



**UNIVERSIDAD DE LAS ARTES**

**Escuela de Artes Visuales**

Proyecto Artístico

**Entre Paralelas**

**Diálogos entre el arte y la obsolescencia del ferrocarril en  
Durán**

Previo la obtención del Título de:

**Licenciada en Artes Visuales**

Autor/a:

Silvia Gabriela Quezada Aguayo

**GUAYAQUIL – ECUADOR**

2019

## **Declaración de autoría y cesión de derechos de publicación de la tesis**

Yo, Silvia Gabriela Quezada Aguayo, declaro que el desarrollo de la presente obra es de mi exclusiva autoría y que ha sido elaborada para la obtención de la Licenciatura en Artes Visuales. Declaro además conocer que el Reglamento de Titulación de Grado de la Universidad de las Artes en su artículo 34 menciona como falta muy grave el plagio total o parcial de obras intelectuales y que su sanción se realizará acorde al Código de Ética de la Universidad de las Artes. De acuerdo con el art. 114 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad E Innovación\* cedo a la Universidad de las Artes los derechos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, para que la universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando su uso sea con fines académicos.

Firma del estudiante

\*CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN (Registro Oficial n. 899 - Dic./2016) Artículo 114.- De los titulares de derechos de obras creadas en las instituciones de educación superior y centros educativos.- En el caso de las obras creadas en centros educativos, universidades, escuelas politécnicas, institutos superiores técnicos, tecnológicos, pedagógicos, de artes y los conservatorios superiores, e institutos públicos de investigación como resultado de su actividad académica o de investigación tales como trabajos de titulación, proyectos de investigación o innovación, artículos académicos, u otros análogos, sin perjuicio de que pueda existir relación de dependencia, la titularidad de los derechos patrimoniales corresponderá a los autores. Sin embargo, el establecimiento tendrá una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra con fines académicos.

## **Miembros del tribunal de defensa**

**Adriana María Ríos Díaz**

Tutor del Proyecto Interdisciplinario

**María Guadalupe Álvarez Pomares**

Miembro del tribunal de defensa

**Armando Busquets**

Miembro del tribunal de defensa

## **Agradecimientos:**

*“Todo lo que puedas imaginar es real.”*

*Pablo Picasso*

Quiero expresar mi agradecimiento a la Universidad de las Artes y al ITAE por permitirme educarme y capacitarme en sus aulas. A la Escuela de Artes Visuales por brindarme la oportunidad de seguir esta tan anhelada carrera llena de sacrificios, desvelos, esfuerzos, pero también de emoción, satisfacción y realización personal. A mi tutora de tesis Mg. Adriana Ríos quien con su experiencia, profesionalismo y ánimo supo guiarme acertadamente en el desarrollo de este proyecto, muchísimas gracias de corazón.

Agradezco a todos los profesores por su esfuerzo y dedicación que a lo largo de la carrera no solo fueron mis mentores en el área profesional, también fueron consejeros y amigos que me prepararon en este camino del arte.

Mi infinita gratitud a los jubilados ferroviarios, a los miembros del grupo Espíritu Ferroviario y a todos los ferroviarios de corazón por su colaboración, y aporte de información sobre el tema del ferrocarril. De igual manera a los amigos, compañeros, colegas y familiares por el apoyo, paciencia, consejos y ayuda desinteresada.

Y como parte final, gracias, gracias, gracias a toda esa energía infinita e inexplicable que el universo provee haciendo que todo lo imaginado sea posible.

*Syl Quezada*

## **Dedicatoria:**

El presente proyecto lo dedico a todas aquellas personas especiales que con su apoyo incondicional supieron guiarme, aconsejarme con sabiduría, paciencia y entusiasmo, haciendo más ligero mi camino.

Gracias a sus enseñanzas y palabras de aliento que me ayudaron a superar los momentos más difíciles para alcanzar esta meta.

*Syl Quezada*

## **Resumen**

«Entre paralelas: Diálogos entre el arte y la obsolescencia del ferrocarril en Durán», nace de una inquietud personal a partir de mi recorrido diario, donde lo primero que veo al llegar o salir de la ciudad de Durán, Ecuador, es el ferrocarril. Mi transitar por estos espacios, la percepción de una población sin identidad, la desidia de las autoridades para trabajar por la recuperación y la preservación del Patrimonio Industrial, las circunstancias, los detalles, los recuerdos, la memoria colectiva y personal, me llevan a tratar estas problemáticas entrelazando otras disciplinas con el arte. Mi intención principal no busca romantizar el ferrocarril, sino dirigirme hacia una reflexión y diálogos sobre lugares y geografías entrópicas e identidades quebradizas donde todo se vuelve pasado, obsoleto y decadente.

**Palabras Claves:** Ferrocarril, patrimonio industrial, espacios, identidad, memoria, archivo.

## **Abstract**

«Entre Paralelas: Diálogos entre el arte y la obsolescencia del ferrocarril en Durán» (Between Parallels: Dialogues between Art and the Obsolescence of the Durán Railroad) is the result of a personal restlessness based on my daily journey, where the first thing I see when arriving or leaving the city of Durán, Ecuador, is the railway. My journey through these spaces, the perception of a population without identity, the negligence of the authorities to work for the recovery and preservation of Industrial Heritage, the circumstances, the details, the memories, the collective and personal memory, lead me to deal with these problems interweaving other disciplines with art. My main intention is not to romanticize the railway, but to direct myself towards a reflection and dialogues on entropic places and geographies and fragile identities where everything becomes past, obsolete and decadent.

**Keywords:** Railway, industrial heritage, spaces, identity, memory, archive.

# ÍNDICE GENERAL

<b>PRELIMINARES</b> .....	<b>I</b>
Declaración de autoría y cesión de derechos de publicación de la tesis .....	i
Miembros del tribunal de defensa .....	ii
Agradecimientos: .....	iii
Dedicatoria: .....	iv
Resumen .....	v
Abstract .....	vi
Índice General .....	vii
Índice de Imágenes .....	ix
<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
1.1.MOTIVACIÓN DEL PROYECTO .....	1
1.2.ANTECEDENTES .....	2
1.3 PERTINENCIA DEL PROYECTO .....	10
1.4 DECLARACIÓN DE INTENCIÓN .....	13
<b>2. GENEALOGÍA</b> .....	<b>16</b>
<b>2.1. ESPACIO</b> .....	<b>21</b>
2.1.1. El espacio-Lugar, desde la filosofía, la arquitectura el urbanismo, la literatura y la antropología. ....	22
2.1.2. El espacio y las artes visuales .....	28
2.1.3. El abandono de los espacios y la obsolescencia.....	31
2.1.4. Ausencia-vacío y las terrain vague de Solá-Morales. ....	38
2.1.5. Los ferrocarriles de Durán ¿Patrimonio industrial, paisajes antropológicos o paisajes industriales? .....	41
2.1.5.1. Situación actual de la vía férrea como Patrimonio Cultural.....	45
<b>2.2. LA MEMORIA</b> .....	<b>48</b>
2.2.1. Relación entre Memoria e Historia .....	49
2.2.2. Memoria Colectiva y Patrimonio Cultural. ....	51
2.2.3. Memoria del lugar .....	53
2.2.4. Memoria y el arte .....	56
<b>2.3. ARCHIVO</b> .....	<b>58</b>
2.3.1. ¿Artista, antropólogo o historiador?.....	64
<b>2.4 CONCLUSIONES DE LA GENEALOGÍA</b> .....	<b>67</b>
<b>3. PROPUESTA ARTÍSTICA</b> .....	<b>70</b>
<b>3.1 OBRAS (BOCETOS)</b> .....	<b>70</b>
3.3.1. Boceto Camino al olvido (Fotografía) .....	70
3.3.2. Boceto Limallas (objeto - instalación) .....	72
3.3.3. Boceto Expropiaciones/Apropiaciones (Dibujo expandido).....	73
3.3.4. Boceto Las Terrain Vague (Video mapping instalativo) .....	75

3.3.5. Boceto Hypomnematas al viento (Instalación in situ) .....	76
3.3.6. Boceto Ecos Apagados (audiovisual).....	77
3.3.7. Boceto Huellas (caja sonora).....	78
3.3.8. Boceto Obra con colaborativos .....	80
<b>3.2 PROYECTO EXPOSITIVO.....</b>	<b>81</b>
3.2.1. El recorrido de la investigación como inicio.....	81
3.2.2 Proceso y desafíos de la gestión .....	83
3.2.2.1. Gestionando el espacio ideal .....	83
3.2.2.2. Gestión comunidad y colaborativos. ....	87
3.2.2.1.1. Comunidad.....	87
3.2.2.1.2. Colaborativos .....	89
3.2.2.3. Conclusiones de la gestión: .....	89
3.2.3 Espacio Expositivo.....	90
3.2.3.1 Recorrido de los Espacios Exteriores. ....	92
3.2.3.2 Auditorium Álvaro Aparicio - Edificio La Dolorosa .....	95
3.2.3.1.1 Momento/Lugar 1 - Instalación in situ. ....	97
3.2.3.1.2. Momento/Lugar 2 - Fotografías.....	98
3.2.3.1.3. Momento/Lugar 3 - Caja-sonora.....	99
3.2.3.1.4. Momento/Lugar 4 - Videomapping -instalación. ....	101
3.2.3.1.5. Momento/Lugar 5 - Pieza con colaborativos / Objetos .....	102
3.2.3.1.6. Momento/Lugar 6 - Instalación-contenedores / Mesas-Placas .....	103
3.2.3.1.7. Momento/Lugar 7 - Audiovisual .....	105
<b>4. PRODUCCIÓN ARTÍSTICA .....</b>	<b>106</b>
<b>4.1. PROCESOS Y MONTAJE.....</b>	<b>106</b>
<b>4.2. LAS OBRAS.....</b>	<b>109</b>
4.2.1. Hypomnematas al viento.....	109
4.2.2. Camino al olvido .....	109
4.2.3. Huellas.....	110
4.2.4. Las terrain vague .....	110
4.2.5. Expropiaciones/Apropiaciones.....	111
4.2.6. Limallas.....	111
4.2.7. Ecos Apagados .....	112
4.2.8. Pieza con colaborativos .....	112
<b>4.3. LA EXPOSICIÓN.....</b>	<b>113</b>
4.3.1. Resultados de la exposición .....	116
<b>5. EPÍLOGO: .....</b>	<b>118</b>
<b>6. ANEXOS .....</b>	<b>122</b>
<b>7. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>130</b>

## ÍNDICE DE IMÁGENES

Fig. 1. <i>A certain kind of archeology</i> 2018- Roberto Vega .....	3
Fig. 2. Cutículas de polvo, 2018 – Roberto Vega .....	4
Fig. 3. Extravío (Izq.) y Habitaciones en el espacio I y II (Der) de Luis Chenche .....	6
Fig. 4. El paraíso del diablo - Leandro Pesantes .....	7
Fig. 5. El paraíso del diablo - Leandro Pesantes .....	7
Fig. 6. Contornos anónimos - Daniela Ochoa .....	7
Fig. 7. Punto caliente. Wendy Ribadeneira. ....	8
Fig. 8. Es ficción, pero aun así duele. María Portaluppi. ....	9
Fig. 9. Pasajeros 1era.clase (1911) Fuente: Fondo Nacional Fotografía.....	16
Fig. 10. Construcción estación. ....	16
Fig. 11. Estación Eloy Alfaro 1925.....	16
Fig. 12. Estación de Durán 1905.....	16
Fig. 13. Bodega de carga ferrocarril 1900-1910. ....	16
Fig. 14. Gabarra 1970.....	17
Fig. 15. Muelle de balsa Durán 1896-1905 .....	17
Fig. 16. Ingenios azucareros.....	17
Fig. 17. Patio de materiales -Durán.....	19
Fig. 18. Vista de pájaro de Durán.....	19
Fig. 19. Estado del ferrocarril década de los 90´s .....	19
Fig. 20. Tren Crucero. ....	20
Fig. 21. Mapeo de las ciudadelas ferroviarias 1,2, y 3. ....	25
Fig. 22. Taller «Ante la tensión del invisible» .....	28
Fig. 23. Pavement - Site specific – Rubens Mano.....	28
Fig. 24. Cronic Intersect. G. Matta-Clark .....	30
Fig. 25. Days End. Gordon Matta Clark.....	30
Fig. 26. Piel Amarilla - De la serie «Piel de concreto» Syl Quezada. ....	31
Fig. 27. Sitio abandonado.....	32
Fig. 28. Antigua estación-Durán. ....	32
Fig. 29. Mercado Municipal César Yáñez.....	33
Fig. 30. Antiguo cementerio de trenes y tanque de petróleo.....	33
Fig. 31. Antiguo muelle de lanchas de Durán .....	33
Fig. 32. Nuevo Malecón de Duran, sin el muelle.....	33
Fig. 33. Comparativa estación, talleres y Cementerio trenes .....	34
Fig. 34. Cambios terrenos antiguo muelle y estación.....	34
Fig. 35. Cambios terrenos talleres y estación actual. ....	35
Fig. 36. Cambios terrenos Fábrica de alcoholes.....	36
Fig. 37. De la serie Cementerio de tranvía. Seph Lawless. Fotografía .....	37
Fig. 38. De la serie Cementerio de mascotas. Seph Lawless. Fotografía.....	37
Fig. 39. Antigua Planta de bombeo combustible 2002.....	39
Fig. 40. Estructura estación centro de Durán, 2019 .....	39
Fig. 41. Obra 1915 (Serie Habitaciones) 2018.200 x150 cm. ....	40
Fig. 42. Obsolescencias (2019.....	40
Fig. 43. Vista general de la serie “habitaciones”.....	40
Fig. 44. Postes Telegráficos y Huelga 1958.....	43
Fig. 45. Anuncios de Fabricas en Durán 1900 .....	44
Fig. 46. Recuperación Pedestal de García Moreno (2019).....	46
Fig. 47. Estación de Durán .....	46
Fig. 48. Chatarrización .....	47
Fig. 49. Fractal Memories #4 de Andrea Wolf.....	50

Fig. 50. Carlos Davis, hijo de Don Guillermo Davis- 2016.....	53
Fig. 51. Locomotora en miniatura del Maestro Davis.....	53
Fig. 52. Lo que queda de la estación de trenes-Durán .....	54
Fig. 53. Antigua estación de Durán Fuente: Fondo Nacional de Fotografía.....	54
Fig. 54. Vagón de la Memoria- Tren de los Currados. Barrio Jorge Isaacs -2005.....	56
Fig. 55. Antigua terminal de trenes -Cali Colombia. ....	56
Fig. 56. Recorridos por los monumentos de Passaic New Jersey de Roberth Smithson.....	60
Fig. 57. Serie Fotográfica “Recorridos a las orillas del río Guayas” .....	61
Fig. 58. Bernd & Hilla Becher. Fotografía gelatinobromuro de plata sobre papel. ....	62
Fig. 59. La dinámica de los Monumentos y búsqueda de una fachada moderna para Cali.....	63
Fig. 60. Síndrome de Guernica- Fernando Sánchez Castillo.....	66
Fig. 61. Boceto Camino al olvido .....	70
Fig. 62. Boceto Limallas .....	72
Fig. 63. Boceto Expropiaciones/Apropiaciones .....	73
Fig. 64. Proceso elaboración de placas .....	74
Fig. 65. Avance de placas.....	74
Fig. 66. Proceso mesas expositivas .....	74
Fig. 67. Boceto Videomapping-instalación Las Terrain Vague .....	75
Fig. 68. Boceto Instalación y Detalle de notas .....	76
Fig. 69. Proceso elaboración varillas Boceto Notas.....	77
Fig. 70. Entrevistas -diálogos para obra audiovisual - Ecos Apagados.....	77
Fig. 71. Boceto Caja madera sonora (Huellas).....	78
Fig. 72. Proceso restauración Caja antigua que data entre 1950- 1960 aprox.....	80
Fig. 73. Fotografía Intervenida- Boceto.....	80
Fig. 74. Piezas para obra colaborativa.....	80
Fig. 75. Casa donde llegó a vivir mi abuelo. Cdla.Ferroviaria #1.....	81
Fig. 76. Documentos de archivo Ciudadela ferroviaria #2.....	81
Fig. 77. Mapa de recorrido de investigación .....	82
Fig. 78. Galpón Talleres viejos-Ferrocarriles.....	84
Fig. 79. Sala de máquinas talleres de ferrocarril en Durán. ....	84
Fig. 80. Espacio y coches Ferrocarriles Durán.....	85
Fig. 81. Vista interna Sala VIP y balcones.....	85
Fig. 82. Vista interna Coche-estudio .....	85
Fig. 83. Planta baja, andén y corredor exterior .....	85
Fig. 84. Hermandad de Jubilados Ferroviarios- Durán .....	86
Fig. 85. Eventos y entrevistas ferroviarios .....	88
Fig. 86. Reunión con autoridades.....	88
Fig. 87. Reunión con coleccionista. ....	89
Fig. 88. Vista del Edificio De la Cooperativa La Dolorosa (2019).....	91
Fig. 89. Mapa de Recorrido- Ingreso a Durán.....	93
Fig. 90. Mapa Ciudadelas Ferroviaria 1 y 2 .....	93
Fig. 91. Plano del terreno baldío Anglo-CEPE .....	94
Fig. 92. Plano - Sector Mercado. Ex talleres del ferrocarril Durán.....	94
Fig. 93. Plano Sector, Coliseo Ferroviario. Hermandad de Jubilados.....	95
Fig. 94. Sector Antigua estación, bodegas y embarcadero de lanchas Ferrocarriles.....	95
Fig. 95. Auditorium Álvaro Aparicio. Edif. La Dolorosa- Durán.....	96
Fig. 96. Render Guiones para montaje de obras Auditorium Edif. La Dolorosa .....	96
Fig. 97. Render Boceto Distributivo de las piezas sobre el espacio .....	97
Fig. 98. Render Boceto Momento/Lugar 1 – Instalación in situ. ....	97
Fig. 99. Render momento/lugar 2/ Fotografías .....	98
Fig. 100. Boceto-Plano Paredes falsas .....	99

Fig. 101. Render Momento/Lugar 3 – Caja sonora /Instalación in situ. ....	99
Fig. 102. Render Momento/Lugar 3 – Video mapping-instalación.....	101
Fig. 103. Render Momento/ Lugar 5 – colaborativos .....	102
Fig. 104. Momento/ Lugar 5 – colaborativos .....	103
Fig. 105. Momento/ Lugar 6 – Contenedores /mesas placas.....	103
Fig. 106. Boceto Mesas y contenedores y Boceto de pared falsa.....	104
Fig. 107. Render Boceto Momento/Lugar 7 – Audiovisual /Instalación in situ.....	105
Fig. 108. Afiche y postal de exposición. versión Impresa .....	106
Fig. 109. Invitación exposición.....	106
Fig. 110. Tríptico informativo de exposición. versión Impresa (anverso y derecho).....	108
Fig. 111. Syl Quezada – Hypomnemas al viento [Instalación]. ....	109
Fig. 112. Syl Quezada - Camino Al olvido [Fotografía].....	109
Fig. 113. Syl Quezada - Huellas [Objeto sonoro-fotografía]. ....	110
Fig. 114. Syl Quezada - Las Terrain Vague [Videomapping].....	110
Fig. 115. Syl Quezada – Expropiaciones/Apropiaciones .....	111
Fig. 116. Syl Quezada – Limallas .....	111
Fig. 117. Syl Quezada – Ecos apagados [audiovisual].....	112
Fig. 118. Syl Quezada – Pieza con colaborativos [objetos históricos].....	112
Fig. 119 Registros Entre Paralelas (2019). Fh. Cinthia Vargas .....	113
Fig. 120. Registros Entre Paralelas (2019). Fh. Julio Quijije.....	113
Fig. 121. Registros Entre Paralelas (2019). Fh. Enrique Figueroa.....	114
Fig. 122. Registros Entre Paralelas (2019). Fh. de Julio Quijije. ....	114
Fig. 123. Registro Entre Paralelas (2019). Ph. Enrique Figueroa .....	115
Fig. 124. Registro Entre Paralelas (2019). Ph. Silvia Quezada .....	115
Fig. 125. Diseño Plano Auditorium Álvaro Aparicio- Coop. La Dolorosa.....	125
Fig. 126. Conferencista. Scigo. Luis Martínez Cupido´s Bar- .....	126
Fig. 127. Locomotora a vapor # 8 Fotografía cortesía del Ing. Félix López.....	126
Fig. 128. Registro Entre Paralelas. Historiadores y coleccionistas del ferrocarril (2019) .....	127

## 1. Introducción

Cuando se habla de Durán, es pensar en trenes, vagones y lanchas y en efecto, desde sus inicios, aun siendo un caserío, esta ciudad fue conocida como la "base cero" porque ahí se establecieron los talleres principales, así como la estación de tren Eloy Alfaro. Conocer la historia del ferrocarril o lo que se cree saber de él, es entrar en un mundo de imaginarios posibles e imposibles. Hoy en día, en mi diario transitar entre Durán y Guayaquil y viceversa, lo primero que veo son los talleres del ferrocarril, vivo cerca de la estación del tren, en una ciudadela para ferroviarios y para variar, mi abuelo fue ferroviario: sangre ferroviaria corre por mis venas. Por esa razón/motivo, desde la experiencia tanto personal, familiar o de amigos, además de mis aficiones en fotografiar los espacios y edificios abandonados, en ruinas (o los llamados *terrain vague* y *los no-lugares*) me llevó a preguntarme: ¿cómo puedo combinar dos motivaciones que son importantes en mi vida, la práctica artística y el tren, desde la memoria del espacio y el relato?

### 1.1 Motivación del proyecto

El archivo fotográfico, los objetos, las narrativas orales y escritas, para quienes por distintas razones estuvimos vinculados con el monstruo de los andes: el ferrocarril, son recuerdos que guardamos en cajones, gavetas, en urnas o en armarios de vidrios o de madera o en nuestras mentes, porque sentimos que de ese modo la memoria no muere y da paso para poder contar o relatar a quien le interese parte de esa historia vivida, escuchada, relatada e imaginada; y desde distintas miradas y subjetividades, hablar de aquellos sitios, espacios, lugares y no lugares, con presencia pero que nadie ve, o que quizás, es mejor no ver o no es conveniente ver, así como de voces que nadie escucha o nadie oye.

Personalmente no pretendo hablar de la memoria y los espacios desde un pasado nostálgico y melancólico, aunque así lo parezca, sino desde un presente que me permita reinterpretar las realidades que se me presentan y establecer resignificaciones a lo

in-visible relacionando el objeto de mi investigación: el ferrocarril de/en Durán y su legado, pero conectado a conceptos de espacio-memoria-archivo, desde la aproximación de distintas disciplinas e investigando el archivo y jugando con plasticidades artísticas que me permitan crear y mostrar visualidades experimentales tratando de generar múltiples lecturas, sensaciones y principalmente cuestionamientos y reflexiones sobre el sentido de la pertenencia, el patrimonio industrial y la memoria del lugar.

## **1.2 Antecedentes**

Desde pequeña estuve relacionada con el ferrocarril. Cuando llegaba de vacaciones a Durán, todos los días escuchaba a las 5 de la mañana el pito y la campana del tren que anunciaba que el tren-mixto estaba a punto de salir hacia Riobamba. Y en las tardes, a las 4 pm, hora donde los abuelos acostumbraban a tomar su cafecito, apurada salía al patio de la casa, a ver como en medio de los cerros iba apareciendo el humo de la locomotora roja, así solía llamarla, y con la misma inocencia de la niñez correr con las manos alzadas saludando a la gente que iba en los vagones o sobre ellos. La misma emoción que sentía, ya adolescente cuando viajaba arriba de los vagones sintiendo la brisa del aire golpeando mi cara y al mismo tiempo el de los distintos olores que el paisaje me brindaba. De eso ya han pasado varios años, las cosas han cambiado, la magia que el tren despertaba en la gente y a la ciudad de Durán, se quedó en alguna parte guardada entre recuerdos, incluso escribiendo estas líneas no puedo evitar llenar mis ojos de lágrimas y recordar con nostalgia esos capítulos de mi vida pero que al mismo tiempo me motivan para hablar de esa vivencia como memoria de identidad presente para las nuevas generaciones que no alcanzaron a vivir la experiencia del tren y todas las sensaciones que eso conllevaban.

Mi abuela decía que hay voces en el recuerdo, en la huella, en los rastros, en los vestigios y en las ruinas. Recuerdo que, en la clase de debates<sup>1</sup> con Lupe Álvarez hablaba sobre la importancia de trabajar desde las grietas y las fisuras de la memoria, porque desde allí podíamos abrir debates y reflexiones del entorno social y llevarlo al plano artístico.

---

<sup>1</sup> Debates en Prácticas Artísticas, dictada Por la docente Guadalupe Álvarez, como parte de la Malla de la Licenciatura de artes visuales impartida en la Universidad de las Artes.

Para mí mostrar, visibilizar el ferrocarril en Duran, desde mis vivencias y trabajarla desde la idea del espacio, el paisaje industrial, las *terrain vague*, el archivo y la memoria, conjugadas en formalidades visuales como la fotografía, el dibujo, la instalación y el video, me permite ingresar en esas grietas para establecer diálogos entre el pasado, lo anecdótico, lo ausente, lo simbólico y el presente. Es hablar del ferrocarril, no desde la modernidad del siglo XX, sino desde su ausencia, desde sus fisuras, desde sus huellas, desde el recuerdo.

Andreas Huyssen en su texto *En busca del futuro perdido. Cultura y memoria en tiempo de globalización*, capítulo sobre *Monumentos y memoria del Holocausto en la era de los medios*, al respecto de la memoria decía:

El recuerdo configura nuestros vínculos con el pasado, las maneras en las que recordamos nos definen en el presente. Como individuos y como sociedades, necesitamos del pasado para construir y anclar nuestras identidades y alimentar una visión de futuro <sup>2</sup>

En esta idea de la memoria, la identidad, el espacio y el archivo las obras *A certain kind of archeology* (2018) y *Cutícula de polvo* (2018) del artista quiteño Roberto Vega, trata desde los espacios cotidianos hablar de encuentros, desencuentros, experiencias y recuerdos. Así como las huellas y rastros de las fisuras, las grietas y los residuos que encontramos en los lugares.



Fig.1. *A certain kind of archeology* 2018- Roberto Vega

– Sites specific creada a partir de una fisura existente en la pared causada por una fuga. Revestimiento autoadhesivo de yeso, piezas de pared, polvo. Pintura para pared. Feria Internacional de Arte Independiente – IIAF; Iglesia episcopal de san martín. Harlem, Nueva York.

---

<sup>2</sup> Andreas Huyssen. «Monumentos y memoria del Holocausto en la era de los medios» de *En Busca de Futuro perdido. Cultura y memoria en tiempos de globalización* (Grafinor S.A., Buenos Aires, Argentina, 2001) 143



Fig. 2. Cutículas de polvo, 2018 – Roberto Vega  
Intervención específica del sitio en el estudio 909.

Aunque no precisamente hay un texto que reseñe la opinión de los curadores o del propio artista sobre la obra *A certain kind of archeology*, sí hay un texto curatorial de Ana Viera y Roberto Vega sobre la obra *Estudio de Fisura* (2017) que me parece tiene mucha relación con la obra de la referencia, la cual dice:

La grieta sirve de una manera como una "realidad espacial" para el conocimiento y la verdad. En palabras de Vega “Los espacios y territorios que habitamos están regulados. Muchas veces las reglas que las construyen son desconocidas para nosotros. El mapeo del espacio nos permite leerlo y entenderlo desde otro punto de vista. Al nombrar espacio podemos hablar con nuestra voz, usando nuestras propias palabras. Rebautizar y reconfigurar el espacio se convierte en un ejercicio de libertad, autonomía”. Al pensar en la fisura y cómo se puede conectar al mundo, Vega agrega: “quizás, a través de las grietas del poder, podamos mirar hacia afuera y recuperar nuestra voz”<sup>3</sup>

Sobre la obra *Cutículas de polvo*, el artista dice: Durante los ejercicios de caminata, encontré y documenté segmentos de espacios encontrados e intervenidos y la arquitectura en movimiento. En esta práctica, me he entrenado en diferentes formas de mirar.<sup>4</sup>

Sus intervenciones tipo *site specific*, creadas a partir de fisura existente en la pared, las causadas por una fuga o el polvo y los residuos que quedan o los objetos que se conectan, me llevan a pensar en las grietas que a través del tiempo vamos creando o encontrando en nuestro constante caminar, por lo que encuentro entre sus propuestas y la mía un diálogo en el sentido de mostrar a través de la destrucción de paredes, las fisuras

<sup>3</sup> Natalia Viera y Roberto Vega. «Estudio de fisura» 2018 / Extraído de la página web <https://robertovega.blog/on-cracks-as-metaphors-studies-on-fissures/> - <https://robertovega.blog/portfolio/a-certain-kind-of-archeology-2018/> (Consultado el 11-12-2018)

<sup>4</sup> Roberto Vega, «Cutículas de polvo» 2018 / Extraído de la página web <https://robertovega.blog/portfolio/cuticles-of-dust-2018/> (Consultado el 1-12-2018)

de las mismas y las manchas del abandono, la visibilidad de aquellos archivos: huellas, tiempo y memorias que contienen los objetos y los espacios. Tratando en esta búsqueda de lugares desocupados, vacíos o abandonados, situado y no situados la manera de hablar desde y acerca de la memoria colectiva, pero que encierra también nuestra propia memoria consciente o inconsciente.

Desde la arquitectura y la relación con lo urbano, el trabajo de Luis Chenche, artista guayaquileño, indaga su entorno para crear posibilidades poéticas e interpelarlas.

Ejerciendo la actividad del *flâneur*<sup>5</sup>, recorre la ciudad desde el acercamiento con el espacio inhabilitado, el tiempo, el espacio, el territorio, el entramado, la cartografía, los pliegues y el rastro del lugar incluso de lo vacío, conectando su entorno con estructuras emocionales, físicas e ideológicas y reflejando en su trabajo el manejo exquisito del grafito y el rotulador cuya combinación sutil con otros materiales como la tinta china y el acrílico le dan un sentido muy interesante a su trabajo.

Esta descripción se puede sustentar en su statement de portafolio, quien usando un discurso en tercera persona nos dice:

Aborda su práctica artística con un sentido de indagación sobre espacios urbanos no oficiales (lugares en desuso, ruinas, escombros) para transformarlos en posibilidades poéticas y a su vez interpelantes. El artista se enfrenta a los gestos agonizantes de la materia en su crisis liminal de la desaparición, mediante un proceso creativo de búsquedas y reconciliaciones con aspectos de la cotidianidad que están en relación directa con recursos visuales de la arquitectura. Sus intereses están enfocados en resignificar elementos latentes que habitan estos espacios muchas veces imperceptibles. La formalidad de muchos de sus trabajos hace clara referencia a un estudio topográfico caracterizado por un alto nivel de minuciosidad y detallismo. Tiene afinidad con diferentes medios como: la pintura, instalación, fotografía, vídeo y dibujo.<sup>6</sup>

En este contexto las obras «Extravíos» y «Habitación en el espacio I y II.» (De la serie itinerantes) ambas ejecutadas en el 2015 tienen cierto diálogo o afinidad con mis

---

<sup>5</sup> *Flâneur*: termino adoptado por Walter Benjamín desde el pensamiento de *Paul Fournel* y la poesía de *Charles Baudelaire*, que significa caminante urbano, espectador moderno, un detective aficionado e investigador de la ciudad.

<sup>6</sup> Luis Chenche. Statement Portafolio. [http://luischencheblog.files.wordpress.com/2016/01/portafolio/2016/01/portafolio\\_luis\\_chenche\\_2017.pdf](http://luischencheblog.files.wordpress.com/2016/01/portafolio/2016/01/portafolio_luis_chenche_2017.pdf) (Consultado el 1-12-2018)

intereses personales que van de la observación del entorno, el devenir del caminar y la atracción emocional de los espacios y sitios abandonados, como parte de una huella, de un rastro y de una memoria del lugar.



Fig. 3. Extravío (Izq.) y Habitaciones en el espacio I y II (Der) de Luis Chenche  
Extravío: Acrílico, tinta china y rotulador sobre lienzo. Medidas variables 2015.  
Habitaciones en el espacio I y II: Rotulador sobre papel 29.7x21 cm. 2015.

Leandro Pesantes, un artista guayaquileño, es otro de mis referentes. Él se centra en generar diálogos constantes en la naturaleza donde se hace presente la tensión, el ritual y el accidente. Con el uso de diferentes objetos y materiales como el óxido, acero, madera, roca, cabello, lana de cordero, fieltro, plumas de aves, cenizas entre otros materiales de naturaleza orgánica e industrial da forma a sus obras. Encuentro un acercamiento con mi trabajo en cuanto a la búsqueda de sentidos en lugares abandonados y en utilizar para la ejecución de sus obras materiales que en algún momento fueron parte de la industria y con objetos que el mismo lugar le puede ofrecer.

Un trabajo que ejemplariza lo dicho es su muestra. «*El paraíso del diablo*» (2016) y expuesta en su taller muy cerca a los tanques de una antigua fábrica. Una cita que hace la página web gyearte.com sobre Leandro Pesantes, no solo reseña su trabajo como artista, sino que esta frase es aplicable para cualquier artista en proceso, por eso la conecto con mi propia propuesta y experiencia. Esta frase dice:

La exploración de ciertos lugares se vuelve parte de su proceso donde aprende de la fragilidad de las metodologías y que las fórmulas deben ser elásticas, nunca rígidas, pues gracias a los errores se fortalecen los procesos<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Leandro pesantez, Reseña Gyearte. <http://www.gyearte.ec/project/leandro-pesantes/>

\*Fuente Ph: El paraíso del diablo (2016). <https://leandropesantes.wordpress.com/portafolio>



Fig. 4. El paraíso del diablo - Leandro Pesantes  
Instalación lana, fieltro, fango 2016-



Fig. 5. El paraíso del diablo - Leandro Pesantes  
. Díptico, plumas, lana de cordero 2016

Entre mis aficiones esta la fotografía porque es una herramienta que permite “congelar” el tiempo mediante imágenes que documentan el contexto, el espacio, el entorno. Algunas de ellas cuentan narrativas e historias, otras marcan en el tiempo hechos sociales, culturales, patrimoniales y en algunos casos, son capaces de generar tensiones entre fotógrafo, fotografiados (personas-objetos-lugares) y espectadores. Provocando la formulación de debates, diálogos, preguntas o reflexiones sobre las imágenes mostradas.

En este contexto, la artista Daniela Ochoa, en su muestra denominada «Contornos Anónimos» (2016), busca interpelar el espacio, pero desde el espacio como del no-lugar, concepto que trabaja desde hace unos años atrás. Atraída precisamente por los espacios de tránsito como terminales, estaciones y aeropuertos que en lapsos mínimos de tiempo quedan vacíos, habla sobre dualidades de identidad que se adquieren o se pierden según los lugares que se habitan o deshabitan.

Al respecto de su obra Daniela dice:

El proyecto Contornos Anónimos estudia cómo la posmodernidad incide en definiciones de colectividad, industria, anonimato y homogenización. El lugar y no lugar, para comprender cuál es la incidencia del espacio público en la posición del ser humano como sujeto individual.<sup>8</sup>

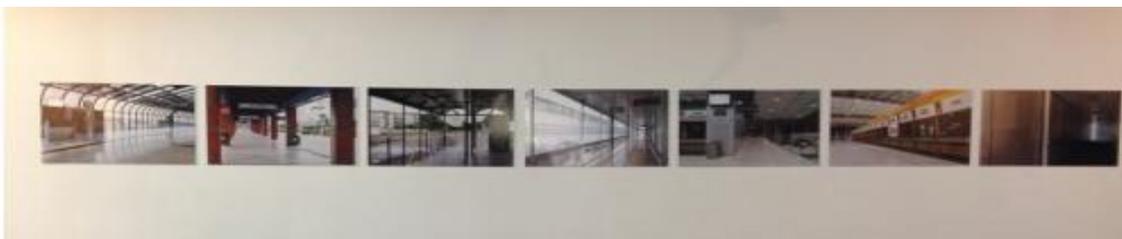


Fig. 6. Contornos anónimos - Daniela Ochoa  
Fotografías (Serie impresa) Formas Colectivas. 2015

<sup>8</sup> María Daniela Ochoa, «Contornos Anónimos» (Tesis de licenciatura, Universidad San Francisco de Quito USFQ, Colegio de comunicación y artes contemporáneas, 2016), 7  
<http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/4968>

Otra artista que también trabaja visualmente a partir de la relación espacios-objetos y el sentido del vacío-objetos como construcción de significados es Wendy Ribadeneira Vargas. Su obra «*Punto Caliente*» (2011) presentada en *El Contenedor Galería de arte*, es una muestra de cómo las imágenes permiten generar reflexiones a partir de los objetos que conforman o interactúan en ese espacio. Ella juega con espacios cotidianos carentes de individuos, pero son los objetos los que cuentan historias, y las visualidades en grises que le da esa sensación de antiguo, de nostalgia, de intimidad a su máxima expresión.

Esta frase acompaña sus trabajos:

El espacio existe a medida que se invierte en significado a través de los objetos que interactúan dentro de él; Está engendrado por sujetos humanos.<sup>9</sup>

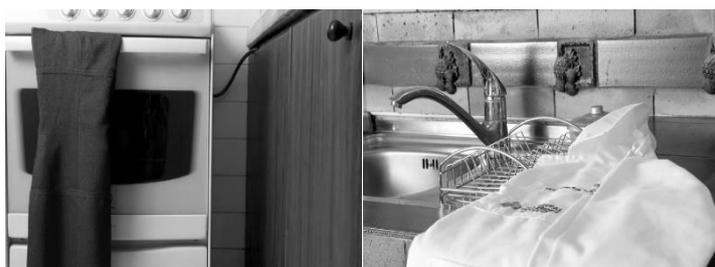


Fig. 7. Punto caliente. Wendy Ribadeneira.  
Fotografía digital. 60 x 40 cm. Impresiones digitales.2011

Lo que me interesa del trabajo de Ochoa y de Ribadeneira no son solo las visualidades frías, vacías y extrañas de las estructuras, lugares, espacios, que conforman sus muestras y que dan forma a un nuevo paisaje urbano, o el del espacio dentro de la cotidianidad, pero narrado desde los objetos que la componen. Mi interés también va desde la óptica de los planos, los encuadres, las luces y sombras que la propia técnica de la fotografía permite crear, de esta manera lo relaciono con mi trabajo, ya que al igual que ambas fotografías, mis trabajos visuales contienen estructuras y sitios abandonados que le dan cierta frialdad y extrañeza al lugar y que, en conjunto con los detalles técnicos como

---

<sup>9</sup> Wendy Ribadeneira. Exposición colectiva «Punto Caliente», El Contenedor, Galería de arte. (2011)  
<https://wendyribadeneirav.wixsite.com/wendy-ribadeneira-v/narrativas-fragmentadas>

los encuadres, planos detalles, texturas y contrastes, y en especial el uso de la escala de grises, pretendo generar más elocuencia y potencia visual a las mismas.

Y por último como referente está el trabajo de María Portaluppi, «*Es ficción, pero aun así duele*» (2015) realizada en la casa Cino Fabiani y curada por Ricardo Bohórquez, cuya muestra fotográfica se desarrolló a través de un guion, que mediante objetos que algunas veces fueron de su familia, construye una historia contada desde el relato de un personaje como intérprete de los elementos escogidos y los enigmas que contienen.

En un extracto del statement de la muestra dice:

...La fuerza de una imagen reside en este caso, en su capacidad de invocar recuerdos y situaciones pasadas, desencadenando un movimiento en el cual el pasado es traído al presente, estableciéndose como tal...<sup>10</sup>



Fig. 8.. Es ficción, pero aun así duele. María Portaluppi.  
Fotografías, pieza instalativo, guion. Medidas variables 2015

Estas narraciones visuales a través de los objetos, a través de los espacios es lo que pretende mi trabajo y María Portaluppi lo lleva de una manera nostálgica, pero a la vez ficcionaria; ella decía que la escasez de archivos fotográficos de momentos y acontecimientos dentro de su familia la llevó a realizar su muestra, «*Es ficción, pero aun así duele*». De modo que su relación con los recuerdos va en el sentido de como los objetos situados en ciertos lugares pueden decir cosas y desarrollar historias.

<sup>10</sup> María Portaluppi. Es ficción, pero aun así duele. 2015 <http://www.riorevuelto.net/2015/04/maria-portaluppi-es-ficcion-pero-aun.html>

### 1.3 Pertinencia del proyecto

Si bien es cierto hay una variedad de bibliografía entre libros y tesis que tratan sobre el tren ecuatoriano: su construcción, sus contratos, los discursos, los informes, los trabajadores, las estaciones, etcétera, estos lo hacen en forma global y de manera histórica. Entre esos tenemos: *Memorias del Ferrocarril del Sur y los hombres que lo realizaron* de Alfredo Maldonado y *El ferrocarril en el cielo* de Elizabeth Harman y Katharine Robinson Harman. Resalto estos dos textos porque considero que son los más apegados a una historicidad académica y verificable. Desde la arquitectura, el libro de Inés del Pino que lleva como título *Arquitectura Ferroviaria en los Andes del Ecuador*, es un texto que habla del ferrocarril desde otra perspectiva no tan común, los edificios y puentes. Otro texto interesante que viene desde lo social es el de Mayra Prado llamado *Rol de la mujer en la vida ferroviaria del Ecuador*, y aunque no encaja por completo dentro de mi tema, lo menciono porque me llamó la atención, como desde el testimonio y la mirada femenina se puede hablar del ferrocarril ecuatoriano que de por sí tiene connotación masculina.

Partiendo desde la Universidad de las Artes, en cuanto a estudios realizados sobre el cantón Durán como ciudad ferroviaria, dentro de mi búsqueda no he hallado otras investigaciones que dialoguen sobre el tema, siendo el más cercano en relación con la memoria del lugar, la propuesta de Luis Chenche.

Por otro lado, indagando en otras disciplinas como la Arquitectura, encontré cuatro tesis que tratan sobre la implementación en la estación de Durán de un Museo del Tren y dos tesis relacionadas con el estudio de la estación de Durán y el espacio público; la una desde la estrategia de intervención urbana para integrar la estación con su entorno colindante; y la otra desde la conservación y puesta en valor de los espacios complementarios. Desde la Economía hallé un estudio del tren turístico y su incidencia económica en el Cantón Durán; y desde la Comunicación Social ubiqué la tesis de Pedro Villegas que, mediante un audiovisual documental denominado «Maquinita Davis», retrata la memoria histórica de Guillermo Davis, un mecánico ferroviario de inicios del siglo XX y creador de las locomotoras en miniatura. Este audiovisual es el que más acercamiento tiene con mi investigación, además vale mencionar que, desde lo académico, este mismo personaje ferroviario, fue con quien hice mi primer acercamiento al tema del tren.

Por lo antes expuesto, considero que mi tema de investigación es pertinente por las siguientes razones:

- Desde el punto de vista de la carrera de Artes Visuales, este tipo de investigación aún no ha abierto camino sobre un tema histórico aplicado a las artes y mi investigación pretende justamente, explorar aspectos desconocidos y no socializados del ferrocarril en Durán a fin de evidenciarlos, reflexionarlos y cuestionarlos desde el campo artístico.
- Siendo el arte el mejor medio para comunicar, educar y formar valores, mi investigación y propuesta artística sobre el ferrocarril desde la revisión histórica de un espacio, la reflexión de la memoria y el rescate del sentido de identidad local permite conectarme con el sentir del individuo e incidir en una comunidad.
- En conversaciones que he tenido con personas relacionadas con el tren, con jubilados ferroviarios y amigos es *vox populi* que actualmente son tres generaciones de durandños que nunca se han subido a un tren, por lo que hablar de estas problemáticas, no desde el discurso político, sino desde el discurso poético del arte, es lo que hace pertinente mi propuesta.

Finalmente, luego de haber realizado una revisión de mis antecedentes citados anteriormente y las relaciones de afinidad que tengo con ellos, también marco distanciamientos con mi propuesta. Si bien algunos de mis antecedentes son más pertinentes que otros, debo reconocer que este análisis e investigación me ha servido para definir aspectos que me permitan trabajar en una propuesta desde mis propias singularidades en cuanto a técnicas y a mi propia mirada en cuanto conceptos comunes, por ejemplo:

A diferencia de Roberto Vega, yo no parto desde los desencuentros o encuentros suscitados en lugares comunes o cotidianos como el bus, el mercado, la casa. Lo mío se dirige hacia una reflexión sobre lugares y geografías entrópicas e identidades quebradizas donde todo se vuelve pasado, obsoleto y decadente. Tratando de reflejar esa fragmentación mediante el Videomapping cuyas formas fractales me permiten reflexionar en la problemática de la identidad.

Frente a la obra de Luis Chenche si bien ambos manejamos el dibujo expandido lo que me distancia de su trabajo es el uso de materiales y soportes distintos al lápiz, el rotulador y el papel. Lo mío es más experimental, pues utilizo materiales y soportes no convencionales como las placas de cobre PCB y varios tipos de ácidos, para generar abstracciones y trazar dibujos lineales de planos urbanos y arquitectónicos de mi idea de espacio y relacionándolo con la problemática de la obsolescencia, el abandono y la memoria del lugar.

De Leandro me diferencia su retórica. No me interesa trabajar los elementos encontrados desde la ritualidad o la accidentalidad. Yo me enfoco más bien en encontrar en los residuos, polvos o limallas sentidos potenciales de activación de la memoria y la visibilidad de los espacios.

Si bien Daniela Ochoa y Wendy Ribadeneira usan el recurso de la fotografía para captar los espacios de tiempo, mi distanciamiento con ellas va en el modo de observar los lugares y la relación de identidad del individuo. Ochoa, trabaja el concepto de no-lugar y cómo las identidades se pierden o se adquieren según la ubicación del individuo en el espacio. En mi caso trato de captar la memoria y la identidad del lugar desde los objetos, maquinarias y estructuras industriales, buscando de algún modo lograr la visibilidad de la identidad del lugar observado. Considero que a pesar del abandono en que se encuentre un sitio, la identidad de este no desaparece totalmente debido a los residuos de memorias o a los recuerdos que sus habitantes o usuarios dejan o tiene de ellos.

A diferencia de Daniela Ochoa, planteo una reflexión de los espacios como constructores de identidad donde el recurso del audiovisual y la instalación me permite trabajar con la idea de la memoria viva y espontánea a través de los diálogos y los recuerdos de las personas con relación a una realidad y a su entorno.

De la misma manera con Ribadeneira, la diferencia es que mi trabajo no se centra en la cotidianidad del espacio íntimo sino en la del espacio abierto, el espacio “público” y que siendo público está escondido o se han tornado in-visible. Me interesa hablar del espacio desde los que Ignasi de Solá -Morales denomina las *terrain vague*<sup>11</sup>. Por otra

---

<sup>11</sup> Terrain vague. Término urbanístico creado por Ignasi de Solá-Morales para señalar aquellos sitios abandonados que en algún momento fueron útiles y están a la espera de nuevos usos.

parte, yo planteo hablar de la identidad de los lugares mediante la fotografía presentadas en materiales no convencionales y jugando con la idea de filtro, pero desde la pintura, aplicando pigmento orgánico.

Con María Portaluppi a diferencia de su trabajo, mi propuesta no requiere de un guion inventado puesto que el archivo fotográfico, de objetos y textos no es escasa, las experiencias y las historias contadas son en su mayoría reales y las imaginadas son tan verídicas que se convirtieron en parte de su historia. Uso los objetos, audiovisual y el espacio para quitarle el anonimato haciéndolos visibles; una manera de otorgarles “voz” y tomar conciencia de una realidad que no se quiere ver.

En esencia, considero pertinente el proyecto artístico titulado «*Entre Paralelas-Diálogos entre el arte y la obsolescencia del ferrocarril en Durán*» como una manera de evidenciar el abandono y la ruina de los espacios; la decadencia y la obsolescencia de las estructuras y piezas así como la fragmentación de la identidad de sus pobladores, reflexionando desde la memoria del lugar e interpelando el sentido de pertenencia, todo esto enmarcado en el ferrocarril como símbolo de modernidad y desarrollo de un poblado.

#### **1.4 Declaración de intención**

Mi diario transitar por estos espacios, la percepción de una población sin identidad, la desidia de las autoridades para trabajar por la recuperación y la preservación del Patrimonio Industrial, las circunstancias, el entorno, los detalles, los recuerdos, la memoria colectiva y personal, me llevan a tratar estas problemáticas a través de del arte y desde otras disciplinas, por lo que mi intención principal se dirige hacia una reflexión sobre lugares y geografías entrópicas e identidades quebradizas donde todo se vuelve pasado, obsoleto y decadente.

Me interesa abordar la propuesta a través de plasticidades como la instalación, la fotografía, el dibujo expandido y el video, mediante herramientas como la entrevista, la narrativa oral, la observación participante, la experiencia personal, el archivo, el texto histórico; con materiales experimentales o residuales que me permitan generar acercamientos con la memoria del espacio.

No es mi intención hablar del tema desde un pasado melancólico, sino desde un diálogo a partir de experiencias personales, familiares y de amigos sobre las fisuras de la memoria y del abandono del espacio, pues considero que tratar estos temas desde el arte, las grietas y la nostalgia, más que debilidades, son fortalezas que nos permiten avanzar y crecer como personas y ciudad.

Este proceso, que nace de una inquietud personal a partir de mi recorrido diario, donde lo primero que veo al llegar o salir de Durán es el ferrocarril; y al hecho que desde siempre estuve relacionada con el ferrocarril por línea familiar o por el lugar que habito me surge la pregunta:

¿De qué manera puedo evidenciar los espacios urbanos concernientes al circuito del ferrocarril en la ciudad de Durán, que permitan una reflexión y debate dentro de los ámbitos, cultural, histórico, identitario y patrimonial de la ciudad?

A esta gran inquietud se agregan otras, relacionadas a ciertos conceptos, plasticidades y problemas observados:

- ¿Cómo materializar, a través del arte contemporáneo, visualidades que hablen de la memoria, la identidad y la problemática del ferrocarril de los últimos años?
- ¿De qué manera desde los márgenes transdisciplinarios del Patrimonio, el urbanismo, la literatura, la filosofía y el arte se pueden abrir espacios de diálogo sobre los conceptos de memoria del lugar, espacios y paisaje industrial?
- ¿Dónde queda el límite entre historiador-antropólogo y el artista?
- ¿Cómo la idea de vestigio, ruina y obsolescencia puede establecer relaciones con el Paisaje Industrial y los *terrain vague*, de modo que permita desde el arte instalativo y el dibujo expandido, cuestionar y problematizar la desvalorización del patrimonio industrial del ferrocarril en Durán?
- ¿Cómo podría desde los conceptos de *espacio*, *archivo* y *memoria*, y a través de plasticidades artísticas contemporáneas, generar modos de exponer y cuestionar sobre la identidad y la obsolescencia del ferrocarril y su legado dentro de la ciudad de Durán?

- ¿Cómo el problema de la falta de cultura y la memoria histórica puede converger en el dibujo en sintonía con la idea del espacio y la construcción de la identidad?
- Por último, ¿Cómo la idea de la hypomnematas de Foucault me permite hablar desde la memoria colectiva y cultural para tratar la problemática de la identidad y crear sentidos mediante la instalación visual y objetual?

Son cuestionamiento que vienen a mi mente mientras escribo esta investigación y pienso que tal vez en algunos de ellos no encuentre las respuestas concretas o correctas. Sin embargo, el simple hecho de pensarlas y plasmarlas en un proyecto creo que abre caminos para reflexionarlas y tomar conciencia de estas problemáticas.

Me he planteado algunas pautas que me permitan llevar a cabo esta investigación:

- Examinar e investigar el trabajo de otros artistas que hayan realizado propuestas artísticas que trabajen con la memoria, el archivo y espacio, y que pudieran dialogar o ser referentes dentro de mi investigación.
- Utilizar herramientas como la investigación documental, la entrevista, el archivo fotográfico, los objetos y la experiencia personal y familiar para generar plasticidades que permitan indagar en la memoria fragmentada de la historia del ferrocarril.
- Realizar registros fotográficos y audiovisuales de las instalaciones y espacios abandonados pertenecientes al ferrocarril, así como demás elemento a fin de capitalizarlos en visualidades que me lleve a formular múltiples lecturas.
- Conseguir a través del Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura, la ayuda técnica, documental y del trabajo de campo en cuanto a la recuperación de la memoria inmaterial y material de la ciudad.
- Insertar en el circuito y en el contexto del lugar, una exhibición que, discurse en torno a las prácticas artísticas, la historia y la antropología.

## 2. Genealogía

Decía mi abuelo que su papá, un mediador y viajero le contaba de sus aventuras de viaje y entre esas, del recién inaugurado tren ecuatoriano. Quizás mi abuelo maravillado de esas historias un día decidió escaparse de su casa ubicada en Tixán y se hizo ferroviario. Mi abuelo decía que la estación Eloy Alfaro en Durán construida entre 1890 y 1900, había sido una edificación de madera con finos labrados y hermosos aleros decorativos donde los pasajeros que viajaban en primera clase ya sea por vacaciones o negocios gozaban de un ambiente cómodo y elegante digno de su alta alcurnia luego estaba el vagón de segunda, un coche de madera con ventanas y asientos sencillos, obviamente no era muy cómodo como el primero, pero era el que más usaba el pueblo porque no todos podían costear el viaje en primera clase, y luego estaba el vagón de carga, allí se trasladaba los productos y mercancías y no era raro encontrar unos cuantos indígenas viajando en su interior. Mi abuelo contaba que los trenes tenían nombres según lo que cargaban: el tren de las legumbres, el tren lechero, el tren de carga, etcétera.



Fig. 9. Pasajeros 1era. clase (1911)  
Fuente: Fondo Nacional Fotografía



Fig. 10. Construcción estación.  
Fuente: HMCE



Fig. 11. Estación Eloy Alfaro 1925  
Fuente: HMCE

Solía recordar que junto a la estación y muy cerquita del río Guayas estaban no solo el muelle, sino las bodegas, lugar donde se guardaba la carga, que luego sería embarcada en lanchas o gabarras con dirección a Guayaquil.



Fig. 12. Estación de Durán 1905.  
Vista de las bodegas  
Fuente: Imprenta Mercantil- FNF



Fig. 13. Bodega de carga ferrocarril 1900-1910.  
Fuente: Archivo Histórico

El transporte fluvial también pertenecía a la empresa de ferrocarriles y cumplía la función de trasladar la mercancía y a los pasajeros de Durán a Guayaquil y viceversa, cada una de las lanchas tenían nombres de provincias, estaban el vapor Pichincha, Galápagos, Guayaquil, entre otras, recuerdo que hasta hace un poco más de 1988 las lanchas aun funcionaban entre estas dos ciudades...era delicioso y refrescante sentir la brisa del manso Guayas mientras se lo cruzaba, fue una lástima que sin saber cómo ni cuándo un día desaparecieron...luego nos enteramos que un alto funcionario para beneficio propio las había vendido como chatarras.



Fig. 14. Gabarra 1970.  
Fuente: Archivo histórico



Fig. 15. Muelle de balsa Durán 1896-1905  
Julio Timm - FNF

Entre los temas favoritos de mi abuelo, estaba el de los ingenios azucareros. Cuando el tren del sur se inauguró en 1908, se convirtió en un transporte necesario para el traslado del azúcar, así como el de maquinaria para los ingenios azucareros. Cuando estos aumentaron la producción requería de un tendido interno de transporte, entonces se hicieron clientes de las empresas de ferrocarriles y les compraron muchos rieles y durmientes que ya no servían.

Las primeras décadas del siglo XX permitieron que los ingenios Valdez y San Carlos se consolidaran con mejoras infraestructurales. Para el Ingenio Valdez, la inauguración del tren trasandino en 1908 significó la apertura al mercado de la Sierra, otrora limitado.<sup>12</sup>



Fig. 16. Ingenios azucareros.  
Fuente: fondo audiovisual del Ministerio de Cultura y Patrimonio

<sup>12</sup> Ahmed Deidán de la Torre. Los ingenios azucareros en el Ecuador: establecimiento, industrialización, y economía de mercado de *Monopolios y poder en la historia del Ecuador*. (Superintendencia de Control del poder de Mercado, Quito, Ecuador, 2015) 257

Con lo de los ingenios me dio curiosidad de conocer sobre la fábrica de alcoholes de Durán, pero la información que encontré es poquísima. Pero si hallé que su relación con el ferrocarril data de 1946, año en que se realizó la compra de 21.000 metros cuadrados de una parte del antiguo sector de El Recreo, en Durán. La construcción de la fábrica ayudaría al destilamiento de alcohol neutro de 95 grados que se obtendría a partir de los desechos de la caña de azúcar y que serían transportado en el tren de carga desde los Ingenios hacia Durán. En el Ecuador hasta antes de esa fecha, por ley esta materia prima debía ser tirada a los márgenes de los ríos afluentes que cruzaban las provincias del Guayas y Los Ríos<sup>13</sup> cuando en otros países vecinos, ese mismo residuo servía como materia prima para obtener alcohol, carbón negro, aceite fússel, alcohol para perfumería, entre otros, de ahí el afán de construir la Fábrica de Alcoholes del Estado.

Me contaba, que la empresa de ferrocarriles tenía muchos terrenos a lo largo de su línea férrea, todos otorgados a partir de negociaciones contractuales entre la recién creada compañía de ferrocarriles y el estado ecuatoriano, cuyo contrato se firmó en junio de 1897.

La compañía recibió sin costo, tierras a lo largo de toda la línea del ferrocarril proyectado para un derecho de vía de Durán a Quito, en cada pueblo y ciudad e inclusive en Guayaquil y Quito. (...) las tierras estaban destinadas a la vía férrea, oficinas, estaciones, talleres, parque de materiales, muelles y factorías. Si el gobierno no era dueño (...), obtendría la expropiación para la compañía<sup>14</sup>.

Durán, por ser considerada la «*base cero*», la empresa de ferrocarriles tenía grandes extensiones de tierra. Desde el sector de la estación construida en 1892 hasta cerca del cementerio de la ciudad había varios kilómetros a la redonda ocupados por los talleres de ferrocarriles, tanques de almacenamientos, parque de materiales, casas de alojamiento para los trabajadores, el aserradero, una piscina (tanques de reservorios), la sede de los Jubilados, la Hermandad ferroviaria, un coliseo ferroviario, una planta de bombeo de petróleo donde los trenes cargaban y descargaba el combustible y planes de vivienda para los ferroviarios.

---

<sup>13</sup> Gabriel Paredes artículo La hacienda El recreo y la fábrica de alcoholes, de «*Memorias Porteña*» <https://www.pressreader.com/ecuador/memorias-portenas/20170827>

<sup>14</sup> Elizabeth Harman B. y Katharine Robinson B. El Ferrocarril en el cielo (Grafica Iberia, Quito Ecuador, 2007) 57



Fig. 17. Patio de materiales -Durán  
Fuente original: John Horgan 1898-1908  
- Fondo Nacional de Fotografía



Fig. 18. Vista de pájaro de Durán  
Fuente original: John Horgan 1898-1908  
- Fondo Nacional de Fotografía

Con el pasar de los años cuando las carreteras mejoraron, se construyó el puente Rafael Mendoza que une Guayaquil-Durán y aumentó el tamaño del parque automotor de carga pesada y pasajeros, las lanchas y el tren como medio de transporte fueron decayendo. Para los ochentas los fuertes inviernos que soportó el país provocó que una gran parte de los tramos del tren se perdieran por deslaves de tierra y cuyo mantenimiento la empresa de ferrocarriles ya no podía costear en rehabilitarlos de la forma debida.



Fig. 19. Estado del ferrocarril década de los 90's  
Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Ecuador-  
(EFEP)

Recuerdo que entre los 80's y 90's el tren sufrió una crisis profunda (el ferrocarril desde su construcción sufrió de falta de recursos), la situación se agudizó y este medio de transporte dejó de funcionar, si bien hubo ciertos esfuerzos de los gobiernos de la época para rehabilitarlo algunos se quedaron en puro intento o en avances sin mayores éxitos, como el del presidente Rodrigo Borja que entre 1988-1992<sup>15</sup> compró 9 locomotoras Gec Alshton de fabricación francesa que permitió su funcionamiento pero por poco tiempo pues la falta de recursos y una nueva destrucción de vías por el temporal, el tren volvió a quedar inutilizado.

El presidente Rafael Correa<sup>16</sup> en el 2009 tal vez queriendo replicar la obra de su antepasado inicia la rehabilitación total. De las 9 locomotoras a diésel compradas durante

---

<sup>15</sup> Doctor Rodrigo Borja, presidente de la República del Ecuador en el periodo de 1988 a 1992.  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Rodrigo\\_Borja](https://es.wikipedia.org/wiki/Rodrigo_Borja).

<sup>16</sup> Econ. Rafael Correa, presidente de la República del Ecuador en el periodo desde el 2007 al 2017.  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Rafael\\_Correa](https://es.wikipedia.org/wiki/Rafael_Correa)

el gobierno del presidente Borja, tres se recuperaron, (se enviaron a España para su reparación). En el 2011 el gobierno compró tres locomotoras de segunda mano que salieron con desperfectos. Para el 2017 ya estaban rehabilitadas 10 locomotoras electrodiésel, 7 máquinas de vapor (la empresa Metalco fue la encargada de su recuperación), 9 autoferros y 36 coches de pasajeros. El resto fue usado como repuesto o vendido como chatarra. También se reconstruyeron 32 estaciones a lo largo de la vía y se recuperaron 4 talleres: Quito, Durán, Ibarra y Riobamba.

Corría el 2013 y el tren de García Moreno y Alfaro cobraba vida, casi 500 km de vía férrea reformada, con la única diferencia que ya no sería el tren para el pueblo sino para quienes tuvieran poder adquisitivo suficiente para pagar el viaje. El tren turístico nacía, pero desaparecía como medio de transporte masivo. En la actualidad solo funciona por tramos.

Una obra majestuosa. En su época fue una obra de ingeniería impresionante: el «tren más difícil del mundo», fue una de las tantas víctimas de la larga y triste noche neoliberal. Lo dejaron morir, ha dicho Correa en su discurso, que fue seguido de bailes y cantos entre los asistentes.<sup>17</sup>



Fig. 20. Tren Crucero.  
Fuente: Tren Ecuador- EFEP

Durán, una ciudad que nació y creció con el tren, pero que en el camino sus autoridades se encargaron de destruir lo que quedaba del ferrocarril del Sur. Con el llamado “tren crucero”, el sentido de identidad ferroviaria tuvo un efecto contrario. La población durandeña se desconectó de esta magna obra y de sus espacios. Los jóvenes y niños perdieron la memoria histórica de su ciudad. Durán, aunque es conocida como ciudad ferroviaria, ha sentido durante años una cierta falta de voluntad de sus autoridades de turno, quienes no se han preocupado por implementar políticas públicas que trabajen

---

<sup>17</sup> Frase del discurso de Rafael Correa el día de la inauguración de la rehabilitación del ferrocarril en el tramo Quito-Guamote en el 2012. <https://www.larepublica.ec/blog/politica/2012/12/27/correa-inaugura-rehabilitacion-del-ferrocarril/>

en la memoria del lugar, la preservación del patrimonio industrial y en la recuperación de la cultura ferroviaria de su gente.

Con este relato que empieza con recuerdos de mi abuelo y luego pasa a mis vivencia y percepciones, encierro el contexto, la intención y la pertinencia de mi proyecto. Hablar del ferrocarril, sus espacios y su entorno, es como traer la historia hacia un presente, no desde la nostalgia, no desde la melancolía, sino desde el vacío, la ausencia, lo obsoleto y la decadencia y para esto lo hago bajo tres conceptos: espacio, memoria y archivo con el que voy hilando mis procesos artísticos y referentes internacionales.

El espacio como el lugar donde se desarrollan las acciones, donde se suscriben memorias, que junto al archivo guardan historias que permiten la construcción identitaria y de pertenencia. Para esto he citado distintos autores desde distintas disciplinas que me ayuden a tener una mejor comprensión de los conceptos antes mencionados, como es *Michel de Certeau, Marc Augé, Ignasi de Sola Morales, Pierre Nora, Josefa Viegas, Ana María Guasch, Eduardo Murguía, Michel Foucault, Hal Foster, Roland Barthes, entre otros. Así como artistas internacionales como Rubens Mano, Gordon Matta-Clark, Seph Lawless, Colectivo Des-carrilados, Bernd &Hilla Becher, Fernando Sánchez y Roberth Smithson.*

## **2.1. Espacio**

Tratar el tema del ferrocarril desde la idea del espacio, he ir hilvano mis recuerdos, mis referentes externos y mi producción personal, me enfrenta a tomar conciencia de esta palabra «Espacio». Para entender mejor los conceptos hago un recuento de su significado desde su propio concepto y desde el pensamiento de eruditos que a través de diversas disciplinas, me permiten entender los alcances que puede tener esta definición. Para establecer criterios del concepto enfocados hacia la practica artística y desde mis intereses particulares lo cual dentro de mí propuesta es fundamental.

Es así como en nuestro conocimiento general el concepto de “Espacio” es entendido como un lugar geográfico, un conjunto integrado por elementos de la naturaleza: vegetación, suelo, montañas y agua, así como por elementos sociales o culturales, un lugar extenso, sin embargo, llegado al caso, observamos que la noción de

“Espacio”, cobra sentido según el contexto en que se lo sitúa. Laszlo Moholy-Nagy<sup>18</sup> en 1929 encontró cuarenta y cuatro sentidos que le podíamos dar a dicha palabra. (Ver Anexo). En cuanto a la interpretación del concepto dependerá de la disciplina de donde se aplique (ver anexos). Pero, más allá de tratar la tipología de esta palabra y sin querer entrar en más detalles, quiero centrarme en la distinción de *Espacio* y *Lugar* desde autores específicos y desde disciplinas que de una u otra forma se ven relacionadas con mi investigación.

Para el efecto lo hago desde la filosofía, la arquitectura, el urbanismo y la antropología, bajo la mirada de *Michel Certeau*, *Maurice Merleau-Ponty*, *Martin Heidegger*, *J. Montaner*, *Solá-Morales* y *Marc Augé* y como según Marta Llorente, la concepción de -espacio- se relacionan de alguna manera con la literatura. Por otra parte, está el “*espacio*” desde el concepto de Patrimonio Industrial mediante el análisis de los artículos: *El concepto de Patrimonio: El Patrimonio Industrial o memoria de lugar* de Mercedes López García y *La recuperación de los paisajes industriales como paisajes culturales* de Angeline Thachana.

### **2.1.1 El espacio-Lugar, desde la filosofía, la arquitectura el urbanismo, la literatura y la antropología.**

Desde el lenguaje coloquial las palabras espacio-lugar las usamos de manera indistinta, aunque a lo largo de la historia han sido puntos de debates, entre filósofos arquitectos, urbanistas y antropólogos, incluso ahora mismo, con la aparición de ciberespacio, esa especie de porción virtual que en los últimos años se ha desbordado de manera inmensurable, donde los límites se convierten en nociones desconocidas e inimaginables, hace que tomemos con pinzas esta distinción.

La Real Academia de Lengua<sup>19</sup>, en su forma más simple los define así textualmente (he incluido el termino sitio, para aclarar los conceptos): **Espacio. 1.** Extensión que contiene toda la materia. **2. M** Parte de espacio ocupada por cada objeto

---

<sup>18</sup> Orta, Aura. 2010. "Reflexiones en torno al espacio en las artes visuales". Revista de Investigación (69):133 (Fecha de consulta: 20 de mayo de 2019) en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376140384006>

<sup>19</sup> Real Academia de Lengua <https://dle.rae.es>

material. **3.m** Capacidad de un terreno o lugar. **Lugar.** **1.m** Porción de espacio. **2.** Sitio o paraje. **3.m.** Sitios que ocupa cada elemento en una serie. **Sitio.** **1.** Espacio que es ocupado o puede serlo por algo. **2.** Lugar o terreno determinado que es propósito para algo.

Desde la arquitectura, Josep M. Montaner en su texto llamado *Introducción a la arquitectura, conceptos fundamentales de Solá Morales*, explica en el capítulo sobre el *Espacio*, que hay una diferenciación clara entre ambos conceptos. Montaner indica que para esta disciplina el espacio tiene una noción lógica, matemático e infinito, basado en geometría tridimensional y en construcciones mentales. En cambio, el *lugar* está definido por valores simbólicos e históricos sobresaliendo el aspecto fenomenológico con relación al cuerpo.

Los conceptos de espacio y lugar se pueden diferenciar claramente, el primero tiene una condición ideal, teórica, genérica e indefinida, y el segundo posee un carácter concreto, empírico, existencial, articulado definido hasta los detalles.<sup>20</sup>

Para el historiador y filósofo Michael de Certeau, el *lugar* es el orden en el que las cosas ocupan un lugar propio, es decir que dos cosas no pueden ocupar el mismo *lugar*, pero sí cada elemento puede estar al lado de los otros, pero en un *sitio* propio. El *espacio* por su parte es solo lo que su concepción física define, es un término que carece de la estabilidad de un sitio propio, pero a la vez es un cruce de elementos en movimientos. Es decir, si las calles son las variables geométricas estáticas y estables y que contiene un conjunto de elementos coexistentes en cierto orden, es el individuo, el caminante en movimiento el que da paso al espacio.

Un lugar es una configuración instantánea de posiciones. Implica una indicación de estabilidad.... El espacio en cuanto que se toman en consideración los vectores

---

<sup>20</sup>Josep María Montaner. "Espacio," en *Introducción a la arquitectura, conceptos fundamentales*. Ignasi de Solá Morales, Marta Llorente, Josep Montaner, Antoni Ramon y Jordi Oliveras- Los autores 2000 (Ediciones UPC, Barcelona, 2000)101

de dirección, las cantidades de velocidad y las variables de tiempo. El espacio es un entrecruzamiento de movilidades.<sup>21</sup>

Certeau hablaba del espacio, como un lugar practicado, pero llevado desde la escritura y la lectura, en este sentido el filósofo, contrapone espacio-lugar y los teoriza fundamentando ese relato a través de historias y narraciones, que toman el nombre de *mapas* (descripción de operaciones que indican sitios: a lado de...esta junto a...) y *recorridos* (serie mínima de caminos indicados por vectores estáticas o móviles: a la vuelta de...; ingresas por...), estas formas de relatos permiten la transformación de los lugares en espacios y espacios en lugares, de manera que podamos verlos, hacerlos y crearlos.

Este modo de ver el espacio y el lugar me trae consigo el pensar en el cómo describo parte de mis recuerdos de relatos contados, donde hago un mapeo y recorrido mental y luego oral de los espacios y lugares del antiguo ferrocarril:

Según los relatos de los mayores decían que a mediados del siglo XX específicamente en los años 50's, debido al gran movimiento de trenes vagones, productos y materiales especialmente del azúcar y la melaza, deciden construir los nuevos talleres a poca distancia del lugar, en siete hectáreas cercanas al lugar por donde se construiría el puente Rafael Mendoza, y donde aún permanece. Este traslado hizo que la gran extensión de terreno donde se ubicaban los antiguos talleres, el parque de materiales y el aserradero, ubicado al pie del cerro las cabras, quede en desuso, convirtiéndose con el tiempo en una especie de cementerio de trenes. En este lugar podíamos encontrar al alcance de cualquier poblador, materiales, maquinas, piezas de trenes y vagones viejos. Este cementerio de trenes fue parte del centro de Duran hasta finales de los 90's.

Mientras que, en la década de los setenta, los alrededores de la planta de bombeo hasta cerca del cementerio de Duran surgieron planes

---

<sup>21</sup> De Certeau, Michel. Espacios y lugares de *La invención de lo cotidiano Volumen I- Artes de hacer*, (Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A.C. Universidad Iberoamericana, México, D.F.)129

habitacionales diseñados especialmente para los trabajadores ferroviarios hoy conocidas como las ciudadelas ferroviarias 1, 2 y 3.

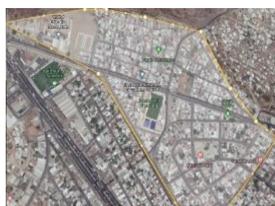


Fig. 21. Mapeo de las ciudadelas ferroviarias 1,2, y 3.  
Fuente: Google Earth

Por su parte la Literatura hace uso del espacio narrativo para tratar el lugar o los lugares donde transcurren un acontecimiento una historia, una acción, pero al que se le agrega una atmosfera espiritual, llamado espacio psicológico que envuelven a los personajes o sitios en una serie de conflictos y emociones y descripciones fantásticas, que le da al relato el poder que posee la literatura, sin embargo Marta Llorente en un artículo publicado en la *Revista Diagonal*, habla de otro espacio dentro de la palabra literaria, al que llama -espacio habitado-, donde no solo la literatura da cabida para lo imaginado o realidades no vividas, sino que también da cuerpo a esas formas reales que a veces son difíciles de materializar, a la apropiación de formas subjetivas del espacio de modo que el espacio habitado no solo está cargado de estructuras materiales sino de vínculos afectivos y que enlazan con nuestras experiencias vividas a los lugares, entendiéndose estos como aquellos planos concretos y específicos, pero que a la vez cargan experiencias, eventos, sucesos con un valor y un significado distinto y único para cada individuo.

La literatura ayuda a complementar la realidad física del espacio a través de imágenes verbales y lógicas: imágenes que construye el texto literario con los mecanismos propios del lenguaje y que guarda en su paciente espera temporal, y que permite unir así la memoria del pasado al instante presente. (...) puede dar realidad a formas espaciales que no poseen entidad material. (...). Este sentido del espacio, entendido en los límites de la desmaterialización de las estructuras reales, es el que ilumina con mayor acierto la literatura.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Marta Llorente, Literatura y Espacio, Revista Diagonal (2012)  
<http://www.revistadiagonal.com/articles/catedra/literatura-espaciohabitado/>

Es interesante como el tipo de espacio-lugar narrado propuesto por *Michel Certeau* se conecta con el espacio narrativo de la historia, y como el espacio histórico desde los lugares geográficos pero al que se le agrega dos coordenadas más, el individuo y el tiempo dan cuenta de sucesos y acciones reales sucedidas en el pasado, sustentadas desde el espacio visual representado, para entender la transformación del espacio físico y como el individuo lo ha transformado y se ha adaptado dentro del entorno y de la sociedad.

De este modo, retomando el pensamiento de Michel Certeau en esta noción de ver (conocimiento de un ordenamiento de lugares) o de ir (acciones de espacios) y agregando la creación de espacios (descripción del relato) se presenta dos lenguajes simbólicos y antropológicos del espacio, que van de un hacer a un ver y cuyo relato cotidiano llevan a la relación del itinerario (acciones discursivas de las operaciones) y el mapa (asentamiento de la observación). En este sentido este pensador nos dice: *Los relatos cotidianos cuentan lo que, no obstante, se puede hacer y fabricar. Se trata de fabricaciones de espacio*<sup>23</sup>

Para el antropólogo Marc Augé los espacios son formas más abstractas que el de lugar, y se refiere a un mito, a un acontecimiento o a una historia, así como también a una distancia entre dos puntos o una dimensión temporal. Y por otro lado el lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, por lo que encuentra en su definición de lugar antropológico, la fusión entre lugar y espacio:

...el lugar antropológico es al mismo tiempo principio de sentido para aquellos que lo habitan y principio de inteligibilidad para quien lo observa.<sup>24</sup>

Recuerdo que en una clase de estética el profesor nos explicaba sobre el texto «*Fenomenología de la percepción*» de Merleau Ponty y decía que el espacio no existe en sí mismo sino en relación al sujeto y el estar consciente de ser como parte del mundo, partiendo de esta concepción hago la relación del espacio antropológico, como un espacio existencial, donde el individuo está esencialmente situado en relación con el medio y el

---

<sup>23</sup>Michel De Certeau. Mapas y recorridos de *La invención de lo cotidiano Volumen I- Artes de hacer*, (Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A.C. Universidad Iberoamericana, México, D.F.)134

<sup>24</sup> Marc Augé. El lugar antropológico, de Los No lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad (Editorial Gedinsa S.A., Barcelona, España 2000) 58

entorno, una especie del ser-habitar, donde el espacio físico está constituido por construcciones mentales, sociales y territoriales que interfieren en el comportamiento del individuo. Es decir, que cada persona o individuo crea su propia concepción de espacio según sus experiencias, vivencias, momentos adquiridos y son estas las que determinan su pertenencia con determinado lugar, Maurice Merleau-Ponty decía: «...La estructura punto-horizonte es el fundamento del espacio»<sup>25</sup> y que, «la conciencia del lugar es siempre una conciencia posicional».<sup>26</sup>

El espacio también es espacio cultural, es espacio emotivo, es espacio histórico, espacio geográfico, tornándose paisaje o paraje y con ello dando paso al lugar. Para Heidegger: «El espaciar aporta lo libre, lo abierto para un asentamiento y un habitar del hombre.»<sup>27</sup> Este sentido de *espacio habitado* que Llorente propone, como el lugar donde se desarrollan las experiencias y las vivencias desde el sentir del individuo, tiene concordancia con la idea de espacio existencial y en continuo movimiento ya observado por Merleau-Ponty desde su teoría de la Gestalt y el espacio antropológico y el de Heidegger desde su texto *construir, habitar pensar*:

El espacio no es ni una magnitud abstracta ni una atmósfera que circunda al hombre; no es algo exterior al hombre, y menos un objeto de representación o recuerdo. (...) Para los mortales ser es recorrer espacios, dada su residencia en las cosas y lugares. Nuestro espacio es un horizonte y por eso debemos caminar en él.<sup>28</sup>

Estas características me llevan a mencionar al artista Rubens da Silva Mano quien aportó enormemente en mi trabajo y en mi metodología de recabar la información. Participar en un taller de dos semanas con Rubens, me dejó buenas lecciones e importantes aprendizajes en la recolección y metodología que implica el proceso artístico. El hecho de caminar por la ciudad, recorriendo lugares, todos los días transitados pero que de alguna manera cuando se toma conciencia de la acción toman otros parámetros y

---

<sup>25</sup> Maurice Merleau-Ponty. La espacialidad del propio cuerpo y la motricidad. Fenomenología de la percepción (Editorial Planeta Argentina, S.A.I.C., Buenos Aire, Argentina 1993) 119

<sup>26</sup> Merleau-Ponty. La espacialidad del propio cuerpo y la motricidad, 121

<sup>27</sup> Martin Heidegger El arte y el espacio, (Herder Editorial S. L., Barcelona 2012)

<sup>28</sup> Ciriaco M. Arroyo, "Martin Heidegger. Construir, habitar, pensar", Revista Promateriales, mayo 2007,120 <http://promater-cp5011.wordpress.com/heidegger-construir-habitar-pensar-mayo-2007/>

nos llevan a instancias inimaginables de posibilidades de propuestas que nos permite establecer diálogos entre el entorno y nuestro interés. El conversar con la gente, el observar detenidamente, el simple hecho de deambular paradójicamente sin sentido encierra campos interesantes para desarrollar y expandir nuestras ideas y lo convierte en una experiencia muy agradable.

Pienso que la conexión personal con el espacio y con aquellos elementos que para otros quizás no valgan son las que encierran circunstancias potentes que le dan más fuerza a una propuesta artística. Instalaciones, espacios y comunidad entrelazados, visibilizando problemáticas o la memoria histórica de un pueblo, de una comunidad, aunque creo importante la intervención de lugar, mi intención no es precisamente hacerlo a la escala que Rubens Mano ejecuta sus obras, la afinidad con mi trabajo, va en el sentido en que al igual que él tomo objetos de un determinado espacio o capto lugares no visibles o visibles para establecer diálogos con el entorno y a través de recorridos y conversaciones con quienes la habitan. Justamente en una de las páginas web que tratan sobre su trayectoria encontré lo que creo resume en dos sencillas líneas la esencia de su intención: «El artista hace de los simples observadores, personas comunes, los actores de sus intervenciones».<sup>29</sup>



Fig. 23. Pavement - Site specific  
– Rubens Mano  
1999



Fig. 22. Taller «Ante la tensión del invisible»  
Rubens Mano- ITAE 2018

### 2.1.2. El espacio y las artes visuales

Desde la práctica artística el espacio es tratado en términos de lugar, sitio y entorno, los espacios son paisajes, parajes o geografías y con categorías que van desde lo entrópico, culturales e históricos, pasando por espacios abstractos, inertes, isótropos, isométrico, planos vacíos, sitios ocupados, desocupados, como entes contenedores, y con cualidades como extensión, escala y carácter.

<sup>29</sup> Rubens da Silva Mano, 1960-Biografía <https://www.escriitoriodearte.com/artista/rubens-mano> Fuente: Fotografías Obras Rubens Mano: <https://wsimag.com/art/14314-rubens-mano-social-contract> Taller: ITAE

Heidegger en su texto *El arte y el espacio*<sup>30</sup> escrito en 1969 a partir de su diálogo con Eduard Chillida se pregunta varias veces ¿Que es el espacio?, pero no desde lo geométrico, sino desde los ámbitos del arte, desde lo sensorial, desde lo intuitivo, desde lo subjetivo.

En este punto para el filósofo el espacio viene pensado desde el cuerpo como constructor del espacio, donde no funciona como un simple objeto, sino que hay una relación con los otros objetos y espacios, de modo que es un ser en el espacio, un ser en el mundo. El espacio es un término entendido desde el sentido del espacio vital, pragmático, significativo, que remite a la acción donde se realizan las actividades cotidianas. Es entender el espacio desde la misma esencia del pensar del *estar ya* en un determinado lugar. Para Heidegger el espacio - se hace, se produce -. Algo similar al espacio existencial de Merleau Ponty ya descrito anteriormente.

El espacio concebido desde las artes visuales se relaciona con la instalación, la escultura, el dibujo expandido, la pintura expandida, el performance, entre otros. Sin embargo, mi atención va centrada en el espacio y la conexión con el individuo para trabajar en imaginarios, fragmentos, recorriendo lugares, creando espacios y mapeos que me llevan a reflexionar en la memoria del lugar, buscando sentidos en infraestructuras, en objetos, en diálogos y en observaciones con el entorno.

En esta línea, *Gordon Matta Clark*, quien a través de sus *site specific* no buscaba soluciones a los problemas de la vida urbana, sino que concientizaba urgentemente y criticaba los sistemas y las redes que limitaban la forma de habitar de las personas en su ciudad. Sus intervenciones eran potentes críticas a la relación que se daba entre la arquitectura y el sistema capitalista.

El escritor *Pedro Donoso* logró reunir en un libro denominado *Gordon Matta-Clark: La experiencia se convierte en objeto* (Polígrafa, 2015), el testimonio de personas que lo conocieron y quienes describieron al artista como una personan alejada de la idea del artista solitario e individualista, al contrario, ellos manifiestan lo colaborativo, como

---

<sup>30</sup> Martin Heidegger *El arte y el espacio*. Este corto ensayo fue presentado en 1969 en una edición limitada de 150 ejemplares elaboradas en los talleres gráficos de la Galería Erker de St. Gallen. El ensayo fue presentado junto a obras de Eduardo Chillida, además una grabación del texto leído por el Heidegger. El texto usado es la versión Traducida por Jesús Adrián Escudero (Herder editorial S.L., Barcelona 2012)

un fundamento de sus obras. Esta idea se puede ver desde sus propias exploraciones performáticas en su restaurant FOOD y luego en la galería 112 Green Street lugar donde configura el concepto de “anarquitectura” como modo de resistencia del quehacer comunitario dentro del escenario social.

Pedro Donoso, en cuya publicación reconstituye la escena intelectual que rodeó e inspiró a Matta-Clark, escribe:

...su breve y fulminante carrera, Matta-Clark consiguió incomodar las bases de su formación académica, articular una escena contestataria y adelantarse a conflictos que hoy son clave en la agenda política, urbana y artística mundial. Mediante sus intervenciones logró inquietar al tradicional sistema cultural y preguntarse sobre lo que es una obra de arte y cuál es su impacto social. En ese sentido, se hizo un nombre propio a pesar de la sombra de su padre y salió del museo o la galería para hacer de la ciudad su campo de experimentación.<sup>31</sup>



Fig. 24. Cronis Intersect. G. Matta-Clark Paris 1975 - Fuente original Pedro Donoso. - Tomado de artishock

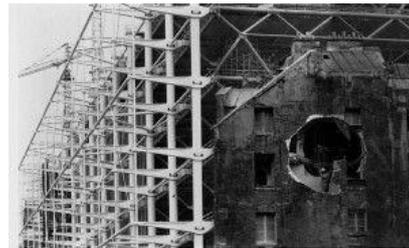


Fig. 25. Days End. Gordon Matta Clark. New York. Fuente original Pedro Donoso. - Tomado de artishock

Mi trabajo no precisamente juega con el concepto de anarquitectura realizando un site specific o interviniendo anárquicamente una estructura citadina, al contrario, me atrapa la estética que utiliza para mostrar su trabajo y principalmente los lugares donde aplica su ideología, que son generalmente edificaciones vacías y abandonadas, estructuras destruida o semidestruida, creando agujeros que comunican y trasladan hacia otros lugares.

Una obra de mi autoría denominada «Piel de Concreto», ganadora de una mención en el Festival Internacional de Fotografía-FIF en el 2017, hace este diálogo

---

<sup>31</sup> Juan José Richard, Gordon Matta-Clark: La experiencia se convierte en objeto (*Polígrafa*, 2015), Revista Artishock Marzo 2 -2016 <http://artishockrevista.com/2016/03/03/gordon-matta-clark-la-experiencia-se-convierte-objeto/>

entre el recorrido urbano y la arquitectura de la ciudad, pero no desde lo estético sino desde lo antiestético, quizás es una forma distinta de ver la arquitectura de Gordon Matta Clark, pues es mostrar la arquitectura citadina, pero desde el otro lado de la moneda, la que a pesar de estar visibles se torna in-visible, pero que también interpela el lado capitalista/consumista/estético de la ciudad.



Fig. 26. Piel Amarilla - De la serie «Piel de concreto» Syl Quezada.  
Impresión Digital Fotografía Urbana. 2016 / 2017

Sobre este trabajo en mi texto curatorial escribí:

...esta sencilla acción de “no hacer nada” me lleva a esas instancias de la observación y a notar en las edificaciones citadinas ciertos rasgos comparables a la naturaleza humana... construcciones que nos dan el testimonio de historias, de relatos, de recuentos de tiempos pasados suspendidos en el espacio del tiempo, de texturas y de pieles...<sup>32</sup>

### **2.1.3. El abandono de los espacios y la obsolescencia.**

Los paisajes urbanos a medida que avanza el tiempo van cambiando, pues van de la mano con la modernización, pero cuando estos cambios no son socializados ni van encaminados junto con la historia del lugar, entonces causa un conflicto en los habitantes, cuyas consecuencias solo se ven con los años. En el 2001 se iniciaron cambios en el ornato de la ciudad, varios espacios pertenecientes a la empresa de Ferrocarriles del Ecuador se convirtieron en calles, mercados, parques y unos cuantos quedaron abandonados. Se retiraron los rieles del centro de Durán que conducía a la antigua estación, así como las paralelas que iban directamente a la fábrica de Alcoholes. En un artículo en Diario El Universo una alta funcionaria habría dicho: «... era necesario sacar

---

<sup>32</sup> Tomado de la nota curatorial presentada a la Alianza Francesa 2017.

las paralelas del tren que conducían al malecón a fin de permitir el paso fluido de personas y automotores en la calle Quito.»<sup>33</sup>

La misma suerte sufrió la antigua estación de Durán ubicada en el centro, calle Quito y Manabí. Una parte de su estructura fue derribada, la otra parte del terreno fue dividido en dos con el fin de abrir una nueva calle. En este lado del terreno quedó algo de la estructura antigua de los talleres, la misma que aún permanece en pie, pero en muy malas condiciones; hoy en día el terreno esta cercado y es usado como canchón de carros viejos y tricimotos de la Comisión de Tránsito del Guayas - CTG. El terreno donde quedaba la estación fue espaciado con la intención de construir el nuevo edificio de la alcaldía sin embargo hasta la actualidad ambos terrenos permanecen abandonados.

Hace algunos años atrás, Janeth Checa quien tenía un restaurante en el centro de Durán comentaba para un artículo sobre Durán y el tren, el mismo que fue publicado en Diario el Comercio decía: «...De aquí sacaron los rieles y cortaron la estación trazando dos calles, hace 11 años.»<sup>34</sup>



Fig. 27. Sitio abandonado.  
Antigua estación, hoy canchón de tricimotos. Fuente: Durán Cultural.



Fig. 28. Antigua estación-Durán.  
Fuente: Duran Cultural

En aquellos años de reordenamiento desaparecieron trenes, vagones y todo lo que estaba en esos lugares; desmantelaron un inmenso tanque de almacenamiento de petróleo; retiraron los rieles de la calle Sibambe (hoy avenida Humberto Ayala) hasta el cruce con la calle Ponce Enríquez donde se unía con los rieles que venían de los nuevos talleres,

---

<sup>33</sup> Karina Huacón, “Estaciones destruidas del ferrocarril sirven para otros propósitos,” Diario El Universo, 5 de diciembre 2005 Sección El País.

<https://www.eluniverso.com/2005/12/05/0001/12/848EFD39195E4CC480944CC452395536.html>

<sup>34</sup> Juan Carlos Mestanza, “Duran busca resurgir junto al tren,” Diario el Comercio 28 de junio 2010, sección Actualidad. <https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/duran-busca-resurgir-al-tren.html>

hoy estación nueva de ferrocarriles. Hasta el momento nadie sabe que sucedió con todo ese material.

Posteriormente, en el 2007 en el terreno baldío de 2.719 metros cuadrados donde era el cementerio de trenes levantaron un nuevo mercado que estaba compuesto de tres naves metálicas separadas unas de la otra, lo llamaron Mercado César Yáñez Álvarez. Posteriormente una nueva administración edificó un nuevo mercado en otro sitio de la ciudad y el mercado César Yáñez, con toda su infraestructura quedó abandonado y obsoleto en poco tiempo. Diario el Universo en el 2007 sacó una nota periodística sobre el mercado, aquí un extracto:

...la construcción de este edificio generó –en su momento– una controversia entre la antigua Empresa Nacional de Ferrocarriles del Ecuador (ENFE) y el Cabildo, ya que la construcción se levantó sobre terrenos de la citada empresa.<sup>35</sup>



Fig. 29. Mercado Municipal César Yáñez.  
Cortesía Silvia Murillo



Fig. 30. Antiguo cementerio de trenes y tanque de petróleo-  
Cortesía Galo Marcillo

El antiguo muelle de carga y descarga que funcionaba hasta 1996 y que era parte del Malecón de Durán fue derribado en el 2001 y en su lugar construyeron un nuevo malecón, emulando al malecón 2000 de la ciudad de Guayaquil.



Fig. 31. Antiguo muelle de lanchas de Durán  
Fuente: Duran Cultural



Fig. 32. Nuevo Malecón de Durán, sin el muelle.  
Fuente: Duran Cultural

<sup>35</sup> Diario El Universo, Municipio de Durán inaugurará a fines de marzo nuevo mercado, sección El Gran Guayaquil 2007-02-18.

<https://www.eluniverso.com/2007/02/18/0001/18/7293EC410ABF465CA663445DA3541813.html>

En cuanto a la fábrica de alcoholes, aún queda sus grandes tanques de almacenamiento y una parte de la estructura, sin embargo, existen planes para convertir los 21.000 metros cuadrados de terreno en una feria internacional. Es así como, a costa de dar una nueva cara a la ciudad, se eliminó parte de la historia ferroviaria y se cambió el paisaje que hasta ese momento era netamente ferroviario.

Tomo de referencia este relato porque a partir de esta serie de apropiaciones y expropiaciones, y la instauración de cambios, muchos de estos lugares se convirtieron en espacios abandonados o fueron dados para otros usos o quedaron obsoletos, en las figuras del #34 al #38 se puede notar los cambios de paisaje en el transcurrir del tiempo.



Fig. 33. Comparativa estación, talleres y Cementerio trenes  
Imágenes comparativa Estación-Parque de materiales y Cementerio de trenes 2002 – 2018



Fig. 34. Cambios terrenos antiguo muelle y estación  
Imágenes de los cambios en el espacio del muelle y la estación del tren el 2000 hasta el 2019.

En cuanto a los nuevos talleres, lugar al que fue trasladado esta área en la década de los cincuenta, actualmente las tres alas posteriores no están en buenas condiciones, así como tampoco existe un inventario real de lo que sirve y no sirve, pues el Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura – INPC no termina de realizar el inventario completo y tampoco hay información sobre los planos originales.

Aunque la estación de ferrocarriles construida en el 2011 se encuentra en este espacio se puede observar la decadencia del espacio.



Fig. 35. Cambios terrenos talleres y estación actual.  
Imágenes de los cambios en el espacio de los talleres desde el 2000 hasta el 2019

La mayoría de los estudios que se han realizado sobre los talleres y la nueva estación de ferrocarriles, corresponden a tesinas realizadas por estudiantes de arquitecturas, cuyas investigaciones están basadas en los testimonios de jubilados ferroviarios o por las entrevistas hechas a personas del lugar. Uno de estos trabajos de tesis es el de Valeria Ramón quien menciona las malas condiciones de la infraestructura de los talleres, así como la escasez de información de los bienes materiales, agrega que es importante recuperar estos espacios como símbolos de identidad y patrimonio, así como su integración con el entorno. Al respecto dice:

La situación actual del lugar está en deterioro y las condiciones de los trenes y maquinarias que se utilizaban para fundir el hierro y elaborar piezas y rieles (...) se encuentran en una condición crítica. La relación con la intemperie ha causado daño a las estructuras de los galpones que resguardan los talleres.<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Valeria Ramón Vacas. Museo del tren en el cantón Duran (tesis de licenciatura, Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, 2015), 18  
<http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/3765>

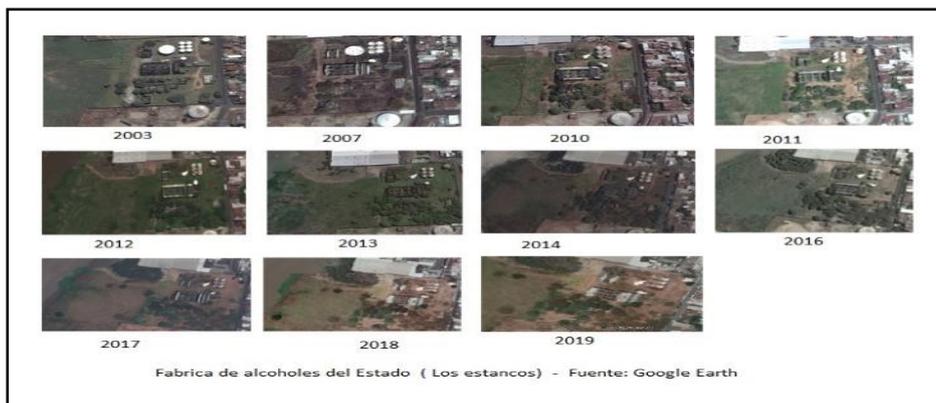


Fig. 36. Cambios terrenos Fábrica de alcoholes  
 Imágenes de los cambios en el espacio de la Fábrica de alcoholes Desde el 2000 hasta el 2019

En nuestro constante caminar podemos notar como el crecimiento de las ciudades genera nuevos proyectos urbanos, el paisaje como ubicación geográfica va modificándose, y con ello van apareciendo terrenos baldíos o edificaciones semi abandonados, lugares sin función específica que caen en el olvido, incluso muchas veces sin tener conciencia de la carga histórica patrimonial que pueden contener los mismos. Estos lugares abandonados, tipo solares baldíos, que por problemas de litigios queda como tierra de nadie, espacios que teniendo dueños están a la espera de ser urbanizados, o estructuras en ruina o en estado obsoletos que persisten en caer y que en algún momento fueron parte de una industria quedando con el tiempo en desusos, pero con posibilidades de ser aprovechados, es lo que se conoce como *-terrain vague-*.

Pero no son solo los espacios los abandonados, también son los elementos que se encuentran en ellos, objetos olvidados, dejados, la misma basura que no forma parte del lugar, gracias al trabajo de la naturaleza con el tiempo de alguna manera se fusionan logrando composiciones únicas que en conjunto generan belleza y singularidad, proporcionándoles un aura de misterio y a la vez de curiosidad, es como entrar a otro estado y encontrarse en medio de arqueología urbana o industrial. Lugares que dan paso para formular historias a partir de lo hallado, de lo observado y de lo encontrado, por lo menos eso es lo que yo siento cuando recorro estos espacios-lugares, pues sus paredes, los objetos o el simple hecho de las ruinas casi desaparecidas me dicen muchas cosas, así como las extrañezas que encuentro en ellas me generan multiplicidades de lecturas y de relatos.

En los últimos años, el gusto por las ruinas y lo abandonado a cobrado fuerza. En Reino Unido apareció un movimiento artístico conocido como Urbex/Rurex, que significa exploración urbana/exploración rural. Los fotógrafos o artistas visuales que la siguen tienen en común, el gusto por los sitios olvidados. Espacios donde cada uno experimenta sus propias vivencias y sensaciones y que, a través de sus instrumentos de trabajo como cámara fotográfica, pintura, performances, etcétera, logran que esos sitios tengan su propia narrativa y transmitan emociones. Rescato el trabajo del estadounidense Seph Lawless, no solo por la belleza que encierran cada una de sus fotografías sino por el sentido que lo impulsa a realizarlas.

La intención de Lawless es capturar una realidad que para el resto de persona es inexistente y lo otro es recabar las historias contadas por las personas que viven o habitaron el lugar, ya que para él son capítulos no contados de la historia de su país. Estos dos puntos son razones por las que me identifico en el artista y con su propuesta, porque al igual que Lawless intento con mi investigación evidenciar una realidad no vista y sacar a la luz historias no contadas. Para mí es como armar una gran red de relatos que vienen desde lo vacío, desde las ruinas, desde el olvido, desde la ausencia, pero cargadas de mucha fuerza y llenas de contenido.

Sobre el trabajo de Lawless Fox News dice:

...Sus fotografías de centros comerciales y fabricas abandonadas han llamado la atención en todo el mundo. La colección de imágenes de Seph Lawless que presenta el paisaje americano de una manera que nunca se había visto.<sup>37</sup>



Fig. 37. De la serie Cementerio de tranvía. Seph Lawless. Fotografía



Fig. 38. De la serie Cementerio de mascotas. Seph Lawless. Fotografía

---

<sup>37</sup>Seph Lawless – Portafolio Seph Lawless <https://sephlawless.com> (consultado 23/05/2019)

#### 2.1.4. Ausencia-vacío y las *terrain vague* de Solá-Morales.

A esta forma de ausencia y vacío de la que hago alusión, Ignasi de Solá-Morales le da el nombre de las *terrain vague*<sup>38</sup>, un vocablo francés que por la multiplicidad de significados convierten al término en muy ambiguo. *Vague* puede significar vacío, vacante, vacío, pero también como improductivo, obsoleto, impreciso, indefinido, no limitado e indeterminado. *Terrain* significa porción de tierra potencialmente aprovechable o expectativa de posible uso, por tal razón el término se adapta bien a lo urbanístico, donde las *terrain vague* son edificios y espacios obsoletos que ya no producen, pero que alguna vez lo hicieron o fueron parte del progreso, del avance, del modernismo y que están en espera de un cambio, de un movimiento, de una reincorporarse a la actividad, a la reconstrucción.

Ignasi de Sola-Morales cree en el urbanismo nómada, donde usa sus conceptos urbanísticos de *fluidos, contenedores, mutaciones y habitaciones y las terrain vague* como herramientas cambiantes, imprecisas, azarosas, porque considera que estos espacios abandonados en la mitad de la urbe son como agujeros que podrían devenir hacia espacios de libertad y anonimato. Las *terrain vague* cuyos términos aparentemente paradójicos, resultan que no lo son, pues la combinación de ambos se refiere a una ausencia de uso o ausencia de actividad, pero también se refiere a ausencia de interés de la estructura humana que la rodea, la ausencia de planificación urbana. Espacios y ruinas codiciados, pero olvidados, dislocados, el vacío en la mitad de la urbe, ausencias que guardan memorias e identidades intensas.

Sola-Morales decía que las *terrain vague* resultan ser los mejores lugares de su identidad, de su encuentro entre presente y pasado al tiempo que presentan como el único reducto incontaminado para ejercer la libertad individual o la de los pequeños grupos.<sup>39</sup> Sin embargo, son espacios atravesados por el andar, espacios que con el tiempo han perdido definiciones y solo son de tránsito, algo parecido a lo no- lugares de Augé donde a costa de la sobre modernidad lugares así son en la actualidad espacios carentes de identidad, no relacionales ni históricos, por lo tanto, han perdido su estado de lugares

---

<sup>38</sup> Ignasi de Solá-Morales “Presente y futuro. Arquitectura en la ciudad” de Territorios (Ed Gustavo Gili, Barcelona,2002) 103

<sup>39</sup> Ignasi de Solá-Morales “Presente y futuro. Arquitectura en la ciudad”, 103

antropológicos, y por ende son «lugares sin memorias» pero que, igual ocupan un lugar circunscrito y específico.

Cuando camino entre las paralelas del tren, recorro la historia, recorro las vivencias, recorro el espacio, recorro los lugares que ya no están, recorro el olvido de las autoridades, recorro los recuerdos, recorro la desidia, recorro el presente, recorro el devenir de un *no-lugar*. Siento que los espacios del ferrocarril mantienen su identidad y la memoria antropológica del lugar porque, aunque estén abandonados o el paisaje haya cambiado, los pocos ferroviarios activos que quedan, los jubilados aun sobrevivientes, la gente mayor que disfrutó del tren y que vivió cerca de sus instalaciones mientras eran niños, mantienen en el presente sus recuerdos y la memoria del lugar. Para las nuevas generaciones, el panorama es otro, para ellos son espacios sin sentido, lugares que nos le dicen nada, porque no se sienten identificado con ellos y porque las autoridades encargadas de transmitir los saberes y la memoria del lugar han descuidado la tarea de incentivar la cultura ferroviaria en la comunidad.



Fig. 39. Antigua Planta de bombeo combustible 2002



Fig. 40. Estructura estación centro de Durán, 2019  
Autor: Syl Quezada

Con la llegada del ferrocarril a Durán dio pautas para que el hombre en bien del progreso interviniera el espacio natural con improntas diversas que causaron el apareamiento de geografías antrópicas, que luego se tornaron entrópicas. Estos nuevos paisajes aún pueden verse en el interior y en el exterior de la ciudad.

A propósito de estas geografías entrópicas quiero mencionar un conjunto de cinco piezas pictórica de mi autoría, que tiene mucha relación con lo tratado y a la que denominé “habitaciones” en referencia a las mesetas urbanísticas de Ignasi de Solá-Morales y que siguiendo la idea de rizoma que planteaba Deleuze-Guattari en su texto «*Mil mesetas*»<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Deleuze-Guattari en su texto “*Mil mesetas*” habla del rizoma como esa multiplicidad conectable de raíces que se conectan unas con otras por tallos subterráneos superficiales a fin de formar y extender una gran red.

se conectaban unos con otros a través de micro fisuras, agujeros o tuberías así también la lectura podía empezar en cualquiera de ellos.



Fig. 41. Obra 1915 (Serie Habitaciones) 2018. 200 x 150 cm. Acrílico y texturas sobre lienzo  
Autor. Silvia Quezada



Fig. 42. Obsolescencias (2019 Arriba: Obra 1957 - De la serie habitaciones. 100 x 136 cm. Acrílico y textura sobre tela. 2018)  
Abajo: Detalle de la pintura

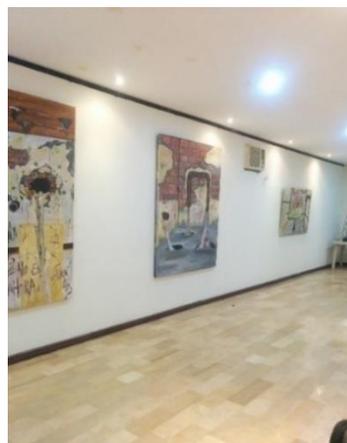


Fig. 43. Vista general de la serie "habitaciones".  
Muestra Obsolescencia -2019  
Autor. Silvia Quezada

Las pinturas de gran formato fueron expuestas en la Sala Juan Villafuerte de la Casa de la Cultura como parte de mi exposición individual llamada *Obsolescencias*, realizada como término de semestre en el itinerario de pintura: Poéticas Pictóricas II. El tema giraba en torno al registros de mi transitar por la ciudad ubicando estas zonas abandonadas, con estructuras vacías, semidestruidas o en ruinas que son comunes encontrar entre los edificios y casas de la urbe, donde escenarios, piezas, elementos, objetos, estructuras se enmarcaban perfectamente dentro de mis intereses y aficiones personales y que luego los llevaba a la pintura donde la imaginación me permitían mostrar en ellas vestigios de la industrialización a través de lamas colgada de los techos y tubos oxidados incrustados en paredes derruidas por el abandono y de cuyos orificios derramaban fluidos que daban lugar a formas abstractas de acumulación de colores que inundaban el espacio gris o que se perdían en agujeros sobre el piso, generando en ambos sentidos la sensación de una extrañeza visual.

Fluidos experimentales que daban cierto movimiento a una situación estática rompiendo con la estructura de la imagen y de la pintura y generando formas singulares y azarosas que durante el proceso de producción no tenía control alguno en el resultado final. Sobre la obra Saidel Brito escribe:

Silvia Quezada también problematiza las huellas que han dejado ciertos lugares y geografías entrópicas (...). El abandono, los desagües y las identidades quebradizas toman cuerpo en sus pinturas.<sup>41</sup>

### **2.1.5. Los ferrocarriles de Durán ¿Patrimonio industrial, paisajes antropológicos o paisajes industriales?**

A lo largo del texto se ha venido diciendo que los espacios son formas que las sociedades tienen para simbolizar las identidades individuales o colectivas, y manifiesta que por lo tanto los espacios antropológicos son los lugares comunes, construidos concreta y simbólicamente como espacios. Lugares olvidados o modificados en medio de la urbe cargados de historia, de memoria e identidades. Pero ¿son estos espacios del ferrocarril y todos los demás que estuvieron relacionados con su actividad, lugares antropológicos o lugares patrimoniales, corresponden a un paisaje industrial, a una arqueología industrial o a un patrimonio industrial?

Antes que nada, para poder ubicarnos en el contexto debemos entender la concepción de cada una de ellas. La arqueología industrial es una disciplina que según la historia surge partir de la Revolución Industrial, aproximadamente a mediados del siglo XX como consecuencia de los nuevos procesos de producción mucho más técnicos y alejados de lo tradicional, sin embargo, no debemos dar por sentado la fecha de este hecho porque la historia muchas vienen a partir del devenir de las relaciones humanas, por lo que para algunos comenzó en estas fechas y para otros quizás mucho después. En resumen, la arqueología industrial estudia los artefactos industriales que conforman la industria, motores, tornos, máquinas, entre otros y que se complementan con el relato o la explicación técnica de los mismos y del oficio en específico.

La arqueología industrial se suele relacionar con el Patrimonio Industrial y muchas veces se suele utilizarla en los mismos términos, sin embargo debemos tener claro que el Patrimonio industrial es más amplio pues nos solo incluye las actividades de la arqueología industrial sino que se agregan al estudio de los archivo y la historia industrial

---

<sup>41</sup> Saidel Brito, Boletín de Prensa, «Muestra Ají» para la Galería DPM- enero 2019. <https://www.dpmgallery.com/exhibiciones/aji>. Este fragmentó se reprodujo en el texto de la curaduría de y en los Boletines de Prensa de la Muestra Obsolescencia.

de los espacios, *el friche Industrielle*, que significa baldío industrial, con la intención de recuperar lo obsolescencia industrial que guarda huellas y testimonios de un pasado que es cercano y lejano al mismo tiempo.

El Patrimonio Industrial ayuda a la creación de nuevas geografías, sean urbanas (insertos en la ciudad) o rurales (alejados de la urbe) que permiten cambios de vida del entorno a través de la intervención del lugar y a la memoria colectiva de la comunidad para reforzar las raíces pasadas industriales, la identidad cultural, la valorización del patrimonio y la valorización del trabajo específico, por lo que es un portador de valores culturales en relación estrecha con la memoria del lugar y más aún con el devenir de la nueva era *neointustrial*, por eso Mercedes López sugiere tener presente el pasado más próximo para comprender mejor el futuro y conformar con ello la imagen y la personalidad de nuestro lugar.<sup>42</sup>

El paisaje antropológico como se dijo en el capítulo sobre el “espacio”, es aquel lugar que posee una memoria, una historicidad y una identidad. En cambio, el paisaje industrial es portador de una nueva concepción, con una historia específica está muy ligado al espacio industrial como un área geográfica y que cumple un rol importante en la industrialización de la ciudad, el país o la región. Todos estamos conscientes que a medida que la industrialización avanza, el paisaje industrial también cambia, se modifica el entorno, la infraestructura del lugar mejora, se facilitan las comunicaciones, el transporte, entre otras cosas, pero también trae consigo conflictos de contaminación, de sobrepoblación y se hace necesario establecer políticas públicas que fomenten y resguarden la seguridad y el bienestar de sus habitantes.

La revolución industrial de la que Europa había gozado a inicios de 1800 al Ecuador llegó varios años después, precisamente cuando García Moreno inicia su sueño modernista de la construcción del ferrocarril ecuatoriano. Esta monumental idea la seguirían otros mandatarios, unos con suerte y otros con no tanta, sin embargo, tras

---

<sup>42</sup>Mercedes López García, El concepto de Patrimonio: El Patrimonio Industrial o memoria de lugar. (Revista Abaco Num.1 Arqueología Industrial, Centro de Iniciativas Culturales y Estudios Económicos y Sociales, CICEES, 1992 )11 <https://www.jstro.org/stable/20796123>

muchos inconvenientes la obra que cubría la ruta Durán-Quito llegó a su fin en la administración del general Eloy Alfaro un 25 de junio de 1908.

A inicios de 1900 el ferrocarril símbolo de la modernidad era el que movía los hilos de desarrollo ecuatoriano: construcción bajo terrenos inhóspitos, atravesar una cordillera escabrosa mediante puentes y túneles en cuya construcción se aplicaron estudios de ingeniería de avanzada nunca vista ante en el país. Sin embargo, para todos es conocido que la falta de recursos y de hombres hizo muy complicada su construcción. Varios tramos especialmente en la montaña se construyeron con escasos instrumentos técnicos, incluso tuvieron que abrir túneles a pico y pala. Solo en la ruta Durán-Quito, sin contar los otros tramos, se ubican 88 puentes metálicos, 3 túneles y un sistema de líneas en zigzag llamado Nariz del Diablo.

Con la llegada del ferrocarril se levantaron los primeros sistemas de postes que soportaban el tendido de tres cables de comunicación: telefónica, télex y telégrafo. Los trenes llevaban consigo un teléfono portátil que enganchaban a los cables aéreos para comunicarse con la estación más cercana y avisar sobre algún percance en la vía férrea. También mejoraron el sistema de correos, se hizo posible el transporte de carga pesada y de pasajeros a gran escala, se fortalecieron las exportaciones de productos, mejoraron su infraestructura los ingenios y también la industria textil. A nivel de trabajadores apareció el sindicalismo y con ello las huelgas por mejoras laborales.



Fig. 44. Postes Telegráficos y Huelga 1958.  
Postes Telegráficos y Huelga 1958  
Izq. Ferrovianos parando poste telegráfico. 1900-1908.  
Fuente: Facebook Amigos del ferrocarril.  
Der. Huelga de trabajadores ferroviarios 1958.  
Fuente: Archivo Diario El Telégrafo- UArtes

El gran movimiento económico y comercial que generaba el ferrocarril fue el que motivó, para que en Durán se establecieran y se desarrollaran empresas en pequeña y mediana escala, como fueron la fábrica de alcoholes en 1946, la empresa de Vapores Hermanos Granja en 1913, la desmontadora de algodón y ceibo de Pedro Manpons a

inicios de siglo, las Bodegas de la Azucarera Valdez en 1884, la industria Fleishmann- Ecuador en 1934, la Curtiembre -Durán- en 1958, entre otras, todas ellas contribuyeron al desarrollo de la ciudad.



Fig. 45. Anuncios de Fabricas en Durán 1900  
Fuente: Archivo Diario El Telégrafo- UArtes

El ferrocarril como arqueología industrial y con ello el patrimonio industrial es una manera de recuperar la memoria, la valorización de sus estructuras y del espacio como paisaje antropológico, pues hay que reconocer que el ferrocarril abrió camino a la modernidad y a los primeros intentos de industrialización. Indudablemente hubo cambios en la cotidianidad de la gente y obviamente el paisaje urbano-rural cambio a una nueva estética: el paisaje industrial y con ello a un nuevo estilo de vida, que hoy en la contemporaneidad se han vuelto caducos, obsoletos y decadentes pero que guardan memoria histórica en cada poste, estructura, pared, puente, instrumento o maquinaria que se usó y por donde transitó el ferrocarril.

El nuevo concepto de paisaje industrial viene a ilustrar nuevas tendencias del diseño para cualificar los restos materiales de la cultura industrial y dotarles de un nuevo sentido. La valoración de estos paisajes radica generalmente en sus caracteres morfológicos y visuales. Son esos sin embargo escenarios vitales, reflejo de un estado de la tecnología, la ciencia, la civilización y la sociedad y por eso antes de ser transformados deben ser estudiados y registrados para el conocimiento de las generaciones futuras<sup>43</sup>

<sup>43</sup> Angeline Thachana- La recuperación de los paisajes industriales como paisajes culturales, (Revista Ciudades N°14 Miscelánea, 2001) 194. <file:///C:/Users/Syl%20Q/Downloads/Dialnet-LaRecuperacionDeLosPaisajesIndustrialesComoPaisaje-3720395.pdf>

### **2.1.5.1. Situación actual de la vía férrea como Patrimonio Cultural**

En el 2008 la empresa de ferrocarriles fue designado Patrimonio Cultural del Ecuador y obtuvo un presupuesto de 25 millones de dólares obtenidos mediante un decreto de emergencia para remodelación y readecuación de la infraestructura vial, las máquinas, vagones, los 5 talleres y la arquitectura de las 32 estaciones, pero no con el fin de salvaguardar la historia y la memoria, sino para darle un nuevo uso a este medio de transporte, el de convertir al tren de Alfaro en un tren turístico. El tren crucero llegó a Quito en el 2013, pero el encanto duró poco.

Desde su nombramiento ya han pasado 11 años y el ferrocarril ya no cubre la ruta completa Durán-Quito. El tren funciona por tramos y a cada uno le han puesto un nombre característico: el tren de la Dulzura, El tren de los nevados, etc. Lo irónico de la situación del ferrocarril, es que mientras el gobierno actual del presidente Lenin Moreno, ordena austeridad de recursos que no permite el arreglo de los tramos dañados entre Durán-Bucay; Bucay-Huigra, Palmira-Quito, por otro lado, está haciendo las gestiones para la construcción de un tren playero. Con la declaración de Patrimonio las políticas cambiaron, el acceso al ferrocarril se hizo restringido. Para ingresar hoy en día se debe realizar una serie de gestiones burocráticas, y cumplir con ciertos requisitos para poder ingresar a ciertas partes de las instalaciones. Esto en lugar de aportar a la memoria del lugar, aportó a la desconexión con la población.

Al parecer la falta de visión por mantener la memoria, hicieron que se cometa errores, y no se vean otras prioridades que no sea el del turismo, por tal razón en las readecuaciones, los talleres ferroviarios algunos mantuvieron la misma estructura de hace más de medio siglo, entre ellos el de Durán, el cual tuvo ciertos cambios en el techo, pero el resto se mantuvo tal como estaba sin mayor mantenimiento. En la actualidad, los talleres del ferrocarril están deteriorados, los pilares, las bases, así como las maquinarias, herramientas, rieles, calderos, hornos, ruedas, vagones y partes de los antiguos trenes, entre otras cosas están abandonados salvo ciertos elementos que Patrimonio lo ha considerado museable, el resto ha sido considerado material obsoleto, incluso mucho de este material ha sido vendido como chatarra.

El mismo busto de García Moreno esculpido por Luis Mideros en 1958 y erigido en la antigua estación de Durán un 25 de junio al conmemorarse los 50 años de la llegada del ferrocarril a Quito, hoy yace en una de las bodegas debajo de unas escaleras de los talleres nuevos del ferrocarril, lleno de polvo. El pedestal y la placa de bronce que soportaba el busto se quedaron en los terrenos de la empresa de ferrocarriles ubicado en el centro de Durán, pero la placa desapareció y se desconoce su paradero. En cuanto al pedestal a mediados del mes de julio de este año, 2019, fue arrasado por maquinarias y arrojado al río Guayas como basura, los encargados justificaron la acción aduciendo desconocer el valor histórico y patrimonial del elemento. Finalmente, luego de una gestión desplegada y con una solicitud de intervención del Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura - INPC, se pudo recuperar el pedestal y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Durán (GADM-Durán) se comprometió a restaurarla, aunque por los golpes sufridos en la estructura, (se partió en dos) éste elemento ya perdió su valor patrimonial.



Fig. 46. Recuperación Pedestal de García Moreno (2019)

De izq. a der.: Busto y pedestal de García Moreno en la antigua estación de Durán. Fecha no definida Fuente: Archivo-Durán Cultural. Busto de García Moreno. Talleres de Durán.

Pedestal arrojado río Guayas. Inspección y valoración INPC

Funcionario tomando medidas para reporte. Registro foto Silvia Quezada. Julio 2019

En cuanto a la estación se reconstruyó otra, pero no en su sitio original, sino en las instalaciones de los talleres nuevos, junto al Puente Rafael Mendoza, donde aún presta el servicio, pero que al estar cercada y con seguridad, sus instalaciones son poco accesible a la comunidad.



Fig. 47. Estación de Durán

Registro fotográfico Silvia Quezada - septiembre 2018

La reconstrucción del ferrocarril tuvo muchas críticas antes, durante y hoy, 11 años después han aparecido ciertas irregularidades tanto en la compra de trenes, las fallas técnicas en la reconstrucción del túnel más largo en el tramo Huigra-Sibambe, donde no consideraron la altura adecuada para el paso de un tren de vapor y donde solo pueden circular las locomotoras electrodiésel, las compra de durmientes y el tratamiento de la madera usando para esto la *creosota*, una sustancia considerada cancerígena y el punto más crítico es lo que ya se ha hecho común en Durán, la chatarrización de materiales, tanques, rieles, calderos, entre otras piezas a vista y paciencia de todos.



Fig. 48. Chatarrización  
Embarcando ruedas de tren como chatarra.  
Fuente: Informe de rendición de cuenta 2016

Para terminar este subcapítulo, luego de todo esta investigación y análisis del concepto “Espacio” visto desde mi objeto de estudio, es decir, desde la obsolescencia del ferrocarril, lo urbanístico y el patrimonio, considero que la comprensión de los conceptos desde la mirada de diferentes pensadores y disciplinas aportan enormemente a mi propuesta artística, porque me ha permitido entender y aprender como el “espacio” desde mi transitar diario puede abrir posibilidades para resignificar los lugares y recuperar, restaurar, reconstruir o construir sentidos.

Los conceptos estudiados me han aportado para el desarrollo y la conceptualización de algunas de mis obras, como por ejemplo, el espacio como el lugar practicado según la definición de Certeau o la del espacio vital y fenomenológico de Heidegger y Merleau-Ponty son los lugares transitados y sentidos de una comunidad, que llevados a la practicidad artística lo pienso desde el trazo lineal, desde el dibujo expandido; o el espacio desde la idea de las *terrain vague* entendido como la ausencia-vacío en espera de algo y los lugares antropológicos de Marc Augé como espacios con identidad que dialogan con el concepto de Patrimonio Industrial de Marta López, los cuales me llevan a plasmarlos dentro de un video-mapping, de modo que esta presentación visual visibilice y plantee en el espectador preguntas sobre su entorno y su recorrido diario.

## 2.2. La memoria

*«Se habla tanto de memoria porque ya no hay memoria.»  
Pierre Nora*

Recuerdo cuando siendo pequeña, cada vacación viajaba a la casa de mis abuelitos en Durán y era como un ritual sentarnos alrededor de mi abuelo para que nos contase historias sobre el monstruo rojo o de la máquina negra. Muchas veces él solía mezclar la historia de la patria, aquella escrita en los libros de escuela con otras que no aparecía en ningún texto. Entre sus relatos estaban los enfrentamientos históricos entre conservadores y liberales cerca de Yaguachi o de Huigra con la diferencia que él o mis bisabuelos los habían vivido en carne propia. Años más tarde comprendí de dónde venía mi afición por leer libros de historias y el de crear y reescribir según mi imaginario mis propios relatos históricos en cuadernillos acompañados con dibujos de escenas o con figuras recortadas de las láminas educativas que solía comprar con los centavos de sucre que mi mamá me daba para mi lunch diario en la escuela y que yo celosamente guardaba en una bolsa de tela en un cajón de la cómoda... Recuerdo que tenía sólo 9 años.

Entre imágenes mentales casi borrosas recuerdo que las historias que escuchaba me parecían tan fantásticas que no lograba separar entre lo real y lo imaginado y eso era lo maravilloso del relato, luego me di cuenta de que lo que hacía mi abuelo cada vez que nos contaba sus historias era traer al presente su memoria, no la historia de los libros, sino la historia de su memoria personal, sus vivencias...sus recuerdos. Realmente no sé en qué momento lo real y lo imaginado, lo histórico y lo no histórico se juntaban o se perdían, lo único que recuerdo en mi memoria infantil es que eran muy emocionantes.

Pero ¿qué es la memoria y qué es la historia? ¿En qué parte se une o se separan? ¿Qué es la memoria social y que es la memoria histórica? ¿Como se relaciona la memoria con el Patrimonio Cultural? ¿Qué es la memoria de lugar? ¿Memoria y arte cómo funciona? Y principalmente ¿Cómo aporta este concepto en mí propuesta artística? Algunas de estas inquietudes referentes a la memoria las trataré en este subcapítulo de la mano de Pierre Nora, Josefa Viegas, Maurice Halbwachs, Ana Lilia Nieto, Luis Campos y Loreto López y con trabajos de artistas como el Colectivo Des-carrilados y la chilena Andrea Wolf.

### 2.2.1. Relación entre Memoria e Historia

Memoria, pasado, historia, recuerdo, entre otras solemos confundirla o usarlas como sinónimos sin considerar que entre una y otra hay detalles que las diferencia. En el modo coloquial, memoria es igual a historia. Pierre Nora decía: «No hay que confundir memoria con historia»<sup>44</sup> y en efecto, al inicio de su libro *Les lieux de mémoire*<sup>45</sup>, él hace una explicación detallada sobre estas dos palabras que generalmente solemos confundirlas. Entre los varios conceptos que identifican, la memoria y la historia (ver cuadro en anexos) Pierre Nora considera que la historia es el registro de hechos pasados significativos, pero que no es neutral, sino que suelen estar incompletos y llenos de problemáticas. En cambio, la memoria es mágica porque nos permite traer al presente hechos, sensaciones, sentimientos de eventos, sucesos o estímulos del pasado. Pero, por otro lado, la memoria se construye y se olvida continuamente, es decir, está en continuo cambio y puede ser fácilmente manipulada, de ahí que se diga que la memoria es frágil.

Como el uso de las terminologías es confuso, Josefa Viegas, Licenciada en Historia, estima importante conocer el significado de recuerdo, pasado y la memoria, para poder definir con más certeza, qué es la memoria colectiva y por ende que se entiende como memoria del lugar (social). Por ejemplo, el recuerdo, está relacionado con la idea de re = “volver a” y cordis = corazón, de este modo recordar se relaciona a las emociones y al volver a los sentimientos, podría entenderse como un acercamiento a nuestras experiencias del pasado individuales o grupales, pero desde un presente, que por cierto puede ser relativo según el posicionamiento en nuestra línea temporal. El pasado en cambio es aquello que literalmente dejó de existir y tampoco se puede reconstruir, pero que podemos regresar a él desde lo metafórico, con los relatos orales, desde los objetos, escritos, estructuras e imágenes, como dice Viegas: nos acercamos al pasado a través de nuestros mayores y sus vivencias.<sup>46</sup> Por otro lado, la memoria como tal, se compone por

---

<sup>44</sup> Luis Corradina “No hay que confundir memoria con historia dice Pierre Nora”- La visión del filósofo y académico francés, Entrevista, La Nación Sección Cultura, 2006-03-15.

<https://www.lanacion.com.ar/cultura/no-hay-que-confundir-memoria-con-historia-dijo-pierre-nora-nid788817>

<sup>45</sup> Pierre Nora. “El fin de la historia-memoria”, de *Les lieux de mémoire* (Editorial L.O.M., Santiago, Chile, 2009) 19

<sup>46</sup> Josefa Viegas. Memoria e historia. Los usos sociales del pasado. (Revista Teoría y Praxis N°10, febrero 2007) 111

los recuerdos guardados en nuestra mente gracias a la facultad psíquica de la memoria, la misma que funciona como una gran caja de almacenamiento donde tenemos retenido todo tipo de información que las clasificamos mediante la memoria sensorial, la memoria a corto plazo y la memoria a largo plazo, y cuya capacidad para recordar lo almacenado es distinta en cada persona y a la que cada una reacciona según sus experiencias.

En este punto sobre la memoria, el pasado y el recuerdo traigo a este recorrido a la artista chilena Andrea Wolf, cuyo trabajo se relaciona con la memoria y la acción de recordar, en este caso es una memoria personal, pero lo interesante de su trabajo es que justamente busca a través de los medios digitales y tecnológico poner en relieve la transformación de la memoria. Al respecto dice:

Creo instalaciones multimedia que exploran cómo la tecnología, los medios y la memoria se afectan y transforman entre sí, creando modelos de recuerdo que tienen una forma cultural<sup>47</sup>.

Entre sus trabajos resalto la serie «*Fractal Memories*», donde realiza la proyección de fragmentos de videos casero sobre patrones geométricos. Aquí la artista refleja los sistemas dinámicos que se retroalimentan y se repiten infinitamente, similares al trabajo mental de la memoria y los recuerdos. Tomo de referencia su trabajo por la forma en como muestra ambos temas subjetivos mediante la repetición similar a la repetición cíclica de la historia, el pasado y los recuerdos, pero no lo hace desde la retórica y la representación tradicional, sino que lo hace desde lo experimental y los nuevos medios.

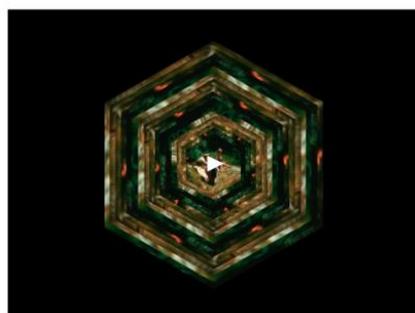


Fig. 49. *Fractal Memories* #4 - Andrea Wolf  
2014 –Video loop 2:35’ Dimensiones variables.  
Con colaboración del artista Yuri Tuma.

---

<sup>47</sup> <sup>47</sup> Andrea Wolf artista chilena. Cita tomada de su página <http://www.andreawolf.me>. Visto el 22/09/2019

A diferencia de Andrea mi trabajo no se centra exclusivamente en la memoria personal o el recuerdo de acciones del individuo, sino que uso esa memoria personal para acercarme a la memoria colectiva y a la memoria del lugar. Otro punto que a la vez nos une y nos distancia es la idea de lo fractal, que en mi caso lo uso como analogía de una fragmentación identitaria, en cambio Andrea lo hace desde lo técnico visual pues el dibujo con líneas le permite generar volumen y profundidad a la proyección. Por mi parte la profundidad la genero físicamente mediante la instalación de un objeto tridimensional.

Siguiendo con el concepto de la memoria y la importancia de conocer y entender los conceptos que la involucran es fundamental para comprender y salvaguardar la historia de un lugar. Entendido esto, podríamos decir que la memoria social se relaciona con aquellas historias en común compartida dentro de un grupo específico como marco fundamental para crear y mantener una identidad colectiva e individual. Es la experiencia vivida de los grupos y de ese mirar hacia el pasado, pero en grupo. A este fenómeno el sociólogo Maurice Halbwachs<sup>48</sup>, la denomina «memoria colectiva».

Por otra parte, la memoria histórica se relaciona con hechos conmemorativos a través de textos, lugares o símbolos que son significativos para la colectividad. Incluso en los tiempos actuales se ha visto un desplazamiento del término “memoria histórica” hacia otros puntos más científicos como es la arqueología inclusive hacia la misma historia para referirse como memoria histórica a eventos que deberían estar propiamente en la historia por la realidad de los hechos y no dentro del campo memoria que en cambio es subjetiva.

### **2.2.2. Memoria Colectiva y Patrimonio Cultural.**

El otro punto relacionado con la memoria colectiva es el patrimonio cultural, pues ambos tienen como punto común la recuperación de sucesos o elementos del pasado que son importantes y relevantes para llevarlos a un grupo en el presente, sin embargo, la relación entre ambos conceptos si tiene cierta complejidad y Ana Lilia Nieto, doctora en

---

<sup>48</sup> Maurice Halbwachs, sociólogo y psicólogo francés (1875-1945) Sus estudios se centraban en la memoria colectiva, el espacio y el No-lugar. Su libro más celebre es *Les Cadres sociaux de la mémoire* (Los marcos sociales de la memoria)

Historia<sup>49</sup> explica claramente las implicaciones entre ambos. La investigadora manifiesta que para la memoria colectiva es importante la narrativa porque no solo permite el recordar el pasado, sino que ayuda a estructurar el tiempo, crea y representa la identidad, transmite el conocimiento e incluso puede ser usado como medio de resistencia hacia los cambios, pero también debemos considerar que esa memoria colectiva en ocasiones ha partido de historias manipulada por grupos dominantes con la intención de mantenernos bajo un sistema hegemónico de poder.

Dentro de esta relación con la historia explica que la memoria cultural hace uso de ciertos medios como son la fotografía, la arquitectura y las tradiciones para establecer nexos con el Patrimonio Cultural, de manera que surge vínculos entre *historia recordada* e *historia recobrada* como modos para interpretar desde diversas perspectivas un sitio u objeto patrimonial. Además, aclara que la historia como realidad social establece lazos entre pasado, presente y futuro, uniendo datos y vestigios con las experiencias y vivencia, a fin de entender el presente y proyectar hacia el futuro los valores y expectativas deseadas.

Recuerdo que en el 2015 realicé un ensayo académico para la materia de Espacio Público dictado por la docente Amaranta Pico. Este ensayo se llamó «El constructor de sueños y sus trenes a escala». En esas líneas escritas se entrelaza la memoria individual, memoria colectiva y el patrimonio cultural de una ciudad. El ensayo partía de una entrevista realizada a los descendientes de Don Guillermo Davis Piñeres, personaje muy querido en Durán, quien ingresó a los Ferrocarriles como obrero y terminó después de 40 años de servicio como jefe del departamento y mantenimiento de los talleres de Durán.

Este personaje conocido como maquina Davis, fue un ingeniero innato, pues sin necesidad de cálculos matemáticos o de ingeniería ferroviaria, adaptó las máquinas a las medidas de los rieles. Su pasión por el tren era tan grande que, con la colaboración de otros compañeros, entre ellos Manuel González quien era el único que captaba como

---

<sup>49</sup> Ana Nieto, doctora en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, Coordinadora de la Maestría en Estudios Culturales y profesora en el Departamento de Estudios Culturales de El Colegio de la Frontera Norte. Visto en Memoria colectiva y patrimonio cultural. Publicado en El Mañana <https://www.colef.mx/?opinion=memoria-colectiva-y-patrimonio-cultural&e=correo-fronterizo> (consultado 10-07-2019)

debía ser las piezas que necesitaba para sus trenes, montó tres réplicas de locomotoras, una prensa hidráulica y un mini vapor llamado Galápagos.

Sus hijos mencionaron que se sentían muy decepcionados por la falta de apoyo de las autoridades o de grupos culturales para con el legado de su padre. Ellos decían que la parte fundamental de los pueblos es rescatar, fortalecer y difundir la memoria histórica con la que nace cada lugar, que los recuerdos, la memoria que tienen ellos del aporte que su padre Guillermo Davis hizo por el cantón, por el ferrocarril y la misma familia debe ser considerado patrimonio cultural, pues de esta manera se logra que cada ciudadano tenga el sentido de pertenencia del espacio donde habitan, y que en eso han fallado las autoridades de turno.



*La primera maquina que construyo el Maestro Davis*

Fig. 50. Carlos Davis, hijo de Don Guillermo Davis- 2016  
Probando maquina miniatura  
Fuente: Archivo Silvia Quezada



*Primera locomotora en miniatura exhibida y el Maestro Davis. 1938*

Fig. 51. Locomotora en miniatura del Maestro Davis.  
1938 – Fuente: Archivo Duran Cultural

### 2.2.3. Memoria del lugar

«Defender la memoria de lugar es salvaguardar la historia de la ciudad.»

Antonio Fernández<sup>50</sup>

Un lugar de la memoria respeta los vínculos que un conjunto de personas tiene de un espacio específico, concentra sentidos apreciados por el valor del uso, la emotividad, la historia o los elementos, en el sentido de representación de valores y visiones. Hay una referencia al pasado, futuro, una evolución de lo que se ha ido y de lo que se desea proyectar.

---

<sup>50</sup> Antonio Fernández, columnista de opinión Diario El País de Madrid, España.

Luis Campo, en un artículo sobre la identidad y la memoria del lugar escrito en la Revista Urbanismo decía que ésta es una densidad simbólica superior a la funcionalidad practica que constituye al lugar<sup>51</sup>. Sin embargo, en la sociedad actual a la que muchos llaman posmoderna donde el avance tecnológico y el crecimiento urbano es sinónimo de progreso, muchas veces esa planificación urbana está atravesada por el materialismo donde el desarrollo metropolitano se hace cada vez más importante haciendo que el negocio de las tierras no perdona la invasión o la apropiación de los lugares de la memoria.

El consumo y la idea de desarrollo capitalista es mucho más importante que la historia de la ciudad, la fragmentación urbana llevada por una disfuncionalidad planificadora termina socavando los espacios y provocando invasiones agresivas provenientes de la irresponsabilidad cultural que trae como consecuencias grandes errores de improvisación. En algunos casos llevados por el interés político y económico de malos funcionarios que no actúan desde el proteccionismo formal de la cultura, sino desde el egoísmo personal y la despreocupación total de la memoria del lugar, memoria colectiva y la memoria estética, provocando que los pocos lugares que aún quedan sucumban ante la impotencia e indiferencia de los ciudadanos.

Lugares como el antiguo cementerio de trenes, la antigua estación, el antiguo muelle de lanchas, fueron objetos de intervenciones técnicas-económicas y de gestión política administrativo aupados por grupos de poder productivo en contubernio con las autoridades de ese entonces para convertirlos en lugares de transito sin previa planificación o en terrenos baldíos y semiabandonados, sin contemplar que a veces este tipo de decisiones tienen un carácter irreversible, porque afectan a la memoria social e identitaria de la ciudad.



Fig. 52. Lo que queda de la estación de trenes-Durán 2019 Fuente: Silvia Quezada



Fig. 53. Antigua estación de Durán Fuente: Fondo Nacional de Fotografía

---

<sup>51</sup> Luis Campos y Loreto López, Identidad y memoria urbana. Recuerdo y olvido, continuidades y discontinuidades de la ciudad. (Revista de Urbanismo N°10, junio 2004) 28

Un trabajo que a mi parecer tiene semejanza con mi investigación y propuesta artística es el realizado por el *Colectivo Des-carrilados*, y su proyecto *El Tren de los Curados* el cual se desarrolló en el barrio Jorge Isaacs en la ciudad de Cali, Colombia. Un lugar cargado de historias no solo por ser la puerta de entrada del desarrollo económico de la ciudad al estar cerca de la estación de ferrocarriles sino por la tragedia vivida luego que explosionara siete carros cargados de dinamita que casi borró del mapa al barrio entero. El proyecto fue una propuesta artística que rebasó las aulas universitarias y se trasladó a la comunidad. Se enfoca en la gente, su cotidianidad y sueños con la finalidad de recuperar la memoria, las tradiciones, los modos de vida y la identidad cultural del lugar. Al respecto el Colectivo Des-carrilados dice:

El barrio es el espacio donde se construyen identidades colectivas, es lugar de afirmación cultural, (...) El barrio teje una trama de relaciones comunitarias con historias familiares diversas que conforman el “nosotros” en torno al espacio y a la historia.<sup>52</sup>

Me identifico con su trabajo porque el gesto es similar al mío, no solo por el tema del tren sino por la memoria del lugar y el contacto con la comunidad. Al igual que ellos me enfoco en cuatro ejes: el tren, la comunidad, la historia y la cultura, pues, así como el grupo *Des-carrilados* inciden en la comunidad e inciden en la historia, mi propuesta también de cierta manera incide en la comunidad de Durán y en la historia de la ciudad. A diferencia de ellos que trabajan en el espacio público, pues no solo se centran en el tren, sino también en la cotidianidad, en las costumbres del barrio, mi trabajo se enfoca directamente en el ferrocarril desde adentro, visibilizar el estado de obsolescencia en el que se encuentra, la desidia de las autoridades por salvaguardar el patrimonio industrial del ferrocarril y la falta de cultura ferroviaria en la comunidad.

Me interesa recuperar la memoria de estos lugares y de las estructuras que alguna vez fueron del ferrocarril y que por razones de desarrollo urbanístico fueron modificados o se encuentran en estado de abandono a través del fomento de la cultura ferroviaria en la comunidad.

---

<sup>52</sup> Des-carrilados, Colectivo. «El tren de los curados.» Museos de Arte Moderno Barranquilla-Embajada de España- Alcaldía. -*Catalogo 40 Salón Nacional de Artistas y 11 Salón Regionales* (Panamericana Formas e Impresos. S.A. Barranquilla, 2005 ) 432



Fig. 54. Vagón de la Memoria- Tren de los Currados. Barrio Jorge Isaacs -2005  
Fuente: Catálogo Des-carrilados



Fig. 55. Antigua terminal de trenes -Cali Colombia.  
Estación construida después de 1956.  
El tren de los Currados-2005.  
Fuente: Catálogo Des-carrilados

#### 2.2.4. Memoria y el arte

La memoria y el arte siempre han estado relacionadas, desde la antigüedad la memoria era utilizada como herramienta para traer al presente los recuerdos de su origen, y en aquellos tiempos era considerada un arte. Platón decía que la memoria permitía recordar un saber que ya estaba en el alma, Aristóteles hablaba de la existencia de aquellos seres que podían controlar la imaginación y construían imágenes que llenaban esos lugares de la memoria, los llamaba artistas de la memoria. Tomas de Aquino teorizó las reglas del arte mientras José de Acosta decía que la memoria de la antigüedad podía ser transmitida al resto mediante las letras o las pinturas. Para San Agustín lo que entra en la memoria son las imágenes de las cosas sensibles y no las cosas mismas.

En la actualidad la memoria se ve reflejada en la proliferación de monumentos conmemorativos, patrimoniales, memoriales, etcétera, es como la necesidad de llenar un vacío, donde los tiempos presente, pasado y futuro se conjugan al mismo tiempo, pues se recuerda, se registra, se conserva y se archiva el pasado, recuperado selectivamente en el presente para su preservación en la posteridad.

El carácter de presente que tiene la memoria nos permite reflexionar en lo que *Gastón Bachelard* decía que para ir más allá de los archivos hay que encontrar los valores más allá de los hechos<sup>53</sup> pues la memoria no es una acción de simple repeticiones, sino que compone el pasado en función del presente.

La memoria tiene un estrecho vínculo con las coyunturas políticas suscitadas a lo largo de la historia, siendo el arte el mejor medio para presentar esas conflictividades. Desde las pinturas y monumentos que representaban lo apoteósico de las memorias históricas, ensalzando el sentimiento de patriotismo en las masas, hasta la actualidad donde entra en juego, otros medios, como el sonido, las imágenes, las palabras, los registros, y todos un universo de significaciones donde la memoria y el arte se articulan no solo desde lo visual, sino desde lo sensorial, para evidenciar lo oculto, lo conflictivo o lo borrado de la historia escrita, permitiendo una multiplicidad de sentidos que disparan, interpelan, reflexionan sobre esos hechos, historias oficiales, y heridas no cicatrizadas, como decía en un artículo que encontré mientras investigaba:

...después de todo no se trata de recuperar el pasado. En todo caso, a lo máximo que se puede aspirar es a convocarlo desde el presente, desde el lugar que ocupa aquel que se da la tarea de invocarlo.<sup>54</sup>

Para ir cerrando este subcapítulo sobre el concepto de la memoria, puedo decir algunas de mis preguntas planteadas al inicio del mismo fueron dilucidándose paulatinamente. La memoria analizada desde diversos pensadores me dio pautas para y comprender la diferenciación entre conceptos como recuerdo, memoria, historia y pasado, como decía Pierre Nora «No hay que confundir historia con memoria», esa fue mi primera lección aprendida.

---

<sup>53</sup> Gastón Bachelard. *Ensoñaciones de la infancia*. De *La poétique de la reve*. (Fondo de la Cultura Económica, México, D.F. 1997) 159,176

<sup>54</sup> Rodrigo Alonso. *La necesidad de la memoria*. Consultado: 31/05/2019  
[http://www.roalonso.net/es/arte\\_cont/memoria.php](http://www.roalonso.net/es/arte_cont/memoria.php)

Entender que la memoria colectiva surge de los recuerdos del pasado y que conjugados en el presente dan lugar al Patrimonio Cultural como punto de unión entre ambos términos y que más allá de la funcionalidad del lugar es el valor simbólico que se genera en estos sitios la base para construir el futuro, porque este trabajo tiene que ver con la memoria de la ciudad de Durán, una ciudad que nació y es considerada ferroviaria, y que la obsolescencia de ese gigante, llamado ferrocarril, también está volviendo obsoleto los recuerdos; con el sentido de patrimonio de los lugares que guardan esa memoria simbólica; y con el sentir de una comunidad que ve día a día como su identidad se resquebraja en mil pedazos.

Es esta comprensión la que aporta singularmente a mi proyecto y el tener plena conciencia de ello activó para pensar en plasticidades que conectan con el concepto de memoria, con la fragmentación y ese resquebrajamiento. Es así como los relatos, los diálogos, las fotografías, los objetos, las imágenes, son las herramientas que transformadas en piezas artísticas me permiten reflexionar sobre esta problemática. Buscando la manera para dejar en la mente de los espectadores, visualidades, sonidos, texturas, que aporten enormemente para pensar en esos “espacios” tratados en el subcapítulo anterior como lugares de memoria que guardan hechos pasados que nos permite entender un presente y con ello preservar y conservar el patrimonio para un futuro.

### **2.3. Archivo**

Se puede entender el concepto de archivo como el conjunto de documentos e información dispuestos de manera ordenada y conservada con la finalidad de que en la línea del tiempo tengan valor testimonial de hechos ocurridos en el pasado. Son fuente para la historia y la memoria. Existen distintos tipos de archivos que van desde los escritos pasando por la fotografía, lo gráfico y lo sonoro hasta los tecnológicos y experimentales. Sin embargo, en la relación que tiene el archivo con mi propuesta va desde el enfoque de la memoria y la relación con el arte, para lo cual referentes como Anna María Guasch, Eduardo Murguía, Michel Foucault y Hal Foster aportan con sus saberes, y en cuanto al arte, los trabajos de Bernd & Hilla Becher, Fernando Sánchez, Adriana Ríos con Ana María Gómez y Roberth Smithson contribuyen al desarrollo de este subcapítulo.

Existe la percepción que la relación: archivo – memoria, funciona bajo ciertas condiciones y circunstancias muchas veces atravesadas por valores de poder puesto que ambos conceptos son constructores de identidades y de la historia de un lugar. Pero el archivo aplicado desde las artes también posee características de poder. Como dice Hal Foster: «...los artistas de archivo buscan hacer que la información histórica, a menudo perdida o desplazada, esté físicamente presente.»<sup>55</sup>.

Entendemos como archivo a todos esos registros que vamos dejando en el paso y que da pautas para dejar cierta información para un futuro lejano. También nos sirven como métodos de autorreflexión para saber de dónde venimos y quienes somos ahora. Para Anna María Guasch existen dos principios básicos asociados al archivo: la *mneme* (*anamnesis*) que es la memoria viva o espontánea, y la *hypomnema* que es la acción de recordar. Y que ambos principios vienen de la fascinación por guardar la memoria (cosas salvadas a modo de recuerdo) y de salvar la historia (cosas salvadas como información) como una forma de vencer el olvido.

Eduardo Murguía, escribe en un dossier para la revista Iconos, que el archivo no es igual a la memoria humana ni funciona como inconsciente, sino que se compone de documentación del pasado, seleccionada y escogida con un criterio definido, pero que también está formada de fragmentos, retazos, que escapan a la intencionalidad, y aunque en su mayoría puede estar catalogado, indexados u organizados a veces no lo están, sin embargo, sigue siendo acumulación de documentos en espera de ser leídos, utilizados o narrados<sup>56</sup>. Acota que, para la aproximación con la construcción de la identidad, el archivo sería una especie de lugar que tiene que ver con el deseo y la apropiación de cosas documentadas, pegadas indexadas, de modo que el archivo por la acción cultural de la Historia se vuelve un lugar potencial de la memoria. Pero así mismo manifiesta que el archivo también se ve atravesado por dos principios que son: mandar e iniciar, pues el manejo del archivo establece poder y autoridad.

Anna María Guasch también hace esta relación de poder cuando siguiendo el tema de los enunciados de Foucault, trae a colación el hecho del archivo como la voluntad de

---

<sup>55</sup> Hal Foster - El impulso de archivo. Revista de la cátedra Teoría de la Historia -NIMIO #3 septiembre 2016. Artículo original publicado en la revista Octubre #110. 2004

<sup>56</sup> Eduardo Murguía. Archivo Memoria e historia, Iconos revista de Ciencias Sociales Num.14 (Facultad Latinoamericana de l Ciencias Sociales-Sede Académica del Ecuador. Quito, septiembre 2001) 12

volver la mirada hacia el pasado, no siempre traumático, para recordarlo y proyectarlo hacia el presente a través de mínimos enunciados.<sup>57</sup> Para Foucault el archivo es la ley de lo que puede ser dicho. El sistema que rige la aparición de los enunciados como acontecimientos singulares.

Entre los medios visuales la fotografía y el texto es un ejemplo de *hypomnema*, al que Foucault le da el significado de rastro o nota recordatoria que debe ser releído de tanto en tanto para actualizar contenidos. Por eso, este concepto relacionado con el relato, la fotografía y la literatura como medio visual y escrito funciona a la perfección con este rol. Aquí es importante mencionar lo de cómo un taller y luego un texto dio paso a una visualidad.

En el taller de Rubens Da Silva Mano al que asistí en el 2018 desarrolló en mí el sentido de la observación y en tomar conciencia de mi entorno, esto fue el inicio para luego con el texto «Recorridos por los monumentos de Passaic New Jersey» de Roberth Smithson<sup>58</sup>, y sus reflexiones de los vestigios y materiales de una industrialización olvidada encontrados mientras caminaba por las orillas del río Passaic, me lleva a realizar una acción similar. Mientras recorro las orillas del río Guayas voy encontrando estos monumentos y sitios abandonados llenos de historias y memorias. Una simple acción-observación que luego lo plasmé en una serie fotográfica a la que denominé, «Recorridos a las orillas del río Guayas», apropiándome indirectamente del título del texto Smithson.



Fig. 56. Recorridos por los monumentos de Passaic New Jersey de Roberth Smithson

---

<sup>57</sup> Anna María Guasch. El archivo y lo real: recuerdo, industria, trauma. De Arte y Archivo 1920-2010 Original: Michel Foucault y la arqueología del saber. 112, (Ediciones Akal, S.A. Madrid, 2011) 50

<sup>58</sup> Roberth Smithson Recorridos por los monumentos de Passaic New Jersey.

<https://cuatrocuadernos.files.wordpress.com/2015/11/ii-16-un-recorrido-por-los-monumentos-de-passaic-nueva-jersey.pdf>



Fig. 57. Serie Fotográfica “Recorridos a las orillas del río Guayas”  
Impresión Láser sobre Sintra/PVC – Tamaño 30x21 cm -2018 - Autor: Silvia Quezada

El relato del «Constructor de sueños», que realicé en mis primeros ciclos universitarios y que describo en el subcapítulo de la memoria, así como el registro «Recorridos a las orillas del río Guayas» se inscribe en esta idea de *hypomnema*. En el primero como texto cuyo relato escrito guarda la memoria de un personaje de los tiempos de oro del ferrocarril. En el segundo trabajo el relato es visual, el caminar, el recorrer acompañado de la cámara fotográfica como herramienta artística me permitió materializar en imágenes un relato que en este caso es el de la obsolescencia del ferrocarril y el abandono de los espacios. Son dos formas de narrativas, pero que están atravesados por un mismo hilo, el ferrocarril.

«Recorridos a las orillas del río Guayas» una serie fotográfica de recorrido visual convertido hoy en documentos de archivo que relatan una parte de la historia y de la identidad de los lugares, pues muchas de las estructuras, elementos, lugares y objetos ya no están, fueron destruidas, vendidas, chatarrizados o siguen abandonadas. Es como haber realizado un resguardo visual de la memoria. Basándome en esta característica me permito encontrar cierta analogía con el trabajo de los esposos Bernd & Hilla Becher<sup>59</sup>, cuyo impulso del archivo y la fotografía los convierte en archivista fotográficos de un momento histórico relacionados con el pasado industrial de su país.

Fotografías en blanco y negro de monumentos industriales: fachadas, interiores, hornos, depósitos de agua, silos, molinos, etcétera, quienes no solo capturaron la objetividad y la máxima calidad técnica de las estructuras, sino que su serie refleja un estilo subjetivo de la propia perspectiva visual que le proporciona una belleza singular a la serie de fotografías. A diferencia del interés de los esposos Becher, que era la calidad y función del conjunto industrial, mi propuesta si bien hago relación a la arqueología industrial del ferrocarril no se centra en las especificaciones técnicas ni pretendo dar realce a los detalles arquitectónicos, sino en mostrar la obsolescencia desde la subjetividad y de lo que representa en la memoria del lugar y en la memoria colectiva.

<sup>59</sup> Hilla y Bernd Becher, una pareja apasionada por el arte, la industria y la fotografía, tomado de <https://culturafotografica.es/hilla-y-bernd-becher/> y de la web: Hilla Becher / Potsdam, Alemania, 1934 <https://www.museoreinasofia.es/coleccion/autor/becher-hilla>

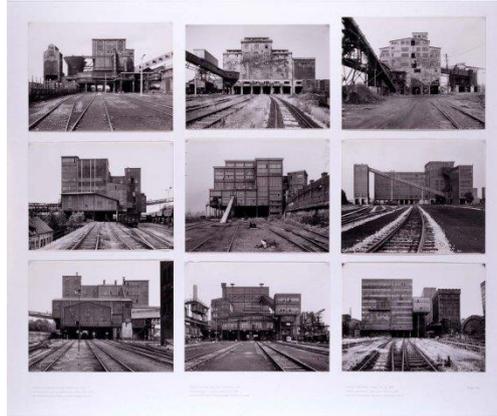


Fig. 58. Bernd & Hilla Becher. Fotografía gelatinobromuro de plata sobre papel. Medidas Por pieza:23,5x30,5 cm. Obra completa 92x107.3 cm 1966-1977. Fuente: Museo Reina Sofia

Y hablando de fotografía no puedo dejar de nombrar Roland Barthes, cuando en su texto «*La Cámara Lúcida, Notas sobre fotografía*» hace mención de los dos estados que una fotografía puede conferir, que son el *stadium* y el *punctum*, el primero relacionado al interés o gusto que se aflora cuando se observa una fotografía y el segundo a ese elemento punzante sensible que nos hace salir del *stadium* inicial. Ese choque que no tenemos previsto, que no es buscado, que no es consciente, que es invisible, pero que cuando aparece nos desconcierta, nos disloca, no hace sentir. Cada fotografía tiene un sentido de puntuación, que se convierten en puntos sensibles que nos permiten aflorar sensaciones y sentimientos que pueden doler como se puede gozar. Como dice Barthes: el *punctum* de una foto es ese azar que en ella me despunta, pero también me lastima, me punza<sup>60</sup>. Estos son conceptos que busco plasmar en las imágenes y en las fotografías mientras realizo mi recorrido diario.

Un trabajo que también me interesa relatar en este capítulo de archivo es «La dinámica de los Monumentos y búsqueda de una fachada moderna para Cali 1910-1950» de Adriana Ríos y Ana María Gómez. Obra que se conecta con el archivo en cuanto a la documentación recabada con el fin de realizar un análisis histórico de los cambios de la arquitectura de la ciudad de Cali a inicios del siglo XX y como los monumentos como símbolos que despiertan sentimientos patrióticos a las masas fue cambiando. Ellas hablan de la transformación del paisaje citadino dado por una serie de factores que fomentaron la incidencia de cambios, como fue la demolición de casas y edificios patrimoniales, la

<sup>60</sup> Roland Barthes. *La cámara Lucida. Notas sobre la fotografía* (Editorial Paidós. SAICF. Barcelona, 1990) 59

bonaza después de 1948 o el recibimiento de desplazados que venían huyendo de la violencia del campo. Si bien su trabajo fue una curaduría histórica, lo interesante es como se relacionó el campo histórico con lo estético mediante el trabajo museográfico. En el Catálogo 40 Salones Nacional de Artista 11 Salón Regional, dice sobre su trabajo lo siguiente:

La dinámica de los Monumentos y búsqueda de una fachada moderna para Cali 1910-1950 (...) trabajo que pretende traspasar las fronteras discursivas de las ciencias sociales y amoldarse a los cánones de la estética, para transformar un tema histórico en objeto de la exposición.<sup>61</sup>



*Fig. 59. La dinámica de los Monumentos y búsqueda de una fachada moderna para Cali  
Vista Panorámico (arriba). Vista Detalle (abajo)  
Exposición Centro Cultural De Cali.  
Fuente: Catalogo 40SNA*

<sup>61</sup> Adriana Ríos y Ana María Gómez, La dinámica de los Monumentos y búsqueda de una fachada moderna para Cali (1910-1950) Catalogo 40 Salón Nacional de Artista 11 Salón Regional. 449-453

La dinámica presentadas en una sala expositiva para recordar la memoria de los lugares y los objetos es lo que espero generar en mi trabajo, pues una investigación con tintes históricos, comunitarios o las transformaciones ocurridas incluso por un elemento común, el ferrocarril, es lo que me acerca a su trabajo como referente, sólo que en mi propuesta no precisamente son los monumentos o las fachadas de los casas y edificios patrimoniales, sino que yo me enfrento a esos espacios no patrimoniales pero muy ligados con la historia de un país, de una ciudad y de una comunidad

El archivo como concepto me lleva a reflexionar como se establecen diálogos con mi obra. Cómo la noción del archivo más allá de la acción de ordenar y clasificar documentos y fotografías da lugar a pensar en esa relación de poder que se mueve de acuerdo con las formas de construcción de una identidad y su comunidad. Es así como dentro de mi trabajo de investigación y dentro del procesos creativos el archivo es parte importante en mi presentación, pues pongo de relieve la idea de *hypomnemas* para visibilizar incluso hasta denunciar una situación muy relacionada al tema histórico tanto en tiempo como en espacio. El leer, consultar, encontrar referentes artísticos que trabajan sus obras con este concepto, no solo me inspiran y activan el proceso creativo, sino que me clarifica mucho más mi entendimiento y el sentido que le doy a mi propuesta artística en concordancia con el sentir de una comunidad para pensar en la identidad y en la revalorización del patrimonio material e inmaterial del lugar.

### **2.3.1. ¿Artista, antropólogo o historiador?**

Mi propuesta tiene mucho de historia y de antropología, y es justamente en el reto de traspasar las fronteras de las ciencias sociales donde me identifico pero que también me llena de conflictos, pues al trabajar con un tema histórico- antropológico mi intención no es hacer un estudio social sino darle la vuelta hacia una poética visual y ese punto es la conflictuante en este trabajo.

Pero ¿Dónde queda el límite entre historiador, antropólogo y el artista? Justamente el trabajar un tema histórico y antropológico y llevarlo hacia una propuesta artística, me hace reflexionar sobre esta delgada línea que hay entre estas tres disciplinas. Al parecer con la contemporaneidad líquida en el que estamos inmersos, los tiempos son acelerados, se vive una realidad virtual, el simulacro la compresión del espacio, entre

otras es como una forma de desvanecimiento del mundo en que vivimos, pero que llegado al caso se torna necesario volver a la realidad o el cuestionamiento de esa realidad y es ahí, donde una parte del arte contemporáneo se esfuerza por el retorno de lo material y la experiencia. Según un artículo encontrado en el Blog “Conceptos/s e Historias de Vladimir López, decía lo siguiente:

... recuperar la experiencia y la materialización del pasado, hace que el arte se encuentre con ciertas prácticas de la historia que pretenden transformar el discurso histórico en un cuerpo palpable, presente y por eso es ineludible... Porque no basta conocer el pasado, sino que hay que transformar el presente y para ello es necesaria -una experiencia de conocimiento sensible.<sup>62</sup>

Por otra parte, la relación entre antropología y arte también es muy estrecha, tanto que el antropólogo y el historiador cruza la línea las veces que desea, pero para el artista es más difícil entrar a esos campos y ser reconocido como generador de conocimiento más allá del carácter subjetivo, ya que para la academia el arte no genera conocimiento sino solo contemplación estética, este es el primer problema. Sin embargo, creo que más que generar conflictos lo ideal es trabajar en conjunto con el fin de apoyarse y enriquecerse metodológicamente, de modo que la antropología y la historia puedan aprender del arte en las formas de pensar lo visual y el arte incorpore en su practicidad y reflexión los hechos formales que son parte de nuestra cotidianidad, costumbres e historia.

Recuerdo que en una clase de antropología visual justamente en un texto de Hal Foster, *el artista como etnógrafo*, trata sobre como en ciertos casos la “materia prima” de producción del artista era lo social, el trabajo comunitario, lo relacional o activista incluso el arte público. De este modo el artista deja a un lado el “hacer” por el de “mediador” entre institución, comunidad y medio artístico. Pero, surge la pregunta ¿cómo se puede observar sin ser invasivo? ¿cómo se logra un acercamiento con la comunidad y obtener una mirada subjetiva más allá de los datos obtenidos?

Para el artista en ocasiones le resulta complejo y hasta conflictivo enfrentarse a estas problemáticas de cómo manejar la relación artista-comunidad, esto dado

---

<sup>62</sup> Blog Conceptos/s e Historias de Vladimir López, (Visto el 31/05/2019) <https://chs.hypotheses.org/38>

precisamente por el desconocimiento de herramientas adecuadas para su ejecución. Otro punto es que tener plena conciencia que el arte no se descompone en relatos, sino en imágenes y en objetos, y que de los lugares de la memoria no se puede prescindir sin tener conciencia del pasado y fomentarla, pero para lograrlo hay que actuar conforme, pues el tiempo histórico es abierto y concierne a todos, por eso en relación al historiador y al antropólogo, el artista tiene una ventaja, que es precisamente el saber cómo transformar los datos y relatos obtenidos en las investigaciones y transfórmalas en obras de arte, un ejemplo es Fernando Sánchez<sup>63</sup>, quien compró el emblemático yate de Franco, para convertirlo en objeto artístico, haciendo literalmente, con este acto condensar la historia.



Fig. 60. Síndrome de Guernica-  
Fernando Sánchez Castillo.

Lo otro es la noción de museo/galería como nula, pues no requiere de estos espacios para la exposición o para legitimarse, ya que el arte contemporáneo ofrece esa apertura para los nuevos espacios que muchas veces aporta a la muestra artística. Por las características de mi propuesta me enfrento no solo a las preguntas expuestas sino a otras más que surge a medida que voy avanzando en la investigación, como por ejemplo ¿El proceso del trabajo de campo, el registro debe ser parte de la muestra artística? ¿los vínculos generados con la comunidad, con la gente, dónde quedan?

Lo otro es el espacio expositivo ¿dónde es más conveniente? ¿pierde fuerza el trabajo con la comunidad si se presenta en un museo? ¿Cómo presentar una obra muy ligada a la historia en una experiencia artística? Son preguntas que prefiero dejarlas abiertas, justamente porque juego en esta línea casi invisible de ser artista, antropólogo e historiador.

---

<sup>63</sup> La información. Un artista español convierte el “Azor”, el yate de Franco en una obra de arte  
[https://www.lainformacion.com/mundo/arte-cultura-y-espectaculos/artes-general/un-artista-espanol-convierte-el-azor-el-yate-de-franco-en-una-obra-de-arte\\_pqobVV51tSkUyzw5rXx0U5/](https://www.lainformacion.com/mundo/arte-cultura-y-espectaculos/artes-general/un-artista-espanol-convierte-el-azor-el-yate-de-franco-en-una-obra-de-arte_pqobVV51tSkUyzw5rXx0U5/)

## 2.4 Conclusiones de la genealogía

Para ir cerrando este gran capítulo de la Genealogía creo que los espacios y lugares que he relatado a lo largo de este capítulo, en la actualidad se encuentran ubicados en el horizonte fronterizo entre los llamados lugares y no-lugares, pero son al mismo tiempo los lugares practicados de Michel Certeau y que los habitantes de Durán, los atravesamos, los recorreremos, los caminamos diariamente, tratando de capturar el alma de estos, aunque lamentablemente para las nuevas generaciones solo sean espacios de tránsito sin significado alguno. El pasado industrial, con sus espacios abandonados y la obsolescencia a la vista es latente en Durán, sin embargo, son los lugares de identidad, de relaciones y de historia que Auge manifiesta en su texto y que los simplifica en *lugares antropológicos*, donde los vestigios y estructuras que aún sobreviven en alguno de estos lugares le dan ese carácter haciendo de ellos espacios existenciales y fenomenológicos del ser-habitar.

Heidegger hablaba del espaciar y remite a escardar un espacio, pero yo podría agregar que también espaciar remite a escarbar la memoria, desbrozar una tierra baldía, en donde el vacío está lleno de recuerdos, de vivencias, de experiencias que alimentan el presente, pero no como simples nostalgia, sino como manera de tomar conciencia colectiva sobre la identidad y el patrimonio industrial de la ciudad. Hay una frase de Solá-Morales que se ajusta bien a lo expuesto:

...son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos en los que solo ciertos valores residuales se mantienen aún de su completo desafecto de la actividad de la ciudad. (...) En definitivo, lugares extraños al sistema urbano, exteriores mentales en el interior físico de la ciudad que aparecen como contraimagen de esta, tanto en el sentido de la crítica como en el sentido de su posible alternativa<sup>64</sup>.

El trabajo con la comunidad, los diálogos con el entorno y sus actores, los acercamientos hacia los jóvenes y niños, el trabajo en conjunto con los Colectivos Culturales, son partes fundamentales en este trabajo, que trata sobre la identidad y la memoria relacionando al espacio y a la obsolescencia.

---

<sup>64</sup> Ignasi de Solá-Morales “Presente y futuro. Arquitectura en la ciudad” de Territorios, 188

Las fotografías, los objetos y en especial los relatos que escucho en cada encuentro de ferroviarios, son «la memoria viva o espontánea» que Anna María Guasch hace alusión en su texto «*El archivo y lo real: recuerdo, industria, trauma.*»<sup>65</sup>, que ayudan a que la memoria del lugar no desaparezca. Son estos relatos, el patrimonio inmaterial cultural, que surge de la relación entre historia recordada e historia recobrada planteada por Ana Nieto. Son relatos no escritos más que en los recuerdos de estas personas que los vivieron y de una comunidad que surgió con el tren. Son estos relatos, los retazos a los que se refiere Eduardo Murguía, que permiten construir la identidad, pues son estos fragmentos sueltos que se quedaron fuera de los textos, los que deben ser plasmados en un cuaderno o libro de recordatorio, como legado para las generaciones posteriores. Foucault a estos recordatorios, los denominaba *hypomnematas*, pues para este pensador *los hypomnema* constituían un recuerdo material de las cosas leídas, escuchadas o pensadas, ofreciendo así un tesoro acumulado a la relectura y a la meditación ulteriores<sup>66</sup>.

La añoranza, la nostalgia, el recuerdo se mantiene en los viejos moradores y en los jubilados ferroviarios. Se ve las ganas de trabajar por el presente del ferrocarril, en trabajar por la memoria colectiva, pero aún falta más gestión en políticas públicas, pues más que construir una identidad es abrir paso hacia su recuperación y con ello reflexionar en el patrimonio industrial y en los espacios que en algún momento fueron parte del orgullo ferroviario. Hal Foster en su texto dice que la función del artista que trabaja con archivos es precisamente hacer que la información perdida o desplazada este en el presente, y precisamente el evidenciar y exponer las problemáticas de la cultura ferroviaria y la obsolescencia del ferrocarril es el objetivo de mi trabajo de investigación y de mi propuesta artística, ya que considero que el artista observa, investiga y estudia las problemáticas sin dejar de ser crítico, pero a diferencia del historiador o del antropólogo, el artista las expone envueltas en poesía.

Cuando el gobierno calificó a la Red Vial del Ferrocarril como Monumento Civil y Patrimonio Histórico, Testimonial y Simbólico y luego en abril del 2008 declarada Patrimonio Cultural del Estado, por el Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura (INPC)<sup>67</sup> yo creo que debió también incluir el concepto de Patrimonio Industrial, a fin de

---

<sup>65</sup> Anna María Guasch. *El archivo y lo real: recuerdo, industria, trauma.* ...

<sup>66</sup> Michel Foucault. *Estética, Ética y Hermenéutica.* (Editorial Paidós, SAICF, Barcelona España, 1999) 292

<sup>67</sup> “Los Harman y Alfaro corrieron riesgo,” *Diario El Telégrafo*, Julio 8 2012 Sección Cultura. <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/cultura/10/los-harman-y-alfaro-corrieron-el-riesgo>

salvaguardar las estructuras de los talleres, estaciones, trenes, vagones, calderos, hornos y todo las maquinarias de su propiedad así como del espacio completo como paisaje antropológico y arqueológico industrial, y como constructo cultural en el que el sentido del lugar y el recuerdo son inherentes, pues es en ese paisaje donde se halla inmerso los valores de pertenencia y de memoria.

El tren de Durán va más allá de la metáfora de carga simbólica, peso histórico, fundador de la modernidad industrial y transporte de sueños, el tren es una realidad fundacional de identidad y de la cultura de la ciudad, que si bien esta fragmentada, frágil y quebradiza, el trabajo en conjunto con la comunidad e instituciones permitirían salvaguardar las memorias históricas, colectivas y la memoria del lugar.

Tras pasar por el estudio y análisis de conceptos, conocimientos, de autores, pensadores, educadores, artistas y creadores, aportan grandemente a mi trabajo de tesis porque como lo he dicho al termino de cada subcapítulo planteados sobre la memoria, el archivo y el espacio, me dio pautas para activar mi proceso creativo, para pensar en plasticidades que dialoguen con la problemática de los espacios y la identidad de una ciudad, así como el de crear vínculos comunitarios que me proporcionen insumos para desarrollar propuesta artísticas y que a la vez ellos se sientan identificados con el tema propuesto. Este recorrido conceptual y de referentes artísticos son la base fundamental para tratar de traducir temas sociales, históricos, antropológicos, en poéticas visuales que conlleven a una reflexión, concientización y visibilidad del espacio que transitamos y que son parte del entorno y de nuestras actividades diarias.

### 3. Propuesta Artística

#### 3.1 Obras (Bocetos)

##### 3.3.1. Boceto Camino al olvido (Fotografía)

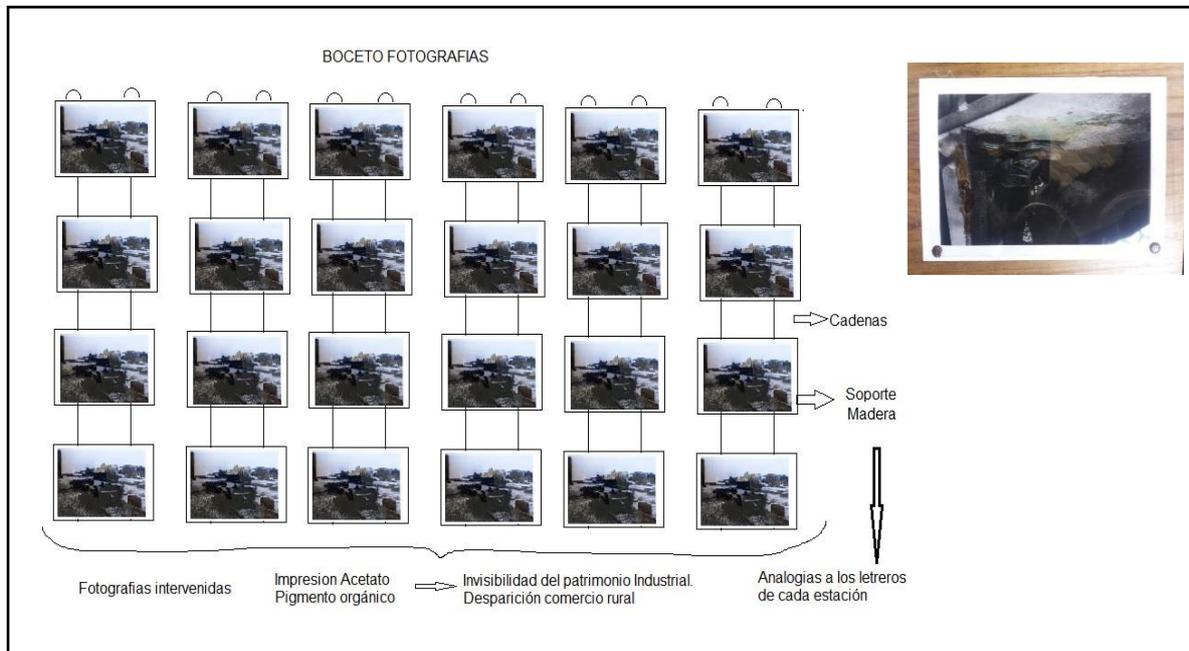


Fig. 61. Boceto Camino al olvido

El título de esta pieza la denomino “Camino al olvido” y hace referencia a la situación en la que se encamina cada uno de los lugares u objetos fotografiados y que corresponde a la empresa de ferrocarril, en los galpones donde se encuentran las piezas más antiguas, que en la actualizada está restringido el ingreso. Para el registro fotográfico implicó gestión previa para las autorizaciones debidas, sin embargo, al momento de realizarla no quisieron que entre a las instalaciones antiguas aduciendo que no estaba en condiciones o que no estaba permitido por las seguridades que implicaba. Con insistencia logré ingresar porque días anteriores ya lo había hecho y conocía de cómo estaba por dentro, quedando sin argumentos válidos para su impedimento.

En esta prohibición de ver esta parte de la historia hago analogía con una frase de Berger cuando habla de la mistificación de la historia del arte, pero en este caso lo llevo al plano de la burocracia y la dirigencia del ferrocarril:

Cuando "vemos" un paisaje, nos situamos en él. Si "viéramos" el arte del pasado, nos situaríamos en la historia. Cuando se nos impide verlo, se nos priva de la historia que nos pertenece. ¿A quién beneficia esta privación? En último término, (...) se esfuerza por inventar una historia que justifique retrospectivamente el papel de las clases dirigentes, cuando tal justificación no tiene ya sentido en términos modernos. La mistificación consiste en justificar lo que de otro modo sería evidente<sup>68</sup>

La pieza que se obtuvo de este registro está compuesta de veinticuatro fotografías de 18x13 cm. impresas en acetato e intervenidas con pigmento orgánico realizado sobre cartulina blanca, y todo colocado sobre madera de 20x15 cm. Son 6 juegos de 4 fotografías cada uno unidos con cadenas. La pieza completa tendría aproximadamente 1.50 mts de alto por x 2 metros de ancho.

Cada una de las imágenes contienen elementos, extractos, situaciones y formas que guardan parte de la historia de progreso del país. Como soporte de las fotografías se usaron pedazos de madera colgados unos con otros por medio de cadenas en alusión a los carteles que cuelgan en cada estación del ferrocarril donde se indicaba el sitio y la altitud en que se encontraba el punto de arribo. La decisión de intervenir las imágenes con pigmentos orgánicos se debe a las extensiones de terrenos agrícola que quedaron abandonados por la desaparición de algunas poblaciones al largo de la línea férrea.

La intención es reflexionar y cuestionar sobre elementos in-visible encontrados en los talleres de ferrocarril de Duran, partes de máquinas, calderos, hornos y herramientas que en el momento de registro estaban en el inevitable camino a la chatarrización.

---

<sup>68</sup> John Berger, Sven Blomberg, Cris Fox, Michael Dibb y Richard Hollis. Modos de Ver. (Editorial Gustavo Gili S. A. Barcelona, 2000) 17

### 3.3.2. Boceto Limallas (objeto - instalación)

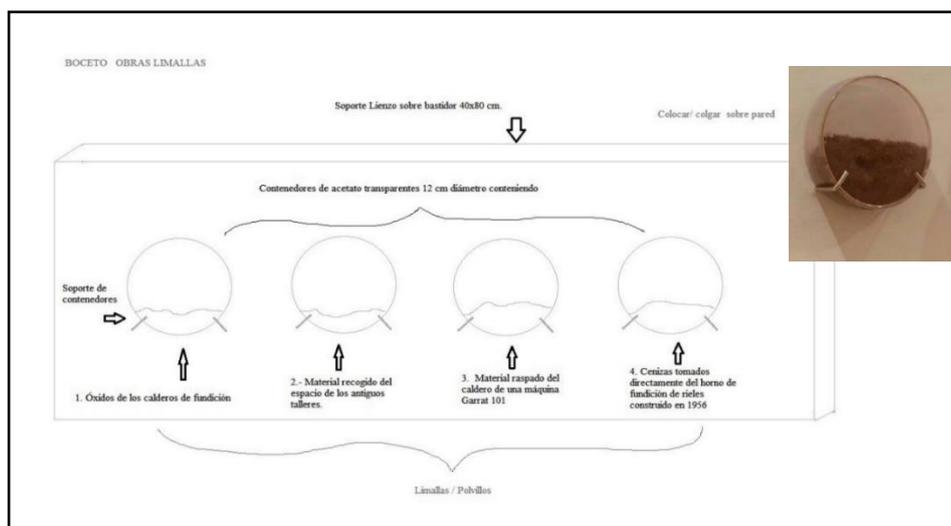


Fig. 62. Boceto Limallas

El pasado no es algo para vivir en él,  
es un pozo de conclusiones de que extraemos para actuar.<sup>69</sup>  
John Berger

Cuando estaba realizando esta pieza pensaba en el hecho de que hay cosas, objetos elementos que pasan tan desapercibidos que sencillamente se vuelven invisibles ante nuestros ojos. Y me parecía increíble como cosas tan insignificantes como los residuos, limallas y polvos de algunos objetos y lugares de repente se ven cargados de historia. Una historia no contada en los libros, ni escrita en los cuadernos, ni contada oralmente. Es una historia estática en espera de que alguien las vea y descubra que en su insignificancia la historia se hace inmensamente poderosa.

La pieza está compuesta de un lienzo de 40x80 cm que soporta cuatro contenedores transparentes de 12 cm de diámetro cada uno. Cada caja contiene material residual como ceniza tomados directamente del horno de fundición de rieles construido en 1956. Material recogido del espacio de los antiguos talleres. Óxidos de los calderos de fundición y limallas raspado del caldero de una máquina Garrat 101 y estructuras de los antiguos talleres de Durán construidos en 1956.

<sup>69</sup> John Berger, Sven Blomberg, Cris Fox, Michael Dibb y Richard Hollis. Modos de Ver. (...) 17

Los sitios y objetos de donde se extrajo los residuos son de estructuras que en la actualidad se encuentran en estado obsoleto y en completa ruina. Acceder hasta donde están ubicados es difícil por las restricciones que pone la empresa de ferrocarriles, casi a escondidas logré recoger polvos, cenizas, y óxidos de los talleres.

### 3.3.3. Boceto Expropiaciones/Apropiaciones (Dibujo expandido)

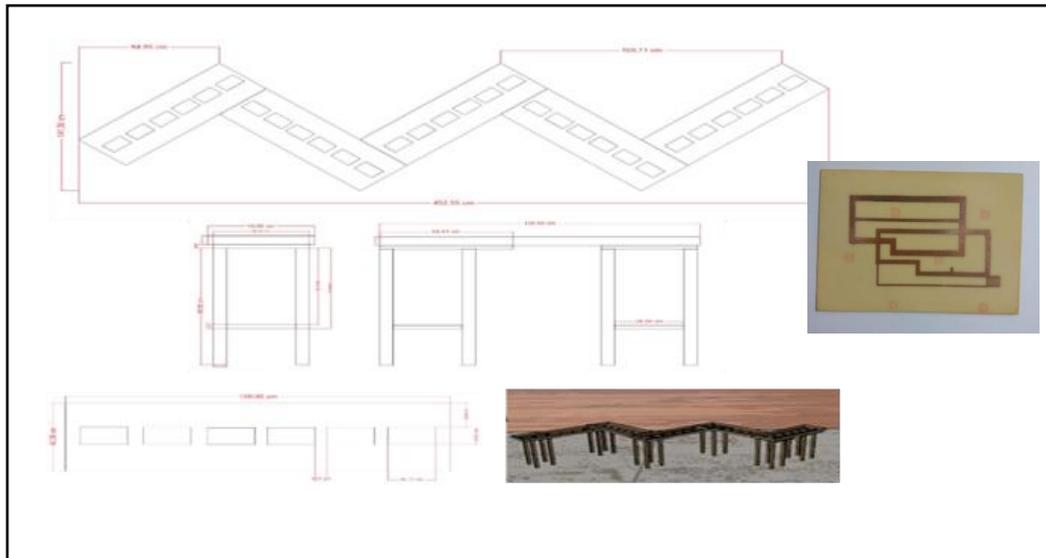


Fig. 63. Boceto Expropiaciones/Apropiaciones

El acto de dibujar rechaza el proceso de las desapariciones y propone la simultaneidad de una multitud de momentos.<sup>70</sup>

John Berger

Esta pieza está conformada por 25 placas PCB de cobre de 10x15 cm cada una, e intervenidas con cloruro férrico. Son abstracciones de estructuras y de espacios que forman parte del recorrido diario y del recorrido del tren.

Las imágenes corresponden a los dibujos de las principales estaciones de tren correspondientes al tramo Durán-Quito y a los planos de 6 espacios dentro de la ciudad

<sup>70</sup> John Berger. Sobre el dibujo. (Editorial Gustavo Gili S. A. Barcelona, 2011) 57

de Durán pertenecientes al ferrocarril que fueron expropiados, invadidos o reemplazados con otras construcciones.



Fig. 64. Proceso elaboración de placas  
Proceso del ácido y posterior lijado

El proceso para la elaboración de la placa lleva tiempo y cuidado puesto que se trabaja con un material tóxico como es el cloruro férrico siendo necesario para el efecto el uso de guantes y mascarilla especiales. Se realiza el dibujo se transfiere a la placa con calor, se toman detalles con marcador permanente y se somete al efecto del ácido. Durante todo el proceso con el ácido hay que tomar en cuenta que el dibujo no se pierda. Si es necesario se saca del ácido se lava con abundante agua, se vuelve a remarcar el dibujo y se vuelve a someter con ácido. Se repite tantas veces sea necesario. Una vez terminado el proceso se enjuaga la placa con abundante agua, se lija y se barniza.

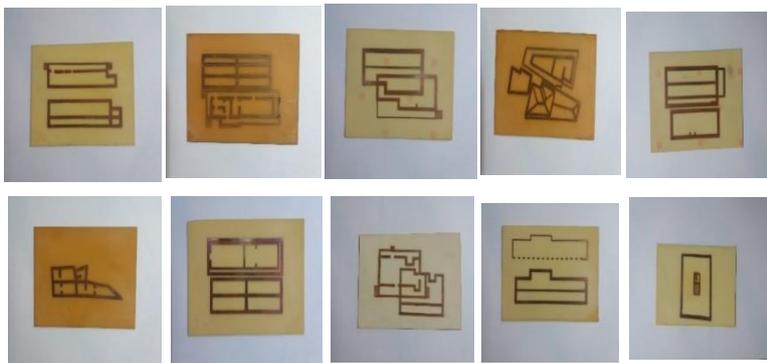


Fig. 65. Avance de placas



Fig. 66. Proceso mesas expositivas

Los dibujos presentes en las placas abren preguntas sobre la fragilidad de las estructuras y la reflexión sobre la identidad, la memoria de estos lugares y de la apropiación que debemos hacer de ellos.

### 3.3.4. Boceto Las Terrain Vague (Video mapping instalativo)



Fig. 67. Boceto Videomapping-instalación Las Terrain Vague

La obra es un video-mapping/instalativo, que consiste en dos piezas. La primera Sobre el fondo se proyectará un video intervenido con efectos donde se muestra imágenes con camiones cargados de material para chatarrizar o del tren desde una perspectiva no común. En la mitad de la pantalla de proyección se colgará una estructura tipo fractal de 100x70x20 cm, elaborada con cartón gris y Sintra sobre madera. Esta estructura se realizó tomando como base el arte de la papiroflexia y dibujado en 3D, luego se realiza un molde y se procede a los dobleces y cortes en la Sintra. Cada plano funciona como pantalla para proyectar imágenes y videos donde se proyectará 8 videos que mostrará los lugares transitados, los espacios abandonados, o los espacios reemplazados algunos son o le pertenecieron a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, la mayoría de ellos ubicados en el centro de Durán. Adicionalmente mediante mapeo se tomará extractos de estos 8 video para a modo de vidrios trizados obtener pedazos que irán proyectados en el mismo fondo.

Con esta pieza retomo la acción del caminar y el recorrido que inició esta investigación. Espacios donde voy descubriendo objetos, percibiendo sensaciones y observando lo in-visible. Por otra parte, la idea de proyectarlo en una estructura tipo

fractal o fragmentos de videos, tiene que ver con la memoria y la identidad fragmentada o quebradiza de la que hoy es objeto la población durandefia.

En esta pieza está presente dos conceptos, los *lugares antropológicos* de Augé y el de las *terrain vague* de Solá-Morales, expresión francesa aplicada a los espacios abandonados, vacíos, obsoletos pero que a pesar de su vacío como ausencia también es un espacio de lo posible, esa es la diferencia con los lugares antropológicos de Augé porque, aunque son lugares con identidad, históricos, y de memoria, las *terrain vague* van más allá, pues ubica esos espacios en el presente. También se muestra los paisajes Patrimoniales que Mercedes López García expone en su artículo: El concepto de Patrimonio: El Patrimonio Industrial o memoria del lugar.

### 3.3.5. Boceto *Hypomnematas* al viento (Instalación in situ)

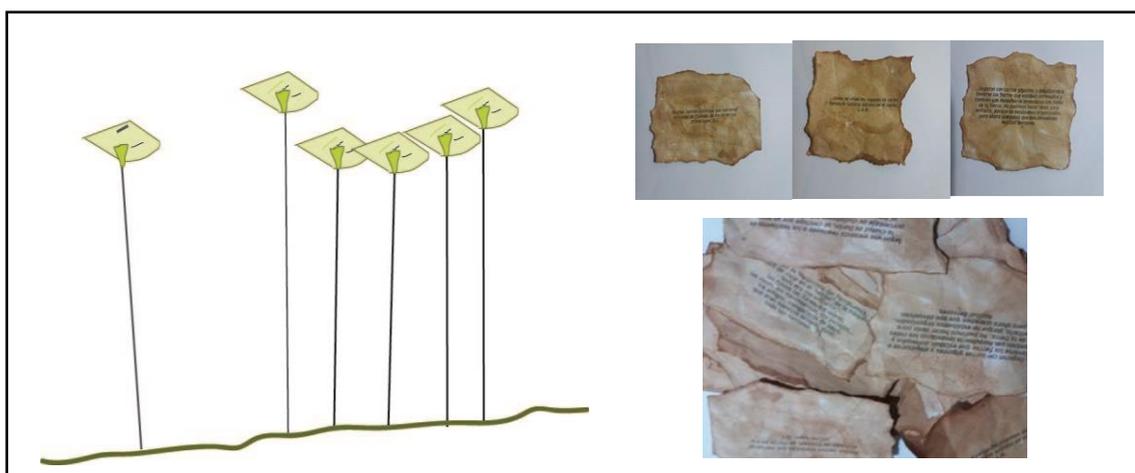


Fig. 68. Boceto Instalación y Detalle de notas

Mi abuela decía que hay voces en el recuerdo, en la huella, en los rastros, en los vestigios y en las ruinas. Cuando decidí realizar esta pieza para la exposición la hice pensando en las grietas y fisuras de la memoria de las que Lupe Álvarez nos mencionaba en las clases de debates, y algo que me quedó claro es que ante estas fisuras debemos actuar desde el afecto y no desde la ira.

La instalación, es una puesta en escena in situ, donde se ubican una serie de palillos que simulan varillas oxidadas de 60 cm de alto por 5 mm de grosor y en cuyo extremo se encuentran notas en medidas variables. El óxido de los palillos ha sido simulado mediante la aplicación de pintura. Los papeles contienen mensajes, opiniones,

recuerdos o anhelos escuchados de primera fuente, leídos en redes sociales o escritos directamente de y por los moradores, jubilados ferroviarios y la comunidad sobre la memoria de los espacios y sus recuerdos del ferrocarril.

Cada mensaje ha sido impreso sobre papel, que luego ha sido tratado con material orgánico para darle esa apariencia de desgaste o antiguo. Cada nota esta sobre cada una de las varillas y todas ellas se unen mediante una línea trazada con material mezclado entre tierra y aserrín recogido de estos lugares que hago referencia en este trabajo.

Esta obra hace alusión al termino de hypomnema de Foucault que tenía que ver con las notas escritas que constituían un recuerdo material de las cosas leídas, escuchadas o pensadas, permitiendo articularlos en hyponmenata como tesoro acumulado a la relectura y a la meditación ulteriores, Aquí no solo pongo en evidencia el sentir del individuo sino también la obsolescencia y la decadencia del espacio *per se*, también está presente el espacio-lugar narrativo propuesto por Michel Certeau, como espacio narrativo de la historia, y como el espacio histórico desde los lugares geográfico, en un ejercicio de reflexión y evidencia de la memoria social del lugar.



Fig. 69. Proceso elaboración varillas  
Boceto Notas

### 3.3.6. Boceto Ecos Apagados (audiovisual)



Fig. 70. Entrevistas -diálogos para obra audiovisual - Ecos Apagados

Ecoss Apagados consiste en un audiovisual con entrevistas y audios donde la comunidad y ferroviarios jubilados relatan las vivencias y experiencias sobre el ferrocarril de antes y sobre lo que significa actualmente para cada uno de ellos. Varias de las entrevistas fueron conversaciones surgidas espontáneamente donde el cámara de video del celular era el mejor aliado para no perder el momento. Los audios en cambio fueron grabados de un conversatorio realizado por el mes de los trabajadores ferroviarios en un espacio donde se reúne el grupo cultural Pata de Cabra, en esta parte al no contar con imágenes se ha realizado un montaje con fotografías encontradas en los archivos del Fondo Nacional de Fotografía o proveniente de archivos personales que han sido compartidos en grupos de las redes sociales. Cabe mencionar que justamente para lograr la confianza y espontaneidad de las conversaciones las grabaciones se hicieron de modo informal.

Las denomino Voces pagadas porque son voces que muchos de ellos sienten que se caen en el vacío pues, nadie escucha y nadie oye, son voces que quedan en el olvido, son voces apagadas por las circunstancias políticas, voces de protesta, de nostalgias de esperanzas de agradecimientos de recuerdos, etcétera. Aquí están voces con relatos e historias de sus propias experiencias personales y aquí también pongo en evidencia la vivencia espontánea de la que Ana María Guasch menciona en su texto: «El archivo y lo real: recuerdo, industria, trauma. Así como la relación entre la historia recordada y la historia recobrada de Ana Nieto.

### 3.3.7. Boceto Huellas (caja sonora)

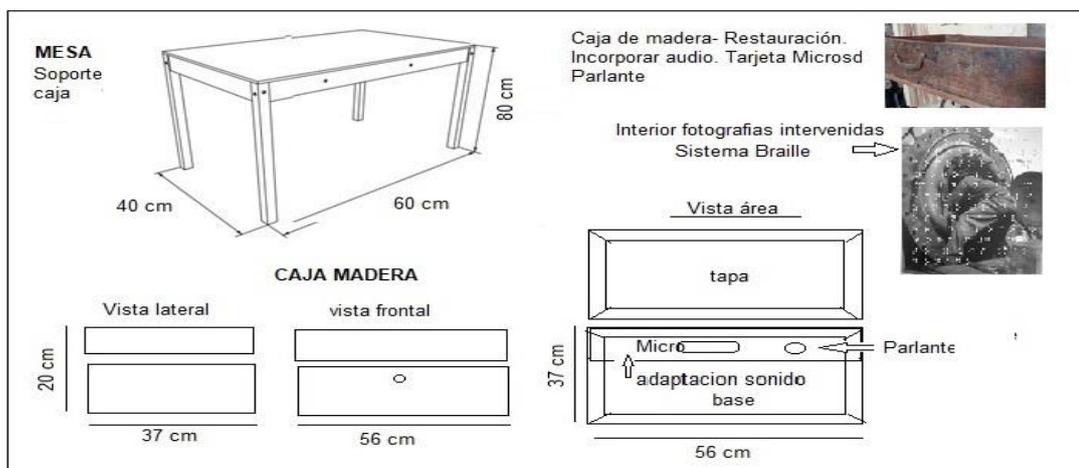


Fig. 71. Boceto Caja madera sonora (Huellas)

Una fotografía no solo es una imagen (...), sino que además es una huella,  
algo directamente estarcido de lo real, como una pisada  
o una máscara mortuoria.  
John Berger<sup>71</sup>

Pienso en aquellas cosas que están a la vista pero que se tornan in-visibles, quizás por la costumbre de verlas o porque es mejor no verlas incluso por lo que ya no podemos ver. Situaciones que, para unos, no existen, no tienen sentido y para otros es importante y fundamental, cada uno mira lo que ve, siente lo que ve o no le importa lo que ve...

Esta pieza consta de 30 fotografías de archivos tanto del fondo de Patrimonio Nacional, fotos inéditas de archivos personales e imágenes publicadas en internet. Las imágenes están impresas en papel plano, el texto que acompaña la imagen es en sistema braille y cuyos puntos han sido repujados manualmente e intervenidos con una mezcla de material orgánico.

Los puntos realizados están en sistema *braille*, para facilitar la lectura del contenido de la foto a las personas no videntes. Las fotografías irán dentro de una caja de madera de 20x56x37 cm que data entre 1950 y 1960 que pertenecía a mi abuelo, esta caja de madera la usó para guardar las herramientas que ocupaba mientras trabajaba en la sección carpintería, acompañan las fotos algunas de las herramientas que el guardaba celosamente.

La caja estará sobre un soporte de madera de 65x42x62 cm. Dentro de la caja se instalará un dispositivo con parlantes y conexión para microSD donde al presionar un botón se activará sonidos característicos del tren, así como del entorno por donde pasaba.

La idea de intervenir las piezas con puntos en relieve o agujeros viene de los dos estados de la fotografía según Roland Barthes donde yo traslado el concepto de *punctum* y lo materializo en pinzacos, agujeros o puntos en relieves, lo convierto en analogías de heridas abiertas, heridas no curadas, o heridas en proceso de sanación.

Por otro lado, en ese afán de compartir y evidenciar las memorias viva y espontánea sobre el ferrocarril y su estado de obsolescencia, esos puntos (*punctum*) permiten el acercamiento con las personas no videntes con el arte. De esta manera el conocimiento de la historia que mezcla lo real, el aura del ferrocarril y la percepción de los sentidos se vuelve inclusivo.

---

<sup>71</sup> John Berger. Usos de la fotografía, de Mirar (Ediciones de la Flor, Buenos Aires ,1998) 48



Fig. 72. Proceso restauración Caja antigua que data entre 1950- 1960 aprox.  
Foto: Silvia Quezada



Fig. 73. Fotografía Intervenida- Boceto.  
Fotografía impresa en papel plano intervenida  
manualmente con puntos en sistema braille.  
Foto: Silvia Quezada

### 3.3.8. Boceto Obra con colaborativos

Dentro de las piezas que se expondrán como parte de mi proyecto de titulación será la correspondiente a las colaboraciones y que son el resultado de una convocatoria realizada a inicios de mi proyecto. En esta pieza se exhibirán previa una autocuradía, objetos, documentos, fotografía, estampillas y monedas que son parte de colecciones privadas, las cuales, por su gran valor histórico y personal, para su protección estarán exhibidas en dos mesas expositivas de 50x80 y protegidas con vidrio.

Las personas que gentilmente colabora para esta pieza son: Lcdo. René Paredes: Objetos y medallas. Lcdo. Robespierre Rivas: Estampillas, Monedas. Hermanos Davis: Trenes a escala.



Fig. 74. Piezas para obra colaborativa.  
Ejemplos de objetos. De izq. a derecha Tren a escala. documentos del archivo personal, preseas, monedas, reconocimientos, cámara filmadora, estampillas.

## 3.2 Proyecto Expositivo.

### 3.2.1. El recorrido de la investigación como inicio

Para poner en contexto, el recorrido inicial surge del recuerdo de cuando mi abuelo se trasladó de Huigra a Durán para seguir trabajando en los talleres del ferrocarril. A su llegada él y su familia se instalaron en una vivienda en la ciudadela Ferroviaria # 1, la primera ciudadela construida para los ferroviarios. La casa que arrendaba se ubicaba diagonal a donde estaba el tanque gigante de petróleo y muy cerca al cementerio de los trenes. La casa aún existe, aunque ya tiene readecuaciones.



Fig. 75. Casa donde llegó a vivir mi abuelo.  
Cdla.Ferroviaria #1

Luego de unos años más tarde, en 1976 exactamente, se trasladó a su casa propia en la ciudadela Ferroviaria # 2. Desde esta casa, cuando venía de vacaciones, recuerdo ver pasar el tren todos los días. De eso ya han pasado más de cuarenta años, y hoy moro en esa misma casa y recorro los mismos caminos, aunque ya no existe el riel frente a la casa sino una amplia avenida con palmeras ornamentales.



Fig. 76. Documentos de archivo Ciudadela ferroviaria #2.  
De Izq. a der. Planos Ciudadela # 2; Nombre de dueños de solares; Planos de modelos de casas.  
Del archivo de Silvia Quezada -1976



### **3.2.2 Proceso y desafíos de la gestión**

Cuando decidí realizar como estudio investigativo de tesis al ferrocarril en Durán, considerando mi recorrido diario, nunca pensé en las dimensiones de lo que esta propuesta artística podía alcanzar. El proceso que involucró la gestión del espacio y con la comunidad ha sido un trabajo muy arduo, pero a la vez gratificante no solo por el tema escogido, sino por la consecución de los objetivos planteados y de las metas trazadas.

Es un proyecto que va más allá de una tesis de graduación, puesto que, al tratarse de un asunto de los espacios histórico-patrimoniales de una ciudad, involucra no solo el lugar geográfico que ocupa, sino a toda una comunidad que circula en torno a ellos. Los actores son varios: trabajadores, jubilados, habitantes de los alrededores, estudiantes de escuela y colegios, empresarios, historiadores, escritores, instituciones de patrimonio y cultura, instituciones del estado, colectivos de gestores culturales, Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Durán GAD-Durán y de los cantones cercanos, entre otros.

Por tal razón en cuanto al trabajo de gestión realizado lo he dividido en dos instancias, que se daban al mismo tiempo: La gestión de espacio expositivo y la gestión con la comunidad y los coleccionistas.

#### **3.2.2.1. Gestionando el espacio ideal**

La primera intención de espacio era la empresa de ferrocarriles, específicamente en los galpones traseros que antiguamente funcionaban como bodegas y talleres; lugar donde fundían los rieles y las piezas del tren, así como el corte y los moldes de las piezas y aserradero para los durmientes. El realizar en esta parte del galpón, donde está el horno construido en 1956 y los calderos, partes de máquinas de vapor y otros objetos, así como la bodega de los moldes de madera para cada pieza del tren, me parecía que era el lugar más adecuado por la misma temática de mi investigación y porque estando ahí se podía palpar directamente la obsolescencia del ferrocarril en Durán.

Sin embargo, luego de una serie de conversaciones, colaboraciones de “ayuda mutua” en la casa abierta del ferrocarril, solicitudes de autorización de ingreso al Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura que ferrocarriles pedía (luego me enteré que no era necesario pues el Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura - INPC no tiene injerencia

con la empresa de ferrocarriles), y cartas directas desde la Universidad al Gerente de la Filial, este pedido fue negado aduciendo que el lugar no se hallaba en la condiciones adecuadas, no tiene una puerta de ingreso directa desde el exterior, tampoco hay las seguridad debida y por último que la empresa maneja ciertas restricciones en áreas específicas y los galpones es uno de ellos.



Fig. 78. Galpón Talleres viejos-Ferrocarriles.  
Donde se ubica el horno, los calderos, las máquinas y las piezas de madera

Ante esta negativa propuse una segunda opción, esta vez en el espacio de las máquinas, pero dentro de los mismos talleres. De la misma manera esta alternativa fue rechazada, esta vez fue por un asunto de seguridad industrial. En su lugar me propusieron utilizar la estación del ferrocarril.



Fig. 79. Sala de máquinas talleres de ferrocarril en Durán.

Con esta propuesta que surge de la misma empresa de ferrocarriles hago la gestión con el funcionario encargado del área de la estación y le expongo la idea de usar el espacio abierto y dos vagones: un coche de carga no operativo y oxidado que se encuentra al fondo de las instalaciones y un vagón-estudio que es un coche de tren equipado con paredes divisorias, luces y aire acondicionado ubicado junto a la puerta de entrada de las instalaciones del ferrocarril. Pero este pedido también fue negado, en el primero porque era área de maniobra y podía ser peligroso y en el segundo ambos coches no estaban operativos y en el caso del coche-estudio estaba pedido por una embajada. A cambio, el funcionario me ofreció la Sala VIP (planta alta de la estación) y los balcones.



Fig. 80. Espacio y coches Ferrocarriles Durán  
Izq. Patios Exterior maniobras. Centro: Coche/estudio Der.: Coche no operativo

Con esta opción de usar la planta alta, pido una nueva reunión con el funcionario encargado de la estación, en primera instancia me aprueba de palabra su uso. Pido permiso para fotografiar el espacio y tomar las medidas para realizar los planos y plantear un boceto de montaje. En esta ocasión me abren la posibilidad de usar el vagón-estudio, pero tendría que hacerme cargo de las adecuaciones.



Fig. 81. Vista interna Sala VIP y balcones



Fig. 82. Vista interna Coche-estudio

Por otro lado, por la acogida del proyecto y las colaboraciones que se fueron sumando, surge el hecho de realizar un Encuentro-Exposición donde se reunirían empresarios, escritores, jubilados, ingenieros ferroviarios y técnicos que trabajaron en la restauración de locomotoras y coleccionistas de piezas únicas, razón por la cual hubo la necesidad de ampliar el espacio previamente solicitado y conversado y se pide los andenes, el corredor exterior y la planta baja del edificio.



Fig. 83. Planta baja, andén y corredor exterior

Mediante una carta de la Universidad realicé el pedido formal de los espacios indicados, pero durante ese mes (junio) se suscitaron la salida de personal y cambios de áreas de algunos funcionarios, por lo que las solicitudes pasaron a manos de otra persona que no dio a los trámites la premura deseada, a esto se sumó la designación de un nuevo gerente de la filial sur, por lo que internamente estaban reorganizándose. Con todo igual solicité una reunión con los gerentes, les expliqué el proyecto y me pidieron un cronograma de actividades, el detalle de responsabilidades y la gestión para los servicios básico y de electricidad, una vez entregado todo lo analizarían y se firmaría un contrato de derecho de uso.

Toda la documentación solicitada se envió con el debido tiempo, pero al no tener respuesta y teniendo fechas académicas por cumplir, pedí a Ferrocarriles del Ecuador una respuesta formal al pedido realizado meses antes, pero a pesar de la insistencia por correo, visitas personales y por vía celular no recibí ninguna respuesta y ya faltando pocos días para la fecha tope de exposiciones, en conjunto y con apoyo de mi tutora tomé la decisión de cambiar el lugar para la exposición de tesis.

Para encontrar este nuevo espacio, la gestión fue mucho más sencilla y sin trámites burocráticos. Tuve dos opciones: La Hermandad de Jubilados, institución que comparte el mismo pensamiento crítico hacia Ferrocarriles del Ecuador. Este gremio me dio la apertura, pero, aunque está bien ubicado me resultó el espacio un poco pequeño para mis intereses expositivo.



Fig. 84. Hermandad de Jubilados Ferroviarios- Durán

La otra opción fue La Cooperativa la Dolorosa, una institución seria y tradicional de Durán. Me decidí por esta última porque aparte de que ser una institución ligada al desarrollo de Durán y el estar ubicada estratégicamente para mis intereses, el trámite fue mucho más rápido, obviamente es una institución privada, por lo que el lugar lo alquilan.

### **3.2.2.2. Gestión comunidad y colaborativos.**

#### **3.2.2.1.1. Comunidad.**

La ayuda recibida del Instituto de Patrimonio y Cultura desde el día que le planteé al director de patrimonio material mi proyecto de tesis ha sido muy buena. De la misma manera los funcionarios que llevan el patrimonio inmaterial, los cuales escucharon mi propuesta y decidieron apoyarme, pues se dieron cuenta que Durán carecía de fichas de patrimonio inmaterial. Gestioné y conversé con el funcionario encargado de lo inmaterial y junto a la antropóloga asignada del Instituto se armó un cronograma de trabajo para el levantamiento de información tanto para los oficios ferroviarios como de las costumbres y leyendas de Durán. Los recorridos con los funcionarios del Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura se dieron todos los miércoles a lo largo de los meses de junio y julio. Actualmente se encuentran trabajando en las primeras fichas sobre las costumbres de Durán y próximamente estará subido a la plataforma del Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura-INPC.

Adicionalmente durante junio, gracias a la invitación del Colectivo Pata de Cabra pude asistir a los conversatorios y a los eventos por el mes del ferroviario organizados por el Grupo Cultural Memorias del Ferrocarril. Algo que me llamó la atención es que Durán lamentablemente carece de lugares y espacios para reuniones culturales, por eso la charla y conversatorio se lo realizaba en *Cupidos's bar*, cuyo dueño es descendiente de ferroviario y miembro del Colectivo Pata de Cabra, quien gentilmente brinda su espacio para eventos culturales.

A la par de estas actividades aproveché para realizar mi trabajo personal de investigación y recoger de varios actores los testimonios, historias, anhelos y reclamos hacia la empresa de ferrocarriles. Las entrevistas se dieron durante los dos meses indicados. Visité las casas de cada uno, se tomaron registros fotográficos y la gran mayoría de las grabaciones fueron de modo informal pues algunos no querían ser grabados en video. Puedo citar las historias de Don Bolívar Sulca, maquinista; de Don Lema, telegrafista, de Don Andrade, contador, del ingeniero Arturo Atkinson, experto en trenes y de la historia de los jamaiquinos en Durán. Conocer el ferrocarril, desde la mirada femenina fue interesante, así encontré los testimonios de Doña Petita de Andrade de 86 años, durandeha de nacimiento cuyos padres, hermanos, tíos, esposo, hijos, nietos y sobrinos fueron y son ferroviarios. Doña Anita Zavala, de 92 años quien, por su esposo

e hijos, todos ferroviarios, estuvo presente en las luchas ferroviarias desde mediados del siglo anterior. Doña Angelita Mendoza quien habitaba al pie de los talleres de ferrocarril de Durán, cuando quedaban en la calle Manabí, centro de Durán, los relatos de Don Carlos Morán De la Ese, entre otros.

También tuve la oportunidad de asistir por una ocasión a las visitas guiadas dirigida a los colegios de Guayaquil y que la empresa de ferrocarriles realiza mensualmente, donde pude comprobar el desconocimiento sobre la historia del tren. De la misma manera cuando asistí a las charlas en el Distrito Educativo de Durán organizadas por el Colectivo Memorias del Ferrocarril pude palpar la misma problemática, los estudiantes de los colegios de Durán, desconocen la historia de su ciudad y la relación de su origen y desarrollo con el ferrocarril.



Fig. 85. Eventos y entrevistas ferroviarios  
 Izq. Reunión Presidente Jubilados Ferroviarios. Centro: Conversatorio Cupido's Bar Der. Entrevista Sra. Petita de Andrade  
 Registro: Silvia Quezada

Con la idea de que este trabajo permita alcanzar los objetivos planteados, realicé acercamientos con autoridades y directores de turismo y cultura de los cinco cantones ferroviarios de la costa: Bucay, Naranjito, Milagro, Yaguachi y Durán.



Fig. 86. Reunión con autoridades  
 Izq. Gerente General ferrocarriles. Ing. Fabiola Arévalo y Abg. Cristian Tamayo Gerente Filial.  
 Der. Y Administrador estación de ferrocarriles de Naranjito.  
 Foto Silvia Quezada

### 3.2.2.1.2. Colaborativos

Para la pieza con colaborativos que tenía pensado incluir en la exposición, aunque fue complicado al inicio, gracias a las redes sociales pude encontrar personas que se sumaron al proyecto. Mi primer contacto para la difusión de mi pedido fue a través del señor Ed Crowe, administrador de la página de Facebook denominada - Amigos del ferrocarril.- lancé la convocatoria y al poco tiempo ya estaba dando inicio a la recolección de datos, objetos o fotos para la pieza artística, así como contactos con distintas personas interesadas en el ferrocarril como el Ingeniero Jaime Páez, experto en trenes y tranvías; el arquitecto Renee Paredes; el Ing. Atkinson; el Ing. Vicente Adum; el Lcdo. Robespierre Rivas; el Lcdo. Pedro Villegas, entre otros.

La difusión del proyecto ha dado lugar que más personas se sumen, tanto así que me plantearon realizar un 1er. Encuentro-Exposición Ferroviaria. Actualmente administro un grupo de WhatsApp denominado Espíritu Ferroviario, donde se comparte mucho material e información sobre el ferrocarril, hoy ese grupo cuenta con más de 30 miembros entre empresarios, historiadores, escritores, ingenieros expertos en trenes, entre otros, todos coleccionistas sobre ferrocarriles y con piezas únicas.



Fig. 87. Reunión con coleccionista.  
Julio 2019. Foto gentileza de: Renee Paredes

### 3.2.2.3. Conclusiones de la gestión:

En general realizar la gestión del espacio y con la comunidad tuvo sus complicaciones, sus momentos excelentes, buenos y no tan buenos, agregando la enorme paciencia que se aprende a desarrollar y también al enorme agradecimiento que tengo con todos. Entre los no tan bueno fueron los trámites burocráticos y los envíos de cartas y solicitudes a las autoridades correspondientes para obtener permisos, autorizaciones o aprobaciones (algo bastante común en algunas instituciones pública), donde la respuesta en algunos casos tomaba más del tiempo del esperado o simplemente no llegaban.

Como en todo lugar hay funcionarios o empleados muy atentos y colaborativos y otros más que a ayudar, obstaculizan, pero a pesar de todo, me quedo muy contenta porque en su gran mayoría, diría que un 95% de las autoridades y directores con los que hice contacto y gestión estuvieron muy complacidos con la idea y muy dispuestos a colaborar por los objetivos que al fin y al cabo son comunes para todos como pueblos ferroviarios.

De la misma manera, las personas de la comunidad a pesar de las dificultades iniciales, posteriormente las cosas fluyeron y me encontré con jubilados muy atentos y colaborativos, dispuestos a contar sus experiencias y opiniones, aunque algunos de ellos no quisieron ser grabados en video sino solo en audio. Entre los moradores hubo apertura para el intercambio de relatos, anécdotas y fotografías, la mayoría de las veces fue mediante diálogos amenos y espontáneos, por lo que las grabaciones en video fueron realizadas de modo informal. Y qué decir del grupo de coleccionistas que desinteresadamente colaboran con sus objetos de gran valor personal y económico para que sean parte de la muestra final.

### **3.2.3 Espacio Expositivo**

Para realizar el proyecto “*Entre paralelas. - Diálogos entre el arte y la obsolescencia del ferrocarril de Durán*” y por toda la carga histórica que el tema contiene, encontrar el espacio expositivo ideal era fundamental para crear esos diálogos entre el arte y la obsolescencia del ferrocarril de Durán.

Desde un principio me propuse que el lugar donde debía ser mi exposición fuese Durán. Algunos compañeros cuando les comentaba me preguntaban: ¿Por qué ese lugar y no en Guayaquil? y la respuesta era sencilla: Porque aunque del ferrocarril y su problemática se puede hablar desde cualquier ciudad y lugar, para mí, exponer al ferrocarril desde el lugar que habito, desde el pensar de sus habitantes, desde mis vivencias cuando viajaba en tren o desde mis recuerdos cuando jugaba dentro de sus espacios con total soltura y sin restricciones o desde las fisuras y la fragmentación de la identidades de sus habitantes, es importante, porque no solo ayuda a potencializar mi trabajo y sino que la misma comunidad de Durán asista y participe de la muestra y se de las posibilidades de generar reflexiones sobre el ferrocarril, sus espacios, la memoria del lugar y el archivo, todo enmarcado en diálogo con el arte.

Roberto Vega, artista quiteño, comentaba con respecto a uno de sus trabajos, que los espacios que habitamos hoy están regulados con reglas construidas que muchas veces desconocemos, y que solo el ejercicio de nombrar “espacio” ya nos da cierta libertad y autonomía sobre él, incluso manifestaba que la historia muchas veces está marcada por fisuras y grietas y que son esas formas las que nos dan el poder para recuperar nuestra voz de lucha.<sup>1</sup>

Por tal razón mi investigación se desarrolla bajo tres pilares:

- 1.- Espacio: Desde el recorrido. Espacio/lugar, paisaje industrial, antropológico patrimonial y las *terrain vague*.
- 2.- La Memoria: Desde las grietas y fisuras de la memoria colectiva y personal.
- 3.- El Archivo: Los documentos, fotografías como construcción, reconstrucción o recuperación de la identidad

Por todo lo expuesto, por las características de mi investigación, por el carácter histórico, por el sentido crítico sobre los espacios que fueron del ferrocarril, por tratar de recuperar la memoria y la identidad de una ciudad, por contar la historia de ferrocarril desde su espectro, sentí que la exposición debía realizarse en Durán, y el Auditorium de la Cooperativa La Dolorosa, un edificio icono de los durandehos, aparte de que es amplio, se encuentra ubicada en el pleno centro de la ciudad, y cuenta con una vista panorámica hacia todos estos espacios del que hablo en mi tesis, es el lugar adecuado, pues todo lo que se ve y existe en y desde este espacio ya forman parte de la obra.



Fig. 88. Vista del Edificio De la Cooperativa La Dolorosa (2019)  
Fuente: Google Earth

El lugar pretender aparte que el público/comunidad pueda asistir a una muestra expositiva de arte diferente a lo tradicional y en un sitio no habitual es que los asistentes externos puedan conectarse con el aura del ferrocarril y observar desde que ingresan a Durán y ya luego desde los ventanales del Auditorium, los distintos espacios y estructuras que le pertenecieron y que hoy están abandonados, baldíos, habitados, modificados, en ruinas u obsoletos.

Para el efecto de mi proyecto expositivo, la curaduría de la muestra implica realizar un recorrido a través del espacio, que inicia desde mismo acceso al cantón Durán hasta llegar al Edificio de La Dolorosa, lugar donde estará expuesto mi proyecto de titulación. La ruta de ingreso al cantón tiene un sentido específico: transitar el espacio exterior. Por otra parte, el montaje de las piezas dentro del Auditorium están organizada en función del lugar y dispuestas de manera que se recorra el espacio física y visualmente.

De esta manera los asistentes podrán observarlo, transitarlo, recorrerlo y luego tener su propio criterio en cuanto a las condiciones y a las sensaciones que se puedan percibir, estableciendo de esta manera un dialogo entre el arte y la obsolescencia del ferrocarril.

La muestra estará abierta día y medio y la fecha de inauguración será el miércoles 18 de septiembre.

### **3.2.3.1 Recorrido de los Espacios Exteriores.**

El recorrido de los espacios inicia desde el ingreso a Durán por el Puente Rafael Mendoza. El primer contacto visual de los visitantes es la estación y los talleres del ferrocarril. Desde el puente se puede apreciar los coches y la máquina a diésel estacionada a un costado derecho de la puerta de ingreso a este lugar, así como una máquina de vapor en la parte de atrás de los galpones. El acceso a la estación es bajo permiso, el ingreso a los galpones y al resto de espacios es restringido.



Fig. 89. Mapa de Recorrido- Ingreso a Durán.  
Elaborado por Silvia Quezada

Giramos a la derecha recorreremos 500 metros, giramos a la izquierda y seguimos la línea del tren. Las casas de la derecha corresponden a la Ciudadela Ferroviaria # 1, el primer plan habitacional para los trabajadores ferroviarios. Seguimos avanzando y a partir de primer semáforo inicia la ciudadela Ferroviaria # 2 que termina en la intersección con la Avenida Humberto Ayala. Hasta mediados de los 90's por esta avenida estaban los rieles que venían de la antigua estación que quedaba en el centro de Durán y desde donde salían los trenes y autoferros hacia la sierra.

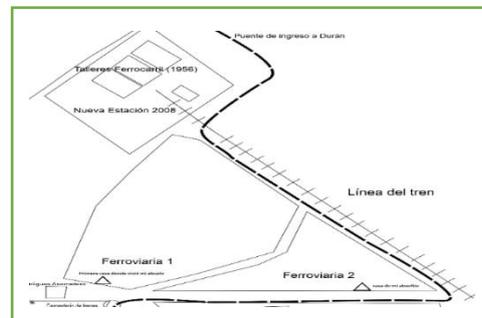


Fig. 90. Mapa Ciudadelas Ferroviaria 1 y 2  
Elaborado por Silvia Quezada

Cuando llegamos a la intersección con la Av. Humberto Ayala, giramos hacia la derecha y avanzamos largo por la avenida con parterre central adornado con Palmeras, a en esta primera cuadra esta la casa de mi abuelito. En relación con la casa de 1976 ya está totalmente cambiada. Si seguimos largo hasta aproximadamente el Complejo deportivo de la Ferroviaria, de lado izquierdo observaremos un terreno baldío cercado con mallas, aquí funcionó hasta los 80's una planta de bombeo de la Anglo-CEPE y era el lugar donde se guardaba el combustible. Todo este sector, desde la línea del tren corresponde a la

ciudadela Ferroviaria # 3, fue la última etapa de casas que la empresa de ferrocarriles vendió a sus trabajadores.

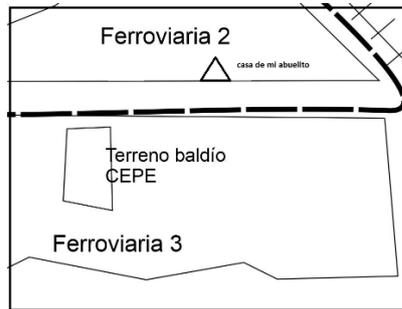


Fig. 91. Plano del terreno baldío Anglo-CEPE  
Elaborado por Silvia Quezada

Si continuamos el recorrido llegamos al monumento de los caballitos, frente al a éste se puede observar la casa donde vivía mi abuelo ( aún permanece en pie y son de las pocas casas antiguas que quedan en la ciudad). Subimos una pequeña colina y nos encontramos con el monumento de Las Cabras, en este sector estaba el inmenso tanque de petróleo, y desde aquí empezaba los talleres ferroviarios, que luego se convirtieron en el cementerio de trenes y terminó con una construcción de un mercado que actualmente esta semiabandonado. En este sector también está el antiguo aserradero que se ubica en la calle Manabí.



Fig. 92. Plano - Sector Mercado. Ex talleres del ferrocarril Durán  
Elaborado por Silvia Quezada

Bajando la loma entramos a la calle Quito. Todo este sector hasta el cerro era patio de maniobra de trenes y las bodegas donde almacenaban los materiales. A la derecha encontramos el Coliseo Ferroviario, la Hermandad de Jubilados, El Parque Ferroviario, el terreno de los talleres de mecánica de los ferrocarriles y una de las casas de alojamiento de los carrilanos. De lado izquierdo con intersección a la calle Loja, se halla la

Cooperativa La Dolorosa. Todos estos espacios están en estado de abandono o descuidados, lo cual no ayuda al ornato de la ciudad.



Fig. 93. Plano Sector, Coliseo Ferroviario. Hermandad de Jubilados.  
Elaborado por Silvia Quezada

Desde el edificio de la Cooperativa La Dolorosa con dirección al río Guayas, observamos a la derecha los terrenos de la antigua estación y una parte de los talleres /bodegas. Y al fondo tapado por el malecón de Durán, esta lo que queda del embarcadero de lanchas. Frente al edificio, en la calle Manabí se halla otra de las casas de alojamiento para trabajadores ferroviarios.

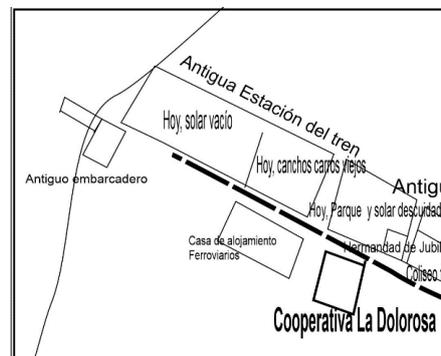


Fig. 94. Sector Antigua estación, bodegas y embarcadero de lanchas de la Empresa de ferrocarriles de Durán.  
Elaborado por Silvia Quezada

### 3.2.3.2 Auditorium Álvaro Aparicio - Edificio La Dolorosa

En mi trabajo de tesis, el ferrocarril esta relatado no desde los libros de historias, sino desde la experiencia, la vivencia, los recuerdos, la memoria, lo no escrito, lo no conocido... desde su espectro, desde su aura, por eso la museografía de las obras expuestas en el Auditorium giran en torno a los tres puntos desarrollados en esta tesis:

espacio, memoria y archivo. donde se he ido tejiendo relaciones y diálogos que enlazan los conceptos unos con otros, y que se conjugan con la experiencia del propio lugar.

El espacio mide 13 x 23 metros. Tiene amplios ventanales. No tiene paredes libres, salvo dos paredes donde se encuentran fotografías y reconocimientos de la institución y que por la misma connotación del sitio se convierten en parte de la obra. (Ver Planos Anexos)



Fig. 95. Auditorium Álvaro Aparicio. Edif. La Dolorosa- Durán  
Fotografía: Silvia Quezada

Para el espacio trabajé dos opciones de bocetos museográficos, pero me decidí por la primera opción porque hay un mayor respiro y un recorrido más orgánico entre las obras y el espacio de la sala. Utilizo paredes falsas para dividir los espacios, ya que el lugar tiene grandes ventanales y carece de paredes totalmente blancas.

En cuanto a la iluminación no se requiere de luz especial porque la muestra es expuesta en el día. A falta de una sala oscura, se instalará una carpa cerrada donde se proyectará la obra *Terrain vague*.



Fig. 96. Render Guiones para montaje de obras Auditorium Edif. La Dolorosa  
Elaborado por Silvia Quezada

Las piezas están distribuidas por el espacio a través de siete momentos/lugares, salvo el primero que se extiende y atraviesa el momento/lugar #2 y momento/lugar #3 y culmina a la entrada del momento/lugar #4 de ahí el recorrido continúa por los otros tres momentos/lugares.



Fig. 97. Render Boceto Distributivo de las piezas sobre el espacio.  
Elaborado por Silvia Quezada

### 3.2.3.1.1 Momento/Lugar 1 - Instalación in situ.

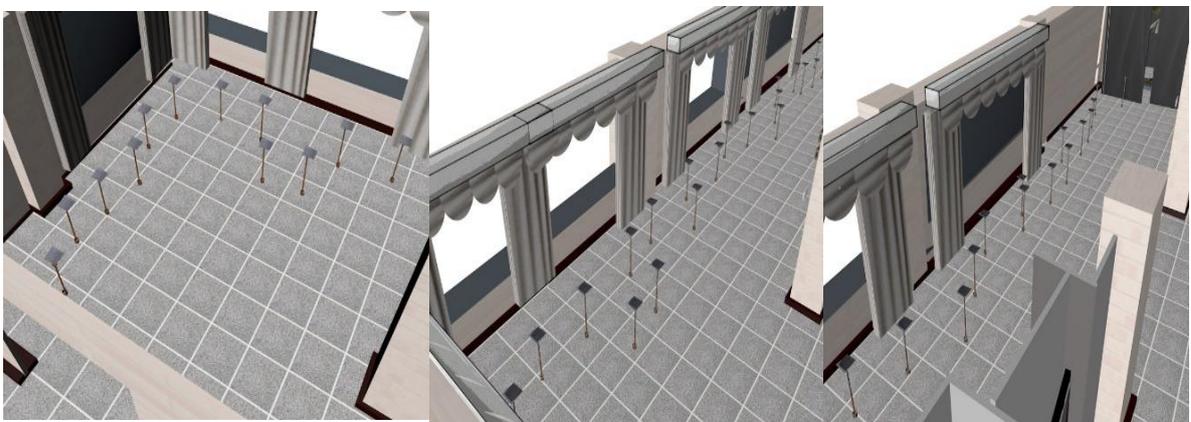


Fig. 98. Render Boceto Momento/Lugar 1 – Instalación in situ.  
Elaborado por Silvia Quezada

El primer momento/lugar inicia desde la entrada al Auditorium y es una instalación in situ denominada: *Hypomnematas* al viento, compuesto de aproximadamente 30 palillos simulando varillas oxidadas y en cuyo extremo hay notas. La distancia entre uno y otro es de 50 cm aproximadamente y va a continuación uno tras el otro unidos por una línea de aserrín. La instalación sigue el costado izquierdo de los pilares. La distancia recorrida es 18 mts.

Mientras vamos avanzando en la lectura, nos topamos con el momento/espacio 2 el momento/espacio 3 a modo de entretejidos de conceptos para terminar la lectura de las notas en el momento/espacio 4.

Se pretende que el espectador haga un recorrido mientras realiza las lecturas de las notas, de manera que realice un mapeo mental además del físico, lo cual le da dinamismo a la obra expuesta y a su vez se integra con el contexto, pues desde este lado se puede apreciar por los amplios ventanales otra perspectiva del espacio exterior de los antiguos talleres, estación, embarcadero, casa de alojamiento y el entorno del lugar.

#### 3.2.3.1.2. Momento/Lugar 2 - Fotografías



Fig. 99. Render momento/lugar 2/ Fotografías  
Elaborado por Silvia Quezada

En este lugar del espacio encontramos la obra *Camino al Olvido*. Sobre la pared falsa en forma de H cruzada cuelgan de cadenas 24 fotografías impresas en acetato sobre soporte madera color natural de 18x13 cm. La ubicación de las fotografías sobre la pared será de la siguiente manera: 16 fotografías colgadas de cadenas verticalmente en la parte central. En el costado izquierdo, 4 fotografías y en el lado derecho las otras 4.

Los soportes de madera que contiene cada fotografía se deben a una analogía a los letreros ubicados en cada estación de tren. Al ser una sala donde ingresa luz natural, las fotografías colocadas lateral a las ventanas permitirá tener una mejor apreciación de la imagen que se encuentra impresa en el acetato.

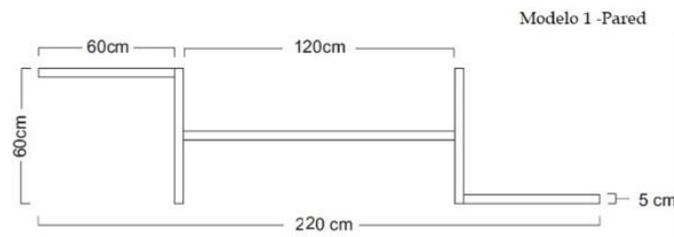


Fig. 100. Boceto-Plano Paredes falsas  
Elaborado por Silvia Quezada

### 2.3.1.1.3. Momento/Lugar 3 - Caja-sonora



Fig. 101. Render Momento/Lugar 3 – Caja sonora /Instalación in situ.  
Elaborado por Silvia Quezada

El tercer momento/lugar, se halla a continuación del audiovisual “Voces apagadas”, en la parte central entre dos pilares ubicamos la obra “Huellas”.

La obra estará ubicada entre el corredor lateral y la sala central, dejando un espacio alrededor para que las personas puedan recorrer en torno a ella. Además, esta dispuesta en dialogo con la pieza “*Hypomnematas al viento*”, por el sentido de la memoria y el archivo que van estrechamente relacionados uno con otro.

La caja estará semi abierta a fin de que las personas se acerquen y puedan observar los objetos y tomar las fotografías de su interior.

Los objetos son tres herramientas de carpintería que para estos tiempos son considerados obsoletos, acompañadas de treinta (30) fotografías impresas en papel plano que al tocar se sentirán unos puntos como texturas. Los puntos realizados están en sistema *braille*, para facilitar la lectura del contenido de la foto a las personas no videntes, por lo que se puede considerar una obra inclusiva. Además, la caja tiene un dispositivo que al presionar activa un sonido característico del tren.

Esta pieza juega con dos analogías: los puntos como (*punctum*) heridas /cicatrices/punzadas que las fotografías nos confieren luego del (*stadium*) estado de placer o gusto, y los puntos como representación de lo in-visible o no poder comprender lo que es palpable y se espera que los espectadores puedan responder a esta idea.

Cabe mencionar que desde este lado de la sala se puede apreciar por los ventanales los espacios que tiene ferrocarriles del Ecuador, hay partes muy extensas que se ven descuidados, así como una parte de los talleres con las paredes derruidas y el techo oxidado y en completa ruina, ocupando el espacio grupo de motos, carros y tricimotos oxidados y obsoletos. Al fondo, casi al lindero de terreno con el río, se observa un tanque usado como reservorio para el agua que alimentaba las máquinas de vapor y un pedestal semidestruido levantado en 1958 donde estaba un busto de García Moreno trabajado por el artista Luis Mideros. Este pedestal en el mes de Julio fue arrastrado al río por personal desconocido y recuperado mediante una gestión con el INPC y los Grupos Culturales. Toda esta vista complementa a la exposición y es el contexto en que se desarrolla mi investigación.

#### 3.2.3.1.4. Momento/Lugar 4 - Videomapping -instalación.

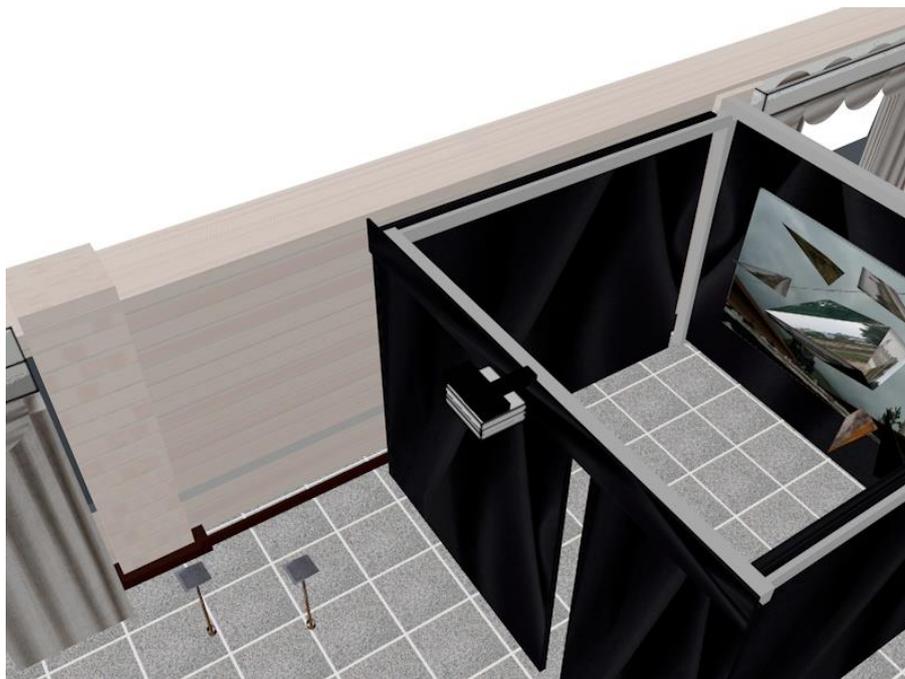


Fig. 102. Render Momento/Lugar 3 – Video mapping-instalación  
Elaborado por Silvia Quezada

El siguiente punto, es la sala de video, donde estará ubicada la obra “Las Terrain Vague”. Para acceder al video-mapping debemos ingresar a una carpa adaptada como cuarto oscuro. Se pensó en esta opción debido a que el Auditorium no posee un lugar adecuado para proyectar.

La sala de video provisional es de 3x3 metros, y estará cerrada completamente con tela color negra. En su interior estará dos piezas: una estructura 3D situada sobre el fondo donde se proyectará los 8 videos colocados para ser visto de maneras asimétrica y una pieza instalativo colgante donde se proyectará 6 videos. Todo esto sobre la proyección de un video.

Los videos corresponden a espacios que fueron o son del ferrocarril, y que hoy se encuentran abandonados, baldíos, transformados, habitados, en ruinas u obsoletos, además de un video donde se observa maquinarias llevando material ferroviario para chatarrizar y otra de un tren en movimiento desde un ángulo no tradicional.

La fragmentación o la idea del fractal de la pantalla se debe precisamente a la identidad fragmentada de sus habitantes.

### 3.2.3.1.5. Momento/Lugar 5 - Pieza con colaborativos / Objetos



Fig. 103. Render Momento/ Lugar 5 – colaborativos  
Elaborado por Silvia Quezada

En el momento/lugar 5 se ubicará los colaborativos. Habrá dos mesas expositivas de 80x60x30 cm cada una con vidrio protector y con base de gamuza color negro con el fin de que las piezas que se coloque dentro puedan resaltarse. Las mesas contendrán documentos y libros históricos de colección. Placas conmemorativas, monedas y fotografías sobre el ferrocarril.

Ambas mesas estarán distanciadas una de la otra precisamente para que el visitante haga un recorrido por el espacio y alrededor de ellas.

A un costado nos encontraremos con una pared móvil de madera color blanco dispuesta en Zigzag que sirve de división y límite del espacio. Sobre esta pared falsa se colgarán 3 marcos de 55x40 cm y 6 marcos de 40x33 conteniendo formatos de 20x30 cm con estampillas del ferrocarril ecuatoriano desde 1908 hasta el 2018. Al ser una colección de 3000 estampillas se ha realizado una selección de las más representativas pero que abarque inicio, mitad y final de 111 años desde que se construyó el ferrocarril.

También se aprovechará una mesa de sesiones que se encuentra en el lugar para usarla como mesa expositiva donde se colocaran una colección de trenes a escala. También incluyo como colaborativos las fotografías y reconocimientos colgados de las paredes del Auditorium.

Desde este punto de la sala podemos observar a través de sus ventanales el otro lado de los espacios abandonados del ferrocarril, donde en algún momento del tiempo estuvo el área de mecánica/ talleres, el parque ferroviario, La Hermandad de Jubilados, el coliseo ferroviario, el área de maniobras, y todo lo que fue el sector de la bodega, posteriormente convertido en cementerio de trenes.



Fig. 104. Momento/ Lugar 5 – colaborativos  
Elaborado por Silvia Quezada

### 3.2.3.1.6 Momento/Lugar 6 - Instalación-contenedores / Mesas-Placas

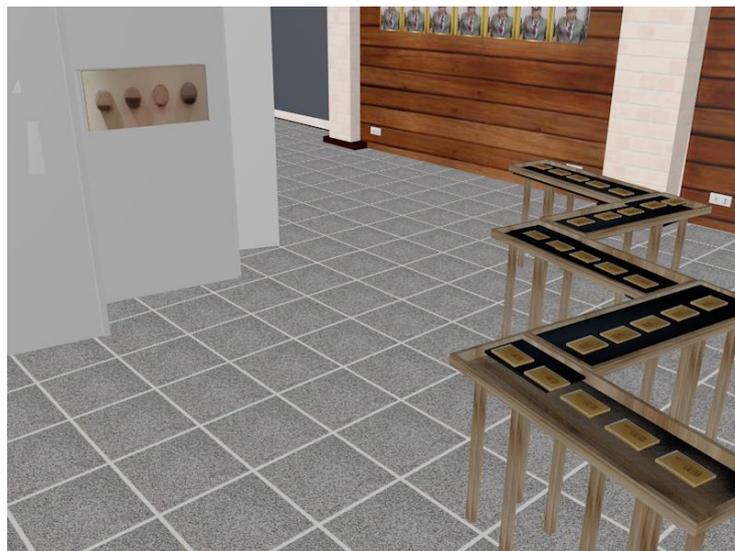


Fig. 105. Momento/ Lugar 6 – Contenedores /mesas placas  
Elaborado por Silvia Quezada

A continuación, siguiendo el recorrido, pasamos al siguiente espacio, donde estarán la obra “Limallas” y la obra “Expropiaciones/apropiaciones”

La pieza “Limallas” se ubicará del otro lado de la pared falsa que divide el espacio central del Auditorium. El soporte de los contenedores es un lienzo blanco de 40x80 cm. Esta obra tiene un dialogo con el entorno y con el resto de las obras. En sus contenedores están encapsulado material en polvo justamente de todo la estructura y el espacio los talleres del ferrocarril. Los contenedores transparentes contienen la historia del lugar, contiene el aura del espacio y de las instalaciones.

La intención es exponer de manera poética elementos insignificantes como las limallas, limaduras, polvos, óxidos, cenizas y residuos de material como modos de activar la reflexión sobre ciertos elementos, espacios y estructuras que permitan trabajar en la memoria colectiva del lugar, en la preservación del patrimonio industrial y en la identidad de una ciudad.

Este espacio es compartido con la pieza “Expropiaciones/apropiaciones” la cual consta de 25 placas que están pensadas para ser colocadas en 5 mesas de madera de 40 cm x 100 cm. de largo cada una y que al unir las formen un zigzag, haciendo alusión a uno de los puntos más conflictivos en la construcción del ferrocarril, “La nariz del diablo”. La base de la mesa esta forrada de gamuza negra que permitirán realzar el color y el diseño de las placas. Y esta sostenida por bancos en lugar de las patas tradicionales de las mesas. Se colocarán 5 placas por mesa.

Esta disposición de montaje permite que el espectador haga un recorrido visual siguiendo la forma de la mesa, además de que se lo puede realizar por varias direcciones lo que le proporciona dinamismo a la exhibición. A su vez, el recorrido de las mesas da pauta para continuar al siguiente espacio

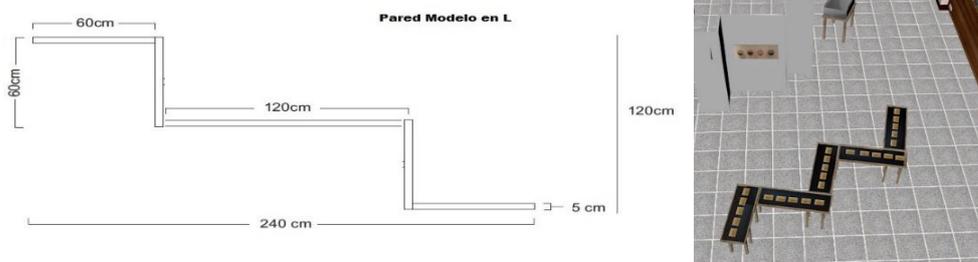


Fig. 106. Boceto Mesas y contenedores y Boceto de pared falsa.  
Elaborado por Silvia Quezada

### 3.2.3.1.7. Momento/Lugar 7 - Audiovisual



Fig. 107. Render Boceto Momento/Lugar 7 – Audiovisual /Instalación in situ  
Elaborado por Silvia Quezada

En el momento/lugar 7 se encuentra parte del otro trabajo con la comunidad y que corresponde a los diálogos y encuentros. La obra audiovisual denominada “Ecos Apagados”, consiste en entrevistas a moradores y ferroviarios de Durán, y que fueron realizada entre junio y julio del presente año. El audiovisual se muestra en un monitor plano de 20 pulgadas suspendido en la parte central de una de las paredes falsas, Acompaña el video un par de audífonos para escuchar las voces de estas personas que como se explicó anteriormente son voces que considero apagadas porque muy pocos escuchan, oyen, o toman atención.

Aquí el espectador puede realizar la acción de ver y escuchar las opiniones, recuerdos, demandas o anhelos de cada persona que participaron en la investigación. Con esta pieza se cierra el circuito expositivo en sala, pero se deja abierta una ventana para la reflexión y el diálogo entre lo expresado, lo leído, lo observado y lo vivido.

## 4. Producción artística

### 4.1. Procesos y montaje

El Proyecto Entre Paralelas, Diálogos entre el arte y el ferrocarril en Durán, se realizó de acuerdo con lo planificado en el 5to piso del Edificio La Dolorosa y estuvo abierta dos días, 18 y 19 de septiembre.

La difusión se realizó por redes sociales, en la página de noticias de la Universidad de las artes e impresión física del afiche, así como invitaciones personales en formato postal.



Fig. 108. Afiche y postal de exposición. versión Impresa  
Ilustración en el programa adobe illustrator. Diseño e imágenes de Silvia Quezada (2019)



Fig. 109. Invitación exposición.  
Versión Impresa Ilustración en el programa adobe  
illustrator.  
Diseño e imágenes de Silvia Quezada (2019)

La elaboración de un tríptico informativo fue otro de los puntos que me pareció necesario porque no solo aportaba al contexto de la exposición, sino que facilitaba la comprensión de los recorridos tanto externos como dentro de la sala.

La intención de este tríptico era que sirviera como recuerdo de la exposición. Además, en este documento impreso estaba detallado los créditos de todos quienes colaboraron en la consecución del proyecto, de esta manera ya no era necesario colocar como parte del texto de sala el nombre de cada una de las personas que me ayudaron.

El montaje de las obras fue un trabajo largo, arduo hasta altas horas de la noche. Literalmente se finalizó el montaje a pocos minutos de abrir la exposición. Luego debido a la acogida del público, el desmontaje no se realizó a la hora prevista sino mucho más tarde por lo que terminamos de desocupar el espacio cerca de las 23h00.

Entre algunos puntos u observaciones durante el montaje y el recorrido que se dieron y que son pautas para considerar en futuras exposiciones:

- En el caso recorrido exterior, éste tuvo una variación ligera pero que fue solucionado mediante un cruce que permitió retomar el recorrido planteado inicialmente. Tal como se indicó en la propuesta, a medida que se avanzaba en el camino se fue realizando un recuento de los espacios tratados en la tesis: su historia, su funcionalidad y su situación actual.

Para el montaje de las obras se siguió el guion presentado, pero hubo dos variaciones en el montaje final:

1. El cuarto oscuro donde se colocó el video mapping, por un error en el cálculo de la estructura se tuvo que correr dos metros entre los ventanales y la estructura. Espacio que fue aprovechado para colocar el equipo de cómputo y las conexiones para la proyección.
2. Las mesas expositivas en zigzag se ubicaron sin los vidrios, debido a que en su traslado se quebró uno de ellos, por lo que se decidió no colocar este elemento en ninguna de las mesas.

### PLANO EXPOSITIVO - AUDITORIUM

- Hypomnematas al viento
- Camino al olvido
- Huellas
- Terra Vague
- Colaborativos
- Limallas
- Expropiaciones/apropiaciones
- Ecos apagados

### PLANO EXPOSITIVO -RECORRIDO ESPACIOS

**LEYENDA:**

- Ruta de recorrido
- Planta de bombeo Anglo (baldío)
- Tanque Petrolero (Hoy Monumento Cabras/caballos)
- Antiguos talleres/cementerio de trenes (mercado)
- Patio de maniobras ( habiadio)
- Antigua estación /bodegas ferrocarril (baldío)
- Antiguo embarcadero (Malecon nuevo)
- Aserradero ( terreno baldío)
- Coliseo y Club ferroviario
- Hermandad de Jubilados/Parque ferroviario
- Casa de alojamiento (habitadas/obsoletas)

### AGRADECIMIENTOS Y COLABORACIONES

Sra. Petita Andrade  
Sra. Anita Zavala  
Ing. Arturo Atkinson  
Sra. Angelita Mendoza  
Lcdo. René Paredes  
Sr. Jorge Andrade  
Sr. Jaime Lema  
Sr. Bolívar Sulca

Ing. Jaime Paéz  
Lcdo. Robespierre Rivas  
Sr. Carlos Davis  
Sr. Guillermo Davis  
Lcdo. Pedro Villegas  
Ing. Haridas Mederos  
Flia. Aguayo  
Antrop. Patricia Rodriguez

Leonardo Gonzalez  
Priscila Daquilema  
Enrique Figueroa  
Paola y Andrea Aguayo  
Mariana Quisguíña  
Dora y Teresa Aguayo  
Luis Ramirez  
Lili Arias  
Klever Avelino  
Mg. Ma. José Icaza  
Ma. Fernanda Alvarez  
Mg. Adriana Rios

Memorias del Ferrocarril  
Colectivo Pata de Cabra  
Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura INPC.  
Instituto de Investigaciones, Histórico, cultural y patrimonial  
Sdo. Luis Martinez  
Grupo Espiritu Ferroviario  
Lcdo. Andres Lozano  
Sr. Ed Crowe  
Felix Villasis

### CRÉDITOS

**Fotografías:**  
Grupo Durán Cultural  
Sr. Luis Maldonado  
Sr. Alexander Macias  
Sr. Galo Marcellio  
Sr. Ed Crowe

**Grupos Amigos del Ferrocarril**  
Fondo Nacional de Fotografía  
Lcdo. René Paredes Gonzales  
Sr. Kurt Hibbert  
Chunchi Patrimonio Ferroviario  
Sra. Angelita Mendoza.

**Videos:**  
El tren mas difícil del mundo- Guashuco  
Documental El tren mas difícil del mundo-1998  
Sr. Bruno Ayora.

**Diseño:**  
Freddy Crespin S.

# ENTRE PARALELAS

## Diálogos entre el arte y la obsolescencia del ferrocarril en Durán

Silvia Quezada

Sept. 18 y 19  
2019

---

### OBRAS EXPUESTAS

**Hypomnematas al viento\***

Instalación  
Palillo, notas, pigmentos orgánicos. 2019

\* Notas donde se escribe reflexiones, ocurrencias, frases, relatos sobre acciones que se habían presentado, leído o escuchado.

**Camino al olvido**

Fotografía  
24 fotografías intervenidas  
18x13 cm. c/u  
2019

**Huellas.**

Objeto Sonoro y fotografías  
Caja de madera de 1960 restaurada 20x5x37 cm.  
2019

**Expropiaciones/apropiaciones**

Dibujo Expandido  
Placas PCB de Cobre de 10x15 cm y acido  
2019

Esta pieza está conformada por 25 placas PCB de cobre e intervenidas y dibujadas con ácidos. Son abstracciones de estructuras y de espacios que forman parte de mi recorrido diario y del recorrido del tren.

Los dibujos corresponden a 19 estaciones del tren del tramo Durán-Quito y a los planos de 6 espacios dentro de la ciudad de Durán pertenecientes al ferrocarril que fueron expropiados, apropiados, invadidos o reemplazados con otras construcciones.

Estaciones: Durán, Casiguana, Yaguachi, Milagro, Venecia, Naranjito, Barraguetal, Buay, Huigra, Chanchin, Sibambe, Almasi, Titán, Palmira, Guasmote, Colla, Cajibamba, Boshamba, Chimbacalle.  
Lugares: Ferroviaria #1, Ferroviaria #2, Ferroviaria #3, Solar Anglo, Solar Aserradero, Espacios Antigua estación y Cementerio de trenes.

**Pieza con colaborativos**

Objetos, documentos, fotografías varios.  
2019

Esta pieza está conformada por la colaboración de algunos miembros de un selecto grupo de coleccionistas, todos expertos y grandes defensores del ferrocarril ecuatoriano, quienes respondieron afirmativamente a mi convocatoria realizada al inicio de este proyecto.

Las personas que colabora para esta pieza son:  
•Lcdo. René Paredes;  
•Lcdo. Robespierre Rivas  
•Ing. Jaime Paéz.  
•Srs. Carlos y Guillermo Davis.  
•Familia Aguayo.

**Las terrain vague\***

Instalación -  
Videomapping  
2019

\* Videos intervenidos: Ruinas de Pedro Villegas y Tren en Urbina de Haridas Mederos.  
\* Expresión francesa referente a sitios/estructuras abandonadas/baldías.

**Ecos Apagados**

Audiovisual  
Entrevista y audio de monitores y jubilados ferroviarios.  
2019

**Limallas**

Instalación  
Residuos de materiales diversos\*  
Soporte Lino sobre bastidor 40x80 cm.  
2019

Fig. 110. Tríptico informativo de exposición. versión Impresa (anverso y derecho)  
Ilustración en el programa Adobe Illustrator. Diseño e imágenes de Silvia Quezada (2019)

108

## 4.2. Las obras

### 4.2.1. *Hypomnematas* al viento



Fig. 111. Syl Quezada – *Hypomnematas* al viento [Instalación].  
Fotografía de Cinthia Vargas

#### Instalación

Palillo/varillas de 600 x 0.05mm. - Notas escritas sobre papel tratado con pigmento orgánico. 2019

### 4.2.2. Camino al olvido



Fig. 112. Syl Quezada - Camino Al olvido [Fotografía].  
Fotografía de Cinthia Vargas

#### Fotografía

24 fotografías-Acetato-Pigmento orgánico sobre cartulina todo sobre madera 18x13 cm. c/u- Pieza completa: 2x2 mts. 2019.

### 4.2.3. Huellas.



Fig. 113. Syl Quezada - Huellas [Objeto sonoro-fotografía].  
Fotografía de Cinthia Vargas

Objeto sonoro y fotografías intervenidas.

Caja de madera 1950-1960 restaurada 20x56x37 cm. Sonido. Fotografías de archivo impresas en papel plano y repujado manualmente. 2019.

### 4.2.4. *Las terrain vague*



Fig. 114. Syl Quezada - Las Terrain Vague [Videomapping].  
Fotografía de Leonardo González

Instalación - Videomapping

Estructura 3D: 100 x 70 x 20 cm. Proyección Extractos 8 videos.

Videos intervenidos: *Ruinas de Pedro Villegas* y *Tren en Urbina* de Haridas Mederos  
LOOP 10 minutos. 2019

#### 4.2.5. Expropiaciones/Apropiaciones



Fig. 115. Syl Quezada – Expropiaciones/Apropiaciones [Dibujo Expandido]. Fotografía de Julio Quijije

##### Dibujo Expandido

Placas PCB de Cobre de 10x15 cm. intervenida con ácido sobre cinco mesas de madera dispuestas en zigzag. 2019

#### 4.2.6. Limallas



Fig. 116. Syl Quezada – Limallas [Instalación]. Fotografía de Julio Quijije

##### Instalación

Cuatro Contenedores de acetato transparentes 12 cm diámetro. Varios residuos:  
1. Óxidos de los calderos de fundición. 2.- Material recogido del espacio de los antiguos talleres. 3. Material raspado del caldero de una máquina Garrat 101 y  
4. Cenizas tomados directamente del horno de fundición de rieles construido en 1956. Soporte Lienzo sobre bastidor 40x80 cm. 2019

#### 4.2.7. Ecos Apagados



Fig. 117. Syl Quezada – Ecos apagados [audiovisual].  
Fotografía de Cinthia Vargas

Audiovisual

Entrevista y audio de moradores y jubilados ferroviarios.

Duración 30' minutos. 2019

#### 4.2.8. Pieza con colaborativos



Fig. 118. Syl Quezada – Pieza con colaborativos [objetos históricos].  
Fotografía de Cinthia Vargas

Pieza con colaborativos

Estampillas seleccionadas desde 1908 hasta el 2018. Lcdo. Robespierre Rivas.

Trenes a escala: colaboración de los hermanos. Davis y Arq. Reneé Paredes.

Placas, medallas, reloj de maquinista, brújula vapor Galápagos, Revistas Nariz del Diablo, Cámara fotográfica. Colaboración del Arq. Renné Paredes.

2019.

### 4.3. La exposición

A continuación, una muestra del registro de la exposición:



Fig. 119 Registros Entre Paralelas (2019). Fh. Cinthia Vargas



Fig. 120. Registros Entre Paralelas (2019). Fh. Julio Quijije



Fig 121. Registros Entre Paralelas (2019). Fh. Enrique Figueroa



Fig. 122. Registros Entre Paralelas (2019). Fh. de Julio Quijije.



Fig. 123. Registro Entre Paralelas (2019). Ph. Enrique Figueroa

**"Entre Paralelas: Diálogos entre el arte y la obsolescencia del ferrocarril en Durán"**

El proyecto de titulación "Entre Paralelas: Diálogos entre el arte y la obsolescencia del ferrocarril en Durán", es una muestra de arte contemporáneo que nace de la acción cotidiana del recorrido, que posteriormente va encontrando sentidos a través de los recuerdos y la memoria del lugar, buscando en cada paso, reflexionar sobre geografías entrópicas e identidades quebradizas, que en cierto modo todo lo vuelve obsoleto, pasado y decadente.

Siendo la práctica artística uno de los mejores medios para comunicar, educar y formar valores, como artista, Silvia Quezada plantea desde esta perspectiva reflexionar y concientizar sobre las problemáticas de los espacios patrimoniales y la falta de cultura e identidad ferroviaria de sus habitantes, busca a través de la memoria viva, desde la fotografía, los objetos, el relato, los recuerdos, el dibujo expandido y el video, reinterpretar realidades y resignificar los lugares.

Mediante ese caminar por el espacio y entretrejiendo conceptos de memoria y archivo, Quezada pretende evidenciar los espacios urbanos concernientes al circuito del ferrocarril en la ciudad de Durán, su reflexión y debate dentro de los ámbitos, cultural, histórico, identitario y patrimonial de la ciudad.

Hablar desde las fisuras y grietas de la memoria, desde la nostalgia, desde el recuerdo, más que debilidades, son fortalezas que permiten tomar acciones para salvaguardar el patrimonio industrial de una comunidad, fortalecer su identidad y crecer como ciudad. Por lo tanto, es tarea de todos difundir, promover y sociabilizar la cultura e historia ferroviaria de la ciudad de Durán.

Silvia Gabriela Quezada



Fig. 124. Registro Entre Paralelas (2019). Ph. Silvia Quezada

### 4.3.1. Resultados de la exposición

Durante la muestra se presentaron siete obras más la pieza con colaborativos. La muestra estaba planificada para ser expuesta un día y medio: miércoles 18 de septiembre de 12h00 a 20h00, pero se extendió hasta las 22h00 y el jueves de 10h00 a 14h00 pero por la afluencia de gente se extendió hasta las 17h00.

Durante los dos días de la muestra realicé visitas guiadas. Lo interesante es que durante las explicaciones se generó el diálogo y la reflexión sobre la situación y la problemática de la identidad ferroviaria. Las opiniones vertidas por los espectadores fueron muy positivas, varios llegaron a la muestra atraídos por algunas piezas expuestas, otras por la referencia de otras personas y porque vieron la transmisión por las redes sociales. Entre las anécdotas están cuando alguien colocó junto a las otras fotografías intervenidas, dentro de la caja sonora, una foto postal donde consta un grupo de maquinistas ferroviarios, detalle que me llamó la atención y que decidí dejarla por esos dos días como parte de la obra. Otra anécdota fue cuando un grupo de jubilados ferroviarios se sentaron en medio de la sala para conversar sobre la muestra y como algunos lugares de Durán se han perdido como patrimonio de la ciudad.

Ya en la muestra pude observar un par de detalles a considerar:

1. La colocación de las 24 fotografías perteneciente a la obra “Camino al olvido” debe colocarse en un área /pared de 3 metros, para lograr espacios entre cada grupo de fotografía y dar una sensación de respiro y holgura entre ellas.
2. La obra Limallas, se puede potenciar más si se coloca sobre una pared plana con una buena iluminación.
3. La obra “apropiaciones/expropiaciones” para lograr mayor fluidez alrededor de las mesas ella debe estar ubicada en el centro de la sala y sin paredes falsas alrededor. La otra alternativa es pensar en un montaje sobre la pared.
4. Por otra parte, por recomendación de mis jurados y tutora algunas de las piezas podrían plantearse de un modo mucho más contemporáneas para que no se perciba como una pieza histórica. En esto concuerdo en ciertos aspectos, pero no precisamente en el hecho de no caer en lo histórico, sin más bien las replantearía para hacerlas más global y que salga de la visión local con las que fueron creadas.

En esta relación con la comunidad hago hincapié a unas palabras que Rubens Mano dijo mientras impartía su taller: *El arte como proceso de constitución del espacio social*. Frase con la que me siento totalmente identificada porque mi trabajo va hacia una comunidad, los espacios por donde transitan y la conexión que puede darse con una obra. Parafraseando un poco él dijo: «No hago mis obras para los curadores, los críticos de arte o para los otros artistas, creo obras para un público heterogéneo»<sup>72</sup>. Cuando pensaba, boceteaba, ejecutaba disponía de las obras en el espacio y exponía las obras, lo hacía pensando en el público diverso que iría, desde el ciudadano común sin conocimiento alguno de arte hasta el academicista ilustrado.

En términos generales me siento satisfecha y contenta porque creo haber cumplido con mis objetivos planteados que los vi reflejados en las opiniones de los visitantes, pues esta conexión obras-comunidad permitió que la muestra «*Entre Paralelas, Diálogos entre el Arte y la obsolescencia del ferrocarril en Durán*» fuese invitada para exponerse en otros lugares y ciudades del Ecuador como son: Olón, Huigra, Alausí, Riobamba y en Guayaquil, en la Casa de la Cultura. Tuve la visita de un grupo de jubilados que salieron muy contentos. También, tuve el agrado de ser entrevistada por un canal de YouTube Durán 3D (Ver anexo). Se realizó un Streaming por el Canal Cultural Pata de Cabra y Cupidos's Bar. Además, tuve entre los espectadores la grata presencia del ilustre historiador Don Eduardo Estrada, el escritor-historiador y coleccionista Don Robespierre Rivas, el editorialista Don Ermel Aguirre, entre otros. (ver anexo)

Para cerrar este capítulo me apropio de una frase de Rubens Mano y que estoy segura quizás otros artistas también la compartan, que dice:

«La legitimidad no me la da un museo, una galería o el círculo del arte, sí la obra llega a quien me interese que llegue, entonces para mí está legitimado»<sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> Frase dicha por el artista brasileño Rubens Mano durante el taller *El arte como proceso de constitución del espacio*, dictado en el marco de programa de *Interactos 2019* organizado por la Universidad de las Artes

<sup>73</sup> Véase nota 72.

## 5. Epílogo:

La exposición Entre Paralelas: Diálogos entre el arte y la obsolescencia del ferrocarril de Durán fue el resultado de un sinnúmero de experiencias, preguntas, diálogos, búsquedas, hallazgos, fracasos y victorias. Fueron cuatro meses de un arduo proceso de investigación teórica, de creación artística y especialmente de gestión. La falta de profesionalismo y apoyo del espacio pensado y gestionado durante casi cuatro meses fue uno de los mayores obstáculos que se presentaron.

En ese proceso de investigación, de análisis de referentes y reflexión hallo una cierta analogía de mis trabajos artísticos con lo desarrollado. Donde hallo que cada relato, cuadro o fotografía se encuentra ubicado en un gran espacio narrativo de recorridos y mapas de vivencias y experiencia, y que a la vez ocupan lugares específicos dentro de ese gran espacio, que sin querer a modo de rizomas se conectan unos con otros a través de los mismos sentimientos, deseos, emociones y su relación con el entorno, lo cual me permite abrir la posibilidad de diversas lecturas y su vez de cuestionamientos, llevándome a reflexionar sobre el sentido de ciertos espacios y lugares abandonados, muchos de ellos ausentes de la sociedad, pero muy presentes en el transitar.

Por otro lado, trabajar el tema del ferrocarril desde el espacio es tener otra perspectiva de una problemática muy unida a la memoria y al archivo. Es importante ejecutar acciones para trabajar a través de ellos el sentido de identidad de sus ciudadanos, ya que actualmente estos espacios son mirados por las nuevas generaciones como lugares de tránsito, lugares sin alma. Es primordial escuchar las voces e invertir la idea de modo que esos ecos apagados se enciendan y sean escuchados, considerados y tomados en cuenta en cada uno de los ámbitos que conforman una sociedad. Los *hypomnematas* no solo deben quedar como notas de recordación sino como notas para recalcar y punzar en los gobiernos de turnos el sentir de un pueblo.

La visita a los otros cantones, explicando el proyecto y dando ánimos para conseguir objetivos para beneficios de cada ciudad y pueblos por donde pasa el tren, dio lugar para que estos se apoyaran el proyecto. Por otra parte, el ir alcanzando poco a poco las metas trazadas, ver cómo este proyecto se convirtió en el punto central desde donde

se disparó y se siguen disparando una serie de acciones me llenan de gran entusiasmo y porque da lugar a seguir trabajando en el tema y en continuar la gestión iniciada desde distintos ámbitos y disciplinas.

Dentro de lo artístico, las conversaciones y gestiones realizadas con autoridades y grupos culturales han permitido pensar en futuras exhibiciones/exposiciones dentro y fuera de la ciudad, lo cual lleva a la idea de abrir espacios culturales sea independientes o gestionados con la misma municipalidad, ya que la ciudad carece de ellos. En cuanto a exposiciones de arte contemporáneo el proyecto de tesis: «*Entre Paralelas. Diálogos entre el arte y la obsolescencia del ferrocarril en Durán*» abre el camino para este tipo de muestras. Con la activación de nuevos espacios para la cultura también abre otro campo por explorar y explotar, la llamada mediación artística y educación para nuevos públicos, es decir crear y ser portadores del lazo entre arte y comunidad.

Otro punto importante fue el reunir a un grupo de personas, desde inversionistas hasta documentalistas, que no solo coleccionan y comparte un gusto común por el ferrocarril, sino que ha sido la base para trabajar en propuestas para que el ferrocarril cumpla la función por la que fue creado, ser un tren de carga y mixto, por lo que dentro de la gestión cultural se puede realizar variados trabajos, realizando conferencias y charlas sobre el tema sean en Durán o en otros cantones ferroviarios, universidades y comunidad en general.

En cuanto a la gestión iniciada con el Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura, como fue la recuperación de piezas históricas entre esos el pedestal y busto de García Moreno; la elaboración de fichas de bienes inmateriales; los conversatorios mensuales sobre bienes patrimoniales son labores que apenas comienzan y donde hay mucho que realizar, mucho material aún por recopilar, investigar y recuperar. Queda pendiente la recopilación de información para las fichas de los oficios ferroviarios; dar continuidad con la programación de los conversatorios sobre patrimonio (el primer conversatorio se realizó el 11 de septiembre) dirigidos al público en general, concejales y personeros municipales ( Ver anexo); la recuperación de locomotoras y otras piezas que están como basureros u abandonadas dentro y fuera de la ciudad, un ejemplo es la locomotora # 8 ubicada en Machala (esta máquina a vapor es de gran significado histórico porque fue la locomotora que hizo el ingreso a Chimbacalle el día de la inauguración, un 25 de junio de 1908 y donde venían el general Eloy Alfaro y otras altas autoridades), y que

actualmente es morada de indigentes. (Ver Anexos). La recuperación de los espacios patrimoniales como la fábrica de alcoholes es otra gestión aun por realizar.

Desde lo audiovisual, cine documental, cortos independientes, también deja una puerta abierta. La realización de proyectos de documentales a ferroviarios jubilados, y otro enfocado a las mujeres ferroviarias que trabajaron en el ferrocarril o intervinieron tanto en las luchas laborales o desde sus hogares como jefes de familia cuando el esposo ferroviario debía salir a cumplir su trabajo, es otra ventana que queda abierta.

El registro fotográfico sobre el ferrocarril, planteado desde lo técnico, lo artístico, lo antropológico es otro campo por explorar y por sacarle partido.

Desde el trabajo pedagógico-educativo hay un amplio campo tanto ligado a las artes como a lo histórico. Abriendo campo con charlas, conversatorios, talleres, visitas guiadas, actividades extracurriculares en las escuela y colegios cuyo tema gire alrededor del ferrocarril y su significado para Durán y el Ecuador. Esta acción no solo fomentaría la cultura ferroviaria en las nuevas generaciones, sino que contribuiría al conocimiento de nuevos saberes, ya que se implementaría un trabajo interdisciplinar, multidisciplinar y de vínculo con la comunidad.

Desde lo antropológico-histórico, el ferrocarril tiene mucha historia contada y no contada, con eternos debates, leyendas, inventos y realidades sobre sus constructores, sus edificios, su construcción, sus trabajadores, sus detractores, así tenemos, la historia de los jamaquinos que llegaron a construir el ferrocarril, algunos dicen que llegaron como esclavos, otros dicen que llegaron libre y contratados. Investigar sobre el cementerio olvidado de los trabajadores judíos, el cementerio de osamentas no encontrado de los jamaquinos que se dice están antes de llegar a Huigra. La historia de su constructor John A. Harman. Los puentes construidos por Eiffel en la ruta inicial Durán-Chambo. Sobre los “otros” trenes y líneas férreas existentes en el Ecuador, son solo algunos de los temas que quedan aún por investigar, cuestionar, visibilizar, etcétera.

En lo arquitectónico, ingeniería, la salud y lo económico está los cuestionamientos a la reconstrucción de los túneles cerca de Huigra, a la reconstrucción de las locomotoras

y la reconstrucción de la vía, el uso de los durmientes de madera con creosota<sup>74</sup>, a las cifras por chatarrización, etc. En fin, hay una gran variedad de temas para hablar del ferrocarril y que puede enfocarse desde distintas disciplinas o llevar cualquiera de estas problemáticas al campo del arte.

En conclusión, me siento contenta con lo conseguido, y con las dimensiones a donde se desbordó todo este trabajo y que abre múltiples posibilidades de investigación, gestión y acciones como las ya indicadas. Este trabajo me permitió reflexionar en un ferrocarril que va más allá de la metáfora de carga simbólica, peso histórico, fundador de la modernidad industrial y transporte de sueños, el tren es una realidad fundacional de identidad y de la cultura de la ciudad, que si bien esta fragmentada, frágil y quebradiza, el trabajo en conjunto con la comunidad e instituciones permitirían salvaguardar las memorias colectivas y la memoria del lugar.

El camino está abierto, solo hay que continuarlo....

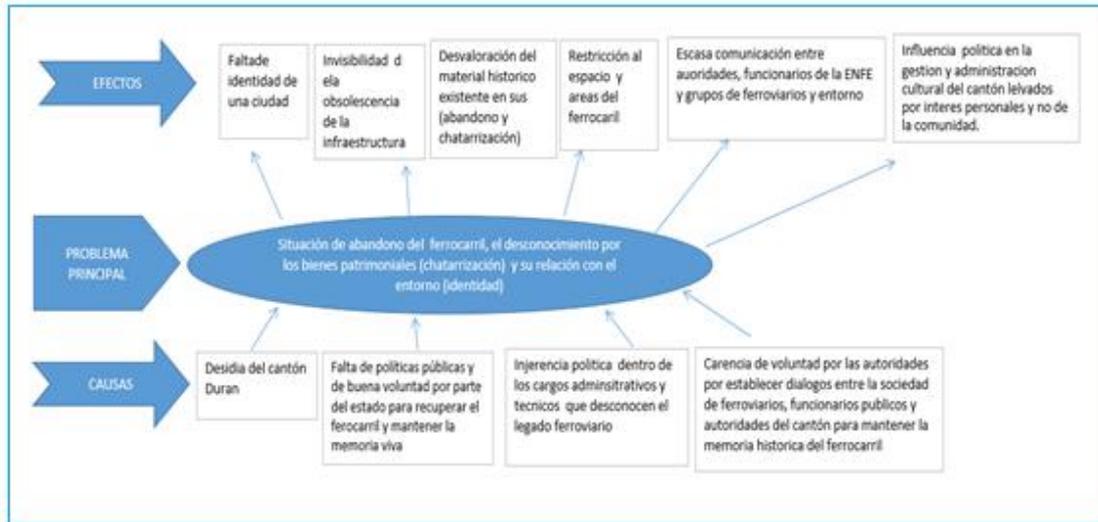
---

<sup>74</sup> Creosota sustancia cancerígena y de uso prohibido.

<http://si.easp.es/csalud/webquimicos/opcion4.htm>

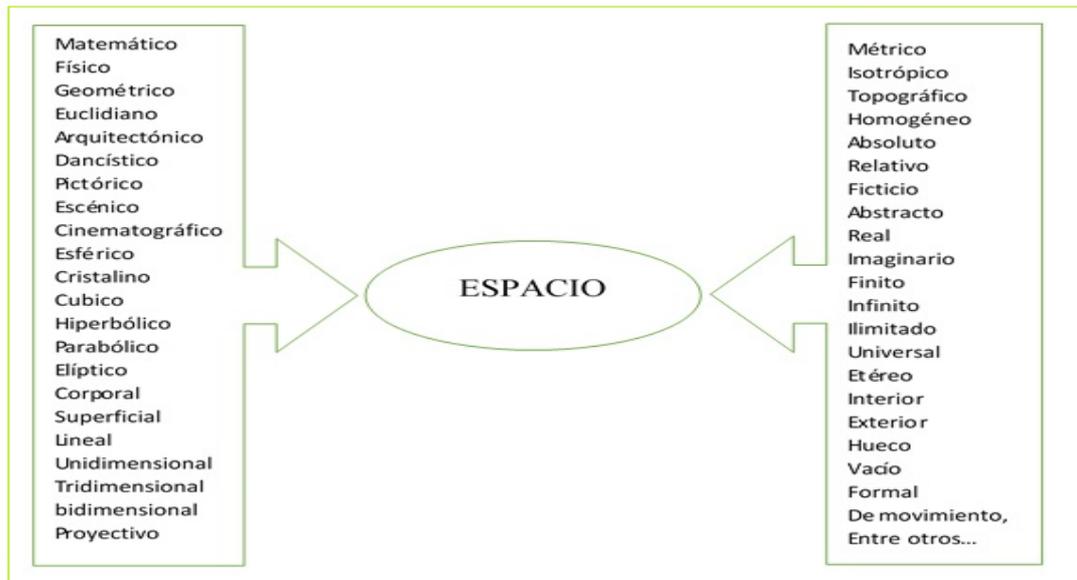
## 6. Anexos

**Cuadro 1**



Cuadro. 1. Cuadro sinóptico del proyecto: problema, efectos y causas. Elaborado por Silvia Quezada

**Cuadro 2:**



Cuadro. 2. Distintos sentidos dados al término "Espacio" según Laszlo Moholy-Nagy

### Cuadro 3

**Cuadro de los distintos tipos de espacios según el ámbito aplicado.**

Arquitectura	Espacio arquitectónico:	Objetivo de la arquitectura auxiliado por elementos arquitectónicos
Artes escénicas	Espacio escénico:	Nuevo termino que se da al llamado escenario
Artes	Espacios artísticos:	Expresión artística alternativa; también sinónimo de instalación artística, encuentro o feria de arte. Galerías
Astronomía	Espacio interestelar	Es la región que media entre las estrellas.
	Espacio intergaláctico	Es el espacio físico entre galaxias. Sin polvo y escombros
	Espacio interplanetario	Espacio exterior dentro del Sistema Solar.
Urbanismo	Espacio público	Lugar donde cualquier persona tiene el derecho de circular.
	Espacio urbano	Lugar que se encuentra dentro de áreas metropolitanas.
	Espacio rural	Lugar que se encuentra fuera de lo urbano
Biología	Espacio intersticial	Es el espacio entre las células.
	Espacio Intercostal	Compuesto: 3 misculos intercostales y paquete vasculonervioso.
Ecología	Espacio ecológico:	Como territorio o hábitat
Comunicación	Espacio comunicacional	Publicaciones-transmisiones: medios escritos y visuales
Filosofía	Espacio-Tiempo	Trata de los aspectos referidos a la ontología, la epistemología y la naturaleza del espacio y del tiempo.
Estadísticas	Espacio muestral	Conjunto de todos los posibles resultados individuales de un experimento aleatorio.
Geografía	Espacio geográfico	Donde se interrelaciona hombre-medio ambiente.
	Espacio Regional	Problema de la geografía.
Física	Espacio físico	Lugar donde existen los objetos y fenómenos físicos.
	Espacio vacío	Ausencia de materia
	Espacio -tiempo	Donde se dan fenómenos según la teoría de la relatividad.
	Espacio de Fock	Sistema algebraico - Describe un estado cuántico.
Matemática	Espacio Euclideo	Espacio de 2 y 3 dimensiones.
	Espacio vectorial	Conocido como espacio lineal y objeto de estudio en álgebra
	Espacio dual	Relación abstracta entre vectores y vectores lineales.
	Espacio métrico	Tipo particular de espacio topológico donde una distancia
	Espacio Topológico	Conjunto de puntos provisto de una topología.
Estudios Sociales y Derecho	Espacio Público	Donde cualquier individuo tiene derecho a la libre circulación.
	Espacio natural	Objeto de protección medioambiental.
	Espacio marítimo	Zona económica, patrimonial y territorial del mar.
	Espacio aéreo	Porción de atmósfera terrestre: tierra, aire, agua
	Espacio Vital	Teoría de las relaciones internacionales -justifica la expansión
Literatura e Historia	Espacio narrativo.	Lugar o lugares donde se desarrolla la historia real o imaginada.
	Espacio psicológico	Atmósfera espiritual que envuelve a los personajes y a toda la acción
	Espacio histórico	Lugares donde se desarrolla actividades humanas.
	Espacio Político	Interrelación entre la narrativa histórica y concepciones políticas
Psicología	Espacio personal	Espacio que rodea a la persona
	Espacio social	Espacio donde se desarrolla el individuo y la relación con su entorno.

Cuadro. 3. Tipos de espacios.

## Cuadro 4

Hace unos meses atrás, en mayo del 2019 en el cantón Chunchi retiraron para chatarrizar 35 kilómetros de línea férrea, así como dos vagones que formaban parte del Patrimonio de ese cantón hasta la fecha se han llevado 52 kilómetros de rieles. La población no pudo hacer nada en ese momento. Posteriormente un grupo de personas reclamaron a la empresa de Ferrocarriles y al INPC. Ferrocarriles publicó en las redes un informe sobre lo sucedido donde no se responsabilizaba por lo ocurrido y el Instituto de Patrimonio aún no envía el informe final.

A lo largo de la línea férrea hay partes que no están en muy buenas condiciones, hay tramos donde los calvos o tornillos se están saliendo y durmientes que ya no sirven, como en Milagro por ejemplo donde un medio de comunicación, La voz de Milagro hizo la publicación de fotografías de su estado actual.



Fig.55. Reportaje Sobre desaparición de 35 kilómetro de línea férrea. Fuente: Compartido por Chunchi Patrimonio ferroviario

Fig.56-57. Reportaje sobre daños en la línea férrea en Milagro. Fuente: La voz de Milagro / compartido por Chunchi Patrimonio Ferroviario- 8-07-2019

## Cuadro 5

### Datos de Chatarrización

Sobre la chatarrización la misma empresa de ferrocarriles, en su rendición de cuentas del 2016<sup>1</sup> indica que fueron adjudicadas a la empresa Navacero 2 155 toneladas para chatarrización y que desde el 2012 lo hacía ANDEC recaudando 2.9 MUSD hasta ese momento. Los siguientes informes no dan cuenta sobre el rubro chatarrización, pero, aún siguen saliendo de los talleres de ferrocarriles de Durán camiones cargados de ellas, lo que resulta algo triste y lamentable.

## Cuadro 6

Diferencias entre historia y memoria según Pierre Nora.

<b>MEMORIA</b>	<b>HISTORIA</b>
Abierta a la dialéctica del recuerdo y la amnesia.	Es la reconstrucción problemática e incompleta de lo que ya no es.
Tiene un lazo vivido siempre en el presente.	Es la representación del pasado.
Es afectivo y mágica.	Es intelectual y laicizante.
Se ajusta a detalles que reafirman.	Requiere análisis y discurso crítico.
Instala el recuerdo en lo sagrado.	Deja el recuerdo al descubierto.
Es múltiple y desmultiplicada.	Pertenece a todos y a nadie.
Es colectiva, plural e individualizada.	Tiene vocación universal.
Se enraíza en lo concreto, el gesto, el espacio, la imagen y el objeto.	Se liga a la continuidad temporal y a la relación de las cosas.
Es absoluta	Conoce lo relativo

Diferencias entre historia y memoria según Pierre Nora: “El fin de la historia-memoria”, de Les lieux de mémoire. P.19- al 21

## Cuadro 7

Plano del espacio Auditorium Álvaro Aparicio- Cooperativa La Dolorosa

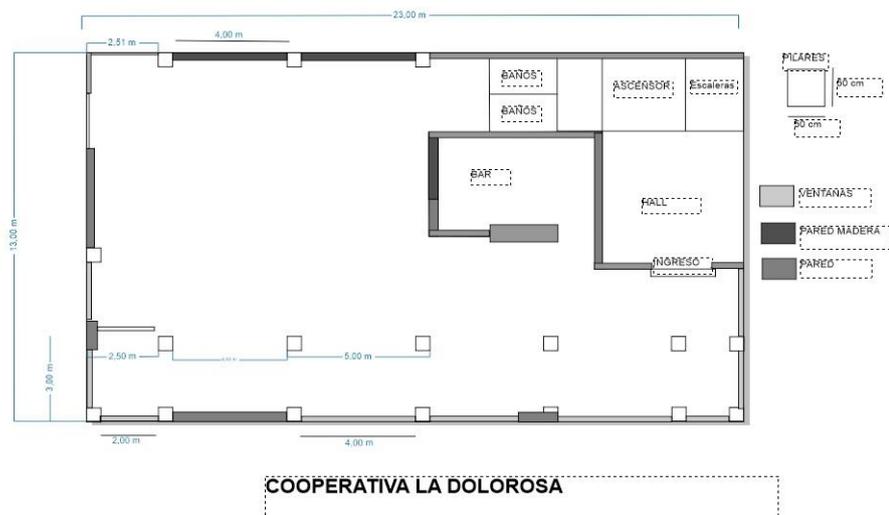
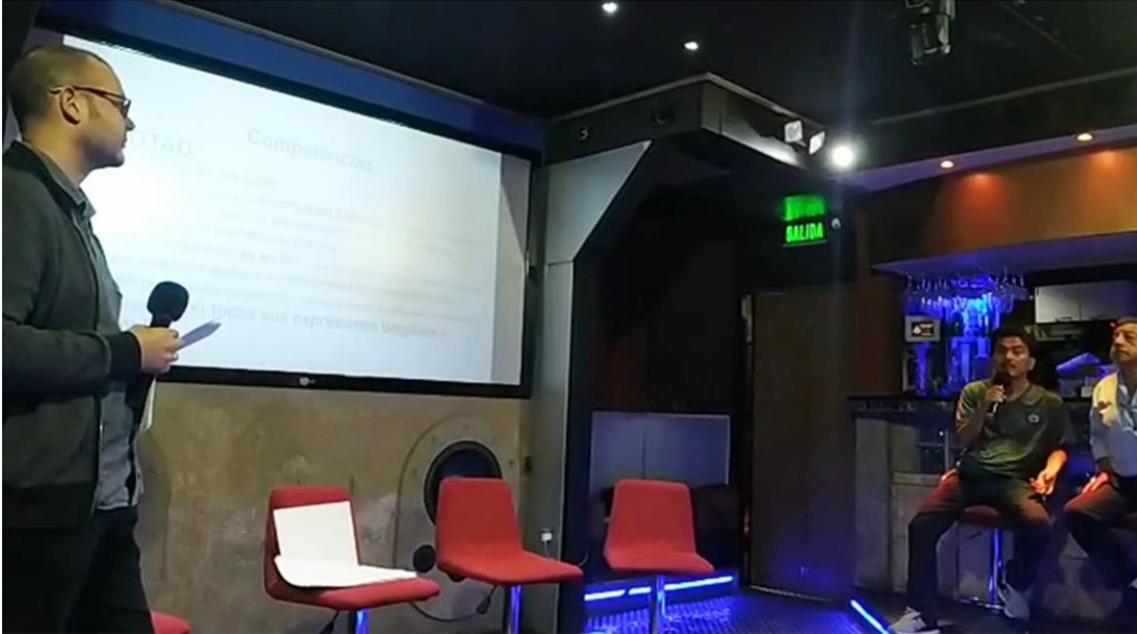


Fig. 125 Diseño plano Auditorium Álvaro Aparicio. Elaborado por Silvia Quezada

## Cuadro 8

### Conversatorio sobre Patrimonio Inmaterial-



*Fig. 126 Conferencista. Sclgo. Luis Martínez Cupido's Bar-septiembre 11-2019 – Ph. Silvia Quezada*

## Cuadro 9

### La histórica Locomotora # 8

La locomotora # 8 fue la maquina a vapor que llevó a Eloy Alfaro hizo su ingreso en la estación de Chimbacalle un 25 de junio de 1908 para la inauguración del ferrocarril del Sur Quito -Durán. Actualmente se encuentra atrás de la Universidad Técnica de Machala en estado de abandono y decadencia y es usado como morada de indigentes.



*Fig. 127 Locomotora a vapor # 8 Fotografía cortesía del Ing. Félix López.*

## Cuadro 10

### Entrevista - Canal Durán 3D. Exposición Entre Paralelas



Durán, Ing. Silvia Quezada "ENTRE PARALELAS"

<https://youtu.be/NrSCM3qQjgM>

## Cuadro 11

Con el historiador Don Eduardo Estrada y algunos coleccionistas.



*Fig. 128 Registro Entre Paralelas. Historiadores y coleccionistas del ferrocarril (2019)  
En la gráfica de Izq. a der: Don Robespierre Rivas (historiador), Don Eduardo Estrada (historiador), Don Hermel Aguirre (escritor), Carlos Davis (descendiente de maquina Davis) y el Ing. Jaime Páez (experto en trenes y tranvías)*

## Cuadro 12

### Transmisión Facebook

Cupido's Bar Duran transmitió en vivo.  
18 de septiembre · 🌐

Exposición sobre el Ferrocarril Ecuatoriano por Sylvia Quezada, Cooperativa La Dolorosa hoy y mañana Jueves hasta las 8:00 pm.

1.00

47 11 comentarios 21 veces compartido 1.2 mil reproducciones

Me gusta Comentar Compartir

<https://www.facebook.com/plugins/video.php?href=https%3A%2F%2Fwww.facebook.com%2FCupidosbarduran%2Fvideos%2F2317993871632446%2F&show>

## Cuadro 13

### Comentarios Redes Sociales

Jaime Abel Paez Muentes · 5:21 Excelente presentación  
felicitaciones Silvia  
Me gusta · Responder · 5 sem

Jorgeluis Crespo · 4:32 Estaba muy chevere la exposición. 🙌👍  
Me gusta · Responder · 5 sem

Rafael Moreno · 1:33 Mis felicitaciones estimada Silvia Quezada, que gusto ver tu trabajo muy bello, Dios te bendiga y que sigas promoviendo ese arte y dar a conocer más lo bello de nuestro DURÁN  
Me gusta · Responder · 5 sem

Karen Melissa · 1:18 Gracias Arq. Ud siempre preocupado por la historia de nuestro cantón!  
Me gusta · Responder · 5 sem

Cupido's Bar Duran · 10:36 Vengan , estan cordialmente invitados..  
Me gusta · Responder · 5 sem

Alfredo Jacome · 6:17 Muchas gracia x siempre recordar alas nuevas generaciones lo que fue el ferrocarril en Durán i sobre todo me trae recuerdos la terraza de la cooperativa la Dolorosa donde se está realizando esta exposición gracias x recordar nuestro bello Durán  
Me gusta · Responder · 5 sem

Nancy Pallo Villegas · 7:01 Muy buen trabajo, aplausos, gracias por recopilar partes de la identidad ferroviaria  
Me gusta · Responder · 5 sem

Hugo Diaz Vargas · 0:50 Felicitaciones!!  
Me gusta · Responder · 5 sem

Marita Valdivieso · 0:53 Genial!  
Me gusta · Responder · 5 sem

Marcos Ubilla · 0:00 Favor todos los que tengan fotos del durán antiguo compartan con esos bellos recuerdos que no queden en el olvido y sino pueden saquenles copias y donenlos  
Me gusta · Responder · 5 sem

Maria Coronel · 10:39 Felicitaciones!! Gracias por compartir. 🙌  
Me gusta · Responder · 5 sem



## Cuadro 14

Web creada para documentar la muestra y para seguir cargando información sobre las actividades que se vayan realizando:

<https://entrepalelas.weebly.com/>

## 7. Bibliografía

- Viera, Natalia y Vega, Roberto. *Roberto Vega - Estudio de fisura*. s.f. <https://robertovega.blog/portfolio/a-certain-kind-of-archeology-2018/> (último acceso: 11 de 12 de 2018).
- Arroyo, Ciriaco M. «Martin Heidegger. Construir , habitar, pensar.» *Revista Promateriales*, 2007: 120. <https://promateriales.com/pdf/pm0511.pdf>
- Augé, Marc. «El lugar antropológico, de Los No lugares, .» En *Una antropología de la sobremodernidad*, de Marc Augé, 58. Barcelona: Editorial Gedinsa S.A., 2000.
- B., Elizabeth Harman B. y Katharine Robinson. *El Ferrocarril en el cielo*. Quito: Grafica Iberia, 2007.
- Barthes., Roland. *La cámara Lucida. Notas sobre la fotografía*. Barcelona: Editorial Paidós. SAICF., 1990.
- Berger, John. «Usos de la fotografía.» En *Mirar*, de John Berger, 48. Buenos Aires: Ediciones de la Flor, 1998.
- Berger., John. *Sobre el Dibujo*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S. A., 2011.
- Chenche, Luis. «Portafolio Luis Chenche.» *Statement Luis Chenche*. s.f. [http://luischencheblog.files.wordpress.com/2016/01/portafolio/2016/01/portafolio\\_luis\\_chenche\\_2017.pdf](http://luischencheblog.files.wordpress.com/2016/01/portafolio/2016/01/portafolio_luis_chenche_2017.pdf) <https://luischenche.com/> (último acceso: 1 de 12 de 2018).
- Corradini, Luis. «No hay que confundir memoria con historia dice Pierre Nora.» *No hay que confundir memoria con historia dice Pierre Nora*, 15 de 03 de 2006: Entrevista, La Nación Sección Cultura. <https://www.lanacion.com.ar/cultura/no-hay-que-confundir-memoria-con-historia-dijo-pierre-nora-nid788817>
- De Certeau, Michel. *Espacios y lugares de La invención de lo*. Mexico D.F.: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente,, 2007.
- Deidán de la Torre, Ahmed. *Los ingenios azucareros en el Ecuador: establecimiento, industrialización, y economía de mercado de Monopolios y poder en la historia del Ecuador*. Quito, Ecuador,: Superintendencia de Control del poder de Mercado, 2015.
- Deleuze-Guattari. *Mil Mesetas*. Valencia: Pre-textos, 2004.
- Des-carrilados, Colectivo. «El tren de los curados.» Museos de Arte Moderno Barranquilla-Embaja de España- Alcaldía. *Catalogo 40 Salon Nacional de Artistas y 11 Salon Regionales*. Barranquilla, 2015.

- Ecuador, Empresa de Ferrocarriles del. «Empresa de Ferrocarriles del Ecuador.» s.f. [http://trenecuador.com/wp-content/uploads/gerencia-de-planificacion/RENDICION/2017/Informe\\_Rendicion\\_de%20cuentas\\_](http://trenecuador.com/wp-content/uploads/gerencia-de-planificacion/RENDICION/2017/Informe_Rendicion_de%20cuentas_) (último acceso: 05 de 25 de 2019).
- Ecuador, Ferrocarriles del. «Ferrocarriles del Ecuador.» s.f. <http://www.ferrocarrilesdeecuador.gob.ec/rendicion-de-cuentas-2018> (último acceso: 05 de 25 de 2019).
- Electronico, La Republica- Diario. *La rehabilitación del ferrocarril en el tramo Quito-Guamote*. 2012. <https://www.larepublica.ec/blog/politica/2012/12/27/correa-inaugura-rehabilitacion-del-ferrocarril/>
- Foster, Hal. «El impulso de archivo.» *Revista de la cátedra Teoría de la Historia - NIMIO # 3*, 2016: 110.
- García, Mercedes López. «El concepto de Patrimonio: El Patrimonio Industrial o memoria del lugar.» *Revista Abaco Num.1 Arqueología Industrial, Centro de iniciativas Culturales y Estudios Economicos y Sciales, CICEES*, 1992: 11. <https://www.jstro.org/stable/20796123>
- Gómez, Adriana Ríos y Ana María. «La dinámica de los Monumentos y búsqueda de una fachada moderna para Cali (1910-1950).» *Catalogo 40 Salón Nacional de Artista 11 Salón Regional*. Barranquilla, 2005.
- Guasch, Anna María. «El archivo y lo real: recuerdo, industria, trauma.» En *De Arte y Archivo*, de Anna María Guasch, 50. MADrid: Ediciones Akal, S.A., 2011.
- Heidegger, Martin. *El arte y el espacio*. Barcelona: Herder editorial S.L., 2012.
- Heidegger, Martin. *El arte y el espacio*. St Gallen: talleres gráficos de la, s.f.
- Huacón, Karina. «Estaciones destruidas del ferrocarril .» *Diario El Universo*, 5 de diciembre de 2205: 0.
- Huyssen, Andreas. «Monumentos y memoria del Holocausto en la era de los medios.» En *En busca de futuros perdidos. Cultura y memoria en tiempos de globalización.*, de Andreas Huyssen, 143. Argentina: Grafimor S.A., Buenos Aires, 2001.
- Información, La. «La información.» *Un artista español convierte el Azor, el yate de Franco en una obra de arte*. España, 23 de 01 de 2012. [https://www.lainformacion.com/mundo/un-artista-espanol-convierte-el-azor-el-yate-de-franco-en-una-obra-de-arte\\_pqobVV5tSkUyzw5rXx0U5/](https://www.lainformacion.com/mundo/un-artista-espanol-convierte-el-azor-el-yate-de-franco-en-una-obra-de-arte_pqobVV5tSkUyzw5rXx0U5/)
- John Berger, Sven Blomberg, Cris Fox, Michael Dibb y Richard Hollis. *Modos de Ver*. Barcelona,: Editorial Gustavo Gili S. A. , 2000.
- Josep María Montaner. «“Espacio,» En *Introducción a la arquitectura,*, de Marta Llorente, Ignasi de Solá Morales, 101. Barcelona: Ediciones UPC, 2000.
- Lawless, Seph. <https://sephlawless.com> . s.f. (último acceso: 23 de 05 de 2019).

- Lenguas, Real Academia de. «Real Academia de Lenguas.» s.f. <https://dle.rae.es> (último acceso: 20 de 04 de 2019).
- Llorente, Marta. «Literatura y Espacio.» *Revista Diagonal*, 2012.  
<http://www.revistadiagonal.com/articulos/catedra/literatura-espaciohabitado>
- Luis Campos y Loreto López,. «Identidad y memoria urbana, recuerdo y olvido, continuidades y discontinuidades de la ciudad.» *Revista de Urbanismo #10*, 2004: 28.
- Mano, Rubens da Silva. *Biografía*. s.f. <https://www.escriitoridearte.com/artista/rubens-mano>.
- Maurice Halbwachs. «Memoria Colectiva y memoria Individual.» En *La memoria colectiva*, de Maurice Halbwachs, traducido por Ines Sancho-Arroyo. Zaragoza: Prensa Universitaria, 2004.
- Merleau-Ponty., Maurice. «La espacialidad del propio cuerpo y la motricidad .» En *Fenomenología de la percepción*, de Maurice Merleau-Ponty., 119. Buenos Aires: Editorial Planeta Argentino S.A.I.C., 1993.  
<http://www.bibliopsi.org/docs/carreras/obligatorias/CFG/historia/rossi/merleau-ponty-maurice-fenomenologia-de-la-percepcion.pdf>
- Mestanza, Juan Carlos. «Durán busca resurgir junto al tren.» *Diario el Comercio-sección Actualidad.*, 28 de junio de 2010.  
<https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/duran-busca-resurgir-al-tren.html>
- Murguía., Eduardo. «Archivo Memoria e historia.» *Iconos revista de Ciencias Sociales Num.14*, 2001: 12. <http://www.flacso.org.ec/docs/i41murguia.pdf>
- Nieto, Ana Lilia. *Memoria Colectiva y patrimonio cultural* . s.f. <https://www.colef.mx/> (último acceso: 10 de julio de 2019).
- Nora, Pierre. *El fin de la hisotria-memoria*. Santiago, Chile: Editorial L.O.M., 2009.
- Ochoa, María Daniela. «Contornos Anónimos.» Tesis de licenciatura, Universidad San Francisco de Quito USFQ,, Quito, 2016, 7.  
<http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/4968>
- Orta, Aura. «Reflexiones en torno al espacio en las artes visuales.» *Revista de Investigación (69)*, 2010: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376140384006>
- Paredes, Gabriel. «La hacienda El Recreo y la Fabrica de Alcoholes - Memoria Porteñas.» *Pressreader.com*. s.f. <https://www.pressreader.com/ecuador/memorias-portenas/20170827>
- Pesantez, Leandro. *GYEARTE - Portafolio Leandro Pesantez* . s.f.  
<http://www.gyearte.ec/project/leandro-pesantes/>
- Portaluppi, María. «Rio Revuelto.» *Es ficción, pero aun así duele*. 04 de 2015.  
<http://www.riorevuelto.net/2015/04/maria-portaluppi-es-ficcion-pero-aun.html>
- Ribadeneira, Wendy. «Muestra - Sección.» *Exposición Colectiva Narrativas Fragmentadas. Arte Actual FLACSO*. 2012.

- <https://wendyribadeneirav.wixsite.com/wendy-ribadeneira-v/narrativas-fragmentadas>  
(último acceso: 17 de 04 de 2018).
- Richard, Juan Jose. «Gordon Matta-Clark: La experiencia se convierte en objeto.» *Revista Artishock*, 2016. <https://artishockrevista.com/2016/03/03/gordon-matta-clark-la-experiencia-se-convierte-objeto/>
- Smithson, Roberth. «Recorridos por los monumentos de Passaic New Jersey.» <https://cuatrocuadernos.wordpress.com/>. 01 de 12 de 1967.  
<https://cuatrocuadernos.files.wordpress.com/2015/11/ii-16-un-recorrido-por-los-monumentos-de-passaic-nueva-jersey.pdf> (último acceso: 13 de 07 de 2018).
- Solá-Morales, Ignasi de. «Presente y futuro. Arquitectura de la ciudad.» En *Territorios*, de Ignasi de Solá-Morales, 103. Barcelona: Ed Gustavo Gili, 2002.
- Telégrafo, Diario El. «Los Harman y Alfaro corrieron riesgo.» *Diario El Telégrafo*, 8 de Julio de 2012: Sección Cultura.  
<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/cultura/10/los-harman-y-alfaro-corrieron-el-riesgo>
- Trachana, Angelique. «La recuperación de los paisajes industriales como paisajes culturales.» *Miscelanea Ciudades #14*, 2011: 194.  
<file:///C:/Users/Syl%20Q/Downloads/Dialnet-LaRecuperacionDeLosPaisajesIndustrialesComoPaisaje-3720395.pdf>
- Universo, El. «Municipio de Durán inaugurará a fines de marzo nuevo mercado.» *Municipio de Durán inaugurará a fines de marzo nuevo mercado*, 18 de febrero de 2007: El Gran Guayaquil.  
<https://www.eluniverso.com/2007/02/18/0001/18/7293EC410ABF465CA663445DA3541813.html>
- Vacas, Ramón Valeria Patricia. *Museo del tren en el cantón Duran*. Tesis, Guayaquil: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, 2015.  
<http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/3765>
- Vega, Roberto,. «Roberto Vega.» *Cutículas de polvo*. 2018.  
<https://robertovega.blog/portfolio/cuticles-of-dust-2018/> (último acceso: 1 de 12 de 2018).
- Vladimir López, (Visto el. «Blog “Conceptos/s e Historias.» 2019.  
<https://chs.hypotheses.org/>