviarios recordando sucesos políticos de lucha sindical. | | |
| <p style="text-align: center;">Definición del tema.-</p> <p>Memorias de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, sobre sus luchas políticas y sindicales sobre el Ferrocarril Ecuatoriano.</p> | <p>La finalidad de este estudio es brindar un aporte a la Memoria Social del Ferrocarril Ecuatoriano y al área académica un aporte con la reconstrucción de la memoria colectiva de los recuerdos y testimonios por parte de los integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, sobre las luchas políticas y sindicales.</p> <p>El trabajo sirve como aporte para comprender al ferrocarril en un contexto narrativo basándose en testimonios y como símbolo de la Hermandad ferroviaria que continua en la actualidad.</p> | | |
| <p style="text-align: center;">Planificación del trabajo.-</p> <p>La pregunta matriz que se responde es ¿la Hermandad de Ferroviarios Jubilados puede construir una memoria colectiva de su gremio sobre sus luchas políticas y sindicales a partir del relato?</p> | | FECHA ENTREVISTA HERMANDAD DE FERROVIARIOS JUBILADOS: | |
| | CAPITULO 1 | CAPITULO 2 | CAPITULO 3 |
| | Mes: Agosto | Mes: Octubre | Mes: Abril |

¹²⁸Otero, Mendoza y Beltrán, “La memoria histórica popular en la formación de historiadores”.

| | | | |
|--|---|--|---|
| | Año: 2014 Días: Miércoles 6 Martes 12 Miércoles 20 | Año: 2014 Días: Miércoles 1 Miércoles 15 Miércoles 22 Martes 28 | Año: 2015 Días: Martes 7 Miércoles 15 Jueves 16 Miércoles 29 |
| | Mes: Septiembre Año: 2014 Días: Miércoles 3 Miércoles 10 Martes 16 Miércoles 24 | Mes: Noviembre Año: 2014 Días: Martes 11 Martes 18 Miércoles 19 | Mes: Mayo Año: 2015 Días: Miércoles 6 Martes 12 Miércoles 13 Miércoles 20 |
| | | Mes: Marzo Año: 2015 Días: Martes 3 Miércoles 4 Miércoles 11 Miércoles 18 Martes 24 | |
| <p>Nota: Desde agosto se empezaron las entrevistas de manera formal, el contacto se hizo hace muchos meses atrás. Los meses de diciembre 2014, enero y febrero del 2015 no se realizaron entrevistas por época de maternidad y finalmente en Marzo se continuó con las entrevistas.</p> <p>CARGO Y CONTACTOS DE LOS ENTREVISTADOS DE LA HERMANDAD DE FERROVIARIOS JUBILADOS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Nombre: Luis Ortega Cevallos Cargo: Integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados Fecha de nacimiento: 7 de enero de 1933 Edad: 82 años Responsabilidad en su época ferroviaria: Motorista de Auto ferros Tramo de trabajo: Duran-Quito Quito-Duran Jubilado: Julio 1954 ➤ Nombre: Jaime Jaramillo Garcés Cargo: Integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados Fecha de nacimiento: 14 de octubre 1933 Edad: 81 años Responsabilidad en su época ferroviaria: Maquinista de Trenes Tramo de trabajo: Sector Costa: Duran-Bucaí Sector Montana: Bucai-Riobamba | | | |

| | |
|---|---|
| | <p style="text-align: center;">Sector Sierra: Riobamba- Quito Jubilado: noviembre de 1954</p> <p>➤ Nombre: Gilberto Veloz Logroño</p> <p>Cargo: Integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados Fecha de nacimiento: 21 de septiembre 1956 Edad: 58 años Responsabilidad en su época ferroviaria: Telegrafista y Jefe de Estación Tramo de trabajo: Quito- Duran Jubilado: Junio 1972</p> <p>➤ Nombre: Guido Marcelo Jaramillo Garcés</p> <p>Cargo: Presidente de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados Fecha de nacimiento: Edad: 77 años Responsabilidad en su época ferroviaria: Supervisor General de la Fuerza Motriz de la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador Tramo de trabajo: Todos Jubilado: Diciembre 1955</p> <p>➤ Nombre: Pedro Echeverría</p> <p>Cargo: Integrante de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados Fecha de nacimiento: Edad: Responsabilidad en su época ferroviaria: Maquinista Tramo de trabajo: Quito- Duran Duran- Quito Jubilado:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El levantamiento de información oral – testimonios- entrevistas fue en la sede de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, ubicada en la Estación de Chimbacalle. |
| <p>Búsqueda de la información.- Los elementos que se detalla a continuación sirven para establecer una memoria: Recopilación de testimonios a los integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados en contraste con los datos históricos identificados para establecer recuerdos y determinar olvido sobre el tema de la lucha gremial. Para ello se aplicó un taller de narración oral y entrevistas a profundidad. Además se recurrió a fuentes bibliografías como la revista de la Nariz del Diablo, a suplementos realizados por la Hermandad y libros que abordan y narran los</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Personas: Integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados. • Lugar: Estación de Chimbacalle. • Folletos, libros, suplementos de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados. • Relatos y testimonios sobre las luchas políticas y sindicales sobre la Hermandad de Ferroviarios Jubilados. |

| | | | | | | | | | | | |
|---|--|-------------|--|---------------|--|-------------|--|--------------|--|---------------------|--|
| <p>acontecimientos y situaciones que vivían los trabajadores, empleados ferroviarios y sus familias en aquella época.</p> | | | | | | | | | | | |
| <p>Almacenamiento y procesamiento de datos.- Se realizó una Ficha Matriz General y Ficha Matriz Experiencia Individual que sirvieron de modelo para realizar las entrevistas de los testimonios orales, que permiten no solo compilar la información sino ir organizándola a la vez.</p> | <p>FICHA MATRIZ GENERAL HERMANDAD DE FERROVIARIOS JUBILADOS</p> <p>Ficha técnica.- Los objetivos de la investigación son: -Determinar los elementos conceptuales que permitan comprender como se construye la memoria colectiva. -Identificar los temas y narraciones más importantes en el colectivo de la Hermandad Ferroviaria. -Identificar los temas, narraciones y recuerdos más importantes de los integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados estableciendo las prioridades de contenidos. El problema es ¿Cuáles son los elementos que componen la memoria colectiva de la Hermandad de Jubilados Ferroviarios?</p> <p>Temas.- 1.- Primera Huelga Ferroviaria 31 de octubre 1922. 2.- Fundación Hermandad Ferroviaria de la Guayaquil and Quito 10 de junio de 1923. 3.- Creación de la Ley Instituto Nacional de Previsión y Seguro Social Obligatorio 1936. 4.- Fundación de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador 21 de febrero 1952. 5.- Huelgas sindicales ferroviarias años 1955-1972 6.- Situación actual de la hermandad.</p> <p>Entrevistados .- Integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados.</p> <p>. Reflexión Crítica.- Anexos.- Fotografías, libros, etc</p> <p>FICHA MATRIZ EXPERIENCIA INDIVIDUAL HERMANDAD DE FERROVIARIOS JUBILADOS</p> <table border="1" data-bbox="699 1536 1332 1850"> <tr> <td>Foto</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nombre</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Edad</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Cargo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Organización</td> <td></td> </tr> </table> <p>Cuerpo de la entrevista .- 1.- Primera Huelga Ferroviaria 31 de octubre 1922. -¿Qué factores detonan la Primera Huelga Ferroviaria? (inicio, desarrollo, cierre)</p> | Foto | | Nombre | | Edad | | Cargo | | Organización | |
| Foto | | | | | | | | | | | |
| Nombre | | | | | | | | | | | |
| Edad | | | | | | | | | | | |
| Cargo | | | | | | | | | | | |
| Organización | | | | | | | | | | | |

| | |
|--|---|
| | <p>-¿Quiénes fueron las personas involucradas en la Primera Huelga Ferroviaria?</p> <p>-¿Qué impacto tuvo en los empleados ferroviarios?</p> <p>-¿Existían sindicatos en aquella época o recién surge con la Primera Huelga Ferroviaria?</p> <p>-¿En esa época cuales fueron las luchas políticas que se vivían por parte de los ferroviarios dentro del Ferrocarril Ecuatoriano?</p> <p>-¿Qué ventajas y desventajas trajo la Primera Huelga Ferroviaria?</p> <p>2.- Fundación Hermandad Ferroviaria de la Guayaquil and Quito 10 de junio de 1923.</p> <p>-¿Qué factores detonaron la fundación de la Hermandad Ferroviaria?</p> <p>-¿Hubieron personas que se opusieron a esta fundación?</p> <p>-¿Existió algún requisito para formar parte de la Hermandad Ferroviaria en aquella época?</p> <p>-¿Qué beneficios trajo la fundación de la Hermandad Ferroviaria?</p> <p>-¿Al volverse ya una hermandad formar tuvieron más participación o fuerza en alguna lucha política?</p> <p>3.- Creación de la Ley Instituto Nacional de Previsión y Seguro Social Obligatorio 1936.</p> <p>-¿Cuáles fueron los factores que llevaron la creación de la Ley de Seguro Social Obligatorio?</p> <p>-¿Contra qué poderes políticos lucharon los integrantes ferroviarios para la aprobación de la Ley que ahora los ampararía?</p> <p>-Antes de la creación de ley, que necesidades laborales vivían los ferroviarios, ¿Recuerda algún caso en particular?</p> <p>-¿Qué beneficios trajo la Ley de Seguro Social Obligatorio?</p> <p>4.- Fundación de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados del Ecuador 21 de febrero 1952.</p> <p>-¿Bajo qué finalidad se fundó la Hermandad de ferroviarios Jubilados?</p> <p>-¿Con la fundación de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados existieron aun luchas políticas (internas-externas) y contra quienes fueron?</p> <p>-¿Qué ventajas y desventajas trajo la fundación de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados?</p> <p>-¿Los ferroviarios perdieron participación política en el ferrocarril al volverse Hermandad de Ferroviarios Jubilados?</p> <p>-¿Qué aporte realizan al ferrocarril como Hermandad de Ferroviarios Jubilados?</p> <p>-¿La empresa de ferrocarril les hizo a un lado a los empleados jubilados?</p> <p>-¿La Empresa de Ferrocarriles o alguna otra institución no han cumplido con sus obligaciones de</p> |
|--|---|

| | |
|--|--|
| | <p>jubilación, llevando a huelgas o paros por parte de la hermandad?</p> <p>Reflexión Crítica.- ¿Cómo marcaron las luchas políticas y sindicales que vivió como ferroviario en su vida personal y formación profesional?</p> <p>Anexos.- Fotografías, libros, etc</p> |
| <p>Interrogación de fuentes.- Se logró recaudar información autentica, en la Sede de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados en las reuniones de trabajo donde se llevaba a cabo las entrevistas individuales y colectivas sobre las luchas políticas y sindicales que tuvo el gremio, con la finalidad de obtener la mayor cantidad de información y rescate de memoria de sus integrantes.</p> | <p>Relato obtenido del desarrollo Capitulo 3. Mes: Abril 2015 Días: Martes 7 Miércoles 15 Jueves 16 Miércoles 29 Mes: Mayo 2015 Días: Miércoles 6 Martes 12 Miércoles 13 Miércoles 20</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temas: Huelga Sindical Ferroviaria año 1955-1972. • Ejemplo: Huelga Sindical Ferroviario año 1955. Fue la primera lucha que buscaba un enfrentamiento directo con el gobierno de turno que estuvo a cargo del Presidente Velazco Ibarra. • Todos los integrantes concuerdan que las condiciones no eran buenas para los trabajadores ferroviarios. • Aunque los integrantes de la hermandad señalan que en esa época del año 1955 existían los ferroviarios rompe huelgas que trataban de desestabilizar el sindicato. • En los testimonios de los ferroviarios no existen contradicciones sino cada historia suma a narración de sus testimonios e historias. |
| <p>Explicación de los sucesos.- la metodología propuesta propone cuatro forma de explicar los sucesos: totalitarismo (desde los protagonistas), intencionalismo (relación causas – consecuencias), positivismo (objetividad lógica, no emotiva); y, estructuralismo (relaciones individuo contexto cultural, económico, geográfico, psicológico).</p> | <ul style="list-style-type: none"> • La descripción de los personajes son los integrantes de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados quienes tienen presente el espíritu ferroviario quienes velan hasta la actualidad por su gremio. • La hermandad se apoya en su memoria colectiva para recordar sus luchas políticas y sindicales que vivieron de manera individual y colectiva al ser ferroviarios, que es un oficio que se lleva en las sangre, según señalan sus integrantes. |
| <p>Estructuración de los apuntes.- Se ha configurado la información manera: Investigante - Estructural.</p> | <p>Se llevó a cabo la investigación sobre la hermandad de Ferroviarios Jubilados quienes reconstruyeron y recordaron sus experiencias sobre</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>sus luchas políticas y sindicales. En este proceso se pudo evidenciar como el gremio logro identificar cuáles fueron sus momentos más significativos y la riqueza de historias que surgieron alrededor de sus experiencias de vida, al poder ser parte de la construcción, ejecución y desarrollo del Ferrocarril Ecuatoriano.</p> |
| <p>Redacción del informe.- Tema de investigación: Memorias de la Hermandad de Ferroviarios Jubilados, sobre sus luchas políticas y sindicales sobre el Ferrocarril Ecuatoriano</p> | <p>Son pocos los registros físicos que sobre la vivencia de los trabajadores ferroviarios en su contexto político y social. No se ha contado a detalle la historia del gremio ferroviario sus inicios desarrollo y actualidad pero desde sus vivencias, apelando a su memoria colectiva como gremio.</p> <p>En el desarrollo de la investigación de rescate de memoria colectiva se evidencia como la Hermandad de Ferroviarios Jubilados puede construir una memoria colectiva de su gremio sobre sus luchas políticas y sindicales a partir del relato de testimonios que enriquecen sus historias, anécdotas y recuerdos de vida.</p> <p>En este análisis se identificó los elementos que comprender la memoria colectiva, además de los testimonios y narraciones importantes en el colectivo de la Hermandad Ferroviaria; y finalmente, los momentos más significativos que identificaron como gremio que fueron sus luchas políticas y sindicales.</p> <p>La metodológica fue mediante la elaboración de un marco teórico que permita comprender cómo se forma la memoria colectiva a partir de un ejercicio de recuperación de la experiencia, del gremio y se recurrió a la revisión de la memoria histórica como fuentes bibliográficas, revistas, suplementos, entre otros elementos.</p> <p>El gremio participó en la re-construcción de una memoria colectiva, recordando los momentos más significativos y olvidando a su vez detalles que surgieron de sus luchas políticas y sindicales, hasta la actualidad que aun lucha por sus trabajadores ferroviarios pero ahora jubilados, para que sus condiciones sean favorables, que sienten el orgullo de ser ferroviarios que es una vocación que llevan en las venas.</p> |
| <p>Claves de la memoria local. Se seleccionaron los oficios.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ferroviarios agremiados. • Diferentes oficios relacionados a la actividad ferroviaria. |
| FORMAS DE MEMORIA | |
| RE-APRENDIZAJE | <ul style="list-style-type: none"> • Recuerdan hechos asociados, recapitulan y refuerzan sobre sus luchas políticas y sindicales y las vivencias que tiene cada integrante en el Ferrocarril Ecuatoriano. |
| RE-PRODUCCIÓN | <ul style="list-style-type: none"> • El gremio logra una recuperación del pasado sobre los lugares donde surgieron anécdotas que forman parte de sus experiencias al a ver sido ferroviario, pero existen momentos que no recuerdan en su |

| | |
|-----------------|---|
| | totalidad y se apoyan en los datos históricos. |
| RE-INTEGRACIÓN | <ul style="list-style-type: none"> • Para apelar a su memoria, se ayudan al momento de recordar una imagen, al vivir un sentimiento, al sentir una textura o a su vez al olor un aroma que les ayuda a recordar el ambiente o situación que vivieron en el Ferrocarril Ecuatoriano. |
| RE-CONOCIMIENTO | <ul style="list-style-type: none"> • El gremio logra identificar elementos conocidos previamente como objetos que son las partes del tren, los lugares por donde circulaba el gigante de hierro y las personas que eran sus compañeros ferroviarios y sus familias las cuales les apoyaban incondicionalmente desde sus hogares. |