



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación
Comunicación Social

CARRERA DE COMUNICACIÓN SOCIAL

TÍTULO:

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”

AUTOR:

Villegas Arcos, Pedro Manuel

Trabajo de Titulación previo a la obtención
del Título de
Licenciado en Comunicación Social

TUTORA:

Lcda. María Emilia García, Mfa.

Guayaquil, Ecuador
2015



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación
Comunicación Social

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por **Villegas Arcos Pedro Manuel** como requerimiento parcial para la obtención del Título de **Licenciado en Comunicación Social**.

TUTORA:

Lcda. María Emilia García, Mfa.

REVISOR(ES)

(Nombres, apellidos)

(Nombres, apellidos)

DIRECTOR DE LA CARRERA

Mgs. Efraín Luna

Guayaquil, a los 19 del mes de marzo del año 2015



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación
Comunicación Social**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Pedro Manuel Villegas Arcos**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación “Rescate del patrimonio y la tradición ferroviaria del cantón Durán, a través de la realización de una producción audiovisual que retrate la memoria histórica del que fuera considerado, a inicios del siglo xx, como el genio de la mecánica, Guillermo Davis Piñeres, y sus locomotoras en miniatura. Documental Maquineta Davis” previa a la obtención del Título **de Licenciado en Comunicación Social** ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 19 del mes de marzo del año 2015

EL AUTOR

Pedro Manuel Villegas Arcos



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación
Comunicación Social**

AUTORIZACIÓN

Yo, **Pedro Manuel Villegas Arcos**, autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: "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, como el genio de la mecánica, Guillermo Davis Piñeres, y sus locomotoras en miniatura. Documental Maquinita Davis", cuyos contenidos, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 19 del mes de marzo del año 2015

EL AUTOR:

Pedro Manuel Villegas Arcos

AGRADECIMIENTO

Agradezco el desarrollo de este trabajo a la familia Davis: Guillermo Davis Asanza, Carlos Davis Asanza y Betty Davis Asanza, quienes ofrecieron datos, entrevistas y fotos de archivo del protagonista principal de esta historia. A María Emilia García por la guía necesaria para la ejecución del proyecto documental “MAQUINITA DAVIS” y a mi señora madre Rosa Arcos por su apoyo constante.

Pedro Villegas Arcos

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de titulación a mi señora madre Rosa Arcos, ya que sin su motivación y apoyo no hubiera sido posible terminar esta etapa de preparación académica. De igual forma, a María Emilia García, por ser la adecuada tutora para la culminación de este proyecto documental, y a todas las personas que de una u otra forma aportaron al desarrollo de este producto cinematográfico.

Pedro Villegas Arcos

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

Lcda. María Emilia García, Mfa.
PROFESOR GUÍA Ó TUTOR

Mgs. Cristian Cortez
PROFESOR DELEGADO



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación
Comunicación Social

CALIFICACIÓN

Lcda. María Emilia García, Mfa.
PROFESOR GUÍA Ó TUTOR

ÍNDICE GENERAL

Introducción.....	1
Capítulo 1. Marco Inicial.....	2
1.1. Tema.....	2
1.2. Justificación.....	2
1.3. Antecedentes.....	3
1.4. Campos de Investigación.....	4
1.5. Preguntas de Investigación.....	4
1.6. Problema de Investigación.....	4
1.7. Objetivo General.....	5
1.8. Objetivos Específicos.....	5
Capítulo 2. Marco Teórico.....	5
2.1. Cine Documental.....	5
2.2. Documental Histórico.....	8
2.3. Memoria Colectiva.....	11
2.4. Patrimonio Cultural.....	12
2.5. Tradición e Identidad.....	16
2.6. El Maestro Davis y la Base Cero.....	18
2.7. Cobertura.....	20
2.8. Localización.....	21
2.9. Área de Impacto.....	22
2.10. Actividades y Tarea.....	23
Capítulo 3. Metodología.....	27
3.1. Diseño de investigación.....	28
3.2. Método de investigación.....	29
Capítulo 4. Resultados Obtenidos.....	30
4.1. Identificación del Proyecto.....	31
4.2. Elección y Descripción (Personajes y Objetos).....	32
4.3. Recopilación de Datos y Material de Archivo.....	39
4.5. Condecoraciones y Méritos al Maestro Davis.....	46

4.6. Una Singular Historia (Revista Life Steam).....	48
4.7. Escaleta Documental Maquinita Davis.....	52
4.8. Recursos Humanos, Técnicos, y Tecnológicos Asignados.....	64
4.9. Presupuesto Ajustado.....	65
4.10. Elección y Justificación para las Estrategias de Abordaje.....	65
Conclusiones.....	72
Recomendaciones.....	73
Bibliografía.....	74

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1/ 2014. Lista de Personajes y Sucesos.....	24
Tabla 2 y 3/ 2015. Actividades de Posproducción.....	25
Tabla 4. Presupuesto Ajustado.....	65

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Figura 1. Guillermo Davis Piñeres en su taller mecánico.....	33
Figura 2. Guillermo Davis Asanza y la primera maquinita.....	34
Figura 3. Carlos Davis (parado) junto a Guillermo y la 2da maquinita.....	35
Figura 4. Betty Davis (parada) junta a su hermana Marlene.....	36
Figura 5. La primera maquinita que construyo el Maestro Davis.....	37
Figura 6. La segunda maquinita que construyo el Maestro Davis.....	38
Figura 7. Diploma de reconocimiento al Maestro Davis.....	39
Figura 8. Diploma de reconocimiento al Maestro Davis.....	40
Figura 9. Primera locomotora en miniatura exhibida.....	41
Figura 10. Guillermo Davis Piñeres y cumpleaños de su hijo Carlos.....	42
Figura 11. Anden de la desaparecida estación del tren en Durán.....	43
Figura 12. Estructura inconclusa del vapor Galápagos.....	44
Figura 13. Maquinitas inconclusas “Las gemelas”.....	45
Figura 14. Prensas hidráulicas del Maestro Davis.....	46
Figura 15. Mural dedicado a esta tradición ferroviaria.....	48
Figura 16. Reportaje de la Revista Live Steam.....	49
Figura 17. Reportaje de la Revista Live Steam.....	51
Figura 18. El Maestro Davis y la tradición ferroviaria.....	66
Figura 19. El Maestro Davis y personal ferroviario.....	67

Figura 20. Entrevista a Guillermo Davis Asanza.....	68
Figura 21. Entrevista a Carlos Davis Asanza.....	70
Figura 22. Visita a Betty Davis Asanza.....	71

RESUMEN

El presente trabajo de producción audiovisual presenta cómo mediante un documento fílmico se puede aportar al rescate de la memoria histórica de una ciudad. En este caso, identificando y poniendo a la luz a una figura digna de reconocimiento, como Guillermo Davis Piñeres, quien fue considerado a inicios del siglo XX un genio de la mecánica ferroviaria a nivel nacional. En la realización de este documental se ejecutó una investigación que arrojó un guión cinematográfico con un plan de rodaje, para lo cual se entrevistó a todos los hijos del señor Davis y a personas que lo conocieron. Además de documentar el día en que los hermanos Davis encienden una de las maquinas, conservando y manteniendo viva la tradición ferroviaria del protagonista de esta historia. Este trabajo expone parte del imaginario urbano-rural de las historias que nacen con la llegada del ferrocarril y que aún no se conoce en su totalidad. De ahí que el lenguaje audiovisual pretenda, a raíz de esta necesidad, convertirse en un medio de difusión masiva y poner en la palestra pública estas historias de personajes y tradiciones que aportan al patrimonio cultural del Ecuador.

Palabras Claves: Rescate, Tradición, Patrimonio, Memoria, Documental, Ferrocarril.

ABSTRACT

The present work of audio-visual production presents how by means of a movie documentary it is possible to rescue of the historical memory of a city. In this case, identifying and putting to the light a worthy and recognized figure, Guillermo Davis Piñeres, who was considered in the beginning of the 20th century a genius of the railway national mechanics. To develop this documentary an investigation was executed, a cinematographic script and a filming schedule that included interviews with all the children of Mr. Davis and people who knew him. Another key part of the documentary consisted in filming the day in which the brothers Davis ignite one of the machines, preserving and keeping alive the railway tradition of the protagonist of this history. This work exposes part of the urban - rural imaginary of the railroad and its stories which are still not known in their entirety. The audio-visual language used to create this film will permit to fill this void, helping the promotion of the history of prominent figures and traditions that reach the cultural heritage of the Ecuador.

Keywords: Rescue, Tradition, Heritage, Memory, Documentary, Railroad Heritage

INTRODUCCIÓN

El proyecto integrador de producción documental titulado “MAQUINITA DAVIS” aborda la historia del que fuera considerado, a inicios del siglo XX, como el genio de la mecánica ferroviaria, Guillermo Davis Piñeres. A través de los testimonios que reconstruyen a este personaje, significativo y olvidado a la vez, iremos rescatando y fortaleciendo una parte de las tradiciones culturales que conservan el patrimonio tangible e intangible del Ecuador y que aún no han sido difundidas plenamente.

El aporte de las familias y comunidades ha hecho que las tradiciones culturales persistan en el tiempo. En el caso de la familia Davis, pese a no contar con ayuda alguna y las difíciles condiciones económicas que enfrentan, ha permitido conservar en perfecto estado estas obras de arte creadas por el “Maestro Davis” en el siglo pasado. Hasta la actualidad, ninguna administración municipal del cantón ni ministerios encargados de preservar y difundir el patrimonio cultural ha reconocido dicha tradición.

Para concebir este producto documental se inició una investigación sobre este acontecimiento y se estudió los perfiles de los posibles personajes que arrojaran pistas sobre el protagonista principal de esta historia.

Aplicando lo aprendido en las cátedras de producción audiovisual se determinó que la mejor manera de abordar este producto cinematográfico es a través del documental creativo. Teniendo como hilo conductor el desmantelamiento, armado y encendido de la pequeña locomotora que funciona una vez al año. Toda la algarabía que encierra esta tradición ferroviaria y la alegría de los niños y adultos por subirse a pasear en una de las maquinitas mostrará al espectador esta historia cargada de olvido pero con una mirada optimista.

CAPÍTULO 1

1.1 . Tema.

Rescate de una parte del patrimonio y la tradición ferroviaria del cantón Durán, a través de la realización de una producción audiovisual que retrate la memoria histórica del que fuera considerado, a inicios del siglo XX, como el genio de la mecánica, Guillermo Davis Piñeres, y sus locomotoras en miniatura. Documental “Maquinita Davis”.

1.2. Justificación.

El desarrollo de una tesis documental, proyecto integrador, denominado “Maquinita Davis” sobre el rescate de una parte del patrimonio y la tradición ferroviaria del cantón Durán, contada a través de la memoria histórica del genio de la mecánica, Guillermo Davis Piñeres, es necesario porque de esa manera se resalta aspectos relevantes pocos difundidos de personajes que aportaron a este antiguo medio de transporte y que dejaron una marca indeleble del ferrocarril en sus vidas y en la de los demás al paso del tren.

El proyecto empleó como soporte la modalidad audiovisual porque el lenguaje cinematográfico permite revivir de forma más fiel posible el legado patrimonial, tradicional, cultural y humano que dejó el tren en los habitantes de la sexta ciudad más grande del país, Durán.

Lo relevante de esta producción audiovisual se enmarca en que al realizar la investigación en libros históricos del denominado “tren más difícil del mundo” arrojó muy pocos datos sobre el protagonista y objeto de estudio de este trabajo. A esto se suma la falta de preocupación de las autoridades locales que poco o casi nada han hecho para escarbar y rescatar historias como la que se quiere exponer.

1.3. Antecedentes

Parte de esta tesis nace de la observación de un acontecimiento que se repite cada 16 de octubre en las fiestas de la denominada capital ferroviaria de los ecuatorianos, Durán. Fruto de la trilogía documental, que el director de este proyecto desarrolla, sobre la memoria histórica del ferrocarril y sus protagonistas, se encontró un personaje significativo para retratar y abordar estas memorias.

Resulta sorprendente que este personaje haya pasado desapercibido por la historia de Durán y del país durante años, sin que se le otorgue un lugar en los libros. Por ello, en el 2010, junto a otros activistas culturales, se realizó un homenaje a la memoria del señor Davis y a su familia. Ya en el 2012 se plasmó, en una pared del cantón, un mural dedicado a la algarabía de encender una de las maquinitas que todavía causan alboroto y emocionan a quienes presencia el momento en que uno de esos motores se enciende en las fiestas del cantón. También se realiza un registro fílmico que servirá para este proyecto.

Al constatar esta tradición ferroviaria y su posicionamiento en el imaginario urbano-rural de Durán, la mejor manera de abordar este video es registrando aquel acontecimiento que revive el legado del Maestro Davis y que sus hijos mantienen a la actualidad. El testimonio de los implicados (hijos) y de quienes conocieron al protagonista de este documental es determinante, ya que al no encontrar texto alguno sobre esta historia, las entrevistas arrojarán luces de quien fue Guillermo Davis Piñeres, y lo que realizó en sus 40 años de servicio a la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado.

1.4. Campos de Investigación

- a) Cine Documental
- b) Documental histórico
- c) Memoria Colectiva
- d) Patrimonio Cultural
- e) Tradición e Identidad
- f) El Maestro Davis y la Base Cero

1.5. Preguntas de Investigación

- a) ¿Cómo a través del tiempo ha perdurado la tradición ferroviaria impartida por el genio de la mecánica Guillermo Davis en el cantón Durán?
- b) ¿Qué obras de arte y hechos de relevancia realizo Guillermo Davis Piñeres durante sus años de servicio en la Empresa Nacional de Ferrocarriles?
- c) ¿Cuál es el estado actual de estas obras de arte, creadas en el siglo pasado, y del posicionamiento de la tradición ferroviaria legada por Guillermo Davis en el imaginario urbano-rural del cantón Durán?

1.6. Problema de Investigación

¿Cómo a través de un video documental se puede resaltar y rescatar parte del patrimonio y la tradición ferroviaria del cantón Durán contado a través de la memoria histórica del que fuera considerado, a inicios del siglo XX, como el genio de la mecánica, Guillermo Davis Piñeres, y sus dos locomotoras en miniatura?

1.7. Objetivo General

Realizar un video documental que retrate y rescate la memoria histórica del genio de la mecánica, Guillermo Davis Piñeres y sus dos locomotoras en miniatura. Mostrando así una parte del patrimonio y la tradición ferroviaria con la que nació el cantón Durán.

1.8. Objetivos Específicos

- a) Aportar con un video documental que retrate una parte de la memoria histórica del ferrocarril en el cantón Durán.
- b) Investigar la historia de Guillermo Davis Piñeres y sus aportes en los 40 años de trabajo en la Empresa Nacional de Ferrocarriles.
- c) Brindar una herramienta audiovisual que pueda ser utilizada para difundir una parte de la tradición ferroviaria del cantón Durán.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Cine Documental

La imperiosa necesidad de documentar algún fenómeno o acción de elementos inanimados o vivos, en primera instancia, a través de fotografías fijas y, luego, en imágenes en movimiento dio inicio a lo que hoy se conoce como la representación de la realidad. Es en el quehacer de los grandes inventores del cinematógrafo, algunos de ellos hombres de ciencia, cuando tiene sus conmoviones prenatales el cine documental.

En el libro *El documental Historia y Estilos* citan ejemplos como el del francés Pierre Jules César Janssen, quien deseaba registrar, mediante fotografías en intervalos, el paso de Venus ante el sol, un hecho ocurrido en 1874. Por la misma época el célebre fotógrafo Eadweard Muybridge logró exhibir a través de una linterna mágica una secuencia de fotografías de caballos a galope. Ya para el año 1887 el filósofo francés Etienne Jules Marey logra captar mediante un fusil fotográfico una secuencia de imágenes, el vuelo de un pájaro, en fracciones de segundos. De esta manera se estaba aproximando a lo que más tarde sería el filme en movimiento. (Barnouw, 2005)

En el mismo libro se menciona que los padres del cine en movimiento fueron Thomas Alva Edison y Louis Lumière. La diferencia que marcaba a ambos inventores es que la cámara de Edison era engorrosa y difícil de manejar, se necesitaban varios hombres para hacerla funcionar, aparte de que esta no salía de un estudio donde estaba instalada por la electricidad, de esta forma no examinaba el mundo, sino que se llevaba hechos del exterior ante ella. No obstante, la cámara de Lumière, el cinématographe, lanzada en 1895, era fácil de transportar y manejar. No necesitaba de electricidad ni de iluminación, por lo menos durante las horas del día, en donde captaba la representación de la realidad. Se trataba de un invento que revolucionó la forma de vernos o como diría el mismo Lumière, "sur le vif" (en el lugar)

A decir de Edison (1894), el carácter instructivo y documental de las imágenes, así como el registro de sonidos, dio un valor educativo como comercial, lo que fue aprovechado por el padre del cine documental, Louis Lumière. Este se embarcó por una serie de filmaciones y proyecciones que pronto le traería fama y fortuna. El mismo cinématographe le servía para filmar en la mañana o tarde y ya para la noche proyectar lo que había registrado. Nuevamente lo cotidiano, visto así, producía asombro. De ahí que la exhibición que más se menciona en la historia del cine fue la llegada de un tren a la estación (*L' Arrivée d'un train*

en Gare) lo que hizo que los espectadores se asustaran gritando y salieran corriendo al pensar que ese tren les pasaría por encima.

Trabajar en el terreno y captar lo cotidiano se volvió un apasionamiento entre los pioneros del cine. Por ello, los primeros filmes abordaban temas de la realidad y no ficticios. Los llamaron entonces documentaires, actualités, topicals, películas de interés, educacionales, filmes de expediciones, cintas de viajes o, después de 1907 travelogues, esto es, películas con descripciones de viajes.

Sin embargo, a raíz de otros innovadores del cine como Méliés, Porter y otros, los filmes de ficción toman auge entre los espectadores. El arte del montaje y del argumento hizo que el documental declinara tanto en cantidad como en vigor, ya que este último no aplicaba esta técnica y aquello cambió la naturaleza de la comunicación fílmica. El cine de lo real pasó a ser utilizado como medio propagandístico de un régimen, realista o de la clase media y alta de los países en desarrollo.

Las nuevas adaptaciones y estilos hicieron que el género documental no cayera en decadencia y pasara al olvido. Todo lo contrario, hasta la actualidad vemos el auge y vitalidad, a nivel mundial, de lo que ya hemos denominado como la representación de la realidad.

Dentro de esta diversidad de formatos, el documental encuentra varios subgéneros, algunos de los cuales no se contraponen siempre que sus contenidos sean diferentes. Es decir, según el grado de interés o conocimiento que afronte, recibe una primera identificación. Para efecto del siguiente trabajo abordamos el subgénero denominado -documental histórico- que esencialmente se caracteriza por la reconstrucción del pasado partiendo de los hechos contemporáneos.

2.2. Documental Histórico

Debido al carácter de preservación y rescate de la memoria histórica de un pueblo o individuo, en la que se enmarca esta tesis de producción audiovisual, se recurre al subgénero “documental histórico”. Esto debido a las características que ofrece esta clasificación al ser el instrumento que permite la reconstrucción del pasado basándose en los hechos contemporáneos.

Es sabido que las tradiciones culturales, tangibles e intangibles, en sus diferentes manifestaciones tienen el riesgo permanente de desaparecer con el tiempo. De ahí la importancia que ocupa el registro fílmico como herramienta referente de la memoria colectiva de los pueblos e individuos.

En el caso del documental histórico es el más reciente de los géneros históricos cinematográficos. Sus inicios tuvieron lugar en Estados Unidos con los documentales sociales en la década de 1930. Su estructura básica se fundamenta en la narración de un locutor en voz in off que hace de especialista del tema que se aborda, acompañado de imágenes de archivo de lugares históricos, fotos, noticiarios, dibujos, pinturas, gráficos y portadas de periódicos de la época. Los documentales de Basilio Martín Patino, Canciones para después de una guerra (1971) y Retablo de la Guerra Civil española (1980), puedes clarificar perfectamente tales películas en la que intervine la reconstrucción histórica y una panorámica testimonial de un periodo.

Papel importante juega el documentalista que es siempre algo más que un simple documentalista. Diferentes ocasiones, diferentes momentos de la historia, determinan que funciones diferentes pasen al primer plano. Cuando el género documental entró en un periodo de decadencia y pareció condenado al olvido, el documentalista histórico y el explorador dio las más claras señas de la continua vitalidad del género.

Por ello, la tarea documental no se limita al almacenamiento de información, además, incluye la búsqueda de documentos pertinentes para su organización. Visto así, es una actividad que genera también información desde el momento de la recolección de datos, el tratamiento que se le da y su difusión. En este contexto se apunta la responsabilidad de los profesionales de la información de salvaguardar la herencia cultural. Esto incluye la recolección, documentación, protección, preservación, conservación y explotación de esta herencia (Watson, 2003)

De ahí que la memoria popular y la tradición oral a través del documental histórico proporcionan a la sociedad una historia de la que hasta ahora no se conocía o, al menos, no era tan difundida. Los testimonios de los implicados y los materiales de archivo proporcionan aquella reconstrucción alterna del pasado.

En ese sentido, el espectador simpatiza y, más aún, se identifica con el testigo en la pantalla, para lo cual es fundamental que el o los protagonistas expresen datos significativos a la narración. En la etapa de post-producción es posible manejar lo dicho para causar distintos efectos en una audiencia como el humor, la expectativa o la intensidad de algún hecho o emoción. Para tal caso, valga citar el célebre filme de Alan Resnais, *Nuit et Bruillard* (1956), en el que el director contrasta las imágenes de un campo de concentración nazi, captadas durante la Segunda Guerra Mundial, con una de esos mismos lugares unos años después.

Para nuestro entorno cabe mencionar el documental producido por Lisandra Rivera y Manolo Sarmiento, “La Muerte de Jaime Roldós” (2013), en el que sus realizadores recogen la significación que tuvo la muerte, del primer Presidente en el periodo político conocido como el regreso a la democracia (1978), para sus familiares y la memoria histórica del Ecuador. Se contraponen imágenes de

archivo audiovisuales con entrevista a los implicados, lo que causó un gran interés, en el filme, a nivel nacional e internacional.

Por lo tanto, se habla de una nueva historia, la que puede ser reconstruida mediante el lenguaje audiovisual, el cual enriquece nuestra percepción del pasado con elementos distintos a la palabra escrita: el sonido, la imagen, la emoción, el montaje. (Rosenstone, 1997)

No obstante, dado que todo filme reproduce todo aquello que ya pasó, todas las películas son históricas. El cine es un medio para resucitar el pasado. Aunque el término de la palabra “historia” en sí es pura abstracción. El documental histórico no tiene como fin primordial transmitir a la audiencia todo el alcance de un asunto: su objetivo puede ser un personaje, un hecho determinado, o el deseo puro y simple de adquirir conocimiento y aumentar la propia cultura. (Coll-Vinent, 1984)

Se puede decir que el documental histórico en sí es un testimonio tanto del documentalista y de sus protagonistas, mostrando su visión y contextos del discurso del rescate y preservación de esta herencia cultural del entorno que los rodea. Como documento, forma parte de esa memoria colectiva que está ahí disponible para todos los miembros incluyendo para aquellos que son ajenos a esta narración. Y como producto histórico permite la reconstrucción del pasado con el propósito de darle significado en el presente. De lo expuesto, un ejemplo claro es el documental “Los Hieleros del Chimborazo” producido por los hermanos Guayasamín en 1980. Carmen Borja en la revista Ecuador Tierra Incógnita describe brevemente el documental: “Muestra el duro trabajo de estos hombres que, sobre los 5000 m de altura, explotaban las minas de hielo de nuestro nevado mayor. En tiempos coloniales, los hieleros del Chimborazo participaron en las luchas de la Independencia, emboscaron al ejército español y llevaron por sus chaquiñanes a las tropas patriotas que pelearon en las cercanías de Guaranda el 9 de noviembre de 1820”.

La necesidad de consultar los archivos y restablecer las raíces culturales acerca a la consolidación de una identidad cultural emanada en el pasado y que diferencia a una comunidad de otra. Partiendo de este enfoque, el documental histórico puede constituir la preservación cultural de un momento en el pasado de un grupo humano siendo así parte de su memoria colectiva. (Watson, 2003).

2.3. Memoria Colectiva

El individuo desde que nace tiene esa facultad psíquica por medio de la cual se retiene y recuerda el pasado. Cuando se habla de lo colectivo se hace referencia a los recuerdos y memorias que atesora y destaca la sociedad en su conjunto. La memoria colectiva es compartida, transmitida y construida por el grupo o la colectividad. (Halbwachs, 2009)

Es sabido que la memoria colectiva es frágil y con frecuencia se pierden hechos o acontecimientos del pasado si esta no se transmite de una generación a otra. Por ello, la importancia de preservarla a través del tiempo para saber qué acciones han permitido marcar la vida de un pueblo o individuo y con ello entender los cambios sociales, políticos y culturales de una sociedad.

En ese sentido, el cine documental es uno de los tantos vehículos que juega un papel determinante para la reconstrucción del pasado. Los registros audiovisuales son presentados como fuentes que muestran los hechos del pasado y el presente en el proceso de la construcción de la memoria para el futuro. La memoria, entonces, se produce en tanto hay sujetos que comparten una cultura, en tanto hay agentes sociales que intentan “materializar” esos sentidos del pasado o de hechos recientes en diversos productos culturales tales como museos, libros, películas, entre otros. (Jelin, 2002)

Con respecto al cine como fuente documental se destaca la importancia para su inclusión en la investigación social e histórica y resaltar el aporte que se pueda dar en torno en las indagaciones sobre la memoria colectiva y la reconstrucción de la historia social de los pueblos. Para nosotros, el equipo de producción, fue importante trabajar desde la fuente de la imagen y los testimonios (memoria colectiva) de los implicados. Como lo indica Eduardo Grüner, la imagen en movimiento no tiene necesariamente “la otra verdad”, sino otra verdad, en relación a la temática elegida. (Grüner, 2001)

Eric Barnouw es muy claro en decir que los verdaderos documentalistas sienten pasión por lo que encuentran en las imágenes y en los sonidos, que siempre les parece más significativos que todo cuanto puedan inventar. Les interesa cada vez más la historia y la significación del medio que manejan. Se expresan seleccionando y ordenando sus hallazgos y esas decisiones constituyen en efecto sus principales comentarios. Lo cierto es que no pueden escapar a sus subjetividades individuales, sea la posición que adopten. Los documentalistas presentan su propia visión del mundo que los rodea. (Barnouw, 2005)

Otra vez se define a la tarea de la documentación como una memoria colectiva, cuya tarea es la integración de los conocimientos dispersos, haciéndolos accesibles a un público amplio, para su comprensión y dominio, por el bien de la humanidad. Además, con la evolución de la cultura global y tecnológica se ha incrementado la disponibilidad y el interés por obtener conocimientos sobre culturas ajena a la propia cultura. (Coll-Vinent, 1984)

2.4. Patrimonio Cultural

Para enfrentar el presente se requiere conocer y valorar la identidad y raíces de las que provenimos. Esto se logra comprendiendo nuestro patrimonio natural y cultural, tanto tangible como intangible. En palabras de Juan-Tresseras: “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” (Tresseras, 2002)

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) indica también que:

“El patrimonio cultural son todas aquellas obras arquitectónicas, de escultura o de pinturas monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia”.

El Ecuador cuenta con centenares de personajes que, en sí mismos, constituyen patrimonios vivos, pues a lo largo de sus vidas han luchado por conservar nuestras tradiciones. En el caso del “Maestro Davis” pasó sus años de trabajo, en la Empresa de Ferrocarriles, creando e inventando obras de arte de alta ingeniería mecánica. Lo que originó la creación y fabricación de tres locomotoras en miniatura y con estas mantener viva la marca indeleble de esta tradición ferroviaria con la que nació el entonces caserío de Durán. Sus hijos, a la actualidad, han conservado este patrimonio material y con ello la tradición infundida por su padre para toda la comunidad del cantón.

Al situar en este caso el patrimonio cultural material (las locomotoras en miniatura) podríamos decir que es todo el conjunto de bienes e inmuebles, heredados de los antepasados, que nos sitúa de manera actual en el entorno en que vivimos y que desde una nueva perspectiva nos impulsa a proyectarnos en el futuro. Su valor reside en el hecho de que a partir del patrimonio arquitectónico es posible leer y entender la historia de un pueblo o comunidad,

pues refleja la idiosincrasia de sus habitantes, la evolución y transformación de su sociedad, y se convierte en motivo de legítimo orgullo de su presente.

De ahí que hasta hace unos años, por citar un ejemplo, se firmaron los primeros decretos, la Red Ferroviaria del Ecuador fue denominada por el Gobierno como “Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial y Simbólico”, posteriormente fue declarado patrimonio cultural del Estado por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC), en abril del año 2008.

Luego se expidieron dos decretos presidenciales, uno de Emergencia Vial y otro de Patrimonio Cultural. La finalidad de ambos fue asignar el presupuesto e iniciar inmediatamente la obra. Poco a poco se fue convirtiendo en el proyecto emblema del Gobierno de la Revolución Ciudadana. No obstante, poco o casi nada se ha hecho entorno a la tradición Davis y las locomotoras en miniatura que reposan en manos de esta familia. Por el contrario, un colectivo cultural que lleva como nombre “Pata de Cabra” y que pertenece a este cantón, ha visto la necesidad de escarbar en la memoria colectiva de la historia de Durán y con ello sus personajes y lugares. De ahí que se ha realizado un mural que retrata esta tradición y un justo homenaje, en el 2010, al legado patrimonial del señor Davis y su familia.

La Constitución del Ecuador en el artículo 3 especifica como responsabilidad primordial del Estado la protección de su patrimonio natural y cultural. En el artículo 264, numeral 8 señala: “Los gobiernos autónomos municipales, tendrán las siguientes competencia exclusiva sin perjuicio de otras que determine la ley: h) Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón”. No implica, sin embargo, la competencia de supervisión, control y salvaguarda del patrimonio que le corresponde al Estado Central como lo

señala el artículo 144 de la COOTAD (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización)

Por otra parte, el Instituto de Patrimonio Cultural a través de la ley de patrimonio expedida hace poco, se arroga las siguientes funciones y atribuciones:

- a) Investigar, conservar, preservar, restaurar, exhibir y promocionar el Patrimonio Cultural en el Ecuador; así como regular de acuerdo a la ley todas las actividades de esta naturaleza que se realicen en el país; b) Elaborar el inventario de todos los bienes que constituyen este patrimonio ya sean de propiedad pública o privada; Sin embargo, no hay registro que esta tradición ferroviaria junto a los inventos de su mentor sean considerados un patrimonio tangible e intangible para el país, pese a que la normativa ya lo pone de relevancia histórica y un bien patrimonial para todos los ecuatorianos.

Hacen bien en decir que los patrimonios culturales y naturales son materia frágil y yo añadiría que si ciertas autoridades no dejan de lado su indolencia, en unos casos, y su afán de criterio, en otros, muy pronto los patrimonios serán mudos testigos de su propio abandono y esas autoridades, culpables de su propia irresponsabilidad.

El patrimonio cultural de un pueblo, barrio, parroquia, cantón, provincia o país, es una herencia dejada por sus anteriores habitantes a lo largo del tiempo y que va conservándose y creciendo, de acuerdo con la inexorable adaptación a las nuevas realidades y vivencias que enriquecen día a día el eterno legado de la historia, su verdad, su sentimiento y su conciencia.

Al encontrarnos con esta tradición que emerge junto a las maquinitas en miniatura y a la perseverancia de sus herederos, se entiende que este legado se conserva en el fondo del imaginario popular de este cantón ferroviario, pero cambiando en la forma de valorar su entorno y sus nuevas costumbres. De aquí

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.

2.5. Tradición e Identidad

Toda sociedad va acumulando un conjunto de bienes culturales que se transmiten de generación en generación dentro de una comunidad. Aquellos elementos culturales, ya sean bienes materiales, ideas, costumbres o experiencias, van enraizándose en la colectividad al considerarlos valiosos, por eso los mantiene y conserva para que sean aprendidas por las nuevas generaciones, como parte indispensable del legado cultural.

En la Revista Caribeña de Ciencias Sociales, Belkis López cita a Linares describiendo: “Un pueblo selecciona y valoriza un hecho que cobra vigencia entre todos, determinándose, así que la obra de un miembro del colectivo pase a ser obra colectiva de todos en la medida que cada miembro del mismo aporte en su transmisión y continuidad haciéndola tradicional. También es el pueblo el que determina su valor como vivencia cultural, admitiendo y asimilando que lleva implícito y eliminando otro”.

El grupo objeto de investigación del documental “MAQUINITA DAVIS” es una parte de la tradición ferroviaria enraizada en el cantón Durán y fortalecida por Guillermo Davis Piñeres, a través de sus inventos ferroviarios. A la muerte del promotor de esta costumbre, en 1980, sus hijos toman la batuta hasta la actualidad. Sin embargo, la noción de identidad que encierra la población durandesa, ligada netamente al ferrocarril, ha permitido impulsar y sostener esta tradición de encender una de las locomotoras en miniatura para que los niños y adultos rememoren la época de oro del tren ecuatoriano.

Este hecho cultural depende de la familia Davis y del pueblo de Durán que lo acoge como propio, precisamente por la marca del ferrocarril en la vida de los habitantes de esta ciudad ferroviaria. Convirtiéndolo en una fiesta popular

tradicional, cada vez que encienden una de las maquinitas, para orgullo de todos los durandehos.

Papel importante juega la memoria en la construcción de la historia de los pueblos ya que encierra procesos sociales que han determinado, a lo largo del tiempo, una identidad propia o endosada como es el caso de esta tradición ferroviaria proveniente de las naciones anglo occidentales, aunque en nuestro país se ha construido todo un discurso que incluye a la identidad ecuatoriana.

La identidad tiene una estructura dialéctica compleja, en ella las formas superiores contienen o reflejan, de alguna manera, las inferiores. La misma parte de elementos simples como los ajueres domésticos, las vestimentas, se manifiesta en la idiosincrasia, las costumbres, tradiciones y el sistema de valores; marca la cultura popular y se expresa teóricamente en el pensamiento social y las creaciones culturales de una comunidad humana.

Poggolotti, propone que la identidad es entendida como valor de síntesis en la medida en que nos movemos en el terreno de la conciencia, en el cual intervienen, entre otros factores, la memoria. Esta no es la historia en su caos objetivo, sino tal como la vivimos, como nos ha sido transmitida por la tradición, entre ellos la tradición oral. (Poggolotti, 1995).

2.6. El Maestro Davis y la Base Cero

Eloy Alfaro Durán es un cantón de la Provincia del Guayas y que forma parte de la geografía ecuatoriana con una connotación histórica, no solo por el paso y construcción del ferrocarril más difícil del mundo, sino por su gente que emigró de todas partes de país para hacer de este pequeño caserío su terruño. Con la llegada del ferrocarril miles son los hombres y mujeres que llegaron, incluso extranjeros, generando una gran interculturalidad de saberes y tradiciones que enriquece a la denominada “Capital Ferroviaria de los Ecuatorianos”.

Tomó el nombre del mejor ecuatoriano de todos los tiempos, Eloy Alfaro Delgado, aunque en los últimos años, luego de su cantonización en 1986, se redujo al nombre de Durán. Lo que generó críticas sobre todo de los primeros pobladores que se consideran alfarinos.

Según relatos históricos se escribe que en el gobierno del Doctor José María Plácido Caamaño (1884-1888), por sugerencia del Ingeniero Marco Jamestown Kelly, de nacionalidad inglesa, se extiende el ferrocarril de San Jacinto de Yaguachi, siguiendo a través de las planicies de Casiguana hasta llegar a la hacienda “El Recreo” o Eloy Alfaro Durán. Una vez iniciada la construcción de la plataforma vial del ferrocarril, llegó el tren por primera vez a Durán en 1888, a reglón seguido se construyen los grandes talleres de la Guayaquil & Quito Railway Company, lo que generó un gran crecimiento de la población.

“La Base Cero”, como era conocida la entonces parroquia de Eloy Alfaro Durán, toma este nombre debido a la confluencia de trenes que iban y venían cargados de pasajeros y carga. Era Durán donde la locomotora iniciaba su periplo (0, km) por el litoral ecuatoriano hasta llegar a la cordillera de los Andes, teniendo su punto más alto en la estación de Urbina (3.618 metro de altura).

Pasaron varios periodos presidenciales hasta el Dr. Gabriel García Moreno que trajo las primeras locomotoras y que dio inicio a la construcción del ferrocarril. Sin embargo, fue el General Eloy Alfaro Delgado, quien junto a un puñado de empresarios norteamericanos, entre los que destacan los hermanos Harman, quien logró terminar el sueño de unir el país por medio de la vía férrea un 25 de junio de 1908. Iniciando el progreso en las esferas económicas y sociales de nuestro país como es el uso de una de las obras magistrales de la Revolución Industrial: La Locomotora como medio de transporte comercial en beneficio de los pueblos.

Para poder hacer realidad esta obra majestuosa se necesitó de muchos trabajadores, obreros nacionales y extranjeros, que con los conocimientos de esa época, gran esfuerzo y trabajo pudieron abrir la trocha de montaña y unir las regiones de la Costa y Sierra. La historia describe que en los años 1903 y 1914 se radica en Eloy Alfaro Durán un grupo de jóvenes jamaquinos, que llegaron al país un 28 de noviembre de 1900 para la construcción del ferrocarril específicamente en la sección de la Nariz del Diablo. De los 4 mil jamaquinos, 2 mil murieron por diferentes causas laborales y enfermedades de la época. En la actualidad, en el cantón Durán, existen 18 familias descendientes de jamaquinos, y apellidos anglosajones. Sacado del folleto *Recopilación de datos Históricos de Eloy Alfaro Durán*. (Lazo, 2011)

En el auge del ferrocarril se abrieron muchos talleres de mantenimiento y reparación de trenes en donde trabajaron técnicos norteamericanos los mismos que instruían a todo el personal para el manejo, construcción de repuestos y operación de las máquinas. Uno de los más destacados técnicos extranjeros y recordados aún entre los pobladores longevos de este cantón fue Mr. Layman, de quien aseguran que junto a Guillermo Davis armaban y reconstruían las locomotoras a vapor en un 80%.

Varios son los hombres que han dejado su constancia y dedicación para engrandecer un lugar, cantón o poblado. Guillermo Davis Piñeres, personaje principal de esta historia y objeto de estudio, nació en la parroquia rural de Eloy Alfaro Durán, el 20 de enero de 1905. Su padre fue William Davis, maquinista norteamericano, y su madre, Zoila María Piñeres, colombiana. La particularidad del “Maestro Davis” es que poseía un ingenio ilimitado lo que llevo a construir tres locomotoras a escala de acero especial y una máquina productora de alimentadoras para proyectiles de ametralladoras ZB que fueron utilizadas en la guerra de 1942 contra el Perú. Recibió la condecoración al mérito en el Grado de Caballero de la República en el Gobierno del Dr. Arroyo del Río.

La tradición ferroviaria impartida por este hombre, amante empedernido de las locomotoras, ha quedado plasmada en la memoria colectiva de este cantón ferroviario como un legado a la memoria histórica. La algarabía se sigue repitiendo cada 16 de octubre, fecha de las fiestas del pueblo, en que uno de esos trenes en miniatura se encienden, manipulados ahora por sus hijos Carlos y Guillermo Davis Asanza.

2.7. Cobertura

Fue revelador constatar esta tradición ferroviaria y su posicionamiento en el imaginario urbano rural de este cantón ferroviario. Al realizar el plan de rodaje la mejor manera de abordar este video es registrando aquel acontecimiento que rememora el legado de Davis y que sus hijos mantienen a la actualidad. El testimonio de los implicados (hijos) y de quienes conocieron al protagonista de este documental es determinante, ya que al no encontrar texto alguno sobre esta historia, las entrevistas arrojaran luces de quien fue Guillermo Davis Piñeres, y lo que realizó en sus 40 años de trabajo al servicio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

El contexto histórico del protagonista de este documental envuelve a sus hijos (Carlos, Betty y Guillermo Davis Asanza) quienes han sido fieles al legado y tradición de su padre. Al morir el señor Davis en 1980 son sus hijos los que siguen con la tradición ferroviaria. Ellos buscan revivir el legado y el amor hacia su padre por medio de exposiciones con las maquinitas que maravillan a quien las ve funcionar. Una vez más se refleja que han sido las comunidades y familias quienes se encargan de mantener viva las costumbres de su entorno.

Pese a las difíciles condiciones económicas que atraviesa la familia Davis, no se han desprendido de estas obras de arte que descansan y se conservan en la intimidad del taller mecánico "Davis". Por ello, parte importante de esta producción audiovisual la tienen los tres hijos del "Maestro Davis", quienes

serán los encargados de dibujar con su accionar y palabras la memoria y el legado de su amado padre en este documental.

Guillermo Davis Piñeres no terminó sus estudios primarios, sin embargo, nació con la autoridad y el ingenio que caracteriza a los grandes inventores. Facultad que lo llevó a construir varias obras de alta ingeniería mecánica que para la época solo en los crecientes países del primer mundo estaban asignadas.

Al ser un documental sobre un ferroviario, se podría concluir que está dirigido para todos quienes de una u otra manera tienen vínculos con la marca indeleble del ferrocarril. Aquello plantearía la idea que esta producción es localista. Sin embargo, lo que hace universal a esta historia es el planteamiento del esfuerzo y dedicación de un hombre que sin haber terminado sus estudios primarios alcanzó una genialidad sorprendente. Catalogado como uno de los mejores técnicos de la mecánica ferroviaria, demostró que dentro de la clase obrera pueden salir hombres que dejen un legado para la posteridad.

2.8. Localización

El área en donde se desarrolla esta producción audiovisual comprende la ciudad ferroviaria de Durán. Concretamente en el taller y hogar de la familia Davis ubicado en la Cdla. Ferroviaria 1, entre las calles Eloy Alfaro y Abel Gilbert. A partir de la observación de un acontecimiento que se repite cada 16 de octubre en las fiestas durandeñas, se encontró un personaje significativo para retratar y abordar una parte de ese contexto histórico del ferrocarril, que envuelve los lugares y actores emblemáticos con los que cuenta el cantón más extenso de la provincia del Guayas.

Contemplar esta tradición y las dos locomotoras en miniatura que reposan, a la actualidad, en medio de prensas hidráulicas y fierros de grandes proporciones, causa admiración de propios y extraños.

La vida y los hechos que encierra este hombre, descendiente de un afroamericano, en su trajinar por las destartaladas calles de Durán y sus más de 40 años de servicio a los ferrocarriles ecuatorianos, dio origen a la posibilidad de plantear un reconocimiento a través de un producto fílmico que recoja parte de esta historia olvidada durante años no solo en este cantón sino en el país.

2.9. Área de Impacto

Por otro lado, el equipo de producción del documental “MAQUINITA DAVIS” ha planteado proyecciones en las diferentes salas de cine arte del programador OCHOYMEDIO, siempre dispuesto a facilitar sus salas en Quito, para los realizadores nacionales. Estas proyecciones estarán acompañadas con un foro del director. De igual forma, se harán las gestiones con las salas del MAAC CINE de Guayaquil y Manta.

En conjunto con la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil se realizará proyecciones dentro del campus universitario acompañado con un foro en donde se compartirá con los estudiantes todo el proceso de investigación, producción, realización, post-producción y anécdotas que giran en torno al contexto de la obra y lo complejo de realizar una producción cinematográfica de alcance nacional. Cabe mencionar que la Universidad Católica cuenta con un canal educativo a nivel regional, en donde se podría transmitir el documental.

Como parte de esta cobertura se plantea que la película documental participe en el festival Encuentros del Otro Cine EDOC, certamen de cine documental nacional e internacional que llega cada año a todas las salas de cine arte de Ecuador. Creemos que el documental “MAQUINITA DAVIS” tiene las condiciones para quedar seleccionado y ser exhibido en este festival, donde también se realizan foros y charlas magistrales de los realizadores. No se descarta mandar el documental a participar en festivales internacionales, así

como al DocTV (Programa de Fomento a la Producción y Teledifusión del Documental Latinoamericano) para su teledifusión a nivel regional.

Lo más importante de esta cobertura estrategia de difusión estará contemplado en la proyección itinerante en cada uno de los cantones, pueblos y ciudades ferroviarias. Creemos importante devolver, como un legado a la memoria, a los pobladores de Durán, Yaguachi, Milagro, Bucay, Huigra, Alausí, Riobamba y Quito las historias que se tejen entorno a sus espacios y personajes. En estas proyecciones estarán invitados jubilados ferroviarios, escuelas y colegios. Cabe destacar que estas exhibiciones serán organizadas con la participación de los gestores culturales de cada lugar y se realizarán en los espacios culturales o coliseos con los que cuentan estos pueblos y ciudades.

Finalmente, con un posible corte del documental en formato televisivo (52 minutos) se podría dar un acercamiento con algún canal de televisión a nivel nacional para su teledifusión.

2.8. Actividades y Tareas

Se partió de la observación de este fenómeno cultural nacido de la extensa tradición ferroviaria con la que nació el entonces caserío del cantón Durán. A través de la investigación de campo se fue replanteando las múltiples formas de plasmar esta historia documental. Lo que originó que se delimitara la documentación audiovisual y lo que se quería exponer en este video.

Posteriormente, se pasó a la revisión del material grabado en el rodaje realizado en cada una de las locaciones donde la cámara estuvo. Asimismo, hemos revisado cada una de las entrevistas a los hijos del señor Davis. También visualizamos el acontecimiento que forma parte del hilo conductor de este documental. La preparación y el mantenimiento de una de las locomotoras en miniaturas previo al día en que se la hace encender y funcionar. Se constató

en su totalidad la algarabía de esta tradición en que los niños y adultos disfrutaban de un paseo en la maquinita.

La propuesta del tema de titulación fue aceptada en octubre del 2014 y se da inicio al trabajo del texto que sustenta este producto audiovisual.

2014

REVISIÓN DE PERSONAJES Y SUCESOS	ENTREVISTA Y LOCACIÓN DE LA ACTIVIDAD	FECHA
Carlos Davis.	Inmediaciones de su casa.	15/09/2014
Eduardo Davis.	Interiores de su hogar.	16/09/2014
Betty Davis.	Interiores de su hogar.	26/09/2014
Guillermo Davis.	Interiores "Taller Davis".	05/10/2014
Mantenimiento de la maquinita.	Interiores "Taller Davis".	13/10/2014
Realización del mural	Inmediaciones del taller Davis.	13/10/2014
Tradición Davis y encendido de la maquinita.	Inmediaciones de la casa de la familia Davis.	16/10/2014
Marlene Davis.	Interiores de su hogar.	19/10/2014
Henrique Vera	Interiores "Taller Davis".	20/11/2014

2015

ACTIVIDADES POSPRODUCCIÓN	LOCACIONES	SEMANAS DEL MES
Visualización de material	Sala de edición del Director.	3era y 4ta semana de octubre de 2014.
Inicio del trabajo escrito: Título, resumen, introducción.	Sala de edición del Director.	1era y 2da semana de noviembre 2014
Trabajo escrito: Capítulo I. Tema, justificación, antecedentes, campos y preguntas de investigación.	Sala de edición del Director. Tutorías Facultad de Filosofía.	3era y 4ta semana de noviembre de 2014.
Inicio de la posproducción: Líneas de edición con personajes y sucesos.	Sala de edición del Director.	1era y 2da semana de diciembre 2014.
Trabajo escrito: Capítulo I. Objetivos general y específicos.	Sala de edición del Director. Tutorías Facultad de Filosofía.	2da semana de diciembre 2014.
Trabajo escrito: Capítulo II. Marco Teórico.	Sala de edición del Director. Tutorías virtuales.	3era semana de diciembre 2014.
Posproducción: Líneas dramáticas y de movimiento del documental.	Sala de edición del Director.	3era y 4ta semana de diciembre 2014.

ACTIVIDADES	LOCACIONES	SEMANAS DEL MES
Trabajo escrito: Capítulo II. MARCO TEÓRICO.	Sala de edición del Director. Tutorías Facultad de Filosofía.	1era y 2da semana de enero 2015.
Posproducción: Esqueleto del documental. Líneas de secuencia. Primer corte.	Sala de edición del Director.	3era y 4ta semana de enero 2015.
Trabajo escrito: Capítulo II. MARCO TEÓRICO.	Sala de edición del Director. Tutorías Facultad de Filosofía.	4ta semana de enero 2015.
Trabajo escrito: Capítulo III. Cobertura y Localización.	Sala de edición del Director. Tutorías Facultad de Filosofía.	4ta semana de febrero 2015.
Trabajo escrito: Capítulo IV. Actividades y tareas.	Sala de edición del Director.	1era semana de febrero 2015.
Trabajo escrito: Capítulo V y VI. Metodología. Resultados obtenidos.	Sala de edición del Director. Tutorías Facultad de Filosofía.	1era semana de febrero 2015.
Trabajo escrito: Capítulo VII y VIII. Conclusiones y recomendaciones. Texto final.	Sala de edición del Director. Tutorías Facultad de Filosofía.	2da semana de febrero.
Revisión, estilo e impresiones de la tesis. Reproducción del DVD.	Tutorías Facultad de Filosofía.	2da semana de febrero.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1. Diseño de Investigación

Investigación de campo

Este trabajo de producción audiovisual requirió de una investigación de campo en el cantón Durán para adentrarnos en la historia que se quiere retratar, describiendo parte de su contexto ligado netamente a la memoria histórica del ferrocarril trasandino de Alfaro. A través de la cámara de video se registró parte de la realidad que envuelve a esta tradición ferroviaria emanada por el genio de la mecánica, Guillermo Davis Piñeres. De esta forma se realizaron entrevistas a los pobladores de la denominada Capital Ferroviaria del Ecuador y a los descendientes del protagonista principal de este documental, para luego ser presentado a los espectadores.

Asimismo, se pudo conocer a la Hermandad de Jubilados Ferroviarios asentada en este cantón, sus sesiones mensuales y mantener contacto permanente con quienes conocieron al genio de la mecánica ferroviaria. El caudal de información en estos emprendedores sobre sus vivencias es extenso y está casi olvidado en la historia y cultura del país, por lo que a partir de sus experiencias y memorias se pudo conocer anécdotas que se tejen alrededor del tratamiento de este producto fílmico.

Fuentes bibliográficas y de video

Actualmente, hay videos que abordan la historia del ferrocarril que sirven para graficar aquella época y como elementos de consulta, sin embargo, dichas producciones audiovisuales han omitido a quienes lo operaron y que son parte de la historia viviente de una época importante para el desarrollo económico del país.

De la misma manera, se indagó en libros que recogen datos sobre la historia del ferrocarril del sur. Libros que abordan el tema ferroviario, entre ellos *“El ferrocarril más difícil del mundo”*, de Galo García Hidrovo, y *“La historia del ferrocarril del sur”*, de Alberto Acosta.

No obstante, sobre el personaje principal de este documental no se logró encontrar ningún libro que retrate su historia, por el contrario, fue la revista norteamericana *Life Steam* que recogió esta singular historia en 1975 y que dio luces sobre el protagonista de este documental.

Recolección de datos

La entera recolección de datos se la realizó en el cantón Durán en donde nace esta historia. A través de la observación e investigación se pudo identificar a quienes entrevistar y así poder tener elementos y anécdotas que contribuyan a construir este video documental.

De igual forma, la recolección de datos de archivo como fotografías del protagonista ayudará a graficar a este personaje histórico para Durán y el país.

La entrevista

Se realizó un banco de preguntas dirigidas a escarbar en la memoria del personaje principal de esta producción audiovisual. Sin que esto quiera decir que en el transcurso de cada entrevista no se diera la libertad de formular otras preguntas que de manera espontánea salían para obtener datos más precisos de esta historia. Las preguntas eran abiertas de tal manera que el entrevistado pudiera extenderse.

Organización, sistematización y análisis de los resultados

Una vez obtenido las entrevistas y el funcionamiento que encierra esta tradición ferroviaria en Durán, se organizó la información en la sala de posproducción. Armando líneas de secuencia con cada entrevistado y su aporte a este video documental.

De igual forma se organizó líneas de secuencia con el desmantelamiento, armado y funcionamiento de la pequeña locomotora realizada por los hijos del señor Davis. Recortando al máximo los momentos de mayor embestidura de esta tradición ferroviaria.

Al constatar las otras entrevistas realizadas a personas y jubilados ferroviarios que conocieron al Maestro Davis, se tomó la decisión de obviarlas para este video no porque no aportaran, sino por la extensión y tiempo de edición de este trabajo audiovisual.

Las fotografías de archivo del Maestro Davis y videos de antaño sobre el ferrocarril fueron también seleccionadas para no sobrecargar este video con fotos e imágenes en movimiento.

En definitiva, todos los datos obtenidos arrojan pistas sobre lo que se quiere contar en esta producción audiovisual. Se determinó que serán sus hijos quienes reconstruyan al genio de la mecánica ferroviaria y a esta tradición, legado de su pasión a los ferrocarriles ecuatorianos.

.

3.2. Método de Investigación.

La presente investigación es cualitativa.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS OBTENIDOS

4.1. Identificación del Proyecto

El presente proyecto integrador consiste en la realización de una obra audiovisual de formato documental.

Se escogió esta herramienta para aportar al rescate de la historia ferroviaria del cantón Durán y en específico de uno de sus personajes, Guillermo Davis, ya que el cine documental, en la mayoría de ocasiones, asume una posición crítica que le permite al autor poner en evidencia un determinado punto de vista frente a los hechos que muestra. Generalmente los buenos documentales plantean una tesis e intentan ser más incluyentes y dar más profundidad a la hora de conocer a los personajes. Las técnicas aprendidas en la carrera de comunicación, como la entrevista, la investigación de campo, el estudio del tema, el enfoque o tratamiento que se le va a dar a la historia, son herramientas claves para la realización de un documental. A diferencia de la inmediatez del reportaje, el tiempo y la estética son dos variables que permiten al documental profundizar en lo humano.

Sinopsis Cinematográfica

En un pequeño y rústico taller ubicado cerca de la estación de ferrocarriles en Durán, provincia del Guayas, **Carlos y Guillermo Davis Asanza**, ambos de profesión mecánico, preparan con mucho esmero lo que será el gran acontecimiento esperado por todos los durandeños. Prender la pequeña locomotora en miniatura que su amado padre, **Guillermo Davis Piñeres (+)**, construyó hace siete décadas. Cada 16 de octubre, fecha de las fiestas del pueblo, el Maestro Davis a quien algunos apodaban **“Maquinita” Davis**, instalaba las pequeñas locomotoras en una pista desarmable de 40 metros para divertirse con los niños y hacerlos pasear. Ahora son sus hijos, **Carlos y**

Guillermo, que mantienen esta tradición año a año con la ayuda de sus colaboradores.

Comentan que Davis Piñeres era hijo de la colombiana **Marieta Piñeres**, quien estuvo enrolada en las fuerzas liberales de Colombia que apoyaron la Revolución Alfarista, y del afroamericano **Mr. William Davis**, un mecánico y maquinista de locomotoras de inicios de siglo XX. A la corta edad de 16 años, Davis, ingresa a la Empresa de Ferrocarriles donde aprendió, de los técnicos norteamericanos, los recelosos secretos de armar máquinas, arreglar piezas difíciles, fabricar calderas, ruedas y brazos de gigantescas locomotoras. Eran los tiempos en que la **Guayaquil & Quito Railway Company**, liderada por **General Eloy Alfaro y Archer Harman**, avanzaban con vehemencia la construcción del ferrocarril más difícil del mundo, convirtiéndose más tarde en el principal medio de transporte que traería el desarrollo económico para el Ecuador.

Sentado en su taller mecánico, Guillermo Davis, el segundo de los hijos recuerda que su padre no sólo era un ferroviario sino un verdadero inventor al que le gustaba el riesgo, el peligro, el desafío de armar y desarmar lo que desde niño fue su pasión, las locomotoras. Guillermo junto a sus otros hermanos aprendieron de su padre, captaron la pasión de su vida y siguen los mismos pasos pero con giros diferentes: buscan exhaustivamente revivir la herencia y el legado de su padre por medio de exposiciones y enseñanza de sus técnicas. En medio de tornos, cepillos, taladros y fraguas, **Guillermo y Carlos**, recuerdan la vez en que su padre se propone a construir su primera locomotora en miniatura.

Mientras que en la sencilla casa de construcción mixta y que está alado del pequeño taller, **Betty**, cocina el almuerzo de ese día en el que todo parece que se agita alrededor de las consentidas, las maquinitas. Ella siempre recuerda a

su progenitor, quien además de ser cariñoso, creativo y carismático era al mismo tiempo excéntrico y difícil de tratar.

Pese a que las difíciles condiciones económicas de la familia Davis ha empeorado, ellos, sostienen que candidatos, incluso hasta extranjeros, para comprar las dos locomotoras en miniatura de su padre no les ha faltado. Sin embargo fieles al mandato de su padre es más importante que esté en manos de personas que comprendan su verdadero valor.

Guillermo recelosamente va ajustando las tuercas, los tornillos y las pequeñas llaves de aquella locomotora que luego la dirige cuidadosamente a la calle donde, **Carlos**, ha puesto los pequeños rieles en la calzada.

Resignados, **Betty y Carlos**, miran a la maquinita quizás por última vez ya que existe una posibilidad de compra de EE.UU. **Guillermo** se resiste vender al extranjero el patrimonio de su padre, insiste en que deben quedarse en el país y por eso va hablar con el Presidente Rafael Correa. Mientras tanto, la multitud se aglomera alrededor de la pequeña locomotora que ha empezado a rugir arrojando fuego y humo, las bombas de inyección hidráulicas empiezan a levantar presión, los niños pugnan por subirse y **la maquinita** a los pocos minutos, corretea presurosa por la destartalada calle, inundando con su silbato de pichón asustado la atmosfera de la Capital Ferroviaria del Ecuador para alegría de sus pobladores, de los niños y de la familia Davis.

4.2. Elección y Descripción (Personajes y Objetos)

Guillermo Davis Piñeres (+)

Nació en Durán el 20 de enero de 1905. El 16 de enero de 1921 ingresó a la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos. Desarrolló un interés apasionado sobre adquirir conocimientos técnicos sobre la operación e infraestructura de piezas mecánicas. Llegó a construir muchas obras manuales y técnicas siendo las más

reconocidas las tres máquinas a miniatura que son una réplica exacta de las locomotoras a vapor. Construyó las matrices de las alimentadoras para las metralletas ZB para la guerra de 1942. Recibió la Condecoración al Mérito en el Grado de Caballero de la República en el Gobierno del Presidente Arroyo Del Río. Muere en su tierra natal Durán el 8 de julio de 1980.

Dirección: Casa ubicada en el Barrio Cazadores de Durán. 1960.



Figura 1. Guillermo Davis Piñeres en su taller mecánico. (Archivo familiar)

Guillermo Davis Asanza (61 años)

Es el más empeñoso de todos los hermanos, Davis, en dar mantenimiento a los inventos de su padre. Recelosamente cuida de estas obras de arte, las maquinitas en miniaturas, en su pequeño taller mecánico que está ubicado cerca de la estación del ferrocarril de Durán. Conocido entre los pobladores de Durán como el “chino” Davis. Guillermo es un hombre de mediana estatura, de trato sencillo y muy trabajador.

Dirección: Cda. Ferroviaria / calles Eloy Alfaro y Abel Gilbert. 2012.



Figura 2. Guillermo Davis Asanza y la primera maquinita. 2012.

Carlos Davis Asanza (51 años)

Carlos Davis, es junto a su hermano, Guillermo, el que mantiene con gran empeño seguir con la tradición de su ingenioso padre. Cada 16 de octubre, fecha de las fiestas de Durán y el cumpleaños de su hermana, Betty, sacan las maquinitas para hacerla funcionar y divertirse con los niños del pueblo. Carlos, junto a sus dos ayudantes, es quien se encarga de empotrar los pequeños rieles sobre la calzada que circunda la humilde casa de la familia Davis.

Dirección: Cda. Ferroviaria / calles Eloy Alfaro y Abel Gilbert. 2013.



Figura 3. Carlos Davis (parado) junto a Guillermo y la 2da maquinita. 2013.

Betty Davis Asanza (54 años)

Betty Davis es alegre pero al mismo tiempo cándida y hogareña. Gusta de lavar, cocinar y casi siempre se la encuentra tejiendo en su hogar. Tiene una sola hija que es mayor y es quien le hace compañía en los momentos de soledad mientras buscan la forma de vender sus artesanías. Betty Davis, guarda recelosamente las pocas fotos de su padre que aún mantiene.

Dirección: Cda. Ferroviaria / calles Eloy Alfaro y Abel Gilbert. 2013.



Figura 4. Betty Davis (parada) junta a su hermana Marlene. 2013.

Locomotora a escala No 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 15 caballos de fuerza, suficientes para llevar a bordo a 9 personas adultas o 15 menores de edad. 5 años tardo en construirla.

Dirección: Centro de Convenciones / calles Gonzalo Aparicio y Yaguachi. 2010.



Figura 5. La primera maquina que construyo el Maestro Davis. 2010.

Locomotora a escala No 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 40 metros, es capaz de tirar de tres vagones de 1,37 metros de longitud.

Dirección: Cda. Ferroviaria / calles Eloy Alfaro y Abel Gilbert. 2012.

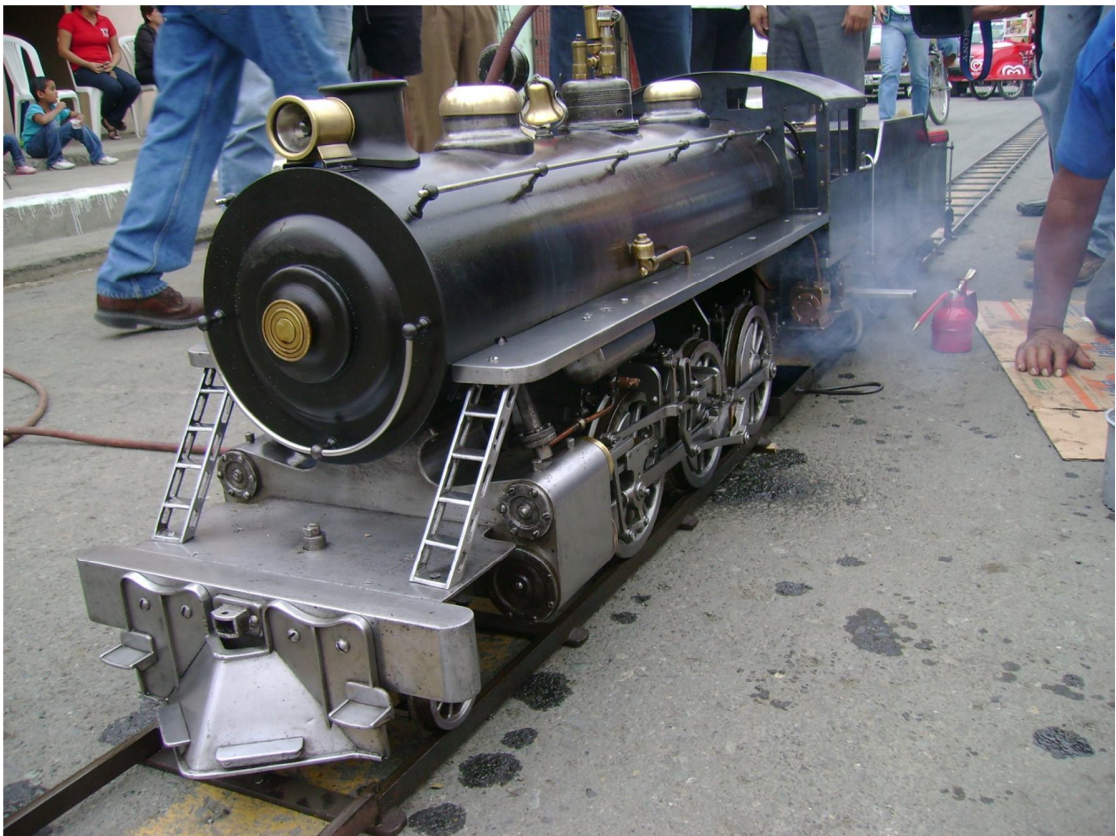


Figura 6. La segunda maquina que construyo el Maestro Davis. 2012.

4.3. Recopilación de Datos y Material de Archivo.

En este proceso de investigación se pudo recabar recortes de periódicos, revistas, datos, anécdotas y material de archivo que grafican el aporte cultural y tradicional del entorno que envuelve al protagonista de esta historia y su familia.

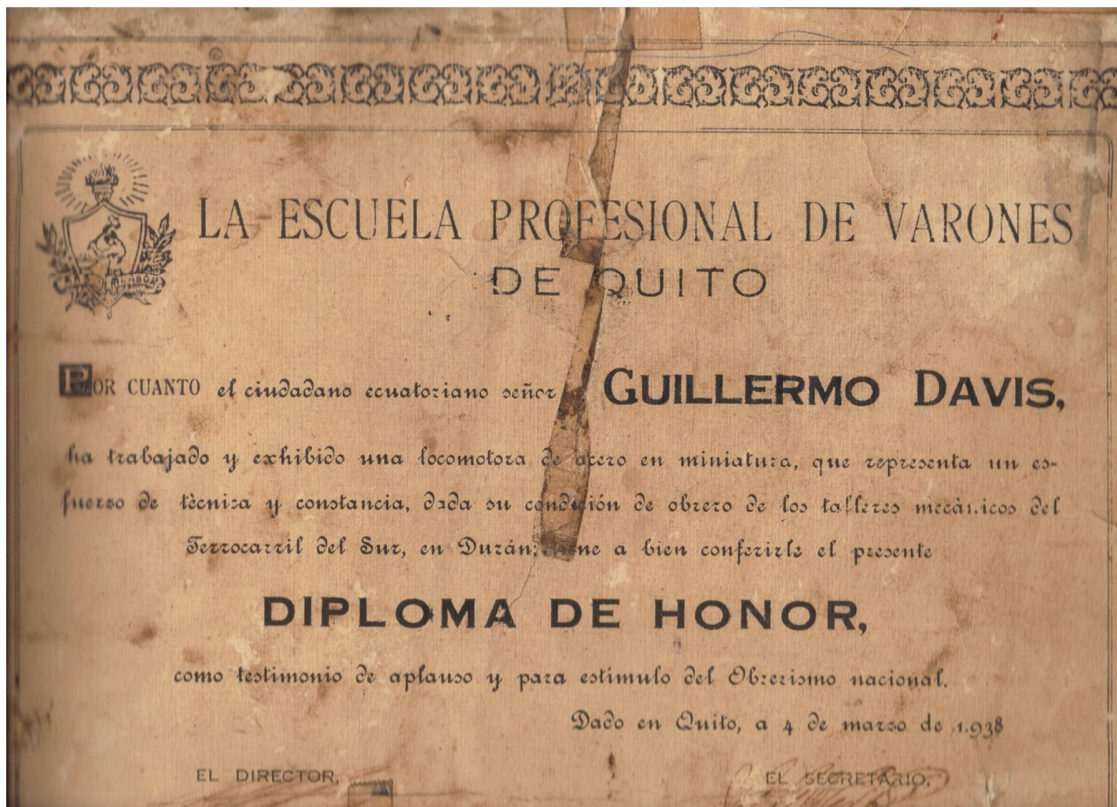


Figura 7. Diploma de reconocimiento al Maestro Davis. (Archivo familiar, 1938)

Varios han sido los reconocimientos que recibió Guillermo Davis Piñeres a lo largo de su trayectoria como trabajador ferroviario. El más importante fue el que le se lo otorgo por su aporte al conflicto bélico contra el Perú en 1942 donde fabricó la matriz para la elaboración de las alimentadoras de metralletas ZB. La Condecoración al Mérito en el Grado de Caballero de la República hizo que le propusieran ir a trabajar al ejército ecuatoriano. Negándose ante tal petición en

el Gobierno de Arroyo del Río. Nunca quiso abandonar su amado ferrocarril y su tierra natal, Durán.

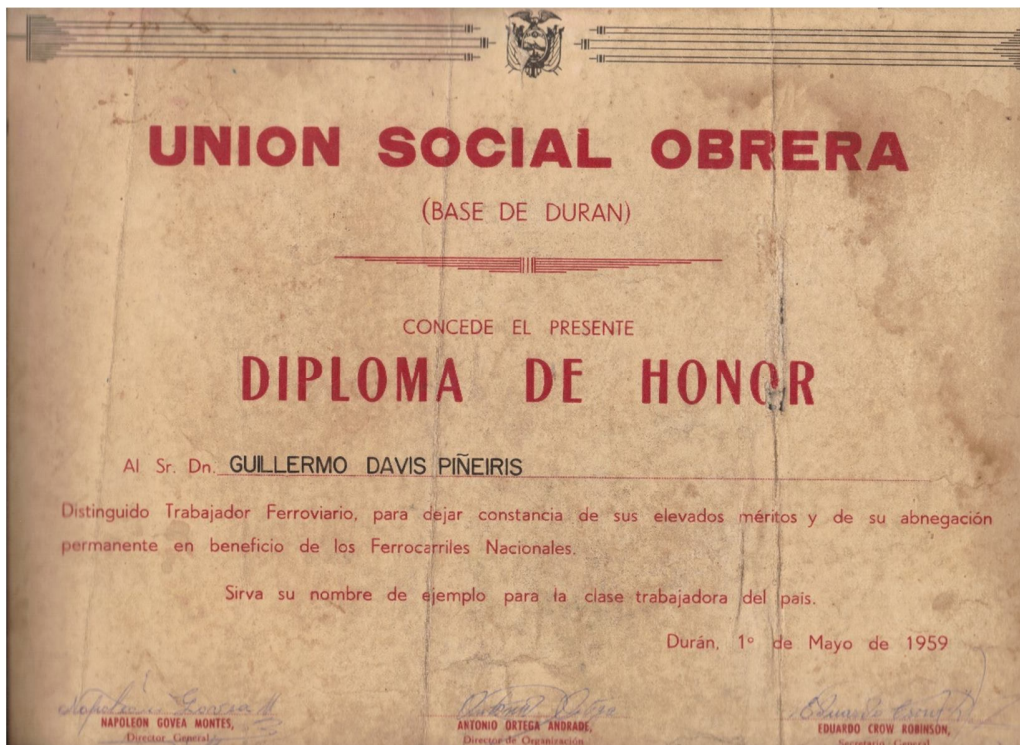


Figura 8. Diploma de reconocimiento al Maestro Davis. (Archivo familiar, 1938)

Con el apoyo del Presidente de la Empresa Nacional de los Ferrocarriles (ENFE), el General Ricardo Astudillo, a la primera maquinita se la exhibió en Quito el 26 de febrero de 1938, en los andenes de la Estación de Chimbacalle.

Este aparato que parecía a simple vista un juguete, pero entrando al análisis de la "maquinita", se deducía que para construirlo se debió haber efectuado delicados problemas matemáticos y de mecánica aplicada, para llegar a obtener

un resultado tan exacto y preciso, con una potencia de arrastre bastante apreciable dentro de su magnitud. Pero lo verdaderamente sorprendente fue que el Maestro Davis no efectuó ninguna de las operaciones matemáticas indicadas, ni construyó la maquinita con los conocimientos de mecánica aplicada.



Figura 9. Primera locomotora en miniatura exhibida y el Maestro Davis. (Archivo familiar, 1938)

En 1938 la misma compañía exhibió la Locomotora en las vitrinas de la ENFE, con las siguiente frase: " Es por esta razón que todos los Ingenieros Mecánicos y en especial la Escuela de Artes y oficios, han reconocido que es una verdadera obra de arte y precisión matemática y mecánica, que han obligado al Supremo Gobierno del Ecuador a otorgarle la más alta condecoración, a la Compañía del Ferrocarril del Sur, a auspiciar esta exhibición y a premiarlo, y lo

que es más todavía, a la Escuela de Artes y oficios de la Capital de la República a conferirle un Diploma de Honor. He aquí el resultado de la constancia en el trabajo."



Figura 10. Guillermo Davis Piñeres en el cumpleaños de su hijo Carlos. (Archivo familiar, 1960)

Cuando el incendio del vapor cerito, de bandera alemana, cuya tripulación a principios de la última guerra europea trató de destruir ese barco, que hoy se llama veinticuatro de mayo y pertenece al Ecuador, el Maestro Davis intervino en las reparaciones de la nave, bajo la dirección del Ing. Laiman, en todo cuanto fue posible hacer en los talleres del ferrocarril del Sur y, en lo demás Balboa (Panamá) a donde viajó en la misma embarcación.

Ya para entonces había iniciado la construcción de su tercera Locomotora y, precisamente por haber estado ocupado en estas reparaciones en 1946 la obra concluyó en 1953.

Por motivos económicos del Maestro Davis debió empeñar esta locomotora a un abogado en la ciudad de Guayaquil y cuando la quiso recuperar lamentable ya no pudo recuperarla. No se sabe dónde estará esta tercera locomotora que el Maestro Davis construyó.

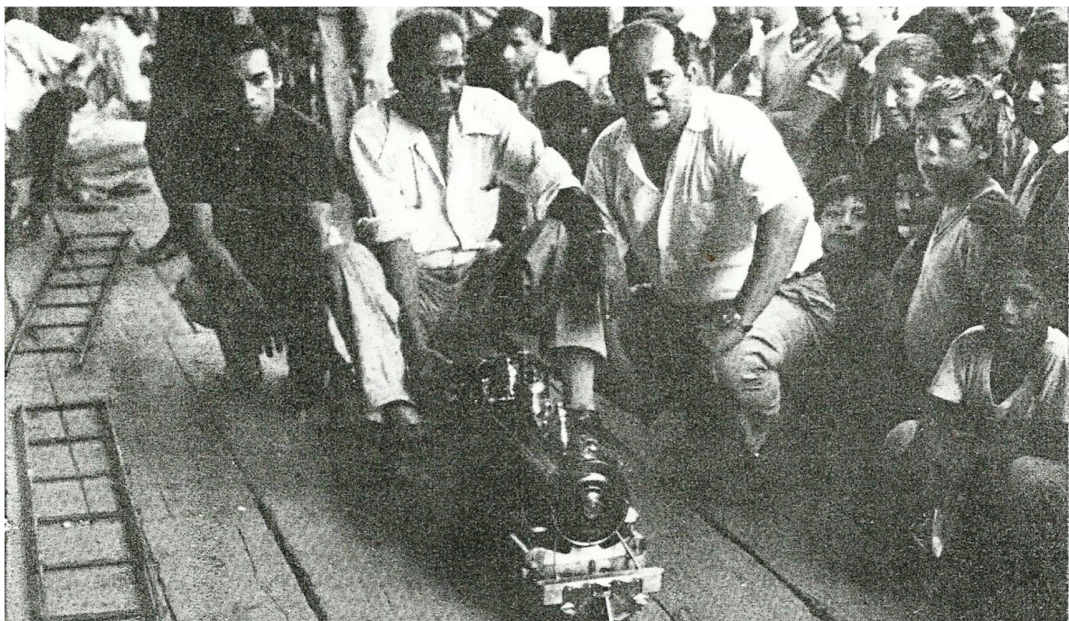


Figura 11. Anden de la desaparecida estación del tren en Durán. (Archivo revista)

Debido a un cáncer al estómago el Maestro Davis murió en 1980, a los 75 años, en su natal Durán. Sin embargo hasta el último instante de su vida el genio de la mecánica ferroviaria no dejó de crear. Estas piezas inconclusas, como las demás obras, están en manos de sus herederos.

Dentro de estas obras se encuentran las dos locomotoras en miniaturas denominadas “Las gemelas” y el vapor a escala “El Galápagos”.



Figura 12. Estructura inconclusa del vapor Galápagos. (Archivo revista y P. Villegas) 2010.



Figura 13. Maquinitas inconclusas “Las gemelas”. (Pedro Villegas, 2012)

Prensas Hidráulicas para enderezamiento de chasis de equipo caminero, orugas, ejes de equipos pesados, las mismas que desarrollan una presión de hasta 300 toneladas.

Herramientas mecánicas: Yunques, Tornillos de prensa de bancos, Prensas manuales y calapés, cañones.



Figura 14. Prensas hidráulicas del Maestro Davis. (Pedro Villegas, 2012)

4.5. Condecoraciones y Méritos al Maestro Davis.

Entre sus principales condecoraciones destacan:

Condecoración al Mérito en el Grado de Caballero en 1938, por parte del Gobierno Interino del Coronel Enrique Gallo.

Diploma de Honor, otorgado por la Escuela Profesional de Varones de Quito en 1938.

La Asociación de Ganaderos del Litoral lo premia también con Medallas y Menciones de Honor en 1955 y 1956 respectivamente.

La Unión Social Obrera (Base de Durán) lo galardona también en 1959 con medalla al Mérito.

Una mención especial le fue conferida por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, Medalla de oro al Mérito en reconocimiento a su constancia en el trabajo y por haber cumplido cuarenta y un años de servicio eficiente en los Ferrocarriles Nacionales en Junio de 1962.

También adquirió el reconocimiento de muchos ingenieros mecánicos, Escuela de Artes y Oficios y el Gobierno del Ecuador les otorgaron la más alta condecoración a la Compañía de Ferrocarriles del Sur y a la vez el diploma de honor al ingenioso técnico, mecánico y matemático, Guillermo Davis Piñeres.

Méritos post mortem. La Muy Ilustre Municipalidad de Durán le otorgó en diciembre de 1987 una condecoración post mortem, al Mérito Científico.

Decir que una importante calle del Cantón Durán lleva su nombre y la escuela fiscal N.23 lleva su nombre en honor al maestro de nuestro cantón.

En el 2010 la Red de Gestores Culturales, el Colectivo Cultural “Pata de Cabra” y la Municipalidad de Durán le rinden un justo homenaje al Maestro Davis y a su familia, otorgándole una placa de reconocimiento por seguir manteniendo el legado y la tradición ferroviaria.

En el 2012 se inauguró un parque que lleva el nombre “Parque de la Unidad Nacional Guillermo Davis Piñeres” una obra construida por los municipios de Guayaquil y Durán. En el mismo año nuevamente la Red de Gestores Culturales y el Colectivo Cultural “Pata de Cabra” confeccionan un mural en memoria de esta tradición ferroviaria y a sus mentores.

Dirección: Cdla. Ferroviaria 1. Calles Eloy Alfaro y Abel Gilbert. 2012

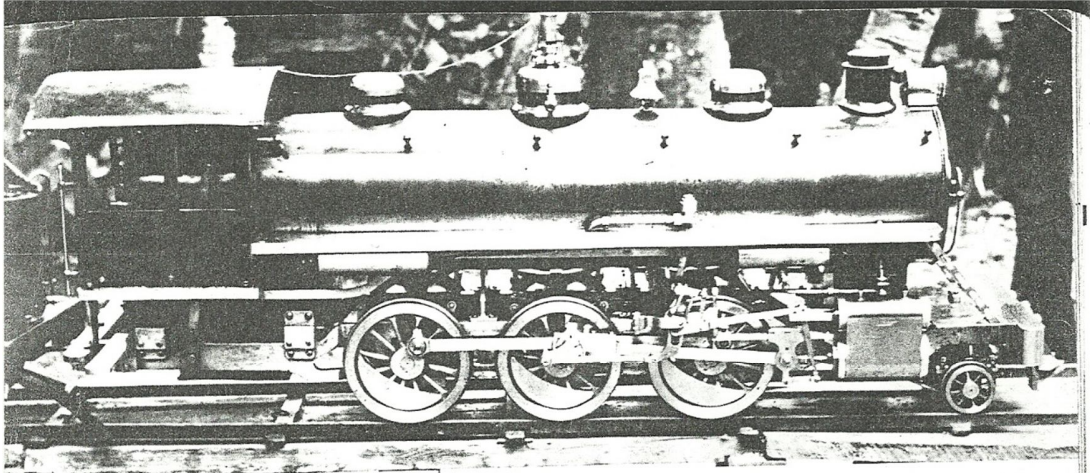


Figura 15. Mural dedicado a esta tradición ferroviaria. (Sheila Reyes, 2012)

4.6. Una Singular Historia (Revista Life Steam)

Pese a que no se ha encontrado vestigios de un libro que profundice en la vida del “Maestro Davis”, en la investigación de campo de este trabajo de titulación se dio con un reportaje de la Revista Life Steam realizada en 1975 que guardaba celosamente uno de sus hijos. A continuación se extrae ciertos párrafos traducidos: UNA SINGULAR HISTORIA. Don Guillermo Davis (don es un título honorífico para personas respetados en el mundo de América Latina) mostró interés y habilidades especiales en su vida de mecánico, incluso desde pequeño.

Cuando era un muchacho de doce años, una locomotora desmontada se entregó a la Empresa Nacional de Ferrocarriles en Durán, para su uso en una línea de corta duración entre la ciudad andina de Ambato y Curaray en las tierras amazónicas hacia el este.



A chance meeting with a
Live Steamer in Ecuador
 by Charles R. Ward

Sr. Guillermo S. Davis (below) with his miniature Scotch-boilered triple-expansion marine boiler and (above) one of the two Live Steam locomotives he has built.

In November, 1974, Roy Christian, Cris Holombo and Charlie Ward cheated time a little and stepped back for one brief moment into the Age of Steam. They journeyed by jet to the South American continent where the words "steam" and "railroad" remain synonymous to this day.

The high point of the trip of Live Steam note, happened in Ecuador. The railroad there — the most spectacular railroad they had ever seen — is named *Ferrocarril Guayaquil y Quito*. Daily its narrow-gauge engines climb the *Devil's Nose* in their battle with the ferocious Andes and the trio of Live Steamers spent the better part of a day at its coastal terminus, Duran, just across the river from Guayaquil.

They stood talking to a shopman on a platform over by the drop pit alongside a polished red Mogul. She was of obvious Baldwin origin, but her plate carried an interesting footnote: *70% built in Duran*. She was having a slipped crankpin collar refitted.

Charlie showed him a picture of his little Live Steamer, *Betsy Jane*, and he said, "There is a man here in Duran who has built such things. He is a retired machinist from this railroad." He then indicated the length of an engine this man had built on an old plank lying on the ground right beside the little engine's prototype. He also dimensioned, with his hands spread apart, the length of another.

"Would you like to go to his house? He lives not far." Would they?!

In his humble but very jovial household they met Sr. Guillermo S. Davis whose father had migrated to Ecuador from the United States many years ago. Sr. Davis had not only built two locomotives, but a miniature Scotch-boilered triple-expansion marine plant as well. Both locomotives were from Baldwin prototypes in regular service on the *Guayaquil y Quito*. The Mogul may have

been of one-inch scale and the outside frame Consolidation perhaps one-half inch scale. The railroad in the courtyard ran right into the house. And why not? Why be formalistic about such things?

They kept asking themselves, "How did he do it?" Limitations in language can be most distressing in situations like this and Sr. Davis spoke only Spanish and the trio spoke only English.

The sole visible machine tool was a drill press sitting on a bench in the kitchen where his family was baking corn bread muffins . . . delicious! They assumed that he did a lot of his work over in the railroad shops where the equipment was powered by a big horizontal steam engine . . . what else?

It would be safe to assume that Guillermo Davis was unaware of the existence of other Live Steam enthusiasts. Due allowance should be made, however, for the fact that he once was a marine engineer in which case he could have come into contact with the hobby in some far off port.

No, what happened here was perhaps similar to an incidence in Korea: a machinist on the Korean National Railways had built an enginemen's training locomotive, a jewel-like replica of the handsome PC-1 Pacifics which were used there. Right in the shops, this fellow just up and did it, on his own.

From the time of cave men who carved replicas related to things they experienced in their lives, it seems to be a continuing endeavor of Mankind to recreate in miniature. From what experience is teaching (as regards railroad locomotives and marine steam propulsion), there appears to be no exception to this.

This fine old gentleman in far away Ecuador, with his flair for things precision and with his love for things steam, took out his whittling knife one day and simply whittled himself out a pattern to suit his need. And by and by, lo and behold, a little engine came to be.



Figura 16. Reportaje de la Revista Live Steam. (Archivo familiar, 2010)

El pequeño Guillermo, en su casa ponía su imaginación a trabajar y de pronto empezó a construir una locomotora. Su familia era muy pobre así que improvisó con materiales que podía encontrar al paso. Una lata de atún vacía se convirtió en la caldera, y algunos carretes de hilo fueron cortados para producir movimiento en las ruedas. Dentro de esas muñequillas, se movían a sus cuarteles adecuados con varillas de madera, para conectarlos a los cilindros en la parte delantera. En el interior de la lata de atún pudo hacer un fogón en el que se podía colocar trocitos de madera ardiendo para hacer humo en la chimenea. Cuando terminó, se podía tirar con una cuerda y, con las varillas que se movían paralelamente en los dos lados y la pila de humo, hizo un efecto bastante realista.

A los pocos días después, que él terminó este singular juguete, un caballero, el señor John Daiss, llegó a Ecuador desde los Estados Unidos para pintar la Locomotora número uno del país que se encontraba en Durán, y al ver el juguete de Guillermo, se ofreció a pintar la locomotor exactamente de la misma manera. El pequeño feliz vio como la magia del color y la línea adornó su locomotora, al mismo estilo que la gran locomotora en la cual se inspiró.

Un día (distante ahora, pero vivo y fresco en la memoria de Guillermo) estaba tirando su juguete a lo largo de la plataforma en la estación del Ferrocarril de Durán, con el humo que salía de su diminuta caldera cuando Mr. Letty, el Gerente General del Ferrocarril en aquel tiempo, quién era un hombre sombrío y de mal carácter, entonces tomó de la mano a Guillermo y se lo llevó con locomotora y todo, a su oficina. Colocó la pequeña maquinita, forjada de carretes de hilo y lata sobre su escritorio y en voz baja, lo empujó hacia atrás y adelante. Pensó un poco y el gringo dio una gran sonrisa.

Mr. Letty al ver a Guillermo, vio a un pequeño con miedo, y trató de ponerlo a gusto diciéndole que conoció a su padre. Él continuó diciéndole que cuando él crezca un poco más, le ofrecía una posición de mecánico en la Empresa de los

4.7. Escaleta Documental Maquinita Davis.

Empieza con la pantalla en negro y luego sale un texto descriptivo sobre el protagonista de este documental. Se escucha un sonido de locomotora y empieza una música de fondo.

EXT/PUENTE NEGRO ALAUSÍ//DÍA

Aparece una imagen de archivo donde se ve pasar un tren en el Puente Negro del cantón Alausí. La música se sigue escuchando de fondo. Luego hay un fundido a negro y aparece el nombre de la productora.

Fundido en negro/letras de la productora/música de fondo

NO EXISTES

PRODUCCIONES

Luego desaparece las letras. La música de fondo se sigue escuchando.

EX/TALLER DE FERROCARRILES EN DURÁN/DÍA

Aparece el caldero de la locomotora No 18 en el abandonado taller de ferrocarriles de Durán donde unos hombres trabajan en rehabilitar a esta locomotora. Ruidos de fierros, voces y la música de fondo se mantiene. Aparece simultáneamente la palabra

PRESENTA

Fundido en negro/aparece el título del documental.

MAQUINITA DAVIS

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Tomas de una de las locomotoras en miniatura.

Fundido a negro/aparece primer personaje.

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Guillermo Davis Asanza relata en breve la llegada de su abuelo afroamericano el señor Mr. William Davis quien llegó en los años 1900 a Durán como maquinista de locomotoras quien después conoció a Doña María Piñeres de nacionalidad colombiana y procrearon al genio de la mecánica ferroviaria, **Guillermo Davis Piñeres**. Describe el contexto histórico de la construcción del ferrocarril más difícil del mundo.

Tomas de archivo fotográfico de la época y la construcción del ferrocarril.

Atrás de Guillermo se visualiza la pequeña locomotora en miniatura y objetos de invención.

INT/TALLER DAVIS/ DÍA

Guillermo da mantenimiento a la maquinita en un primer plano y se acuesta para apretar unas tuercas diminutas difíciles de ajustar. Ya en un plano general se lo aprecia con la maquinita recostado sujetando las tuercas y en la calle se ve pasar el coche denominado tanque de combustible en los rieles ya instalados en la calzada. Sonido ambiental. Mientras pasan las imágenes se escucha a Guillermo hablar de la llegada de una locomotora CURARAY desde EEUU la cual estaban armando los mecánicos americanos con los ecuatorianos. Entonces su padre que tenía apenas 10 años pasando por el taller de ferrocarriles de Durán vio lo que estaban haciendo los ferroviarios

americanos. Guillermo comenta que su padre se ilusionó con hacer algún día una locomotora en miniatura.

EXT/EN LA CALLE/DÍA

Carlos Davis, otro de los protagonistas, se esmera en ajustar los pequeños rieles en la maltratada calle de Durán, la cual está totalmente cercada para el gran acontecimiento. Un ayudante de Carlos le pide una herramienta y Carlos se molesta y le dice que vaya a buscarla al interior de la casa.

El ayudante se dirige a la casa y entra presuroso.

INT/CASA DE LOS DAVIS/DÍA

Betty Davis prepara una ensalada de verduras mientras nos van narrando cómo recuerda a su padre. Comenta que era un hombre excéntrico y a veces difícil de tratar pero que ella lo sabía dominar. Para él Maestro Davis, Betty era su niña consentida. Se aprecia los utensilios de cocina y el hogar humilde de los Davis.

EXT/CASA DE LOS DAVIS/DÍA

Carlos Davis sentado a las afueras de la casa de construcción mixta (caña y cemento) relata que su padre no tuvo la suerte de terminar sus estudios primarios. Mientras bebe una taza de café nos cuenta que no tuvo estudios superiores ni nada. Relata que su padre entro a trabajar a los 17 años en el ferrocarril en el año de 1922 época en la que estaban los norteamericanos en la base cero del taller de ferrocarriles en Durán.

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Guillermo narra que su padre siempre manifestaba que él nació sabiendo, que un don natural había nacido con él. Sin embargo Guillermo siempre lo veía leyendo revistas, era un hombre que le gustaba auto educarse, era muy observador.

Se pasan imágenes de Guillermo acondicionando y preparando a la maquinita.

INT/CASA DE LOS DAVIS/DÍA

En la humilde cocina junto al comedor Betty Davis teje lo que hasta ahora era complicado de hacer. Una locomotora a vapor. Siempre tejía lo que ya venía en punto cruz. Ahora logró conseguir el punto cruz de una locomotora. Está feliz, manifiesta que por fin va hacer un cuadro con la imagen de la locomotora que hizo su padre.

Detalles del plano en papel en punto cruz de la locomotora, los dedos de Betty tejiendo, su rostro concentrado.

Narra la vez en que su padre entristeció casi hasta morir por la muerte del nieto que más adoraba. Foto en la que el padre sale con su nietito fallecido en brazos. No puede haber foto más triste que esta, mira el rostro de su padre.

INT/TALLER AUTOMOTRIZ/DÍA

Guillermo vestido con su traje de mecánico nos relata de los dos años en que trabajó con su padre en el taller de ferrocarriles. Tiempos en que los trabajos de ferrocarrileros eran casi a diario. Ahora ya no hay nada de ese movimiento. Narra que su padre era jodido con los trabajadores a su mando y que ni él siendo su hijo se escapaba de las reprimendas. Tomas de Eduardo reparando el motor de un gigante tractor.

INT/TALLER DE FERROCARRILES/DÍA

Entrevistas a Ing. Arturo Atkinson quien conoció a Don Davis en los tiempos del ferrocarril. Relata contexto histórico del ferrocarril y habla de “Maquinita” Davis como le decían al negro.

Imágenes de archivo de la época de oro del ferrocarril ecuatoriano. Fotos del ferrocarril y de Don Davis.

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Primer plano de la locomotora en miniatura. Se escucha a Guillermo hablar del momento en que su padre se decide hacer la pequeña locomotora. Comenta que obtuvo los permisos del Superintendente de los Ferrocarriles y que todos en el taller lo apoyaron para hacer realidad su sueño. Luego Guillermo sale en un primer plano.

INT/CASA DAVIS/DÍA

Betty continúa con la preparación de la ensalada y narran los modismos que su padre tenía con su aspecto personal. Comenta que siempre su padre la consentía en lo que ella quería, pero eso solo cuando él estaba de buen humor porque cuando estaba de mal humor, ella buscaba el lugar más lejano.

Toma de un cuadro donde está la imagen del señor Davis fruncido, preparación de la ensalada.

INT/TALLER AUTOMOTRIZ/ DÍA

Guillermo continúa reparando el tractor mientras nos va narrando que el maestro Davis era feliz oyendo, todos los días, el afilado pito del tren que se arrastraba jadeando hasta el andén donde él lo esperaba para hacerle el chequeo de rutina. Como no había dinero para importar varios repuestos, su padre se las ingeniaba para reparar lo que podía. Era un mecánico remendón, un tornero diestro, un herrero consumado.

Tomas de archivo del taller de ferrocarriles con las locomotoras funcionando. Fotos e la época del Maestro Davis trabajando en las locomotoras.

EX/TALLER DAVIS/DÍA

Guillermo sonrío porque su padre se puso feliz cuando se dio cuenta que su pequeño invento funcionaba a la perfección de tal manera que cuando se los mostró a los jefes del taller de ferrocarriles se quedaron maravillados. “Mi padre era un genio de la mecánica”, sentencia.

Tomas de Guillermo ajustando las bombillas de la pequeña locomotora. Primeros planos de los dedos atornillando.

EXT/CASA DAVIS/DÍA

Carlos, recuerda que su padre le comentó que un día recostado en su hamaca fantaseaba pensando en cómo iría a construir su primer tren. Una vez se quedó dormido y le vino a la mente la visión de unos monstruos marinos que halaban una pesada locomotora, sobre la que él iba sentado, guiando las riendas como si se tratara de gigantes caballos. Se despertó sobresaltado y para serenarse, empezó a construir un tren parecido al del ensueño, con cajitas de madera de uvas; fundiendo cuanta lata de sardina o de salmón encontraba, puliendo carrizos de hilo, labrando ruedas de madera y adaptándoles brazos de latón, para que semejen el rítmico movimiento de la marcha. Hasta pudo conseguir una diminuta chimenea para el caldero. Cuando terminó su juguete, se fue a buscar jaibas del río Guayas y las amarró con piolas al cuerpo de la locomotora y los vagones. Aquel fue un acontecimiento entre los niños del barrio. Las jaibas parecían amaestradas por el negro, arrastrando el primitivo trencito.

INT/CASA DAVIS/DÍA

Betty continúa tejiendo el trencito del maestro Davis mientras nos va contando cómo eran las veces en que su amado padre sacaba al trencito para disfrutar con los niños del barrio. Era todo un acontecimiento, la gente se aglomeraba,

los niños muy alegres, ella era feliz porque sabía que su padre la llevaría a pasear cuantas veces quisiera en aquella pequeña maquina.

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Guillermo da los últimos retoques a la pequeña maquina mientras narra la forma y el contenido con lo que su padre construyó a estas obras de arte. Detalla que es un acero negro parecido al 705, tiene acero blanco, bronce, cañerías de cobre y bombas de inyección de agua ideadas por el maestro Davis.

Tomas de paso de las partes de la maquina.

INT/ CASA DAVIS/DÍA

Betty comenta, mientras está sentada en la mesa, que su padre en la oficina era muy querido por los jefes ya que solucionaba varios problemas mecánicos.

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Guillermo narra que su padre le enseñó a trabajar a mucha gente, que no era egoísta. Cuando veía que alguien no tenía la vocación para ser mecánico lo mandaba a otra sección pero no lo votaba.

Tomas de la calle con los rieles ya puestos, Carlos dando los últimos retoques a la línea férrea en miniatura. La gente se va aglomerando de apoco en la destartada calle. Niños pululan sonrientes por todas partes.

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Guillermo finalmente levanta a la pequeña locomotora para luego llevarla a la calle y ponerla en los rieles. Algunos ayudantes van para cargar a la maquina. La sacan cuidadosamente y la instalan en los rieles ya puestos en la calle. La gente se aglomera observan maravillados.

Voces, sonido ambiental.

INT/CASA DAVIS/DÍA

Betty cuenta la vez en que su padre le compró una bicicleta y ella apresurada salió a jugar sin haber tendido la cama de su papá y este la llamó cariñosamente para que tienda la cama y ahí sí vaya a jugar con la bicicleta. Comenta que era un hombre tranquilo.

EXT/TALLER DAVIS/DÍA

Guillermo comenta que tanto él como sus otros dos hermanos heredaron las técnicas de su padre. Todos son mecánicos que con escasa preparación realizan trabajos que hasta los mismos ingenieros mecánicos no pueden. Guillermo manifiesta que él también construye prensas hidráulicas. Aclara que él con su hermano Carlos dan mantenimiento a los inventos de su padre. Qué ellos cuidan recelosamente a las maquinas para que cada año funcionen con normalidad. “Mi padre era un hombre estricto en el trabajo, no nos daba de comer hasta que el trabajo esté terminado” finaliza Guillermo.

Se observa a Guillermo sentado y atrás la maquina armada.

EXT/CALLE DE DURÁN/DÍA

Primer plano de la locomotora pequeña ya puesta en los rieles, las bombas de inyección hidráulicas comienzan a levantar presión. La gente se aglomera

alrededor de la maquinita, Guillermo ultimando los detalles, le ponen aceite a las ruedas de la maquinita, traquetea un ruido notorio de funcionamiento.

EXT/CASA DAVIS/DÍA

Carlos pendiente de las bombas de inyección hidráulicas, se escucha su voz en la que luego detalla la tradición de su padre. Cada 16 de octubre sacaba las maquinitas. Dice que son las fiestas del pueblo pero que también es el cumpleaños de la niña Betty, su hermana y a quien su padre la quería mucho. En honor a ella y al pueblo siempre sacaba las maquinitas para divertirse con los niños y que ellos disfrutaran de la locomotora. Y él junto a su hermano Guillermo, realizan lo mismo que su padre, todos los 16 de octubre prenden las maquinitas.

Fotos de archivo donde está el maestro Davis con sus maquinitas, con los niños del pueblo, del cumpleaños de Betty cuando era pequeña.

EXT/CALLE DE DURÁN/DÍA

Primer plano de la maquinita con una manguera conectada al caldero, Guillermo da la orden de mandar presión mientras con un hisopo prendido con fuego lo mete en la caldera. La maquinita de un momento a otro empieza a rugir, humo blanco sale por su chimenea, personas aglomeradas y asombradas observan, Guillermo receloso cuida los detalles al prenderla, la caldera se ha calentado, arroja fuego, un ruido estruendoso a la escala de la maquinita. Toda una expectativa.

INT/CASA DAVIS/DÍA

Betty comenta que su padre ganó algunas apuestas con el trencito en miniatura. Un señor gordísimo había desafiado a su padre diciendo que la maquinita no lo llevaba. El maestro Davis le dijo que sí, que no solo a él sino a tres adultos más. Instalaron a la pequeña locomotora en la desaparecida

estación de trenes en Durán, los cuatro adultos se subieron incluidos el gordo, y la maquinita los jalo como si fueran papel, finaliza Betty. Entonces su padre gano una botella de Whisky y una jaba de cerveza.

Fotos donde está el maestro Davis con la maquinita trepado con el gordo y tres adultos más en la desaparecida estación del tren en Durán.

Fotos de la antigua cantina del pueblo donde el señor Davis fue a beber con sus amigos.

EXT/CASA DAVIS/DÍA

Carlos sentado manifiesta la intención de la familia de vender las maquinitas. Relata en tiempo que su padre se demoró en construir las tres pequeñas locomotoras. La primera maquinita se demoró 4 años y medio, la segunda maquinita seis años y la tercera maquinita ocho años. El maestro Davis en sus tiempos libres se dedicaba a sus inventos porque debía antes atender su trabajo en el taller de ferrocarriles de Durán.

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Guillermo sentado en su pequeño taller, donde silenciosa lo observa la pequeña locomotora, manifiesta abiertamente su intención para que las maquinitas no sean vendidas al extranjero. Relata que su deseo es que las pequeñas locomotoras se queden en el país. Su padre les dejo fierro para trabajar, dice con orgullo, él no les dejó dinero, y aunque varios de sus hermanos están pasando necesidades económicas tiene la esperanza que el gobierno de Rafael Correa compre las dos pequeñas locomotoras, la primera para Quito y la segunda para Durán. Ilusión es llegar a un acuerdo con el gobierno actual y hacer varias exhibiciones a lo largo de todo el país. Se ofrece para seguir dándole mantenimiento a las maquinitas.

Tomas de Guillermo con la maquinita prendida afuera en la calle donde pululan los niños y adultos.

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Un nieto del Maestro Davis, mirando la pequeña maquinita manifiesta que este es un ingenio ecuatoriano y que ojalá no sean vendidas al extranjero sino que se queden aquí en el Ecuador funcionando en el Museo Nacional. Esta pequeña locomotora funciona igual que las locomotoras grandes que aún existen en el país.

Tomas de la maquinita prendida y los niños ansiosos por subirse al pequeño tren. Una niña con un helado se acerca a observar a la pequeña maquinita que está a punto de salir en precipitada carrera.

EXT/CALLE DE DURÁN/DÍA

La pequeña maquinita en primer plano ya con sus ocupantes se prepara para salir. Guillermo es quien da los últimos ajustes a la pequeña maquinita junto a los niños que ansiosos esperan partir. Se ha formado un círculo de personas que bordean a la pequeña maquinita la cual emprende la marcha con su pito de pichón asustado. La cámara sigue en un paneo a la maquinita y a Guillermo quien está visiblemente alegre, mientras que la maquinita se aleja dejando un ambiente de alegría y asombro a quienes están en los alrededores.

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Guillermo sentado en su pequeño taller manifiesta que ellos deberían estar dando exhibiciones en los colegios del país para incentivar a los jóvenes el trabajo e ingenio que tienen los ecuatorianos porque las maquinitas fueron construidas por un hombre que no tuvo la oportunidad de terminar sus estudios. Lamentablemente venimos arrastrando gobiernos que no han apoyado el arte y la ciencia. Espera que el Presidente Rafael Correa sí lo haga.

EXT/CASA DAVIS/DÍA

Carlos manifiesta el orgullo que siente por su padre. Relata que cada vez que se prenden las maquinitas se vuelve a sentir como niño a pesar de su avanzada edad. Recuerda el natalicio que su padre.

EXT/CALLE DE DURÁN/DÍA

Nuevamente se observa otro recorrido de la maquinita con más niños que alegres disfrutaban del viaje. La cámara viaja junto a la maquinita registrando lo maravillosos del viaje y las maniobras que realiza Guillermo al conducir.

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Guillermo en un primer plano comenta que él se emociona mucho cuando prende la maquinita, hasta se le quieren salir las lágrimas, porque se acuerda de su padre.

EXT/CASA DAVIS/DÍA

Carlos manifiesta que la familia Davis no han sido personas desesperadas en vender las locomotoras para tener un mejor nivel de vida. Han mantenido siempre la tradición de su padre. Todos los años sacan las maquinitas y disfrutaban con los niños y la gente del pueblo.

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Guillermo en plano medio y atrás la pequeña locomotora manifiesta su esperanza que la situación de la familia Davis cambie. Tiene la plena seguridad que las maquinitas sí van a quedar en el país. Esto debe morir en el Museo Nacional, finaliza.

INT/TALLER DAVIS/DÍA

Aparece la fotografía antigua del Maestro Davis en un primer plano. Luego aparecen simultáneamente en primeros planos tomas del taller de Guillermo Davis con los inventos de su padre. La pequeña maquineta, bombas de inyección hidráulicas, cadenas, los rieles pequeños amontonados, fraguas, caja de herramientas y finalmente el plano general el taller con la maquineta al fondo. Todas estas imágenes van a acompañadas de la música inicial con la que empezó el documental. Pantalla oscura y aparecen los créditos.

4.8. Recursos Humanos, Técnicos, y Tecnológicos Asignados.

Ficha técnica:

Dirección y Guión: Pedro Villegas Arcos

Cámara: Billy Navarrete

Producción: "No Existes Producciones"

Co-producción: "Memoria Ciudadana"

Edición: Pepe Yépez y Daniel Cuesta

Equipo de Producción: Ivette Hernández y Andrés Loor

Investigación y fotografía fija: Pedro Villegas

Entrevistados:

Guillermo Davis Asanza

Carlos Davis Asanza

Betty Davis Asanza

Recursos técnicos:

En el rodaje se utilizó una cámara DVCAM que puede grabar en un sistema de video digital. En cintas de mini-DV, formato de proyección 4/3 a 1920x1080.

Tripode Manfrotto MKC3-H01. Micrófono boomazden sgm-1x.

4.9. Presupuesto Ajustado.

Equipo de Producción	Monto
Dirección	2000
Sonido directo	1600
Dirección de fotografía	1200
Producción ejecutiva	1000
Producción de campo	1000
Fotografía fija	400
Utilería y logística	400
Alquiler de equipos	1000
Alquiler carro de producción (Gastos generales)	300
Póliza de seguro	379,03
Insumos de oficina (Gastos generales)	116,71
Disco duro externo	319,20
Movilización	10
Alimentación	345,76
TOTAL	10.070,70

4.10. Elección y Justificación para las Estrategias de Abordaje

Las dos locomotoras en miniatura

Con las dos locomotoras en miniatura lo que se documentará será su desmantelamiento y preparación para quedar listas. Luego, todo el proceso de prender la locomotora que durará una hora aproximadamente. Este hecho es casi como un ritual para los hermanos Davis quienes toman todas las precauciones del caso para encender la maquina y hacerla rodar. Guillermo y Carlos hacen esta preparación.

También la puesta de los pequeños rieles en la calzada. Aquel proceso lo realiza Carlos Davis en conjunto con sus dos ayudantes. Actualmente hay archivos fotográficos de las dos locomotoras a escalas con lo cual graficaremos a Don Davis en los tiempos que hacía funcionar a estas obras de arte.

Dirección: Antigua estación del tren en Durán. 1960.



Figura 18. El Maestro Davis y la tradición ferroviaria. (Archivo familiar, 1960)

Guillermo Davis Piñeres (+).

En la historia documental, Guillermo Davis Piñeres, es un personaje que aunque no se lo ve físicamente siempre nos remitiremos a él a través de sus hijos que lo van reconstruyendo con la cotidianidad de sus vidas, la preparación de la maquineta y con fotos de archivo familiar.

Dirección: Antiguo muelle ferroviario de Durán. 1950.



Figura 19. El Maestro Davis y personal ferroviario. (Archivo familiar, 1950)

Guillermo Davis Asanza.

A Guillermo lo entrevistaremos en su pequeño taller realizando uno que otro trabajo mecánico. Él, al igual que sus otros hermanos nos contará de su padre. La cámara lo registrará en el momento aquel que desmantela y arma a la pequeña locomotora. Luego el día que la hace funcionar con todo el proceso de encendido de la maquineta hasta que funcione y los niños y adultos disfruten de

un pequeño paseo. Vive de los trabajos que le salen para realizar labores mecánicas. Actualmente es quien desmantela a las maquinitas junto a su hermano Carlos para darles mantenimiento. Aquel mantenimiento es todo un ritual que conlleva un extremo cuidado de las maquinitas durante siete días antes de hacerlas funcionar los 16 de octubre frente a la calle que bordea su casa. Además de ser un mecánico empírico, ya que al igual que su padre no logró terminar los estudios primarios, es quien maneja a las maquinitas para el disfrute de los niños y pobladores de Durán.

Dirección: Cda. Ferroviaria I / interior Taller Davis. 2012.



Figura 20. Entrevista a Guillermo Davis Asanza. 2012.

Actualmente se encuentra en conversaciones con compradores extranjeros que están interesados en adquirir las pequeñas locomotoras y llevarlas lejos del Ecuador. Aunque se resiste vender porque aún mantiene la esperanza que el Gobierno actual las compre y así las maquinitas se queden en el país. Sin embargo, la actual situación económica que enfrenta la familia Davis ha originado que deseen vender por lo menos la más pequeña de las locomotoras en un valor aproximado de 500 mil dólares americanos.

Carlos Davis Asanza

Lo registraremos junto a su hermano, Guillermo, en el pequeño y rustico taller mecánico que les pertenece. Es mecánico graduado en el SECAP. Para Carlos es un orgullo tener y preservar los inventos de su padre especialmente las dos locomotoras en miniatura que en el siglo pasado confeccionó su padre a quien cariñosamente lo llama mi “Maestro” Davis.

Para Carlos la salida a las necesidades económicas que enfrenta no solo su familia sino la descendencia Davis está en aceptar aquella propuesta de compra del extranjero y vender una de las locomotoras en miniaturas, la modelo tipo 30 montañeras que a su criterio es una obra de alta ingeniería. Carlos Davis es un poco más cauto con las personas que recién conoce, a diferencia de su hermano Guillermo, prefiere mantener un perfil bajo. Heredó del “Maestro” Davis el carácter fuerte y un poco excéntrico al momento de tratar con quienes trabaja y con sus hijos. Sin embargo cuando está de buenas es un pan de Dios con sus dos hijas y un hijo a quien le está enseñando los complejos secretos de la mecánica.

Dirección: Cda. Ferroviaria I / exteriores Taller Davis. 2012.



Figura 21. Entrevista a Carlos Davis Asanza. 2012.

Betty Davis Asanza

La cámara la registrará tejiendo el punto cruz de una locomotora como homenaje para su padre. Casi siempre se la encuentra tejiendo en su hogar. Ya son varias las costuras de cuadros famosos que ha tejido y las cuales vende para mantenerse. Sin embargo ansiosamente busca el punto cruz de una locomotora. Cree que al hacer el tejido de la locomotora sería como un homenaje que le haga al “bebe” como cariñosamente le decía a su padre. El 16 de octubre prepara junto a su hermana Marlene la comida en el que la familia

Davis disfrutará de una agradable reunión luego de haber encendido las pequeñas locomotoras.

Dirección: Cdla. Ferroviaria I / interiores Taller Davis. 2013.



Figura 22. Visita a Betty Davis Asanza. 2013.

CONCLUSIONES

Indagar en las pocas bibliotecas que existen en el cantón Durán sobre la historia que dio origen a la denominada Capital Ferroviaria de los ecuatorianos es sumergirse en varias interrogantes sin encontrar respuestas. 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.

Los dilemas que representan la conservación del patrimonio por un lado, pero también el sentimiento de pertenencia por el otro, se convierte en tarea pendiente a resolver en los momentos en que la significación de la identidad, la cultura, la memoria histórica, los imaginarios urbanos, abarca toda una forma de manifestación.

En el 2009, de manera casual, se llegó al taller Davis en donde, con admiración, contemple las dos locomotoras en miniatura que reposan, a la actualidad, en medio de prensas hidráulicas y fierros de grandes proporciones. Al instante me sentí sobrecogido al indagar y escuchar, de boca de sus hijos, la historia del que fuera considerado a inicios del siglo XX como el genio de la mecánica ferroviaria, Guillermo Davis Piñeres.

Pese a no haber terminado sus estudios primarios, el “Maestro Davis”, como era conocido, nació con la facultad y el ingenio que caracteriza a los grandes inventores. Facultad que lo llevo a construir varias obras de alta ingeniería mecánica que para la época solo en los crecientes países del primer mundo estaban asignadas.

La vida y los hechos que encierra este hombre, descendiente de un afroamericano, en su trajinar por las destartaladas calles del cantón Durán y sus más de 40 años de servicio a los ferrocarriles ecuatorianos, dio origen a la posibilidad de plantear un reconocimiento a través de un producto fílmico que recoja parte de esta historia olvidada durante años no solo en Durán sino en el país.

RECOMENDACIONES

El contexto histórico del protagonista de este documental envuelve a sus hijos quienes han sido fieles al legado y tradición de su padre. Cada 16 de octubre, el “Maestro Davis”, sacaba una de las pequeñas maquinitas para divertirse con los niños y hacerlos pasear.

Pese a las difíciles condiciones económicas que atraviesa la familia Davis, estos no se han desprendido de estas obras de arte que descansan y se conservan en la intimidad del taller mecánico Davis. Ofertas de compras no le han faltado e incluso del exterior, para adquirir las dos locomotoras en miniatura. Por ello, creemos importante que alguna autoridad del Gobierno y Ministerio de Cultura y Patrimonio tenga conocimiento de esta tradición y patrimonio ferroviario.

Si en el camino de rescates de tradiciones estamos, bien merece la pena reflexionar en qué es necesario para vitalizar esta tradición y cómo proyectar acciones que sirvan de valor agregado para hacer de este patrimonio un producto turístico que pueda mostrar a los turistas lo genuino de la cultura local.

BIBLIOGRAFÍA

1. Barnouw, Erik (2005). El documental: historia y estilo. Barcelona: Editorial Gedisa, S. A.
2. Watson, Elizabeth (2003). Bibliotecas y Bibliotecología en América Latina y el Caribe: Un acercamiento. Recuperado el 17/01/2015 de la URL:http://132.248.242.3/~publica/archivos/libros/bibliotecas_bibliotecologia_america_latina.pdf
3. Rosenstone, Robert (1997). El pasado en imágenes. Barcelona. Editorial Ariel.
4. Vinent, Coll (1984). Ciencia documental: principios y sistemas. Barcelona. Editorial Mitre.
5. Halbwachs, Maurice (2009). Les Cadres sociaux de la mémoire. Francia. Preses universitaires de francee.
6. Jelin, Elizabeth (2002). Los trabajos de la memoria. Siglo XXI de España editores S. A.
7. Grüner, Eduardo (2001). El sitio de la mirada. Secretos de la imagen y silencios del arte. Argentina: Editorial Norma.
8. Juan Tresserras J. (2002).- "El turismo cultural en países en vías de desarrollo", en Actas del Congreso Internacional del Turismo Cultural (Salamanca, noviembre 2002). Org: Turespaña.
9. Mini Tren, evoca la vida ferroviaria de Durán. Un acercamiento. Recuperado el 17/01/2015 de la URL: <http://www.elcomercio.com.ec/actualidad/duran-minitren-guillermo-davis-ferroviaria.html>
10. Revista Ecuador Tierra Incógnita. Un acercamiento. Recuperado el 17/01/2015 de la URL: http://www.terraecuador.net/revista_29/29_chimborazo.htm
11. Arias, M, Ana Castro y José Sánchez: En torno al concepto de Identidad Cultural. En Perspectivas No. 9, Colombia, 1998. Un acercamiento. Recuperado el 17/01/2015 de la URL: <http://www.monografias.com/trabajos95/cultura-popular->

tradicional-sistema-valoral-identidad/cultura-popular-tradicional-sistema-valoral-identidad.shtml#ixzz3QgEwyVXC

12. Globalización identidad latinoamericana. Nelly Arenas 1997. Un acercamiento. Recuperado el 17/01/2015 de la URL: http://nuso.org/upload/articulos/2568_1.pdf
13. Linares María Tereza, "La música y el pueblo", Edi. Pueblo y Educación, La Habana, 1979, pp. 5-7.
14. Revista Caribeña de Ciencias Sociales, Belkis Milagros López Ramos, Centro Universitario Municipal de Jobabo. Un acercamiento. Recuperado el 17/01/2015 de la URL: <http://xn--caribea-9za.eumed.net/conga-cuba-libre/>
15. Acosta, Alberto. Historia del Ferrocarril del Sur, El camino de los demonios. Asamblea Nacional Constituyente, Quito, 2008.
16. Clark, Kim. La Obra Redentor. El ferrocarril y la nación en Ecuador, 1895 – 1930. Quito, Corporación Editora Nacional, 2004.
17. García Hidrovo, Galo. El Ferrocarril más difícil del mundo. Instituto de Investigaciones Históricas del cantón Alausí. 2008.
18. Pareja Diezcanseco, Alfredo. La hoguera bárbara - vida de Eloy Alfaro. Colección Bicentenario. 1944.
19. Rojas Vásconez, Vicente, Bravo Silva, Carlos. Nuestro Ferrocarril: Pasado, Presente, Futuro. Quito, Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado. Primera edición 1992.

ANEXOS

Pedro Villegas: Un documentalista ferroviario

28 de Septiembre de 2014

Texto y foto: Jorge Martillo M.

'Señales de vida' de Pedro Villegas, un joven documentalista que cuenta la historia de los trabajadores ferroviarios de Durán.



Pedro Villegas.

Sus sueños de documentalista viajan sobre las rieles del tren de la Nariz del Diablo. Siempre ha sido así porque Pedro Villegas Arcos hace 36 años nació en Durán, un pueblo ferroviario. Además, sus abuelos maternos y paternos fueron ferroviarios. Su abuelo, Pedro Villegas, se jubiló en la empresa. En cambio, Marcos Arcos perdió una pierna en un descarrilamiento. No los conoció pero creció escuchando el pito del ferrocarril y oliendo el humo de la locomotora. Visitando de niño el taller de locomotoras donde trabajaba su padre político.

“Fruto de todo esto es mi constancia con el ferrocarril”, manifiesta el cineasta que en estos días batalla para culminar su trilogía El tren de la Nariz del Diablo. Recuerda que en la escuela su profesora le preguntaba qué iba a ser de grande y

él respondía que abogado para defender a los trabajadores. Pero estudió Comunicación Social en la Universidad Católica de Guayaquil, aunque antes pasó por dos carreras técnicas en la Politécnica.

Nunca fue buen estudiante. “Demoré ocho años en sacar mi título de periodista –confiesa en la Estación Ferroviaria de Durán–, algo que lleva solo cuatro años”. Asistía a festivales, lecciones, talleres del MAAC Cine cuando era programado por Ochoymedio, también era asiduo a los cines de foro de la Alianza Francesa y Casa de la Cultura. Quizá haciendo realidad aquella reflexión del genial François Truffaut: “El cine, su historia, su pasado, su presente, se aprende en la cinemateca. Solo se aprende allí, es un aprendizaje perfecto”.

Ver películas de cine alternativo, tan alejadas del sello Hollywood fue forjando una nueva forma de ver y concebir al mundo. Inquietud que empezó a hacerse realidad en la asignatura Producción Audiovisual, siendo su profesor el documentalista Pepe Yépez. “No me he lanzado a la ficción, solo he incursionado en el documental que me empezó a interesar en esa materia”, dice abrazado a su cámara.

En el 2007, junto con otros compañeros, a manera de ejercicio académico, realizaron Haciéndose aire, que en 30 minutos registra un día de peripecias de un trío de músicos populares que sobrevive cantando en los buses de Guayaquil. “Eso fue prácticamente el inicio de todo”, cree. Ese documental ganó un premio en Alianza Francesa y fue programado en el canal público. Además, Yépez –a quien considera su maestro- lo integró como ayudante de sonido y pietaje durante parte de la grabación del documental La Nariz del Diablo. “Para mí, esa fue una experiencia chévere porque fui conociendo la forma de producir y conocer diversos lugares”, reconoce Villegas, quien luego participó en el Festival de Artes al Aire Libre con el cortometraje Guayaquil de la culata, que da cuenta de esas furgonetas que realizan el servicio de transporte por los cerros del Carmen y Santa Ana.

Después Villegas enfoca su mirada en Durán. El punto de partida fue El camino de los demonios, documental de 69 minutos, que culminó en el 2012, una historia que nace con la Hermandad de Trabajadores Ferroviarios Jubilados, experiencia que le haría reconocer sus raíces. “Ese documental registra el proceso de rehabilitación del ferrocarril, pero también es una reflexión contestataria sobre la rehabilitación de esos fierros viejos y por qué no de la parte humana que son los ferroviarios jubilados”. Realizando ese documental descubrió todo un mundo de historias y personajes ferroviarios. Así nacería Maquinita Davis sobre el extraordinario Guillermo Davis Piñeres -Durán, 1915-1980- hijo de un ferroviario afroamericano, quien sin mayores estudios pero con una curiosidad y genialidad innata, fabricó dos pequeñas locomotoras que cada 16 de octubre sus dos hijos ponen a rodar sobre las rieles.

En estos días escribe el guion de Bizarros jamaíquinos, a pretexto de esos 4.000 negros jamaíquinos que vinieron a construir la línea férrea, especialmente como reconocimiento de las 18 familias descendientes de esa estirpe que viven en Durán. De Maquinita Davis tiene un avance de 23 minutos, la versión final será de 52 minutos, para culminar ambos documentales participa en el concurso de

fondos del Consejo Nacional de Cine. Esas historias ferroviarias constituyen su trilogía El tren de la Nariz del Diablo.

Mientras tanto, como casi todo artista, sobrevive haciendo cachuelos -videos institucionales- y junto con un puñado de artistas duraneños forman parte activa del colectivo cultural Pata de Cabra.

En esa orilla del río, Pedro Villegas viaja en tren hacia su raíz. “Yo como documentalista lo que deseo es escarbar en la memoria de Durán”, dice y sus palabras suenan a dúo con el pito del ferrocarril.

<http://www.larevista.ec/comunidad/cuerpo-y-alma/pedro-villegas-un-documentalista-ferroviario>

La vida de ‘Maquinita’ revive el tren de Durán

El documentalista y gestor cultural Pedro Villegas Arcos, a través de su exploración sobre los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos, rescata recuerdos, tradiciones y necesidades de quienes dieron su vida en aquella obra monumental.



La pre-producción del documental “Maquinita Davis” comenzó en septiembre de 2010. Fotos: Pedro Villegas | Cortesía

Janina Suárez Pinzón

Marlene, Betty, Eduardo, Carlos y Guillermo Davis Asanza llevan sobre sí una herencia que se remonta al siglo pasado, cuando su padre, Guillermo “Maquinita” Davis Piñeres, se dedicaba a armar máquinas, arreglar piezas y fabricar calderas, ruedas y brazos de gigantescas locomotoras de la Empresa de Ferrocarriles Ecuatorianos (EFE).

Estas inmensas cajas de hierro unirían desde entonces las tierras del Litoral con las cumbres andinas. Los hermanos Davis son portavoces de la memoria colectiva de los duraneños. En medio de tornos, cepillos, taladros y fraguas,

buscan revivir el legado de su padre. Para eso, realizan exposiciones con el propósito de enseñar sus técnicas.

Carlos y Guillermo, mecánicos de profesión, custodian y dan mantenimiento a las tres locomotoras de vapor a escala que creó su padre en 1975, obras maestras de la precisión y la ingeniería, que todavía causan alboroto y emocionan a quien presencia el momento en que uno de esos motores se enciende, cada 16 de octubre, como parte de los festejos de Durán.

Ese mismo día en que la expectativa está centrada en ver el humo que emanará de la maquinita luego de que las bombas de inyección hidráulica empiecen a levantar presión, se celebra también el cumpleaños de Betty Davis. Apenas se escuche el silbato, se iniciará el paseo sobre una pista desarmable.

Esa era la costumbre de “Maquinita” Davis, hijo de Marieta Piñeres, colombiana que estuvo enrolada en las fuerzas liberales que apoyaron la Revolución Alfariata, y del afroamericano William Davis, un mecánico maquinista. Y esa costumbre se ha convertido ya en tradición.

Pedro Villegas Arcos, periodista y documentalista independiente guayaquileño radicado en Durán hace 34 años, recientemente ganó un subsidio de 10.000 dólares por parte del Consejo Nacional de Cine (CNCine) para la producción del largometraje de 52 minutos titulado “Maquinita Davis”, cuyo rodaje espera terminar en 2013, pues para concluir el proyecto audiovisual en su etapa de posproducción, deberá buscar fondos de otras instituciones.

Villegas ya tuvo un primer acercamiento con la vida de Guillermo David Piñeres, y de esa experiencia surgió un video de preproducción, en 2009, de 26 minutos de duración, que le sirvió para socializar y lograr el financiamiento necesario para llevar adelante el resto del trabajo.



08-07-12-cultura-tren2

Existe la posibilidad de que una de las pequeñas locomotoras sea vendida y deje el territorio ecuatoriano, lo cual significaría un punto de quiebre en la realización del documental. Entonces, habrá dos focos de atención sobre los cuales se centre la historia: El primero, que tiene que ver con el funcionamiento de la pequeña locomotora y su contexto histórico (los años de trabajo y los

cientos de trabajadores desplegados en Costa y Sierra, el significado que tiene para la integración nacional la construcción de las redes de ferrocarriles, el hito que constituye la Revolución Liberal para la consecución de esta obra, etc.), y el segundo, que se enfoca en la necesidad de la familia Davis de que no se concrete la venta de esa locomotora porque es parte fundamental del patrimonio familiar.

Por ello, los Davis buscan hablar con el presidente Rafael Correa. Según Villegas, en el cronograma de rodaje de “Maquinita Davis” consta la gestión de una audiencia presidencial para que los hermanos Davis expongan la problemática de las dos locomotoras en miniatura.

Testigos de luchas y memorias

Reconstruir el mundo de los trabajadores que le dieron vida al ferrocarril es un encargo que tiene Pedro Villegas Arcos. “Descubrí toda la riqueza histórica que se teje alrededor de la obra monumental de Alfaro, creada en 1908, que buscaba la unificación nacional, y que era mal vista por la Iglesia Católica de su tiempo. Decían que la línea férrea era el camino de los demonios”, acota Villegas.

“El camino de los demonios” es, precisamente, el nombre de otro filme que Villegas proyecta para este 2012, que durará 75 minutos, financiado con 10.000 dólares por parte del Ministerio de Cultura y 4.200 dólares de la Municipalidad de Durán. Este es un documental épico sobre la vida de cinco jubilados del ferrocarril que en sus últimos días de vida conservan los recuerdos de su oficio.

“En el acercamiento con los personajes protagonistas descubrimos características folclóricas propias de esta clase trabajadora, como con el ex ferroviario Luis Sánchez Borja, que fue el autor del himno del cantón y de pasacalles y sanjuanitos que interpretaba con su grupo “Tradición”, de la tercera edad (...), en Durán. Esto le dio un espacio para expresarse”, relata Villegas y recuerda con nostalgia que Sánchez falleció en noviembre del 2009, luego de legar su testimonio. Sánchez fue parte de la Hermandad de Ferroviarios de Durán, grupo de trabajadores jubilados de la estación.

En estas hermandades, los pensionistas cuentan con beneficios como fondos por enfermedad, mortuorios y una compensación económica anual para paliar la irrisoria jubilación patronal de 22,69 dólares que reciben 1.484 jubilados ferroviarios del IESS. Una delegación de la hermandad estuvo presente, en 2008, en la Asamblea Nacional Constituyente de Montecristi, para solicitar que se analice su pedido.

Villegas se desempeña como secretario de la Red de Gestores Culturales de Durán (RGCD), creada en junio 2010, agrupación que busca fortalecer el patrimonio ferroviario y generar nuevos espacios culturales para los artistas duraneños. “Para la Red es importante rendir un homenaje a quienes dejaron su juventud al servicio del ferrocarril ecuatoriano y revivir con ellos momentos inolvidables de esa experiencia. Resaltar la figura del general Eloy Alfaro y de quienes ayudaron a construir la magna obra. Este patrimonio tangible nos demuestra lo que nos dejó el ferrocarril y a sus valerosos e ingeniosos trabajadores”, subraya.

En junio del 2011, la RGCD organizó el festival artístico “Memorias del Ferrocarril”, para homenajear a la Hermandad de Jubilados Ferroviarios del Cantón Durán. En la edición 2012 de estos festejos, incorporaron al nombre la frase “...y la Hoguera Bárbara”. “Como un recordatorio, aunque atrasado, del centenario. Lo hemos querido hacer los días sábados 16, 23 y 30 de junio, en el Centro de Convenciones Luis Sánchez Borja”.

El evento incluyó la declaración mediante Ordenanza Municipal de junio como el mes del ferrocarril ecuatoriano, pues el tren de Alfaro se inauguró el 25 de junio de 1908.

En la programación del festival “Memorias del Ferrocarril y la Hoguera Bárbara” se entregaron placas para Heriberto de la S, por su vida en la arena política y la lucha sindical ferroviaria, y para Rafael Aulestia, por su labor en el ferrocarril y en el deporte nacional (fue maratonista y propulsor del ciclismo máster y medalla de bronce en los Juegos Bolivarianos de 1965). Ese día los asistentes pedalearon desde Durán hasta Yaguachi y regresaron en el tren rehabilitado.

La RGCD, a través de Villegas y de Fernando Freire, puso en marcha, desde mayo de 2011, un cine club denominado “Pata de Cabra”, en el bar Concert Galería “Sonata y Bulla”. Cada miércoles hay recitales y proyecciones, acompañados de un foro. En agosto del 2011, la Red presentó un proyecto a la Dirección Municipal de Cultura para promover la apertura de un espacio adecuado que sirva como sitio de entretenimiento familiar y cultural para Durán y sus artistas.

De concretarse el pedido, este espacio se convertiría en un Centro Intercultural Comunitario, ubicado en la zona centro urbano-rural del cantón, que sea capaz de generar un proceso de construcción de políticas culturales a través de la capacitación, la producción y la difusión de las artes.

<http://www.telegrafo.com.ec/cultura1/item/la-vida-de-maquinita-revive-el-tren-de-duran.html>

Domingo 20 de mayo del 2007 **El País**

'Papá conocía el tren como a su mano'

Fotos



MARTIN HERRERA

Ver más

DURÁN, Guayas. Carlos Davis Asanza muestra una de las cuatro máquinas en miniatura que fabricó su fallecido padre.

Carlos Davis Asanza habla de su padre con mucho respeto y admiración. Incluso el trato que le da es el de don Guillermo Davis, hombre cuya historia tiene que ver directamente con la del ferrocarril.

La labor de él ha sido reconocida en Durán al ponerle su nombre a una calle y una escuela. "Mi padre ingresó a laborar en los talleres de Durán el 16 de enero de 1921, a los 17 años, como aprendiz. Al poco tiempo lo ascendieron a operario. En esa época ganaba dos o tres reales por quincena", cuenta Carlos montado en una de las cuatro trenes de vapor a escala que su padre fabricó en 1975.

Tras varios años, Guillermo fue asignado como mecánico en los talleres y después –por la precisión en su trabajo– lo ascendieron a maestro en la sección de Maquinarias en el departamento de Precisión.

Lo primero que construyó Guillermo Davis Piñeres fue una locomotora en miniatura del tipo 30 moderno. Lo hizo en tres años. "Con el apoyo del presidente de la empresa de ferrocarriles, Ricardo Astudillo, esta máquina se exhibió en Quito, el 26 de febrero de 1938, en los andenes de la estación de Chimbacalle", comenta Carlos.

Guillermo fue hijo de William Davis, de origen inglés, quien trabajó en la construcción del ferrocarril del sur (Durán-Riobamba-Quito).

Orgullosamente, Carlos añade que su padre recibió varias condecoraciones, entre ellas, una medalla de oro Al Mérito en junio de 1964. “Mi papá murió a los 75 años. Tuvo 41 de servicio en el ferrocarril. Llegó a ser jefe general en los talleres. Él conocía el vapor como la palma de su mano”, precisa Carlos Davis.

En diciembre de 1987, el Municipio de Durán le otorgó una condecoración posmórtem Al Mérito Científico.

De su abuelo y padre, Carlos aprendió mecánica y trabajos con sistemas hidráulicos. Su labor la realiza en su taller de la calle Eloy Alfaro, entre la av. Abel Gilbert y Benavides.

De su padre no tiene muchas fotos. Lo que sí conserva y muestra orgulloso es un cuadro donde su progenitor aparece junto al ferrocarril.



Miércoles, 16 de octubre, 2013

Hijos de Guillermo Davis revalidan hoy el legado ferroviario de su papá

JORGE MARTILLO MONSERRATE

Guillermo Davis Piñeres murió en 1980, pero sus hijos lo mantienen vivo. Eso sucede cada 16 de octubre cuando ponen a funcionar las pequeñas locomotoras que construyó su padre.

En Durán, Davis nació ferroviario. En 1915, cuando era un niño, hizo su primera locomotora de juguete. Las ruedas daban vueltas en conjunto con los brazos y la chimenea vomitaba el humo de un guaipe encendido. Numerosos pequeños se alborotaron como avispas.

Míster Leiter, el superintendente, salió a ver qué ocurría. Sorprendido vio a un negrito con una pequeña locomotora. Se enteró de que el niño de 10 años la había construido. El gringo le dijo: "Cuando tú ser más jovencito, yo traerte a trabajar".

La historia me la cuentan dos de sus siete hijos: Guillermo, de 61 años, y Carlos Davis Azanza, de 51. En 1921, Davis ingresa a trabajar como ayudante en el taller de los ferrocarriles. Después de cinco años era maestro. Un día, le comunica al gringo Dunn que quería construir una locomotora a escala. Dos años y medio después, Davis terminó su locomotora tipo montañero con tanque de combustible, con capacidad de trasladar media tonelada de peso, de un metro y medio de longitud y con un riel de cinco pulgadas de ancho.

Antes de jubilarse construyó su segunda locomotora, una Unión Pacífico, que arrastra una tonelada de peso y mide tres metros de largo. Cuatro años y medio empleó en construirla. Davis falleció a los 75 años, el 8 de julio de 1980.

<http://www.eluniverso.com/noticias/2013/10/16/nota/1587321/hijos-guillermo-davis-revalidan-hoy-legado-ferroviario-su-papa>

Minitren evoca la vida ferroviaria de Durán 490 COMPARTIR 5 1 VALORAR
ARTICULO Indignado 1 Triste 0 Indiferente 0 Sorprendido 10 Contento 0
Redacción Guayaquil (F-Contenido Intercultural) 6 de November de 2014 20:35
Los hermanos Guillermo y Carlos Davis Asanza fuman como locomotoras a vapor. Apenas acabaron de instalar un minirriel, en la calle frente a su taller, y por sus labios ya ha pasado el tercer cigarrillo de la tarde. Es solo un respiro antes del alboroto que causará uno de sus bienes más preciados: un tren en miniatura que les heredó su padre, Guillermo Davis Piñeres, hijo de sir William Davis, un afroamericano que llegó en 1900 de Chicago (EE.UU.) para trabajar como maquinista en este cantón de Guayas. Su legado es parte de la memoria histórica de Durán, un viaje hacia el pasado que empieza aquí, en la base cero del ferrocarril. 'Maquinista Davis', como le recuerdan, mira a sus hijos desde el mural pintado en una pared de la ciudadela Ferroviaria. Desde los 16 años laboró en los talleres de mantenimiento de la entonces Empresa Nacional de

Ferrocarriles del Estado y con solo observar, 'el maestro' aprendió el oficio y ensambló tres locomotoras a escala, idénticas -en su compleja ingeniería- a las que recorrieron la ruta Durán-Chimballo. La más grande mide 2,20 metros de largo por 35 centímetros de ancho, alcanza una velocidad de 40 kilómetros por hora y soporta unas 1 000 libras o 10 personas. Por eso, los niños curiosos no pierden la oportunidad. Se amontonan desde temprano para asegurar su cupo en este viaje fugaz, que atraviesa un paisaje de viejas casonas a lo largo de una cuadra. Guillermo está acostumbrado a esa algarabía. Su padre la instituyó desde los setenta, cuando encendió uno de sus trenes por primera vez. Ahora él le tomó la posta como custodio, ensamblador y maquinista. Con su atuendo manchado de grasa se recuesta en el asfalto para encender el caldero. El agua caliente empieza a gotear por las diminutas cañerías, los delgadísimos brazos metálicos que abrazan las ruedas cobran vida, la chimenea humea y el silbido agudo del pito obliga a taparse los oídos. Entonces Guillermo vuelve a ser un niño, listo para rodar su juguete. Pedro Villegas se embarcó en esta tradición con su cámara de video. La sombra de este documentalista también está plasmada en el mural de los Davis, creado por el colectivo cultural Pata de Cabra, al que pertenece. Sus abuelos fueron ferroviarios. Su madre llegó de Alausí en el tren. Él creció oliendo el humo de las locomotoras. Ahora intenta revivir ese pasado en una trilogía documental. Su estación de partida fue El camino de los demonios, en el que grafica la ruta de la Hermandad de Jubilados Ferroviarios en busca de pensiones más justas. En el trayecto se topó con 'Maquinista Davis', de quien hará un largometraje de 52 minutos. Y su última parada es Bizarros jamaquinos, en el que narra el aporte de 4 000 hombres de Jamaica a la construcción de la vía férrea. El 28 de noviembre de 1900, un ejército de trabajadores jamaquinos tocó puerto junto al río Guayas. Fueron contratados por la compañía J.P. McDonald para restablecer el tramo de la sección montaña, uno de los más cruentos. El bisabuelo de Eleodoro Portocarrero Clark estuvo allí y sobrevivió a esa dura encomienda. Philip Clark, con solo 17 años, fue ayudante de un arquitecto en el tramo Bucay-Alausí; hoy, con orgullo, su bisnieto mantiene vivo su nombre, heredó su fe -transmitida en una antigua Biblia en inglés- y recopila su vida en el libro Jamaica en Ecuador. Él y otros descendientes intentan encarrilar ese tramo de la historia que invisibilizó a sus antepasados. Son firmes al defender sus raíces de hombres libres y no esclavos, de ciudadanos británicos especializados en líneas férreas, de buena moralidad como reconoció Eloy Alfaro en una de sus tantas cartas y que Arturo Atkinson Peñafiel lee con firmeza. Cuando recuerda el pasado de su estirpe, Atkinson sube y baja de los vagones del tiempo. Su abuelo Nathanael hincó pilotes de madera para levantar los puentes en la vía del tren, donde cerca de 2 000 de sus compatriotas murieron por explosiones o por la fiebre amarilla. Sus cuerpos quedaron bajo la tierra de Huigra, en fosas. En su casa, la 137 de la ciudadela Ferroviaria, este ingeniero industrial hurga en libros que resumen, en cortos pasajes, la hazaña de los extranjeros. Son tantas las preguntas, pero Atkinson confía en que las respuestas están guardadas en el viejo baúl que conservan los parientes de los hermanos Harman, los estadounidenses que dirigieron la Guayaquil and Quito Railway Company, encargada del tren trasandino. En 1902, los jamaquinos que

resistieron tomaron rumbos distintos. Una parte regresó al Caribe. Otros 300, entre ellos Clark y Atkinson, siguieron su camino hacia Durán. Sus nombres quedaron inmortalizados en 18 familias, hoy plasmadas en la pared de un coliseo, en el centro de esta ciudad atravesada por rieles. Brown, Carey, Godson, Livingston, Mac-Gregor, Morgan, Richimond, Sandiford... son los apellidos que se oyen en los alrededores de la estación del tren de Alfaro.

Este contenido ha sido publicado originalmente por Diario EL COMERCIO en la siguiente dirección:

<http://www.elcomercio.com.ec/actualidad/duran-minitren-guillermo-davis-ferroviaria.html>. Si está pensando en hacer uso del mismo, por favor, cite la fuente y haga un enlace hacia la nota original de donde usted ha tomado este contenido. ElComercio.com