

Registro de la memoria histórica de “*don Enrique loco*”, el constructor autodidacta de vehículos

Carolina Guzmán
Iván Guamán / David Ortiz

Universidad Técnica del Norte
rcguzman@utn.edu.ec

RESUMEN

La memoria histórica de los pueblos representa su riqueza cultural y social. Por ello, la importancia de preservar personajes, genios, artistas, que marcaron y dejaron profunda huella en la humanidad. Aunque resulte difícil creerlo, en esta época en que la tecnología ha supuesto un libre acceso a la información y las barreras de tiempo y distancia aparentemente se extinguieron, todavía existen historias maravillosas que no fueron difundidas en su momento y resulta inaceptable que permanezcan en el anonimato. El objetivo de este artículo es difundir la historia de Don Sergio Enrique Espinosa, imbabureño, oriundo del cantón Antonio Ante que permaneció gran parte de su vida en la parroquia Vacas Galindo, ubicada en la Zona de Intag (Cotacachi). Personaje cuyo ingenio le permitió, sin poseer ninguna preparación académica, elaborar con los materiales que estaban a su alcance un medio de transporte que perfectamente puede ser considerado un automóvil. El estudio está basado en una investigación cualitativa, que gracias a la técnica de la entrevista a profundidad permitió conocer el entorno en el que vivió “Don Enrique”, su trabajo, descendencia y, sobre todo, su legado. Como resultados de esta investigación se generaron piezas gráficas y audiovisuales, a más de esta publicación.

Palabras clave: AUTOMÓVIL, CULTURA, INTAG, INGENIO, CREATIVIDAD, COTACACHI, ENRIQUE ESPINOSA.

ABSTRACT

Analysis of the Historical Memory of “Don Enrique loco” the Self-didactic Vehicle Constructor

The historical memory of peoples is their cultural and social wealth. Therefore, it is important to preserve characters, geniuses, artists, that have marked and left a deep mark on humanity. Although it is difficult to believe, now when technology has provided free access to information and the barriers of time and distance apparently have disappeared; there are still wonderful stories that have not been spread and it is unacceptable for them to remain anonymous. The objective of this work is to spread the story of Don Sergio Enrique Espinosa, imbabureño, native of Antonio Ante area who spent most of his life in Vacas Galindo town, located in Intag Zone (Cotacachi). He is a person whose ingenuity allowed him, without having any academic preparation, to elaborate with the materials that were at his reach a means of transport that could perfectly be considered a car. This study is based on a qualitative research, which thanks to the in-depth interview technique allowed to know the environment in which “Don Enrique” lived, his work, descent and, above all, his legacy. As a result of this research, graphic and audiovisual pieces were generated, apart from this paper.

Keywords: AUTOMOBILE, CULTURE, INTAG, INGENUITY, CREATIVITY, COTACACHI, ENRIQUE ESPINOSA.

Introducción

La invención del automóvil supuso un progreso indiscutible para la humanidad. La máquina de vapor consta entre los primeros ensayos, poco a poco fueron incluyéndose otras características como el freno de mano, el volante y las velocidades. A mediados del siglo XIX, propuestas y mejoras se pusieron en práctica a este invento revolucionario que vio sus inicios en Europa. Varios nombres suenan en toda la etapa que significó la historia y evolución del automóvil: el alemán Karl Benz, Henry Ford, Gottlieb Daimler, Louis Renault, Enzo Ferrari, entre otros, son considerados importantes impulsores de lo que significó uno de los medios de transporte más importantes e impactantes.

El automóvil se convirtió en una herramienta de trabajo y en un instrumento de la vida moderna, este instrumento se desarrolló tecnológica y socialmente a alta velocidad: de la madera al metal y al plástico, de su construcción artesanal a su construcción en serie. Los vehículos se han desarrollado enormemente, por ejemplo: camiones, cars, limosinas, deportivos, remolques todoterrenos, autos de competición, lujo, etc. (Cernuschi, 2005).

Si bien el automóvil nace en Europa, llega hasta América aproximadamente en el año de 1900, instalándose y fortalecién-

dose de manera extraordinaria en Estados Unidos, hasta convertirlo en la mayor industria automotriz en el mundo.

Se consideraba un verdadero lujo tener un automóvil. Es Henry Ford quien ingresa el concepto de un modelo (Ford T) accesible para distintos públicos, significaba transportarse en menos tiempo, con menos esfuerzo, de un modo más seguro; sobre todo en distancias más largas. La producción del Modelo T comenzó el 27 de septiembre de 1908, en la Planta Piquette, en Detroit, Michigan. Su marca y modelo son superados en 1934 por un automóvil muy popular: el “*escarabajo*” o “*fusca*” de Volkswagen denominado “*el coche del pueblo*” (Cernuschi, 2005).

Pichirilo, Escarabajo, Vocho; muchos son los nombres adjudicados a este automóvil que se convirtió en “*el auto del pueblo*”, diseñado por Ferdinand Porsche, se cristalizó la idea del líder nazi Adolf Hitler, convirtiéndose en el auto ícono en las carreteras construidas por el gobierno alemán. Uno de los modelos más vendidos, que marcó la historia por su desarrollo a inicios y durante la Segunda Guerra Mundial y por la evolución que ha tenido a lo largo del tiempo (Guzmán, 2016).

América Latina para entonces, recibía noticias y novedades desde Europa y Estados Unidos, pero posiblemente la situación económica del continente no

permitía el impulso y desarrollo de esta industria. Brasil fue un país al que la iniciativa le duró tanto tiempo que fueron los primeros en ver un "automóvil". En ese momento no era un automóvil: era "Um carro aberto de quatro rodas de borracha e que se movia por si mesmo". Con esta frase de unos bahianos se referían a un automóvil conducido por su propietario Enrique Santos Dumont (Cernuschi, 2005).

América Latina y el Caribe estuvieron presentes en la historia del consumo automotriz desde sus inicios a través de la importación de vehículos europeos y estadounidenses. Desde fecha temprana destacan unos pocos países como consumidores de cierto relieve a nivel internacional y otros quedaron a la zaga. Con el tiempo, y refiriéndonos siempre hasta 1930, esta situación tendió a consolidarse e incluso a ampliarse la brecha entre los grandes y pequeños consumidores de automóviles. Entre los primeros destacan Argentina y Uruguay, Cuba, Panamá y en algún grado también Chile siguieron a los líderes a distancia. Los países más ricos de la región marcaron diferencias con los más pobres, Bolivia, Paraguay, Honduras, El Salvador, Haití (entre otros) nunca superaron el consumo de unas pocas unidades de automóviles destinadas a la élite, sin llegar a ampliar su consumo hacia sectores medios (César & Badía-Miró, 2011).

El imaginario de los pueblos y la sociedad permiten vislumbrar a mentes con cerebros prodigiosos y talento desbordante a lo largo de la historia de la humanidad y es inmanente a la producción creativa, formas de vida, entorno y los diálogos indelebles en el contexto; estos "imaginarios tendrían una función semejante a la de los lentes o anteojos, ya que nos permiten percibir a condición de que ellos -como los lentes- no sean percibidos en la realización del acto de visión. La mecánica de su funcionamiento en la construcción de la realidad procede mediante una dinámica de distinción entre relevancia y opacidad" (Gomez, 2001).

Es cierto que el tiempo y las oportu-

nidades marcaron a la industria automotriz, pero no es extraño que alrededor del mundo despertaran genios como: Benz, Ford, Citroën, también en la provincia de Imbabura, exista un "loco" que sintió esa necesidad de movilizarse y que invirtió su tiempo en algo fuera de lo común: fabricar un automóvil. Sergio Enrique Espinosa, un hombre humilde, que apenas tuvo la oportunidad de educarse hasta el primer grado de primaria, fue capaz de darle la vuelta al Ecuador en su monoplaça y construir cinco modelos prototipos de automóvil entre el lapso de los años de 1971 y 1995, según (Proaño, 2004).

El escenario que cobijó a "Don Enrique Loco", fue la Zona de Intag, ubicada en la provincia de Imbabura, en las estribaciones occidentales de los Andes Ecuatorianos (Cordillera del Toisán), formando parte de la zona de amortiguamiento de la Reserva Ecológica Cotacachi - Cayapas, y de la biorregión del Chocó Ecuatoriano, con más de 200.000 hectáreas. Conformada por las parroquias de Peñaherrera, García Moreno, Cuellaje, Apuela del cantón Cotacachi, y Selva Alegre del cantón Otavalo (Diario La Hora, 2015). Llegar hasta allá es olvidarse de lo banal e internarse en un mundo donde se aprecia lo extraordinario. La humildad y generosidad de su gente son sus mayores atractivos, combinados con la riqueza natural y geografía tan peculiar que llega a limitar con la provincia de Esmeraldas. La parroquia de Vacas Galindo no es la excepción, con 698 habitantes según el censo de 2010 (INEC, s.f.), es la parte más alta de la Zona con hasta 2100 msnm., un lugar donde la tranquilidad cobija sus pequeñas calles que fueron testigos del ingenio de Don Enrique Espinosa.



Figura 1. Zona de Intag

Autor: Guamán, 2018.

Actualmente “el desarrollo de las tecnologías de la comunicación y del transporte ha permitido que el mundo se encamine hacia una situación en la que la convivencia de personas de diferentes culturas en un mismo territorio y el intercambio cultural aún desde la distancia, superando barreras de tiempo y espacio, sean una realidad cotidiana” (Altarejos, 2003), sin embargo, para aquel tiempo y lugar supuso el anonimato perfecto para dar pie a la creación de los elaborados prototipos de automóviles que estaban compuestos por un motor de trapiche, y en la mayoría de los casos, no tenían volante; tan solo la creatividad e ingenio de Don Enrique fueron capaz de manejar y conducir a los lugares menos esperados.

En su parroquia, Vacas Galindo y en la mayoría de la Zona de Intag le guardan un recuerdo profundo; al preguntar por él, una sonrisa nace en los rostros de sus co-terráneos, quienes recuerdan y cuentan las aventuras de “Don Enrique loco”.



Imagen 1: Recorrido de Don Sergio, modelos de automóviles. (Proaño, 2004)



Imagen 2: El loco Enrique en el modelo Shyri XII. (Proaño, 2004)



Imagen 3: Don Enrique junto a su esposa Blanca Gómez. (Proaño, 2004)



Imagen 4: Viajes y aventuras de Don Enrique (Proaño, 2004)



Imagen 5: Modelo Pichirilo Loco (Proaño, 2004)

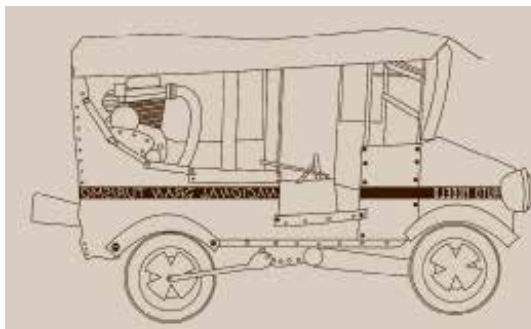


Gráfico 4: Auto Modelo Nacional Gran Turismo, 1993-1995.

Autor: Buitrón, José. 2018

Ilustraciones vehículos de Don Enrique Espinosa

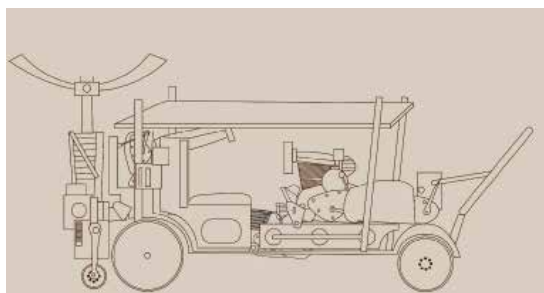


Gráfico 2: Auto Trapiche sin identificativo. Autor: Vaca, Leonardo. 2018.

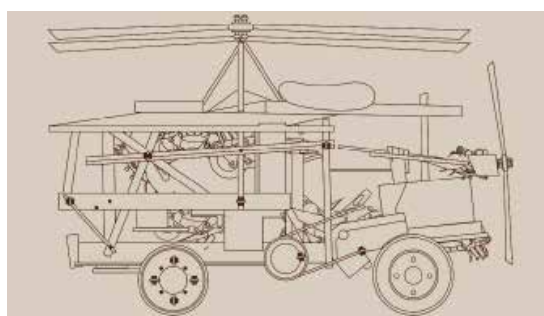


Gráfico 3: Auto Trapiche Shyri XII, 1971-1979. Guamán, Iván. 2018.

Su nieta, Margot Encalada, es quizás una de las personas que más vivencias compartió con Don Enrique, fue criada junto a sus abuelos y fue su compañera de aventuras. Recuerda que desde antes de empezar con la idea y experimento de elaborar los modelos de automóviles siempre contaba historias, cuentos, los niños de la parroquia lo rodeaban para escucharlo. Don Sergio componía versos y canciones, tocaba la guitarra incluso con los pies. Su hijo, Don Ángel Espinosa, quien guarda un parecido físico excepcional con su padre, se muestra orgulloso de él, expresa convencido que, si su padre hubiera tenido más oportunidades de prepararse, si hubiese contado con el apoyo necesario, otra sería la historia que contamos.

Don Enrique, no utilizaba zapatos, era una señal de su libertad, sintiendo la tierra, el suelo, las piedras o la hierba según fueran las circunstancias; las plantas de sus pies desarrollaron una resistencia tal que incluso deslizaba y prendía los fósforos en sus pies.

Según sus familiares y vecinos, fueron

varios los medios internacionales que llegaron hasta Intag y sacaron provecho de toda la riqueza intelectual de Don Enrique. Philippe Mollins, periodista francés, en una producción documental magnífica (*El hombre que reinventó el automóvil*), acompaña a este genio en un recorrido

desde Vacas Galindo a Ibarra en su propio auto. En este viaje, Don Enrique transita desde Vacas Galindo hasta el Valle del Chota. Una travesía de aproximadamente 132 kilómetros, con una geografía bastante sinuosa y en una época sin las condiciones básicas de movilización (Mollins).



Gráfico 5: Recorrido Vacas Galindo – Valle del Chota
Autor: Guamán, (2018).

A lo largo de este documental que fue un recurso bibliográfico fundamental para el desarrollo de este proyecto, se observa y se conoce a Don Enrique, un hombre humilde y con un nivel intelectual fuera de lo común, a través de su rostro que refleja franqueza y felicidad, es posible darse cuenta de que se sentía pleno al construir y viajar en sus propios vehículos. En la carretera se hace merecedor del cariño de la gente, muchos de ellos muestran su ayuda cuando su “carrito” sufre algún daño mecánico, que él mismo se encarga de arreglar.

Enrique Espinosa, forma parte de ese patrimonio intangible ecuatoriano, “*es el inventor popular más importante que ha tenido Cotacachi*”, así lo ratifica Lenin Alvear, Especialista del Museo de las Culturas de Cotacachi en una entrevista brindada como parte de la investigación.

Al llegar a la parroquia de Vacas Galindo, a pocos metros de la casa donde vive Margot Encalada, nieta de Don Enrique, existen tres prototipos de automóviles que se deterioran a la intemperie, piezas oxidadas, latas viejas, madera en descomposición, es el panorama que ahora rodea al trabajo que llevó días y noches de Don Enrique Loco; resulta sencillo detectar el ingenio y la creatividad al observar este

trabajo.

Al realizar esta revisión de las memorias que deja Don Enrique, se busca difundir y preservar esta historia, puesto que, en los últimos tiempos, el tema de conservación de patrimonio y de proyectos que rescaten memoria cultural va en crecimiento en el Ecuador.



Vehículo en descomposición, 2017.
Autor: Grupo de Investigación.

La conservación de los bienes culturales es una cuestión que va más allá del fichaje y exhibición de objetos. En los últimos años, y tras la puesta en marcha de programas como SOS Patrimonio, acciones como la restauración de ciudades, templos religiosos y repatriación de piezas históricas han sido desarrolladas en el país.

Tan solo en el último año, el Ministerio de Cultura y Patrimonio (MCP) invirtió cerca de USD 25 millones en tres grandes ejes en materia de conservación: restauración, identidad y protección (Diario El Comercio, 2014).

Como beneficiarios del proyecto, es posible nombrar a los habitantes de Vacas Galindo, quienes podrán dar a conocer esta historia e incluso podrán visibilizar su parroquia y por qué no a toda la Zona de Intag.

Lenin Alvear, Especialista del Museo de las Culturas de Cotacachi, pone en conocimiento que como proyecto del GAD Cotacachi y la Junta Parroquial de Vacas Galindo se tiene previsto para el próximo año (2019) la creación de un Centro de Interpretación en la parroquia de Vacas Galindo, en este espacio se prevé exhibir los vehículos que ahora se encuentran en la parroquia luego de pasar por un proceso de restauración y complementar la difusión de la memoria con fotografías, material audiovisual, y decoración relacionada con el legado de Don Enrique.

Al ser difundida la historia, es posible concienciar a las autoridades competentes para que den la debida atención y mantenimiento para conservar las muestras que aún quedan del ingenio de Don Enrique Espinosa.

Es un proyecto que inició con la historia de Don Enrique, sin embargo, existen varios personajes escondidos: músicos, compositores, poetas, escritores, etc., en la Zona de Intag y en toda la provincia de Imbabura que merecen que su aporte y trabajo sea difundido.

Materiales y métodos

La investigación que se puso en práctica es de origen cualitativo, teniendo a la observación y a la entrevista como técnicas fundamentales. Partimos de un punto en particular, que es la difusión del trabajo de Don Enrique Espinosa, para establecer generalidades. Se procedió a entrevistar a familiares, amigos, conocidos de Don Ser-

gio Enrique Espinosa, gracias a quienes fue posible conocer más sobre su realidad, la que lo embargó durante toda su vida, allá en un lugar lejano, envuelto de tranquilidad como lo es la Zona de Intag. El análisis de la información recolectada, así como la capacidad de síntesis fueron elementos necesarios en la consolidación de este proyecto.

Días de convivencia con su nieta Margot Encalada, en el lugar y en la parroquia donde vivieron y compartieron tanto, formaron parte de la investigación. También fue posible llegar hasta la comunidad "El Churo", la parte más alta de Vacas Galindo y de toda la Zona de Intag. Allí, la que fue la casa de Don Enrique, su esposa y su nieta, fue vendida. Los nuevos propietarios, Doña Mélida Garcés y Don César Rodríguez, tuvieron la oportunidad de conocerlo. Recuerdan claramente que existía un cuarto adecuado como taller, lleno de herramientas que coleccionaba, muchas de ellas le obsequiaban, otras rescataban de la basura y la mayoría venían de trapiches.

Lamentablemente, muchas de esas herramientas desaparecieron en cuanto se cambiaron de casa y se desconoce qué pudo haber sucedido con este material, según comentó en una de las entrevistas su hijo, Ángel Espinosa.

La investigación está compuesta de la etapa inicial que encerró el levantamiento de información (diagnóstico). Se procedió a elaborar una lista de posibles entrevistados y a contactarlos, el proyecto se fundamentó con las entrevistas realizadas a 14 personas, las mismas que fueron no estructuradas, se trabajó con un muestreo intencional, la mayoría de las entrevistas fueron realizadas en la Zona de Intag (parroquia de Vacas Galindo), Otavalo y Cotacachi.

Las conversaciones pudieron fluir de manera óptima al realizarlas en el lugar donde vivió y trabajó Don Sergio, no fue difícil traer a la memoria de sus familiares y amigos los recuerdos, vivencias y anécdotas compartidas.

Se elaboraron los instrumentos (cuestionarios) que sirvieron para guiar las entrevistas, sin embargo, en la mayoría de los encuentros prevaleció la espontaneidad de los entrevistados, quienes pudieron brindar más información de la planificada por la cercanía que tuvieron con Don Enrique. La codificación y organización de la investigación se apoyaron en el software Atlas.ti 8. Una vez que se obtuvo la información, se ordenó y sistematizó, para finalmente aplicar un análisis global.

Familiares, como el caso de su hijo Ángel Espinosa y Margoth Encalada (nieta), se convirtieron en fuentes imprescindibles para levantar la información requerida, de igual forma conocidos y amigos de la Zona de Intag, a muchos de ellos Don Enrique los acompañó en su niñez o les dio un paseo en uno de sus carritos, vivencias y recuerdos que alimentaron esta publicación.

Dos entrevistas con Don Ángel Espinosa, una en la ciudad de Otavalo y otra en Intag, fueron de suma importancia para conocer al ser humano y al ingenio que poseía Don Enrique. Por ello, su hijo, muy orgulloso de su padre, mostró total apertura para que la ciudadanía conociera la historia de este genio anónimo.

La recolección de fuentes bibliográficas fue otro paso importante, esto permitió sustentar esta investigación y a la vez sirvió de guía, pudiendo revisar otras investigaciones que aportaron con datos que se exponen en este artículo tales como la historia y evolución del automóvil y que permitieron dar una visión más completa al tema en estudio.

Resultados

El interés que suscitaron las visitas de investigadores y grupos de auxiliares de investigación entre los pobladores de la zona, permitieron sacar a flote diversos elementos y detalles que se manifiestan en entrevistas, fotografías y material audiovisual. La validación de esta información se lleva a cabo con la filiación de datos entre

familiares y amigos, esto permitió levantar la reseña histórica que conforma en la actualidad una parte de la memoria vigente de Don Enrique. Las horas de grabación extensas relatan un sinnúmero de vivencias que han caracterizado al personaje creativo, al ingeniero mecánico sin formación y que, sin un título formal educativo rinde tributo al carácter de los ecuatorianos.

En especial, su nieta, Margot Encalada, extiende la mayor cantidad de hechos recordando con un enorme y profundo matiz emocional de amor y gratitud; fue la persona que acompañó en sus recorridos, recuerda viajes realizados hasta Ibarra e incluso Cuenca. Comenta que su abuelo pasaba fuera de la casa durante largos meses, e incluso presume que salió del país junto a los periodistas que se interesaron en investigar y en producir materiales periodísticos a raíz de su vida e ingenio (Encalada, 2017).

Dando fe y testimonio que su pasión sobre la ingeniería no tuvo límites, es la propia imaginación y capacidad de resolver problemas en la que Don Enrique supo caracterizar a un personaje humilde, lleno de virtudes lógicas y creativas, que levantan el talento a los niveles de creación-acción.

A lo largo de la investigación, fue posible percibir el reconocimiento que Don Enrique tiene en la Zona de Intag, con cariño y curiosidad, la mayoría le llama “El loco”, acompañó la niñez de la mayoría de las personas que hoy son padres o madres de familia en Vacas Galindo, sin embargo, también fue posible detectar el desconocimiento de las generaciones actuales, niños y jóvenes que no sabían quién era el protagonista del mural pintado en la plaza central de Vacas Galindo, que consta como parte del documental que genera esta investigación.

Fue posible constatar que ninguna institución ha manifestado su deseo de rehabilitar, restaurar y/o proteger la obra de Don Enrique. *“En vida nunca recibió el apoyo necesario, de ser así otra hubiera sido la realidad de mi papá”* (Espinosa, 2017). Y



Proceso de pintura del mural: "En memoria a Don Enrique Loco" Autor: Grupo de Investigación

seguramente es así, con bases de estudio, capacitación, Don Enrique no hubiese estado lejos de convertirse en un ícono del automóvil ecuatoriano.

Aunque el lugar de nacimiento de Don Sergio es Antonio Ante, llegó a la Zona de Intag a trabajar en las grandes haciendas en las que prevalecen la agricultura y ganadería que hasta la actualidad resultan las principales actividades económicas de la región, pero nunca le gustó trabajar la tierra, "prefería sus fierros" como manifiesta su hijo en una de las entrevistas aplicadas. Por esta razón, genera el sustento para su familia producto de su trabajo arreglando trapiches, hornos, ollas, (Espinosa, 2017).

Trabajó desde niño, y con el paso del tiempo se enamoró de la hija de su patrón, lo cual fue censurado totalmente. Ella fue su primer contacto con el aprendizaje, gracias a ella aprendió a leer y escribir, de ello quedaron evidencias hermosas cartas de amor, como consta en (Proaño, 2004).

Don Enrique empieza a trabajar con sus fierros en palabras de su hijo aproximadamente a los 50 años de edad, una vez que sus hijos podían defenderse ante la vida. Los automóviles en su mayoría fueron construidos con chatarra que recogía en los basureros y que los reciclaba para ponerlos a funcionar. Blanca Gómez, su esposa, fue una mujer muy humilde y pa-

ciente que no dudaba en acompañarlo en sus viajes, al sol y al agua, cocinando con leña y carbón donde el camino los sorprendía o dependiendo de la buena voluntad de la gente que encontraban en el camino y que le tomaron gran estima a don "Enrique loco".

Ángel Espinosa, cuenta que su padre recorrió el país entero, llegando incluso hasta Ipiales y Huaquillas, lamentablemente fueron los extranjeros quienes valoraron su trabajo, muchas personalidades, autoridades, periodistas, llegaron hasta su casa para conocer su ingenio y ser testigos de esa capacidad intelectual extraordinaria. Contradictoriamente, ninguno de sus hijos heredó la pasión por la mecánica, su hijo Ángel, es quien estuvo más cerca de él y conoce a profundidad el trabajo que desarrollaba su padre. Al concluir la entrevista responde que si su padre estuviera con vida... moriría de emoción y agradecimiento. "Pocas son las personas que tienen un padre como el que yo tuve".

Una de las muestras audiovisuales más representativas es el documental del periodista francés Philippe Mollins, en él se retrata al genio, creativo, con gran dosis de sencillez, que con lo básicamente necesario emprendía el viaje desde la distante parroquia de Vacas Galindo hasta el Valle del Chota. Se observa su pasión por la mú-

sica, su capacidad de vencer obstáculos y el cariño y admiración que despertaba en su recorrido.

Lenin Alvear, Especialista del Museo de las Culturas de Cotacachi y Gestor Cultural del cantón, tuvo la oportunidad de conocer a Don Enrique. En una entrevista realizada como parte de la investigación, no puede contener la emoción al hablar *“del ser humano integral y soñador utópico”*, así califica a Don Enrique Espinosa. Entre sus mayores recuerdos, de 1983, guarda la imagen de su vehículo en el Parque *“La Matriz”* de Cotacachi, especialmente en las Fiestas de la Jora, cuando viajaba desde Vacas Galindo hasta Cotacachi y no dudaba en subir a los niños y permitir que disfruten de un paseo alrededor del parque.

Comenta también sobre los proyectos de instaurar un Centro de Interpretación y repositorio de memoria en honor al trabajo de Don Enrique Espinosa, resalta el trabajo de la academia en despertar el interés en los pobladores y en las autoridades sobre la importancia de difundir y conservar el legado de este inventor popular. El proyecto, según manifiesta, aún debe pasar por varias instancias, pero esperan juntar voluntades entre la Junta Parroquial de Vacas Galindo, el GAD Cotacachi, Asamblea de Unidad Cantonal, para volverlo una realidad.

Con lo expuesto anteriormente, es preciso decir que la investigación y la comunicación están llamadas a rescatar y profundizar estos temas que van fuera de la normalidad y que pueden generar un impacto social positivo; desde la academia es preciso que se aporte a la memoria de los pueblos, que tanto docentes como estudiantes, en base a una investigación de calidad, difundan la contribución de estos personajes a la sociedad.

Discusión

Es importante señalar que el significado de identidad cultural y la apropiación de los sistemas de creación generan impactos, la relevancia del estudio al levantar

la memoria de Don Enrique no solo distingue un discurso histórico, más bien el de reconocer el trabajo y la creatividad de los habitantes extraviados en el etnocentrismo y la marcha que supone la globalización desde las grandes ciudades. Con la aparición de importante información sobre la vida de don Enrique se confronta *“la disputa que un proceso de patrimonialización puede conllevar, en función de intereses contrapuestos, los argumentos girarán a favor o en contra de la preservación de un edificio o grupo de edificios, pero la materialidad de los mismos es incontrastable, por lo que delimitar su carácter patrimonial resulta, en primera instancia, menos problemático que cuando se trata del denominado -patrimonio intangible-”* (Bialogorski, 2002); este carácter de difícil reconocimiento desaparece de los textos, libros de referencia o criterios de investigación y más aún cuando el intangible de este talento es del interés de muy pocas mentes ajenas al contexto.

La Unesco cataloga como Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) a *“los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas que las comunidades, los grupos y, en algunos casos, individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural. Este PCI se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno y su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles sentimientos de identidad”* (El Telégrafo, 2014).

Las limitaciones de acceso geográfico marcan una dura realidad, apenas a tan solo minutos las ciudades se separan, irrumpen y desconectan contextos, esta brecha social *“el etnocentrismo, desde el punto de vista de la psicología evolucionista, es definido como el favoritismo al propio grupo y la indiferencia u hostilidad hacia otros grupos”* (Alaminos, 2010).

No es necesario tanta semántica para distar abismalmente a la cultura por interés, sin embargo, la indiferencia marcada en zonas tan ricas como Intag apenas son

notables, por ende, las memorias individuales y colectivas han pasado desapercibidos por décadas, ni qué decir de la participación justa, mejoramiento de la calidad de vida y aprovechamiento adecuado de recursos.

Si bien, las evidencias encontradas confirman el aporte e impacto cultural que significó el ingenio de Don Sergio no solo en la Zona de Intag, si no en el país, resulta complejo entender que las memorias e información sean escasas o inexistentes. Por ello, es preciso tener en cuenta que el uso de las nuevas tecnologías y las técnicas de investigación sirvan para levantar este tipo de testimonios, *"la documentación audiovisual en cambio, proveniente del ojo externo que ve en la distancia, permite contar con un material documentado mediante el cual podemos ver nuestros propios ojos y escuchar nuestras propias voces, si optamos por ser conscientes de cómo construimos el conocimiento"* (Montellano, 2011), en carácter determinado para que las nuevas generaciones valoren este legado.

Se extendieron varios esfuerzos, uno en singular a través del retrato como estrategia visual para llegar de una manera más cercana y práctica a los más pequeños. La pintura de un mural en la plaza central de la parroquia tomó alrededor de dos días y fue construido con todos los integrantes del proyecto. Este recurso logró despertar el interés de gran parte de la población que se acercaban de forma curiosa para ver de quién o de qué trataba la historia del mural.

Este tipo de acciones, logran la integración de saberes, que, por el paso del tiempo y el avance tecnológico, se van perdiendo en el imaginario social. Muchos de los habitantes de la zona no tenían siquiera conocimiento acerca del potencial intelectual y del gran aporte que este personaje dio cuando estaba con vida. El legado que dejó genera conocimiento que utópicamente, con el apoyo adecuado, hubiera permitido desarrollar los procesos de ingeniería, inteligencia, conocimiento de materiales y procesos de producción.

Es así, como lo mencionan las fuen-

tes bibliográficas y como a lo largo de la historia se ha comprobado, que el automóvil se convirtió en uno de los inventos más revolucionarios de toda la humanidad por comodidad, servicio y ahorro de tiempo, *"esto le permitió al hombre estudiar o analizar cómo mejorar las condiciones de espacio - tiempo, es aquí donde surge la importancia de la tecnociencia. El primer medio de transporte después del humano es el de los animales y éste a su vez sirvió para transportar estructuras de madera o metálicas como carretas, carrozas, entre otros; de esta manera fue perfeccionando los diseños hasta llegar a diseñar los ferrocarriles, el carro, entre otros"* (Viloria, 2015).

Don Enrique sintió esa necesidad y no dudó en poner en práctica su ingenio para demostrar que la locura, creatividad, sean el resumen de la mente emprendedora sin cuestionar las limitaciones y alcances propios.

Conclusiones

El patrimonio cultural intangible, supone uno de los mayores retos de preservar en el país, casos como los de *"Don Enrique loco"* los encontramos dentro de la cotidianidad, pero pocas veces se muestra el interés necesario para rescatarlos y difundirlos.

Al intentar difundir la historia, a través de elementos comunicacionales distintos y novedosos, fue posible concienciar a las autoridades competentes para que den la debida atención y mantenimiento para conservar los asombrosos prototipos que aún quedan del ingenio de Don Enrique Espinosa.

Existen varios genios escondidos, no solo en la provincia de Imbabura, sino en toda la región que merecen dar a conocer su trabajo, por ello es posible seguir trabajando en esta modalidad recorriendo la provincia y descubriendo más historias por contar.

Este proyecto, permite marcar un referente, es lamentable que Don Sergio ya no se encuentre con vida y no pueda re



Proceso de pintura del mural: "En memoria a Don Enrique Loco" Autor: Grupo de Investigación

latar tantas de sus aventuras, ideas, vivencias; sin embargo, recopilar la información de sus familiares, amigos, vecinos, permite generar un acercamiento al aporte invaluable que dejó en su pueblo.

Recomendaciones

El conocimiento y la difusión de historias que nos enriquecen culturalmente es lo que necesitan las generaciones actuales, sólo conociendo la historia y la evolución de los pueblos es posible llegar a amarlos y a valorar esos genios escondidos que injustamente pueden pasar como anónimos.

La investigación y la comunicación

están llamadas a rescatar y profundizar estos temas que van fuera de la normalidad y que pueden generar un impacto social positivo; desde la academia es preciso que se aporte a la memoria de los pueblos, que tanto docentes como estudiantes, en base a una investigación de calidad, difundan la contribución de estos personajes a la sociedad.

La academia debe incentivar en docentes y estudiantes el acercamiento a este tipo de investigaciones de campo que más allá del conocimiento, permite tener un acercamiento con formas de vida que dejan un profundo aprendizaje. •

Referencias Bibliográficas

- Alaminos, A. L. (03 de marzo de 2010). *Etnocentrismo, xenofobia y migraciones internacionales en una perspectiva comparada*. (E. Universidad de Alicante, Ed.) Alicante, Alicante, España. Obtenido de <https://goo.gl/j69PgH>
- Altarejos, F. &.-G.-M. (1 de abril de 2003). *Del relativismo cultural al etnocentrismo (y vuelta)*. (U. d. Navarra, Ed.) Navarra, Reino de Navarra, Reino de Navarra. Obtenido de s3.amazonaws.com web site.
- Bialogorski, M. &. (01 de Mayo de 2002). *Una aproximación crítica a la dicotomía tangible/intangible en el abordaje del patrimonio cultural desde las nuevas perspectivas del folklore*. (C. d. Sociales, Ed.) Jujuy, Jujuy, Argentina.
- Cernuschi, E. (2005). *Cuatro Siglos en cuatro ruedas*. Montevideo: IDEJO.
- César, Y., & Badía-Miró, M. (2011). *El Consumo de Automóviles en la América Latina (1902-1930)*. *El Trimestre Económico*, 317-342.
- Diario El Comercio. (10 de Junio de 2014). *EL COMERCIO*. Obtenido de *EL COMERCIO*: <https://goo.gl/bJzpxw>
- Diario La Hora. (5 de diciembre de 2015). *www.lahora.ec*. Recuperado el 31 de mayo de 2018, de *www.lahora.ec*: <https://goo.gl/U4dvCV>
- El Telégrafo. (27 de Julio de 2014). *El Telégrafo*. Obtenido de *El Telégrafo*: <https://goo.gl/sWxex8>
- Encalada, M. (26 de Enero de 2017). Su abuelo: Don Enrique Espinosa. (C. Guzmán, Entrevistador)
- Espinosa, Á. (21 de Julio de 2017). Vida de Don Enrique Espinosa. (C. Guzmán, & G. Iván, Entrevistadores)
- Gomez, P. A. (01 de Noviembre de 2001). *Imaginario sociales y análisis semiótico. Una aproximación a la construcción narrativa de la realidad*. (U. N. Jujuy, Ed., & C. d. Sociales, Recopilador) Jujuy, San Salvador de Jujuy, Argentina. Obtenido de <http://www.scielo.org.ar>:<https://goo.gl/vxhS6R>
- Guzmán, D. (31 de Octubre de 2016). *Motorbit*. Obtenido de *Motorbit*: <https://goo.gl/7jr4dR>
- INEC. (s.f.). *www.ecuadorencifras.gob.ec*. Recuperado el 31 de Mayo de 2018, de *www.ecuadorencifras.gob.ec*: <https://goo.gl/5gYuHQ>
- Mollins, P. (Dirección). (s.f.). *El Hombre que reinventó el automóvil* [Película].
- Montellano, V. A. (2011). *La imagen de lo invisible: fotografía ciega en Quito*. Quito, Pichincha, Ecuador: Abya Yala. Obtenido de <https://goo.gl/ayRppd>
- Proaño, W. (2004). *Genio, Poeta y Loco*. De Adentro, 8-15.
- Viloria, N. (2015). *Desarrollo Turístico Y Su Relación Con El Transporte*. (U. E. Libertador, Ed.) Venezuela. Obtenido de <https://goo.gl/tDivKq>