



Universidad
de las Artes

PRELIMINAR

cuadernos de trabajo

Colección N.º 3
Guayaquil, Ecuador
Septiembre 2020 - Abril 2021
ISSN: 2773-7322

PRELIMINAR
cuadernos de trabajo

UNIVERSIDAD DE LAS ARTES

Instituto Latinoamericano de Investigación en Artes – ILIA
Preliminar Estudiantes Colección N.º 3, abril de 2021

Rector: William Herrera
Vicerrectora de investigación y posgrados: Olga López



Director: Pablo Cardoso
Coordinación de proyectos ILIA: Carla Salas
Editores: Nicole Maila, Jennifer Flores y Brenda Guajala Castillo
preliminar.ilia@uartes.edu.ec
<http://www.uartes.edu.ec/sitio/preliminar/>

CONSEJO ASESOR UNIVERSIDAD DE LAS ARTES

Janina Pinzón	Nivelación
Agustín Garcells	Departamento Transversal
Andrés Landázuri	Escuela de Literatura

Imagen de Portada: Carlos Morán
Diagramación: Kimberly Yagual Aguilar

Preliminar publica una edición continua

N.º 3
ISSN: 2773-7322



El constructor de sueños y sus trenes a escala: La historia de Guillermo Davis P.

The dream builder and his model trains: The story of
William Davis P.

Silvia Gabriela Quezada Aguayo*

Recibido: 17 de septiembre de 2020
Aceptado: 12 de febrero de 2021

Cómo citar: “El constructor de sueños y sus trenes a escala: La historia de Guillermo Davis P.”. En *Preliminar: cuadernos*. N.º 3 (2021): 96-119.

* Este trabajo fue desarrollado en la materia “Naturaleza, lenguaje y espacio público”. En el periodo septiembre 2015- febrero 2016. Universidad de las Artes, Artes visuales. Guayaquil, Ecuador. silvia.quezada@uartes.edu.ec /sylquezada.av@gmail.com

Resumen:

Este ensayo pretende contar brevemente la historia del que se considera hasta la actualidad el genio de la mecánica ferroviaria, Don Guillermo Davis Piñeres (20/01/1905 - 8/07/1980), más conocido como “Maquinista Davis”. La intención no solo es conocer el motivo o finalidad que lo llevó a realizar sus locomotoras a escala, o su tradicional encendido de las locomotoras en octubre de cada año para diversión del pueblo, sino analizar como desde el presente se puede a través de la memoria histórica y comunitaria y como un derecho de la población y de sus familiares, rescatarlas y valorizarlas como se merecen. Además, busco abrir la propuesta que las locomotoras a escala y las dos mini locomotoras conocidas como “Las gemelas” sean considerados patrimonio cultural tangible (mueble) así como el reconocimiento de la tradicional actividad lúdica de octubre como un patrimonio intangible de la ciudad.

Palabras claves: identidad, ferrocarriles, Guillermo Davis, Durán, tradición, Patrimonio Cultural.

Abstract:

This essay aims to briefly tell the story of what is considered to date the genius of railway mechanics, Don Guillermo Davis Piñeres (01/20/1905 - 07/08/1980), better known as “Machinist Davis”. The intention is not only to know the reason or purpose that led him to make his scale locomotives, or his traditional ignition of the locomotives in October of each year for the amusement of the people, but also to analyze how from the present it is possible through memory historical and community and as a right of the population and their families, rescue them and value them as they deserve. In addition, I seek to open the proposal that the scale locomotives and the two mini locomotives known as “The twins” be considered tangible cultural heritage (furniture) as well as the recognition of the traditional recreational activity of October as an intangible heritage of the city.

Keywords: identity, railways, Guillermo Davis, Durán, tradition, Cultural Heritage.

* * * * *

Este ensayo aborda la historia de don Guillermo Davis Piñeres, personaje ferroviario reconocido por su habilidad y talento en la mecánica ferroviaria, y cuyos descendientes, la familia Davis Asanza, se han encargado, pese a las dificultades económicas conservar en perfecto estado, dos trenes a escalas construidas entre 1930 y 1955 a las que denominó “Las gemelas” y un mini vapor llamado “El Galápagos” el mismo que quedó inconcluso al momento de fallecer. Estas “obras de arte” se han convertido con el pasar de los años en un símbolo de la tradición y cultura de un pueblo por naturaleza ferroviario como lo es Durán, es así como cada 16 de octubre una de estas pequeñas máquinas se enciende para dar lugar a una actividad lúdica.

Lamentablemente ni las autoridades de turno ni las anteriores administraciones han sabido reconocer, preservar y difundir dicho patrimonio y peor aún fomentar esta celebración que lucha por mantenerse y no quedarse en el olvido.

La intención de esta investigación es indagar el motivo o la finalidad que llevó a Don Guillermo Davis P. a construir estas locomotoras a escala, consideradas por los lugareños como verdaderas obras de arte, y cómo desde el presente se puede rescatar y valorizar dichas obras emblemáticas a través de la memoria histórica, a fin de que

puedan ser visibilizadas y consideradas patrimonio cultural, por derecho más que por reconocimiento. Así como el considerar tradición ferroviaria del cantón Durán, la actividad lúdica que cada mes de octubre realizan sus hijos en el barrio donde su padre habitó hasta el último día de su vida.

Para la realización de este ensayo he procedido a realizar una investigación previa de este acto lúdico, una visita al taller de mecánica donde se encuentran los trenes a escala y una entrevista a Carlos Davis, uno de los hijos de este ilustre personaje, cuyo testimonio nos permitirá conocer más sobre su padre, sobre el armado y mantenimiento de las locomotoras a escala y el posible futuro de ellas. Además, se complementa este trabajo de investigación con textos, artículos y apreciaciones de autores que han investigado y manejado conceptos de memoria colectiva, patrimonio cultural e identidad, así como entrevistas, documentales y tesis sobre la vida de éste célebre personaje durandeño. Entre ellos *Memoria colectiva y patrimonio cultural* de Ana Lilia Nieto, doctora en Historia;¹ *El patrimonio cultural como derecho: el caso*

1 Ana Nieto, doctora en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, Coordinadora de la Maestría en Estudios Culturales y profesora en el Departamento de Estudios Culturales de El Colegio de la Frontera Norte. Visto en Memoria colectiva y patrimonio cultural. Publicado en El Mañana <https://www.colef.mx/?opinion=-memoria-colectiva-y-patrimonio-cultural&e=correo-fronterizo>

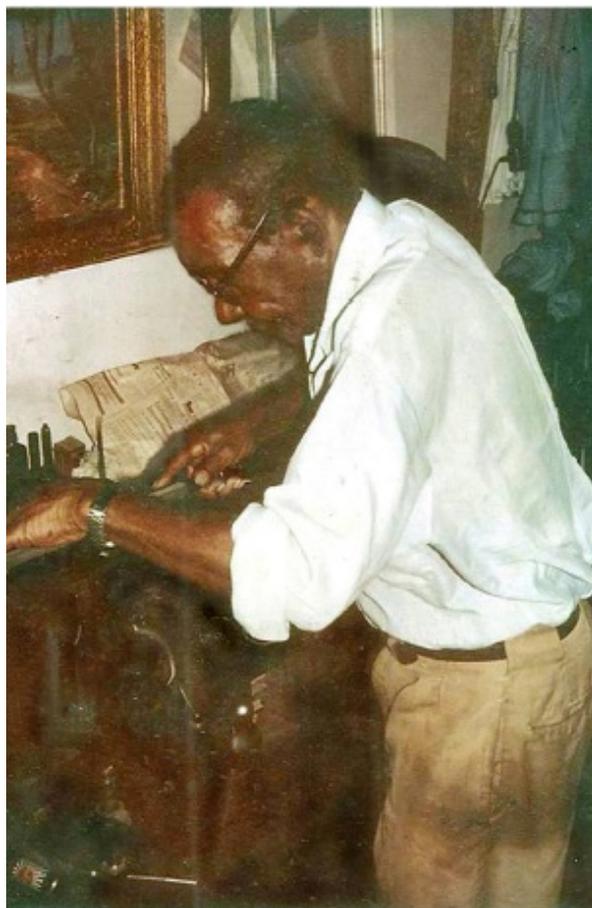


Figura 1. Guillermo Davis en su taller de mecánica.
Fotografía de la familia Davis, s/f.

Fuente: red social

<https://www.facebook.com/Guillermo-Davis-Piñeres-212103702246152/>

ecuatoriano de Álvaro R. Mejía Salazar; *Rescate del patrimonio y la tradición ferroviaria del cantón Durán a través de la realización de una producción audiovisual que retrata la memoria histórica del que fuera considerado, a inicios del siglo XX, el genio de la mecánica, Guillermo Davis Piñeres, y sus locomotoras en miniatura.* Documental “Maquinita Davis” tesis de licenciatura de Pedro Villegas Arcos; y por su puesto documentales y entrevistas de distintos medios de comunicación realizada a la familia Davis.

Realizar esta investigación no solo implicó recorrer las calles de una ciudad ferroviaria y conocer la historia de uno de los personajes más reconocido y recordado por muchos durandehos, sino también, averiguar qué está sucediendo con el Patrimonio cultural material e inmaterial existente en estas “las otras ciudades” del Ecuador y cómo la memoria colectiva de una comunidad influye en esta noción de patrimonio cultural.

Ana Lilia Nieto, doctora en Historia en su texto *Memoria colectiva y patrimonio cultural*, nos señala las relaciones e implicaciones que se puede hallar en ambos conceptos. Según su apreciación la narrativa, el traer el pasado al presente y transmitirla a las nuevas generaciones y a la comunidad es esencial porque se fortalece la

memoria colectiva y con ello la identidad de un pueblo, pero también hay que pensar que esa memoria colectiva puede ser susceptible de manipulación por grupos de poder, y justamente para no caer en esto es necesario conocer, investigar, indagar y cuestionar la historia. Es esa historia donde la memoria cultural se presenta, ya sea a través de las fotografías, la arquitectura, las narrativas orales, las experiencias y vivencias personales o las tradiciones que luego dan pautas para enlazar nexos con el Patrimonio Cultural.

Pero ¿qué dice la legislación con respecto al Patrimonio cultural? La legislación en el Ecuador estableció en la Constitución de la República² de 1998 un verdadero cambio en la manera de mirar y tratar la cultura. Se reconoció la –pluriculturalidad– la defensa del patrimonio y el progreso cultural de sus habitantes, tal como se indican en los artículos 21, 53, 83, 264, 276, 377, 378, 379 y 380 de la constitución, donde el derecho a preservar, promover, proteger, incentivar, salvaguardar, recuperar y acrecentar la memoria social y el patrimonio cultural como base fundamental del buen vivir, en el capítulo cuarto sección séptima se reconoce que “la cultura es patrimonio del pueblo y constituye elemento esencial de

² Constitución de la República del Ecuador. Decreto Legislativo 0 Registro Oficial 449 de 20-oct.-2008 Última modificación: 01-ago.-2018 Estado: Reformado. <https://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/09/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador.pdf>

su identidad”.

Incluso en el *Código Orgánico de la Organización Territorial, autonomía y Descentralización (COOTAD)*³ dispone en el Art. 4, la protección y promoción de la diversidad cultural y a la recuperación, preservación y desarrollo de la memoria social y el patrimonio cultural. Lo irónico del caso es que a pesar de tener una legislación que en cierta manera la ampara como un derecho, no siempre a la cultura, la identidad y el patrimonio cultural se lo percibe de esta manera, *Álvaro R. Mejía* manifiesta en su artículo «El patrimonio cultural como derecho: el caso ecuatoriano que, así como el individuo, sin distinción de género, edad, religión, condición social o económica tiene identidad jurídica, éste también tiene el derecho a gozar de una identidad cultural», y nos habla de lo importante que es el tutelado, proveniente principalmente del Estado con sólidas políticas públicas y que aun siendo centralizado como un derecho público igual que la educación y la salud, ésta debe estar descentralizado en el sentido de otorgar a los organismos competentes y a los gobiernos locales, potestad para garantizar con los recursos debidos y asignados la preservación, protección, difusión, promoción de los bienes patrimoniales tangibles e intangibles. No obstante, considera vital que se incluya en ese tutelaje el entorno privado. Sobre esto nos dice:

³ Código Orgánico Territorial Autonomía Descentralización. Ley 0 Registro Oficial Suplemento 303 de 19-oct-2010 Estado: Vigente: https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_org.pdf

“De la misma forma que el derecho de los seres humanos debe ser reconocido y su ejercicio garantizado, así también la materia de tal derecho debe ser debidamente tutelada, pues sin aquella el derecho humano carecería de contenido. De allí la importancia de la protección, el desarrollo y la difusión de la cultura y del patrimonio cultural, particular que es materia de los derechos conexos a los que nos hemos referido en el acápite anterior y que comúnmente se los entiende comprendidos dentro de los derechos culturales”.⁴

Dentro de este marco de acuerdo a un artículo sobre la *Ley de Cultura* publicado en *Diario el Telégrafo* en enero de este año 2016, el esperado proyecto de ley que viene gestándose desde el 2009, y donde hubo la participación de cerca de 5000 gestores y artistas en el llamado “Cien días de Cultura”, que junto a un equipo de especialistas trabajaron en talleres recogiendo insumos e información suficiente y necesaria para enviar el proyecto a debate a la Asamblea Nacional que luego de casi ocho años al parecer por fin estaría terminada. Sobre este proyecto

4 Álvaro R. Mejía Salazar, “El patrimonio cultural como derecho: el caso ecuatoriano”, Foro, Revista de Derecho, N°21, (UASB-Ecuador / CEN, Quito, 2014): p11, <http://167.172.193.213/index.php/foro/article/view/430/425>

Álvaro Mejía, hace un breve recorrido por puntos importantes contenidos esta ley e indica que con ella se pretende concretar y reconocer el derecho a la cultura y el goce del patrimonio cultural, el mismo que los reconoce como “el conjunto de bienes materiales e inmateriales que las sociedades consideran representativos de su cultura en un momento histórico determinado”, y que define a la memoria colectiva como “las interpretaciones, re significaciones y representaciones que hacen las personas, colectivos, pueblos y nacionalidades desde su vida presente y futura a partir de su experiencia histórica y cultural”, celebra el hecho que se haya ampliado los objetos a soporte desarrollado por la ciencia y tecnología, también la categorización a “bienes protegido a ciertos objetos con relevancia histórica social; también señala los del complejo sistema de Cultura que pone en riesgo la ineficiencia para su futura gestión.

Con este preámbulo sobre la situación de la cultura y la comprensión del patrimonio cultural, vale retomar el acercamiento con la historia de este celebre personajes a través de sus familiares y en especial con quienes mantienen su legado: Guillermo Davis Jr. y Carlos Davis. Es así como, en el taller junto la casa de la familia Davis y frente a la estación de ferrocarril, lugar donde su señor padre ejerció por años la noble labor de ferroviario, inicia

este viaje por el pasado, no inmediato, pero si cercano. De entrada, en el lugar, lo primero que se observa son las dos locomotoras a escala, y al fondo del taller el mini vapor Galápagos, otro elemento muy importante en la escena fluvial de este cantón del Guayas. Entrar e iniciar con ellos una plática basada en los recuerdos y en la memoria personal que, a través de los años, ha ido rompiendo los muros familiares que la encerraban y hoy es parte de la memoria colectiva de todo un conglomerado de personas donde lo que queda como una muestra física son estos dos mini monumentos, dignos de valorarse como obras de arte, más sin embargo, adolece del olvido o quizás del poco interés de quienes deberían, hasta por obligación, protegerlas, difundirlas y salvaguardarlas como un medio para fortalecer la identidad de una cantón ferroviario, como lo es Eloy Alfaro-Durán, conocido en el ámbito ferroviario como la “Base Cero”, porque fue el punto donde inició el mayor y el más importante sistema ferroviario del país y una de las más difícil y complejas de Latinoamérica, la ruta del ferrocarril del sur que uniría costa con la sierra y que para su construcción hubo la muerte de cientos de trabajadores entre ecuatorianos, jamaicanos, ingleses, haitiano, unos como esclavos y otros con contrato.

Tomando de referencia el libro de Roberto Crespo Ordoñez, “Historia del ferrocarril del Sur” para resumir una de las tantas versiones históricas del ferrocarril

ecuatoriano; una locura iniciada irónicamente por dos líderes políticos con ideologías opuestas pero que tenían algo en común, ver un Ecuador moderno. El conservador Dr. Gabriel García Moreno, inició en 1851 su construcción y en 1873 estrenó la primera ruta Yaguachi-Milagro. Luego de su muerte, asume la obra el general Ignacio de Veintimilla y posteriormente Placido Caamaño (1884-1888). Entre periodo y periodo solo avanzaron 60 km de construcción hasta Chimbo (ruta que quedó inconclusa) y por el otro extremo con Durán, logrando en este avance unirse con Guayaquil mediante los vapores propios de ferrocarril. Años más tardes con la llegada a la presidencia en 1895 del liberal General Eloy Alfaro, inicia las gestiones con socios e inversionista extranjeros para no solo continuar sino rehacer y cambiar totalmente la ruta inicialmente trazada. La idea de Alfaro era anchar la vía férrea y llegar a Sibambe por Huigra y continuar hasta Quito, y así lo hizo. Por sobre odios partidista consigue inversión y crea la empresa *The Guayaquil and Quito Railway Company* con Archer Harman al frente, como constructor y accionista principal, que luego de un sinfín de obstáculos y pericias y estudios avanzados de ingeniería, entre ellas la construcción de la *Nariz del Diablo* y el *Puente de Shucos* llega a la estación de Chimbacalle en Quito la célebre locomotora #8 el 25 de junio de 1908 en medio del júbilo y el plauso de la población. Irónicamente en esta misma locomotora sería traslado cuatro años más tarde, el

General Alfaro directo al sacrificio.

Día de júbilo patriótico había sido este y hoy de grata recordación –, cuando el silbato de la primera locomotora rompía el silencio de este hermoso valle que preside el Pichincha y anunciaba como clarín de paz, una nueva época de la Historia del Ecuador.⁵

Con esta obra se lograba el gran sueño de unir dos regiones separadas por una agreste cordillera y con ello la prosperidad económica de las poblaciones y ciudades por donde pasaba el *Monstruo de acero*. Con el ferrocarril llegó la modernidad y la industrialización, además de la bonanza de las pequeñas y medianas empresas; se dio el mejoramiento del sistema de correos, el de la comunicación con la telefónica, *télex* y telégrafo, y por su puesto las exportaciones se vieron fortalecidas. Gracias al ferrocarril, en Durán se ubicaron las principales industrias y comercios por lo que las fuentes de empleo no faltaban. Por eso se dice que este cantón ferroviario es una ciudad fundada por migrantes internos y externos que llegaron a trabajar en los grandes talleres ferroviarios.

Es en este contexto que se mueve la historia de Don Guillermo Davis Piñeres, y es a través de esta corta entrevista sobre su vida y su legado, en boca de uno de

⁵ Roberto Crespo Ordoñez, "Historia del ferrocarril del Sur" (Imprenta Nacional, Quito 1933): p126.

sus descendientes, Don Carlos Davis, para comprender y entender el sentido de cultura, de patrimonio y de identidad. Qué mejor que abrir el diálogo con una sencilla pregunta, pero cargada de mucha memoria.

¿Quién fue el hombre que construyó las locomotoras a escala?

–La historia de mi papá fue bastante interesante, él nació con el arte, así como Pelé o como Messi...– de esta manera empieza Carlos Davis a relatarnos la vida y afición de su padre Don Guillermo Davis Piñeres. Nos cuenta Carlos Davis que su abuelo fue William Davis, un afroamericano que viajó en 1900 desde Chicago EE. UU. hacia el Ecuador con el fin de trabajar de maquinista en el ferrocarril ecuatoriano. Llegó a Durán porque aquí estaban los grandes talleres conocido como la *Base Cero*, lugar donde conoció, se enamoró y contrajo nupcias con doña Zoila Marieta Piñeres, joven colombiana vinculada con la política, una fiel seguidora de las fuerzas liberales colombianas se radicó en el país apoyando a la Revolución Alfarista. De esa unión nació su padre, Guillermo Davis Piñeres un 20 de enero de 1905 en el caserío de Durán.

Su gusto por las locomotoras comienza a la edad de cinco años, (influenciado quizás al ver a su padre manejar las grandes locomotoras) su gran imaginación de

niño lo llevó a construir una locomotora con latas vacías de atún que hacía la función de caldera y que al poner trocitos de madera ardientes producía humo y simulaba una chimenea, el movimiento en las ruedas lo logró cortando algunos carretes de hilo y puso una varillas a los costados que se movían paralelamente y que le daba un efecto realista.

Carlos nos cuenta, que un señor llamado John Daiss llegó de EE. UU. para trabajar pintando una de las grandes locomotoras, y que, observando la locomotora de juguete del pequeño Davis, igual a la real, se ofreció a pintarla. Agrega que tiempo después, Mister Leiter, el superintendente de los ferrocarriles, un hombre bastante huraño, vio al pequeño Guillermo, que ya contaba con 10 años, jugar con el tren, entonces lo tomó de su mano lo llevó a su oficina y le prometió que cuando creciera le ofrecería el puesto de mecánico, y así lo hizo.

Con sólo 16 años ingresa a laborar en 1921 a la Empresa de Ferrocarriles del Ecuador. Empezó como obrero, específicamente como ayudante de taller, –así lo recuerda Carlos Davis, su hijo, y añade – que su habilidad e ingenio le permitió ir escalando, tanto que, al año de tra-

bajar ahí, ya ganaba casi el sueldo de un maestro. Luego de 41 años de servicio ferroviario se jubiló como jefe del Departamento de Mantenimiento.

Don Davis, un apasionado por las cuestiones mecánicas, junto a Guillermo. Layman, que fuera superintendente de fuerza motriz, entre ambos lograron ensamblar, construir, desarmar, restaurar y reconstruir las locomotoras a vapor casi en su totalidad. El ingenio de Don Davis era ilimitado, aún si tener estudios previos, llegó a construir e inventar complejas piezas manuales y técnicas, un ejemplo de esto son las tres réplicas exactas de las locomotoras a vapor: Curay, tipo 30 (montañera) y la New Pacifico, todas ellas capaces de arrastrar hasta una tonelada de peso. En 1942 su habilidad lo llevó a construir la matricería para las metralletas ZB, la misma que fue usada en la guerra con el Perú en 1942 y por la cual recibió a nombre del presidente Arroyo Del Río la Condecoración al Mérito en el Grado de Caballero de la República – así cuenta su hijo Carlos Davis y agrega que en sus últimos años de vida avanzó a construir una prensa hidráulica pero el mini vapor “El Galápagos” y las dos mini locomotoras conocidas como “Las gemelas” quedaron inconclusas. El 8 de julio de 1980 acompañado de sus familiares y amigos Don Guillermo Davis fallece

en Durán, el pueblo que lo vió nacer y crecer.

La motivación y su proceso de construcción

La construcción de las locomotoras a escalas empieza cuando Don Guillermo Davis contaba con 24 años. Carlos Davis, nos relata que mientras su padre trabajaba en los ferrocarriles le pidió al Sr. Miranda, Superintendente de ferrocarriles de aquella época, que le diera permiso a ciertas horas para trabajar en unas máquinas a escala que tenía planeado. Este señor Miranda, conecedor de locomotoras le habría dicho: – Bueno Guillermo qué vas a hacer tú, ayer nomás entras y ya quieres hacer un tren, explicame por dónde vas a empezar, qué vas a hacer...– y mi papá, que ya tenía todo pensado, le dijo – Yo voy a empezar por los cilindros, que sería el motor, y cuando ya tenga el mecanismo de funcionamiento hago el chasis y ya el resto es pan comido.

Su principal motivación, era haber crecido en la época de oro del ferrocarril, cuando el tren era visto como un emblema, un símbolo del progreso y la máxima atracción



Figura 2. Las gemelas- máquinas inconclusas de Davis, Fotografía de Pedro Villegas. 2013, Durán

Fuente: red social

<https://www.facebook.com/pedro.villegasarcos>



Figura 3. Guillermo Davis junto a su primera locomotora en miniatura exhibida en 1938.

Fotografía de la familia de Davis, s/f.

Fuente: red social

<https://www.facebook.com/Guillermo-Davis-Piñeres-212103702246152/>

del país. El ser autodidacta en ingeniería y su habilidad innata para construir, lo llevó a montar tres locomotoras a escala y una prensa hidráulica con una presión de hasta 300 toneladas. Era tal su afición que poco antes de su muerte aún seguía trabajando en tres obras que lamentablemente quedaron inconclusas: dos locomotoras en miniatura, llamadas “Las gemelas” (Fig.2) y el mini vapor Galápagos. Piezas que, aunque inconclusas también debería considerarse parte del patrimonio local junto a los dos trenes a escala que cada año son parte de las actividades lúdicas por conmemorarse la parroquialización de Eloy Alfaro, Durán.

Su hijo cuenta que la primera máquina a escala se demoró cuatro años en construirla y fue exhibida en Quito en 1938 (Fig.3). Los especialistas señalaban que su proceso era tan exacto y preciso que para llevarlo a cabo era necesario minuciosos problemas matemáticos y de mecánica aplicada. Lo sorprendente y lo que hace considerarla una obra de arte es porque el maestro Da-

vis la construyó sin necesidad de realizar tales cálculos. Esta primera máquina modelo Curay lamentablemente se perdió y nunca se supo su paradero. Las otras dos locomotoras, se terminaron de construir en 1953.

Brevemente indica que las locomotoras a escala cuando entran en funcionamiento en una pista que vas entre 40 y 100 metros son capaces de trasladar desde media tonelada de peso hasta una tonelada, sin embargo datos más exactos lo podemos encontrar en la tesis *Rescate del patrimonio y la tradición ferroviaria del cantón Durán a través de la realización de una producción audiovisual que retrata la memoria histórica del que fuera considerado, a inicios del siglo XX, el genio de la mecánica, Guillermo Davis Piñeres, y sus locomotoras en miniatura*. Documental “Maquinita Davis” de Pedro Villegas y que textualmente reproduzco a continuación:

Locomotora a escala N° 1

La réplica a vapor dispone de un tanque de diésel y una bomba de agua, que le permiten funcionar hasta 4 horas sin parar. Puede funcionar en un óvalo o en recta. Tiene la virtud de marchar hacia atrás y adelante. Su potencia es de quince caballos de fuerza, suficientes para llevar a bordo a nueve personas adultas o quince menores de

edad. Se tardó cinco años en construirla.

Locomotora a escala N° 2

La máquina de 2,48 metros de longitud, construida hace seis décadas, es una réplica de la New Pacific, que a mediados del siglo pasado rodaba por los rieles de California, en EE. UU. Esta inusual obra de arte, convertida en atractivo turístico, tiene 47 cm de alto, 34 cm de ancho y 320 libras de peso. Puesta a trabajar sobre una pista desarmable de cuarenta metros, es capaz de tirar de tres vagones de 1,37 metros de longitud.⁶

Esta descripción textual queda graficada con estas imágenes tomadas en el taller “Davis” el día de la entrevista realizada a Carlos Davis, hijo de Don Guillermo Davis. A la izquierda la locomotora N°1 una réplica de las locomotoras diseñadas para montaña y cuya maquina original realizaba el recorrido Bucay-Riobamba (fig.4), y a la derecha la locomotora 2, que es la réplica de las locomotoras tipo Unión Pacifico (fig.5)

⁶ Pedro Villegas Arcos. *Rescate del patrimonio y la tradición ferroviaria del cantón Durán a través de la realización de una producción audiovisual que retrata la memoria histórica del que fuera considerado, a inicios del siglo XX, el genio de la mecánica, Guillermo Davis Piñeres, y sus locomotoras en miniatura*. Documental “Maquinita Davis” (tesis licenciatura, Pontificia Universidad católica Santiago de Guayaquil, 2015): p38, <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/3867/1/T-UCSG-PRE-FIL-CCS-75.pdf>



Figuras 4 y 5. A la izquierda: Locomotora a escala # 1. A la derecha: Locomotora a escala # 2, tiene 47 cm de alto, 34 cm de ancho y 320 libras de peso. Fotografía. Taller hnos. Davis. 2016. **Fuente:** Silvia Quezada

Fuente: cortesía del autor

El impacto que tiene actualmente el personaje Guillermo Davis y su legado.

Para los hermanos Davis, mantener las locomotoras es como guardar un tesoro, generalmente están revisando sus pequeñas piezas, las limpian, las engrasan, y las tienen siempre brillantes. El mismo proceso de instalación de rieles sobre la calzada y luego encender las locomotoras es para ellos una experiencia única y todo un acto ceremonial. Ellos han querido mantener esa tradición que su padre les inculcó y que realizan los 16 de octubre de cada año como parte de una actividad lúdica en la que disfruta toda la comunidad (Fig.5). El grupo cultural y patrimonial “Pata de Cabra” ha querido rendirle un homenaje a este ilustre personaje y a sus hijos realizando un mural frente a la casa de la familia Davis Asanza, en la ciudadela ferroviaria 1, el mismo que fue pintado en el 2013 (Fig. 7). Por su parte el Municipio de Durán en 1987 otorgó una condecoración post-mortem a Don Davis; además un parque, una calle y una escuela llevan su nombre como reconocimiento a su legado y a la tra-

dición ferroviaria instaurada por él desde hace muchos años atrás y que la continúan sus hijos Carlos, Guillermo y Betty Davis, como se puede apreciar en las imágenes que aquí se adjuntan.

Sin embargo, a pesar de todos los reconocimientos obtenidos, estas obras de ingeniería no han sido reconocidas como Patrimonio cultural y para la familia Davis les resulta muy oneroso el mantener los trenes a escala, por lo que esperan llegar a venderlas lo más pronto posible. Conocer la historia de Guillermo Davis, es fundamental en el trabajo de rescatar la memoria social y comunitaria, porque permiten la reconstrucción histórica del cantón Durán y a su vez resaltar la contribución en el fortalecimiento de la identidad que sus familiares, descendientes de Don Davis, tratan de hacer mediante la costumbre o tradición del encendido de la locomotora los 16 de octubre de cada año.

Su arte ha traspasado generaciones y actualmente es un personaje reconocido gracias a la acción de sus hijos, que han sabido mantener su memoria, además de



Figuras 6. A la izquierda: Guillermo Davis junto a la locomotora # 1, en exhibición de la locomotora realizada en el andén de la desaparecida estación de Durán. s/f. A la derecha: Locomotora e escala # 2 momento lúdico, momento lúdico del 15 de octubre, fiestas fundacionales de Durán s/f.
Fotografías de la familia Davis

Fuente: red social <https://www.facebook.com/guillermo.davis>



Fig.7. Daniel Valencia-Colectivo Pata de Cabra: Pedro Villegas y Fernando Freire. Mural en homenaje a Don Guillermo Davis y su legado. Fotografía, 2013, Durán.
Fuente: red social <https://www.facebook.com/pedro.villegasarcos/>

dar a conocer la historia de su vida y sus obras como parte de la cultura popular. De ahí que resulte cierto lo de que “Toda memoria es una lectura del pasado”⁷, y la memoria al ser frágil tiende al olvido si no hay esa transmisión de sucesos, acontecimientos y hechos que permiten entender los diferentes cambios sociales, políticos y culturales de la comunidad. Ya lo dice Ortiz con relación al tema de la cultura popular y la memoria colectiva:

El estudio de la cultura popular surge entonces como rescate del pasado, contrapuesto al presente en el cual las clases dominantes habrían olvidado sus propias raíces, pasado cuya validez se ejerce sólo cuando se abre para el futuro.⁸

Durán, conocida como la “capital ferroviaria”, está ligada a la historia del ferrocarril. A finales de 1800 era aún un caserío, fue con la llegada del tren que emergió y recibió con sus brazos abiertos a nacionales y extranjeros que vieron una oportunidad de prosperar en estas tierras y sentar bases para formar familia y Guillermo Davis fue parte de estos cambios. Él creció rodeado del ambiente progresista que los trenes trajeron y que permitía unir pueblos. Por eso sus locomotoras a escala se han convertido en símbolos característicos de la ciudad.

7 Renato Ortiz, “Modernidad-Mundo e Identidad”, en *Otro Territorio*. Ensayo sobre un mundo contemporáneo (Santa Fe de Bogotá, Convenio Andrés Bello Editores, 1998): 55.

8 Renato Ortiz, “El viaje, lo popular y el otro”, *Otro territorio...*, 11.

Estos detalles que la familia Davis guarda con afecto han fomentado el deseo de mantener la tradición que su célebre padre impulsó con su primera locomotora, exhibirla como una pieza de arte allá en 1938 y luego una vez construidas las otras dos, encenderlas para que el pueblo disfrute de ellas. Esa costumbre continúa gracias al tesón y al amor de sus hijos tienen hacia el gigante de acero(tren) y como una conmemoración al trabajo de su padre marcado por la época dorada del ferrocarril., convirtiendo tal acontecimiento en una verdadera fiesta popular para los habitantes de Durán.

Con acciones como las realizadas por los descendientes de Don Guillermo Davis es como la identidad de las personas, la comunidad, y los lugar se van fomentado, construyendo, reconstruyendo o resignificando, pues todo ese desbordamiento de objetos, recursos, símbolos, costumbres, valores, comportamientos, experiencias y recuerdos que pasan de una generación a otra se transforman con el tiempo en elementos preciados para la fundamentación de sentimientos de pertenencia hacia un lugar y hacia una comunidad, abriendo las posibilidades de convertirse en bienes culturales materiales o inmateriales plenamente reconocidos por su comunidad. Con esta premisa se plantea esta pregunta ¿Se puede considerar a las locomotoras construidas por Guillermo Davis, así como la actividad lúdica y tradicional que la

familia Davis Asanza realiza cada 16 de octubre como como Patrimonio cultural? En este sentido tendríamos que entender el significado de Patrimonio cultural, para lo cual María Velasco González en su texto *Gestión turística del patrimonio cultural* nos orienta en la comprensión del concepto, el cual dice lo siguiente:

El patrimonio cultural es el conjunto de bienes, materiales e inmateriales, que son identificados por una sociedad concreta como portadores de valores culturales propios de la comunidad. Son bienes tangibles e intangibles que tienen un alto contenido simbólico, lo que les hace merecedores de una especial protección no sólo relacionada con su conservación sino también con el uso que se pueda hacer de ellos.⁹

Basándonos en este concepto y aunque haya cambiado el valor de su entorno y haya nuevas costumbres, la perseverancia de Carlos y Guillermo Davis por mantener el legado de su padre, la conservación de su actividad en el imaginario popular de los habitantes de Durán hace posible que sea considerado Patrimonio Cultural del cantón.

Además, el acto tradicional de armar la pista de más de 40 metros y encender una de las locomotoras a escala,

⁹ María Velasco González. “Gestión turística del patrimonio cultural: enfoques para un desarrollo sostenible del turismo cultural”. En *Cuadernos De Turismo*, (N°23, 2009): 238, <https://revistas.um.es/turismo/article/view/70121>

para que jóvenes, adultos y niños puedan subirse y disfrutar de un rato de sano esparcimiento y disfrutar de las fiestas de parroquialización de Durán claramente puede ser tomado como parte del patrimonio cultural. Acto que se refuerza con la idea del arquitecto Carlos Fraga escrita en la Revista *Nuestro Patrimonio* en la sección Carta de nuestros lectores Revista *Ministerio Coordinador Patrimonio Cultural* cuando dice:

El patrimonio cultural de un pueblo, barrio, cantón, provincia o país es una herencia que se transmite a lo largo del tiempo y va creciendo y conservándose de acuerdo con la inexorable adaptación de las nuevas realidades y vivencias que enriquecen el eterno legado de la historia, su verdad, su conciencia y sentimientos. De ahí que lo que antes era fiesta ahora es celebración, lo que antes se celebraba hoy se conmemora, y lo que se conmemoraba ahora tiene repercusión nacional.¹⁰

La vida de “maquinita Davis” apodo que le fue conferido a Guillermo Davis por su ingenio para construir obras de ingeniería complejas como las locomotoras a escala incluyendo a “las gemelas” y otras piezas que se han nombrado en párrafo anteriores, son dignas de reconocerse como obras de arte no sólo por la estética y el detalle sino por toda la carga histórica y personal que

¹⁰ Carlos Fraga, Arq. “Cartas de nuestros lectores”, *Revista del Ministerio Coordinador Patrimonio Cultural*, *Nuestro Patrimonio*, n°. 31 (marzo 2012): p5, <https://fddocuments.ec/document/revista-ministerio-coordinador-patrimonio-cultural-no-31.html>

llevan consigo. Su afición desde pequeño y su gran destreza para la ingeniería y la mecánica aun sin tener estudios previos es un punto relevante. Quizas por eso sobre el legado de Guillermo Davis Piñeres se ha escrito muchas veces, así tenemos para nombrar algunos: Diario El Universo en el 2013 publicó “Hijos de Guillermo Davis revalidan hoy el legado ferroviario de su papá”¹¹; Diario El Telégrafo el 8 de julio del 2012 publicaba “La vida de -Maquinita- revive el tren de Durán”¹², El Comercio el 6 de noviembre del 2014 hizo una reseña titulada “Minitren evoca la vida ferroviaria de Durán”.¹³ Incluso en la búsqueda de información se hallaron dos la portada de *Live Steam Magazine*, una de mayo de 1975¹⁴ y la otra de 1979,¹⁵ (Fig. 8) una revista dedicada a sistemas ferroviarios, en la se puede apreciar, en la primera a Don

11 Jorge Martillo Monserrate, “Hijos de Guillermo Davis revalidan hoy el legado ferroviario de su papá”, Diario El Universo, sección Gran Guayaquil, s/n, s/v, 16 de octubre del 2013, <https://www.eluniverso.com/noticias/2013/10/16/nota/1587321/hijos-guillermo-davis-revalidan-hoy-legado-ferroviario-su-papa>

12 La vida de “Maquinita” revive el tren de Durán, Diario El Telégrafo, sección cultura, s/v, s/n, 8 de julio del 2012. <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/cultura/7/la-vida-de-maquinita-revive-el-tren-de-duran>

13 “Minitren evoca la vida ferroviaria de Durán”, Diario El Comercio, sección Intercultural, s/v, s/n; 6 de noviembre del 2013, <https://www.elcomercio.com/actualidad/duran-minitren-guillermo-davis-ferroviaria.html>

14 Live Steamer in Ecuador, *Live Steam Magazine* No.5, vol.9, mayo 1975, <https://www.amazon.com/-/es/William-C-Fitt/dp/B000ZNX0FO>

15 Live Steam for a lifetime from a little boy’s toy, *Live steam Magazine*, no.12, vol.13, diciembre 1979, <https://www.ebay.com/itm/Live-Steam-Magazine-December-1979-/324437825788>

Guillermo subido sobre una de sus locomotoras, y en la segunda un tren ecuatoriano donde se lee “*A Little Boy’s Toy*”. Este hallazgo lo corrobora su hijo Carlos y cuenta que las páginas del reportaje titulado *Live Steamer in Ecuador y Live Steam for a lifetime from a little boy’s toy* (ambas escritas en inglés por Charles Ward) hoy sus familiares guardan celosamente como un recuerdo de lo reconocido y apreciado que fue su papá en el exterior.

Tampoco faltan los documentales y cortometrajes filmados en su honor, como el realizado por Pedro Villegas (que aún está en proceso de producción) denominado “Maquinita Davis”, y quien tiene subido en su canal de YouTube además del cortometraje, fragmentos de videos¹⁶ donde se muestra la actividad lúdica que realizan los descendientes de Don Guillermo Davis P. cada octubre por motivo de la parroquialización de Durán.

Proyecto documental que aborda la historia de, Guillermo Davis Piñeres, un ingenioso trabajador ferroviario de inicios del siglo XX en los tiempos de la construcción del ferrocarril ecuatoriano en manos del General Eloy Alfaro. El legado patrimonial de este obrero que dejó a su familia y al

16 Pedro Villegas, “Fragmentos Maquinita Davis”, Video de No Existes Producciones, 14.03.2014 https://www.youtube.com/watch?v=5l_GB3ISWKU.

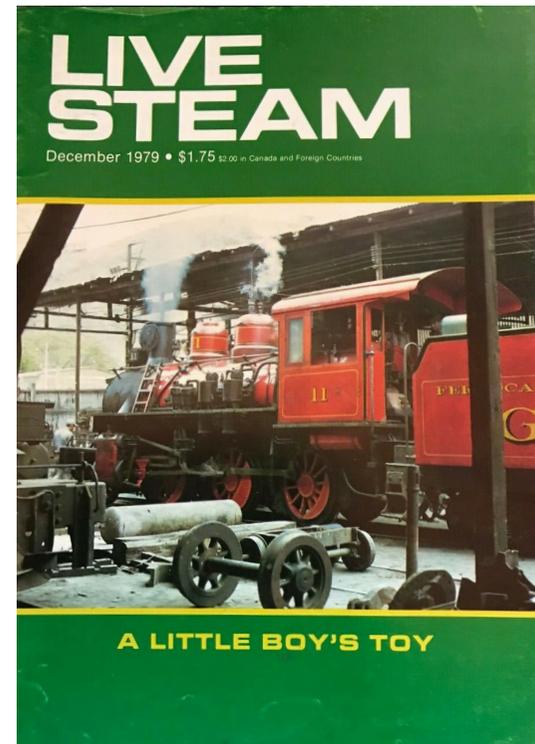


Fig.8 Izq. Guillermo Davis sobre una de las locomotoras a escala. Fotografía, Portada de Live Steam Magazine de 1975. Der. Título del reportaje A Little boy's toy. Portada de Live Steam Magazine de 1979

Fuente: <https://www.amazon.com/-/es/William-C-Fitt/dp/B000ZNX0FO/> / <https://www.ebay.com/itm/Live-Steam-Magazine-December-1979-/324437825788>

pueblo ecuatoriano sus ingeniosas obras de alta ingeniería.¹⁷

Los murales también son parte del reconocimiento. En el 2013, Daniel Valencia, artista plástico, junto al Colectivo Cultural y Patrimonial “Pata de Cabra” pintaron un mural en homenaje a Guillermo Davis Piñeres cuyo trabajo lo dejaron para la posteridad en un video donde resalta el título de “Genio de la mecánica ferroviaria”.¹⁸

Como se puede observar los reconocimientos y menciones que se han efectuado en su memoria en los últimos años, y desde distintos medios, han sido muchos, esto también gracias a la labor y la difusión que hacen sus hijos para dar a conocer la historia de su difunto padre. Una memoria que perdura en el tiempo, más sin embargo no ha servido de mucho para despertar la conciencia en los organismos o instituciones, sobre el valor histórico que hay de por medio. Lo irónico es que son instituciones cuya obligación es justamente mantener y resguardar aquellos bienes materiales e inmateriales que son parte de la memoria colectiva de un lugar, del imaginario

17 Pedro Villegas, “Documental Maquineta Davis”. Video de No existe Producciones, 22.03.2012 <https://www.youtube.com/watch?v=WVNPYO2KncY>

18 Mural Maquineta Davis, Daniel Valencia y Colectivo Cultural y Patrimonial Pata de Cabra, Video grabado por Fernando Freire, 2013, <https://www.youtube.com/watch?v=4X6malX37kA>

local, de la identidad y de la memoria histórica que contribuyen no solo a fomentar el turismo sino a escribir o reescribir la historia, que tanto le hace falta a Durán, pues a pesar del tiempo, su origen aun esta lleno de interrogantes y sobre su historia como capital ferroviaria se conoce muy poco.

Por todo lo expuesto, a sus hijos y familiares les embarga la tristeza e impotencia por la falta de atención y la desidia existente. Han decidido vender las locomotoras al mejor postor, pero ellos esperan y anhelan que se queden dentro del país y en manos de quien aprecie todo el esfuerzo y corazón que su padre puso en su construcción.

Lo que les decepciona y entristece ha sido la poca importancia que el gobierno actual ha dado a estas obras de la ingeniería, aunque nos cuenta que en alguna ocasión el Economista Rafael Correa estuvo muy interesado, pero la familia no pudo estar presente en ese momento y perdieron el contacto, solo recuerdan que días más tarde llegaron de parte del gobierno a preguntar por las máquinas, pero no llegaron a ningún acuerdo. Para la familia Davis la venta de las locomotoras a escala implicaría perder una parte de la identidad, la tradición y la costumbre de la ciudad y de su legado familiar.

Para ir respondiendo a la intención de este ensayo, debo indicar que de acuerdo con lo investigado y al diálogo con su familia, para Don Guillermo Davis P. construir los trenes a escala tenía como finalidad el mantener un legado ferroviario. Con ellos además de ser un medio de integración y socialización para y con la población quería implantar una costumbre representativa en la ciudad porque pensaba que de esta manera con la actividad lúdica de encender las locomotoras a escala y ponerlas a circular en una pista armable en el centro de la calle y en medio del bullicio de la gente del barrio se reconstruía el pasado, lo cual no estaba alejado de la verdad, pues ésta sola acción, ya ubicándonos en el presente, es una manera de resignificar el pasado y darle un valor especial y potente en el presente.

Hoy en día sus obras y su vida son parte de la memoria colectiva de la ciudad de Durán y que están tan al alcance y disponibilidad de sus habitantes, nativos o visitantes, y donde estos últimos se van muy impresionados de las piezas y con ello de la capacidad de su genio creador.

Por todo esto, considero que las locomotoras a escala deben ser parte del patrimonio cultural, ya que los derechos de sus hijos, las leyes y la comunidad lo amparan. Si bien es cierto, ha recibido merecimientos por las autoridades locales y grupos culturales, las autoridades

han fallado en una parte fundamental que es precisamente salvaguardar el patrimonio cultural a fin de fortalecer la identidad, fomentar el sentido de pertenencia, una tarea que toda administración del gobierno local debe tener entre sus prioridades y como política pública en bienestar de los pueblos, pero que no se lleva a cabo o no se toma en cuenta con la importancia debida. Este criterio, también lo comparte Pedro Villegas cuando manifiesta:

Durante años las diferentes administraciones municipales han obviado una de las partes más importante que tienen los pueblos: rescatar, fortalecer y difundir la memoria histórica con la que nace cada lugar es determinante para que los ciudadanos tengan sentido de pertenencia del espacio en donde habitan.¹⁹

Hace falta la voluntad de quienes les concierne esta labor para iniciar la gestión y hacer el pedido correspondiente a las autoridades competentes, que en este caso sería el Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura como ente autorizado y aval para la valoración patrimonial e inventario del patrimonio tangibles, así como el registro de fichas con información del patrimonio inmaterial.

¹⁹ Pedro Villegas Arcos. "Rescate del patrimonio y la tradición...", 72.

Aunque la voluntad e iniciativa nazca de los dueños y poseedores de los bienes patrimoniales, se necesita el amparo de una institución que los respalde, solo así es posible que estos bienes tangibles (locomotoras) e intangible (su tradicional actividad lúdica de octubre), sea reconocido oficialmente como patrimonio cultural.

A pesar de esto, una manera del como desde el presente podemos mantener y preservar esa memoria histórica y por ende resaltar la influencia que tienen las locomotoras y la actividad lúdica en la comunidad como patrimonios culturales no oficiales, es justamente la memoria colectiva de toda una colectividad que permite mantener vivo el recuerdo y el legado de sus ancestros y que junto a las agrupaciones culturales, organismos y asociaciones independientes hacer fuerza y alzar la voz comunitaria de manera que perciba una presión mediática que logre llamar la atención de las autoridades para que tomen decisiones y ejecuten acciones en beneficio de la ciudad, su historia e identidad. Solo el tiempo lo dirá esperemos que, para entonces, no sea demasiado tarde y Durán no sigan perdiendo parte de su patrimonio tangible y la familia Davis con la posible venta de las locomotoras no pierda su gran legado familiar.

Bibliografía:

- Carlos Fraga, Arq. “Cartas de nuestros lectores”. Editado por Edwin Alcarás. Revista del Ministerio Coordinador Patrimonio Cultural ” Nuestro Patrimonio (Grupo El Comercio), nº 31 (05 2012).
- Descentralización, Código Orgánico Territorial Autonomía (OAS). En *Ley 0 Registro Oficial Suplemento 303*. 19 de 10 de 2010. https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_org.pdf.
- Constitución de la República del Ecuador. “Ministerio del ambiente”. En *Decreto Legislativo 0 Registro Oficial 449*. 20 de 10 de 2008. <https://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/09/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuad>.
- Freire, Daniel Valencia y Colectivo Pata de Cabra: Pedro Villegas y Fernando. *Mural en homenaje a Don Guillermo Davis*. Durán.
- Guayaquil, Redacción. “Minitren evoca la vida ferroviaria del cantón Durán”. *El Comercio*, 06 de 11 de 2014.
- Maldonado, Alfredo. *Memorias del Ferrocarril del Sur y los hombres que lo realizaron 1865-1958*. Quito: Talleres Gráficos de la Empresa de ferrocarriles del Estado, 1977.

- Martillo, Jorge. “Hijos de Guillermo Davis revalidan hoy el legado ferroviario de su papá”. En *El Universo*, 16 de 10 de 2016.
- Nieto, Ana. “Colef.mx, Publicado en El Mañana”. En *Memoria colectiva y patrimonio cultural*. 13 de 03 de 2014. <https://www.colef.mx/?opinion=memoria-colectiva-y-patrimonio-cultural&e=correo-fronterizo> (último acceso: 01 de 02 de 2016).
- Ortiz, Renato. “Modernidad-Mundo e Identidad”. En *Otro Territorio: Ensayo sobre un mundo contemporáneo*, de Renato Ortiz. Santa Fe de Bogotá: Convenio Andres Bello Editores, 1998.
- Roberto Crespo Ordoñez. *Historia del ferrocarril del Sur*. Quito: Imprenta Nacional, 1933.
- Salazar, Álvaro R. Mejía. “El patrimonio cultural como derecho: el caso ecuatoriano” *Foro, Revista de Derecho*, (UASB-Ecuador / CEN), nº N°21 (2014).
- Salazar, Alvaro Renato Mejía. “El patrimonio cultural como derecho: el caso ecuatoriano”. *Foro Revista de Derecho*. 21, (I Semestre, 2014): 5-26.
- Valencia, Daniel, y Pata de Cabra Colectivo. *Mural Maquinita Davis*. Duran.
- Velasco, María. “Gestión Turística del Patrimonio Cultural: Enfoques para un desarrollo sostenible del turismo cultural”. En *Cuadernos De Turismo*, nº 23 (2009): 237-254.
- Villegas, Pedro. *Maquinita Davis -Documental*. Documental. Dirigido por Pedro Villegas. Producido por Pedro Villegas. Interpretado por Colectivo Cultural “Pata de Cabra” (Pedro Villegas, Daniel Valencia y Fernando Freire M). Wilson Gordillo, 2014.
- Villegas, Pedro. *Rescate del patrimonio y la tradición ferroviaria del cantón Durán a través de la realización de una producción audiovisual que retrata la memoria histórica del que fuera considerado, a inicios del siglo XX, el genio de la mecánica, Guillermo Davis Piñere*. Guayaquil, 19 de 03 de 2015.
- Villegas, Pedro. *(Las gemelas- máquinas inconclusas de Davis)*. Duran.
- Ward, Charles. *Live Steam for a lifetime from a little boy's toy, Live steam Magazine*. Editado por William C. Fitt. Live Steam Magazine 13, nº 12 (Diciembre 1979).
- Ward, Charles. *Live Steamer in Ecuador*. Editado por William C. Fitt. *Live steam Magazine* vol.9,, nº No.5 (mayo 1975).