

de doctrinas que poco o nada se conocían antes de su llegada. En esa medida, esta obra es un aporte a la historia militar ecuatoriana, tema que aún requiere mayor profundización para dimensionar el efecto que ha tenido la participación de este sector en la conformación del Estado y su relación con la sociedad.

Kléver Bravo
Universidad de las Fuerzas Armadas (ESPE)
Quito, Ecuador
ORCID: 0000-0003-4141-3410

WILSON MIÑO GRIJALVA. *FERROCARRIL Y MODERNIZACIÓN EN QUITO:
UN CAMBIO DRAMÁTICO ENTRE 1905 Y 1922*. SERIE MAGÍSTER, N.º 240.
QUITO: UNIVERSIDAD ANDINA SIMÓN BOLÍVAR, SEDE ECUADOR, 2018, 79 pp.

DOI: <http://dx.doi.org/10.29078/rp.v0i51.851>

A pesar del título, este libro nos habla más del proceso de modernización en Quito que del ferrocarril, y este conflicto, a mi parecer, grafica bien la preocupación principal de Wilson Miño Grijalva. A él le inquieta una idea que se ha filtrado sin demasiados problemas en la historiografía ecuatoriana y que ha entendido el arribo del ferrocarril a la ciudad como fecha “gozne” en la historia urbana de Quito.¹ En ese entendido, se procedía a desplazar del escenario a “los grandes actores y procesos sociales de la historia nacional, regional y local” (p. 12). Entonces, el arribo del ferrocarril a la ciudad no es una fecha *gozne* que desencadena el cambio modernizador, sino que existe un proceso antecedente que es reforzado y potenciado por la construcción de la vía férrea (p. 31). De tal modo, el objetivo del libro es analizar cómo el ferrocarril desató (incluso antes de su llegada) intensos procesos urbanos locales.

La exposición abarca tres capítulos. El primero está dedicado a los contextos internacional, nacional y local. Miño Grijalva llama la atención sobre la “era de transformación urbana” (p. 20) en Latinoamérica desde las últimas décadas del siglo XIX, con base en la idea del progreso y cánones europeizantes. Asimismo, presta especial interés a los puertos, pues a través de ellos “entra el crecimiento económico de los países”. Prosigue graficando las ca-

1. Jean-Paul Deler cuando afirma que “La llegada del ferrocarril a Quito, en 1908, puede [...] ser considerada como una fecha gozne en la modernización y el desarrollo de la capital”. *Ecuador: del espacio al Estado nacional*, 2.ª ed. (Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, UASB-E / Instituto Francés de Estudios Andinos, IFEA / Corporación Editora Nacional, CEN, 2007), 248.

racterísticas básicas de la edad de oro del cacao, cuando aparece el ferrocarril “como la huella de una modificación en la estructura geográfica del país” (p. 22). A continuación, repasa los cambios en Quito que representaron “una lenta pero progresiva ruptura con el aislamiento y el estancamiento” (p. 27) y la conformación del horizonte de una nueva ciudad. En suma, el autor trata de predisponer al lector a entender las reacciones locales quiteñas dentro del proceso macro de la Primera Globalización (1870-1914) y la Era de las Exportaciones en Latinoamérica durante el primer tercio del siglo XX.

El segundo capítulo ingresa en materia: el proceso urbano de modernización en Quito. Si 1908 no es una fecha gozne que activa este fenómeno, entonces el autor traslada el foco a la percepción y respuesta de la institución municipal en 1905, cuando se anunciaron obras importantes de ingeniería. En este afán, Miño decide privilegiar como fuente histórica el discurso modernizador del presidente del Concejo Cantonal de Quito, Francisco Andrade Marín. Este último había sido ministro de Obras Públicas en 1884 y su pensamiento resumía una disyuntiva: resolver los grandes problemas (v. gr. salubridad) o mantener el estado tradicional de cosas (p. 35). Se impone la primera opción y surge una utopía modernizadora, no sin conflictos internos. Por ejemplo, la modernización y el ferrocarril “incentivó el resurgimiento del sueño inmigratorio” (p. 38) y esta posibilidad en la mente de Andrade Marín se vinculaba con el progreso de la urbe; la prensa (el periódico *El Comercio*), en cambio, la relacionaba con la colonización de la región amazónica.

También se nos insinúa entender como respuestas a las del sector privado local, con la fundación del Banco de Pichincha y la Cámara de Comercio, Agricultura e Industrias de Quito, en 1906. Por otra parte, entiende que el flujo comercial estaba afectado por la introducción del vehículo automotor, seis años antes de la llegada del ferrocarril, de manera nada despreciable (p. 33). Este último aspecto, sin embargo, debe ser comprobado, o al menos contrastado. Ampliaré mis opiniones al respecto más adelante.

Parte del fenómeno modernizador, según Miño Grijalva, debe ser comprendido a través de la articulación entre lo nacional y lo local en la obra municipal quiteña. En este sentido, la política pública de agua potable y alcantarillado es ejemplar. Entonces, se utiliza este asunto para plantear la problemática que generó la asociación, tensión y conflictos al interior del Estado nacional, entre Gobiernos central y local. Los años transcurridos entre 1902 y 1906, durante el régimen de Leónidas Plaza, fueron cruciales y mostraron una alianza notable entre el Estado y el Concejo Cantonal de Quito en búsqueda de establecer un servicio de agua potable que debía ajustarse a la demanda. Sin embargo, Eloy Alfaro quebró esta alianza y se conformó la Junta de Agua Potable y Canalización de Quito, con miembros

de la Municipalidad y el ministro de Obras Públicas. Este proceso ahondó “las diferencias entre las facciones liberales” (p. 42), pero no paralizó la obra iniciada en 1905.

El ferrocarril lo perturbó todo, y nuestro autor mide el impacto por medio del análisis del crecimiento poblacional sostenido entre 1904 y 1920 y el estudio de planos de la ciudad, y termina resaltando una paradoja: la ciudad crece en un contexto económico en el cual el polo de atracción nacional era Guayaquil (p. 45). Esta paradoja, siguiendo a Miño Grijalva, se entiende gracias al avance de la obra pública, expansión de la industria textil, dinamización del comercio interregional y los elementos modernizadores, como el vehículo automotor. Esta “dramática transformación” trajo consigo cambios en las ideas de las élites, cuyos miembros comenzaron a ser partícipes de la actividad comercial que años antes era considerada una “cosa de cholos” (p. 54). El drama, sin embargo, pudo haber sido mejor entendido si la edición hubiese cuidado y preservado los anexos y cuadros ausentes, y que han quedado solo mencionados en el texto (pp. 44, 52).

El último capítulo ahonda en la respuesta urbana local que tenía como símbolos de modernización a la construcción de sistemas de agua potable, la higiene, los vehículos a gasolina y la energía eléctrica. El argumento presta atención a la llegada de agentes de cambio y apertura de Quito al mundo: ingenieros y arquitectos extranjeros. También se otorga protagonismo al Banco Comercial y Agrícola, como “vehículo para conseguir conexión e información de evaluación sobre la importancia y desempeño de las empresas europeas de construcción de agua potable y de los expertos en ese campo” (p. 65). Sin embargo, estos agentes no disminuyen la importancia de la conciencia de la urbe resumida en el discurso del presidente cantonal. Estaba claro, “no ha[bía] tiempo que perder en la preparación de la ciudad frente al símbolo de la modernización que avanza, incluso había que adelantarse a su llegada” (p. 64).

Las respuestas urbanas fueron de diferente tipo. Se planeó un nuevo orden de las calles, se cambiaron los nombres (con reducido éxito), se construyeron mercados y plazuelas, se gravó la circulación de los coches y carretas dentro de la ciudad, se amplió el alumbrado público y el servicio telefónico, entre otros. Sin embargo, siguiendo a Kim Clark,² Miño Grijalva entiende el proyecto de higiene como el factor “determinante en el cambio urbano” (p. 69). Por otra parte, la idea del tranvía (1904) también es postulada como una muestra de respuesta temprana, aunque se concluiría diez años después.

2. Kim Clark, *La obra redentora: el ferrocarril y la nación en Ecuador, 1895-1930*, trad. por Fernando Larrea (Quito: UASB-E / CEN, 2004).

Como colofón, el autor refuerza la idea de que la rápida penetración del vehículo automotor presionó por una “fuerte transformación” y “radical división o diferenciación entre el Quito tradicional y la urbe moderna” (pp. 33, 55, 72). El primer automóvil llegó en 1901, y en 1906 ya había servicio de pasajeros. Miño Grijalva calcula que en 1924 había 222 vehículos en Quito y entiende que esto era bastante. En este punto, personalmente, me preocupa que posiblemente se está sobredimensionado el impacto de los vehículos automotores para los años del estudio (1905-1922) en menoscabo de sistemas como la arriería, encubriendo aquel conflicto entre el fenómeno urbano modernizador y la “abigarrada urbe tradicional” (p. 75). Al fin y al cabo, aquel conflicto es parte fundamental del drama que el libro de Wilson Miño Grijalva nos hace transitar.

Sucintamente, no digo que Miño Grijalva se equivoque al resaltar la importancia del impacto de los vehículos automotores y la demanda de carreteras, pero para su período de estudio estas unidades no dejaron de ser un artículo de lujo, las líneas de servicio más bien eran exiguas y los caminos pocos y precarios. Por una parte, el parque automotor creció a un ritmo sostenido, pero no explosivo, en Quito. Hay que considerar que en 1931 el parque automotor en esta ciudad apenas superaba las 800 unidades del total de 2.500 distribuidos entre Guayaquil, Cuenca, Riobamba y Latacunga.³ Por otra parte, en 1925 Ecuador tenía aproximadamente 560 km de caminos, muy pocos comparativamente hablando.⁴ Sin duda, la Conferencia y Congreso Panamericano de Carreteras (los años 1924 y 1925, respectivamente) promovieron la “fiebre por construir carreteras” (p. 72), pero en Ecuador –en mi criterio– este fenómeno no es imponente hasta bien entrada la década de 1930.

Nigel Caspa
Universidad Mayor de San Andrés
La Paz, Bolivia
ORCID: 0000-0003-3924-3539

3. Charles Cunningham, *Economic and Financial Conditions in Ecuador*, ed. por U. S. Bureau of Commerce (Washington: Government Printing Office, 1931), 31.

4. Frank Bernard Curran, *Motor Roads in Latin America* (Washington: Government Printing Office, 1925), 2.