

Ferrocarril y modernización en Quito

Un cambio dramático
entre 1905 y 1922

Wilson Miño Grijalva



Serie Magíster

Ferrocarril y modernización en Quito

Un cambio dramático
entre 1905 y 1922

Wilson Miño Grijalva



UNIVERSIDAD ANDINA
SIMÓN BOLÍVAR
Ecuador



Serie Magíster
Vol. 240

Ferrocarril y modernización en Quito: Un cambio dramático entre 1905 y 1922
Wilson Miño Grijalva

Primera edición
Coordinación editorial: Casa Andina.
Corrección de estilo: Oswaldo Reyes
Diseño de la serie: Andrea Gómez y Rafael Castro
Impresión: Ediciones Fausto Reinoso
Tiraje: 300 ejemplares

ISBN Universidad Andina Simón Bolívar,
Sede Ecuador: 978-9978-19-906-0
Derechos de autor: 054797
© Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador
Toledo N22-80
Apartado postal: 17-12-569 • Quito, Ecuador
Teléfonos: (593 2) 322 8085, 299 3600 • Fax: (593 2) 322 8426
• www.uasb.edu.ec • uasb@uasb.edu.ec

La versión original del texto que aparece en este libro fue sometida a un proceso de revisión de pares ciegos, conforme a las normas de publicación de la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

Impreso en Ecuador, octubre de 2018

Título original:
«El ferrocarril interandino y la modernización de Quito, 1905-1922»

Tesis para la obtención del título de Magíster en Historia
Autor: Wilson José Bolívar Miño Grijalva
Tutor: Guillermo Bustos Lozano
Código bibliográfico del Centro de Información: T-1065

Lenta ha sido la evolución; pero —poco a poco— hemos ido avanzando con firmeza. Y si no nos ha sido posible llegar aún al grado de prosperidad que anhela el patriotismo, el mundo entero ha podido convencerse de que somos capaces para el gobierno propio, y de que la libertad que nos legaron nuestros antepasados, la hemos empleado en adquirir las conquistas de la civilización moderna.

—Eloy Alfaro, en el centenario de la independencia

CONTENIDOS

Introducción	7
Capítulo primero	
El contexto del proceso urbano de Quito y el ferrocarril transandino	17
1. El marco modernizador latinoamericano y la articulación internacional	18
2. Procesos de larga duración en el Ecuador y modernización.....	21
3. La transición del Quito tradicional a la modernización del siglo xx.....	25
Capítulo segundo	
El proceso urbano de modernización	31
1. Visión del progreso y poder municipal en 1905	32
2. La articulación entre lo nacional y lo local en Quito	39
3. El impacto del ferrocarril interandino	43
3.1. Ferrocarril, demografía y espacio urbano 1906-1932	43
3.2. El mercado de manufacturas.....	50
Capítulo tercero	
La respuesta urbana local.....	55
1. La reorganización urbana	56
1.1. Los agentes externos de cambio y la apertura al mundo.....	56
1.2. La construcción de agua potable a domicilio y alcantarillado	61
1.3. El nuevo orden en las calles	65
1.4. Tranvías, automóviles y traza urbana	69
Conclusiones	73
Bibliografía	77

INTRODUCCIÓN

El problema planteado en la presente obra está relacionado con la falta de estudios que aborden concretamente la problemática de la modernización urbana de Quito, a comienzos del siglo xx. Aunque existen estudios importantes sobre el tema de la construcción del ferrocarril interandino y su significación como instrumento de integración, para el autor de la investigación, todavía existen suficientes aspectos históricos relevantes que no han sido abordados por la historiografía quiteña, relacionados específicamente con la forma de respuesta de la ciudad ante el impacto que determina este medio de transporte.

En consecuencia, el objetivo del estudio es analizar cómo la llegada del ferrocarril desata intensos procesos urbanos locales de cambio, mismos que se vinculan con el crecimiento físico de la ciudad, con la organización del “Quito moderno”, con el surgimiento de nueva tecnología de transporte y una forma de respuesta institucional del Municipio de Quito, como poder local.

Se han investigado los procesos de conformación del espacio y del mercado nacional, que constituyen grandes ejes de la historia económica y social del Ecuador contemporáneo y de su capital, Quito. No obstante, es relevante profundizar el estudio del contexto de la ruptura y continuidad de procesos que alcanzan trascendencia histórica hasta la actualidad. Estos se relacionan con un acelerado crecimiento urbano, con una incesante inmigración regional y el cambio sociocultural

que se genera con la apertura al mundo exterior de la tradicional urbe quiteña. La pregunta central que servirá de guía a este trabajo es la siguiente: ¿de qué manera la llegada del ferrocarril interandino impacta en la ciudad de Quito para que el Municipio determine una respuesta al proceso de modernización?

La hipótesis que responde a esta pregunta consiste en afirmar que la presencia del ferrocarril en Quito, a inicios del siglo xx, determina una temprana respuesta de la urbe quiteña por intermedio del impulso de un proyecto de modernización urbana. La misma que se contextualiza en un gigantesco proceso mundial civilizatorio de integración a una Europa dominante e industrialista y se manifiesta en la interacción de pasajeros extranjeros y nacionales, la importación de tecnología y mercancías manufacturadas, la exportación de productos agrícolas locales, y la influencia de ideas y textos. Fenómeno que impulsa profundamente el ritmo del crecimiento urbano en dimensiones inéditas para la época.

El concepto de modernización es utilizado en la investigación en términos de cambio tecnológico y económico. Por tanto, el trabajo no pretende abarcar los aspectos culturales incluidos en el concepto de modernidad. La visión conceptual está relacionada con la perspectiva de la historia social y urbana.

La justificación del objetivo de esta investigación, en términos de su importancia académica, se relaciona con la gran trascendencia que los procesos de cambio y transformación urbana de ese período representaron para el futuro desarrollo de Quito. Pretendiendo destacar la importancia de grandes obras de la urbe —como el sistema de agua potable— que, por efecto del presentismo, no han sido reconocidas hoy en día. En la actualidad, la construcción de obras de agua potable es tan frecuente a lo largo y ancho del territorio nacional que se considera que siempre fue así en la historia urbana. Por tanto, son proyectos poco valorados como acontecimientos trascendentales de renovación y cambio del escenario local.

La perspectiva teórica-metodológica que guía el trabajo trata de enmarcarse en la corriente historiográfica de la historia social. Para el análisis del tema planteado se han considerado las principales contribuciones realizadas por autores como José Luis Romero, Jean-Paul Deler, Kim Clark, Eduardo Kingman y Sofía Luzuriaga, quienes han

estudiado con mayor profundidad la problemática abordada en esta investigación.

La visión de José Luis Romero es la que más elementos proporciona para la comprensión del proceso modernizador ecuatoriano y quiteño por parte del autor. Según Romero, desde 1880, muchas ciudades latinoamericanas comenzaron a experimentar nuevos cambios, no solo en su estructura social sino también en su fisonomía. Fue el momento en que casi todos los países latinoamericanos orientaron su estructura económica hacia la exportación dirigida al mercado mundial. Fue ese fenómeno que concentró el progreso económico en diversas ciudades latinoamericanas y abrió el camino a la modernización.¹

Asimismo, desató procesos culturales de cambio en las urbes impactadas por dicho fenómeno. En relación con el tema de la transformación urbana de Quito y Ecuador, a principios del siglo xx, los aportes de Jean-Paul Deler son esclarecedores en cuanto se refiere a la repartición demográfica del territorio, a las dinámicas vinculadas a la “República Cacaotera”, al proceso de integración entre Quito y Guayaquil y a la conformación del mercado nacional. Proceso en el que la construcción de vías, como la del ferrocarril del Sur, fue determinante para el despegue urbano de Quito y para un mayor dinamismo comercial de Guayaquil.

En el caso del Ecuador, fue el auge de las exportaciones cacaoteras el proceso económico que permitió el arribo de la modernización y su proyección hacia la región serrana centro-norte. La construcción del ferrocarril fue el complemento clave de tecnología de transporte que materializó la política liberal decimonónica de integración nacional y progreso.

Un aporte importante —que ha sido muy observado en este trabajo— es el estudio de Kim Clark acerca del significado de la construcción del ferrocarril en el Ecuador.² Quien ha tenido también como uno de sus referentes la obra de Jean-Paul Deler. El trabajo de Clark dispone

1 José Luis Romero, *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas* (Ciudad de México: Siglo xxi, 1976), 247.

2 Kim Clark, *La obra redentora: El ferrocarril y la Nación en Ecuador, 1895-1930* (Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador –UASB-E–/ Corporación Editora Nacional –CEN–, 2004).

de un interesante marco de análisis acerca del proceso de integración nacional y las élites regionales, así como la incidencia de las ideas liberales que la promovieron; creación del mercado de mano de obra, mercado de productos agrícolas e impacto del tránsito del ferrocarril en la población indígena de Alausí.

El proceso de integración es uno de los conceptos más importantes del trabajo planteado. Y se lo tratará del mismo modo en que lo ha usado Kim Clark para su estudio sobre el ferrocarril transandino, en términos de no utilizar un concepto neutro. ¿Quién integra a quién? Dentro de las tensiones de la dinámica histórica generadas entre las élites de Quito y Guayaquil. En este trabajo se va a plantear un caso concreto de cómo los intereses de la élite bancaria guayaquileña alcanzan predominio en la obra pública quiteña y es una beneficiaria de la integración nacional. La visión de Clark acerca de la política de salubridad en Quito es muy ilustrativa acerca de la formación del Estado nacional en esa época.

Además, en este marco de investigación se consideran procesos de interrelación regional que revelan cómo las dos grandes ciudades del Ecuador: Quito y Guayaquil, se aproximan y enfrentan a medida que el proceso de integración nacional se intensifica gracias a la construcción del ferrocarril y al auge agroexportador cacaotero. Diversos proyectos de sus élites se ponen a prueba experimentando una intensificación de los procesos políticos y sociales que transforman el escenario urbano, tradicional e hispánico, y abren paso a la modernización urbana europeizante.

La investigación de este proceso de integración no puede dejar de destacar la importancia de otro de los mercados, tan significativos como los ya citados, pero que solo ha sido mencionado en los estudios de Deler y de Clark. Y tiene que ver con el comercio de artículos manufacturados entre el Ecuador y el mercado internacional, como parte de la dinámica de la división internacional del trabajo. Es un fenómeno que rebasa el ámbito interregional para proyectarse en el entorno internacional.

Con el acelerado proceso de modernización y la integración del mercado nacional, la predominancia comercial de Guayaquil en el país se torna determinante. En este contexto comercial, la función que juega el ferrocarril es un factor clave de dicho proceso.

Otra fuente importante incluida en esta investigación es el estudio de Sofía Luzuriaga sobre el establecimiento del agua potable en Quito.³ Investigación que abarca el mismo período, pero con un enfoque más amplio. Esta obra no pretende repetir el contenido de ese trabajo, sino apoyarse en él para la interpretación del discurso moderno de los líderes municipales acerca del significado de este proceso para la ciudad de Quito.

El estudio de Eduardo Kingman también es muy pertinente para esta investigación, como fuente de análisis y explicación de un proceso histórico de la urbe quiteña que este autor denomina de transición de la “ciudad señorial” a la “primera modernidad”. Estudio que lo ha enfocado como un proceso social más que como un tema urbanístico. Para él, las fuentes documentales le han permitido realizar un viaje por los antiguos espacios de la ciudad con el fin de reconstruir las diversas formas en que los individuos y grupos sociales interactuaron entre sí bajo situaciones de poder. Analizando la organización social, económica y territorial del Ecuador y de la ciudad de Quito.⁴

En cuanto a los límites y alcances de la investigación, esta pretende enmarcarse en el proceso de modernización urbano de Quito determinado por la visión moderna de la institución municipal y por el impacto de la llegada del ferrocarril. El Municipio es el principal protagonista en la formulación de una respuesta urbana local.

Se ha incluido información pertinente que brinda el contexto de los procesos analizados y relacionados con dichos temas, tratando de trabajar una reinterpretación del contexto de la época —sobre todo aquel relacionado con la integración interregional entre Quito y Guayaquil— y la transformación urbana quiteña.

En relación con la periodización del estudio, se ha pretendido profundizar los acontecimientos antes que considerar amplios escenarios históricos. El motivo de seleccionar un período relativamente corto es tratar de contrastarlo con las amplias generalizaciones temporales que

3 Sofía Luzuriaga Jaramillo, “Abastecimiento de agua y políticas de saneamiento en Quito, 1880-1930”, *Procesos: Revista Ecuatoriana de Historia*, n.º 32 (II semestre de 2010).

4 Eduardo Kingman Garcés, *La ciudad y los otros: Quito 1860-1940, higienismo, ornato y policía* (Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede Ecuador -Flacso-E-, 2008), 337-8.

frecuentemente han planteado diversos estudios sobre el tema; dado que no permiten profundizar y afinar el análisis de las características de los procesos en curso y de establecer los matices de los diversos eventos.

En este esfuerzo de reinterpretación del contexto histórico, se ha considerado un período de tiempo de aproximadamente quince años, desde 1905 hasta 1922. Período que representa la intensificación del impulso de la iniciativa municipal de construcción de la nueva ciudad hasta 1922, año en que Quito acelera el crecimiento urbano de esa década: distante ya de las importantes perturbaciones comerciales que provocó la Primera Guerra Mundial en la economía nacional.

En general, en la historiografía local, se ha considerado el día de la entrada del ferrocarril a la ciudad como la fecha *gozne* o de viraje en la historia urbana local. Fenómeno correspondiente a la tecnología del transporte que provocaría un *desate* de variados fenómenos que alterarían el marco económico, social y cultural de la capital del Ecuador. Dando paso a la integración del mercado nacional, tanto a nivel de productos agropecuarios como de mano de obra.

La relación entre el ingreso de la máquina del ferrocarril y el *desate* de los cambios urbanos es un esquema reduccionista que desplazaría del escenario a los grandes actores y procesos sociales de la historia nacional, regional y local. Argumento similar al que se utiliza para interpretar la realización de las grandes obras civiles de Quito, cuando se dice que fueron construidas para conmemorar el aniversario de la independencia del Ecuador.

Con estos antecedentes, este trabajo pretende reinterpretar el contexto en que se ejecuta la construcción del Ferrocarril del Sur, entre Quito y Guayaquil (Durán), a fin de identificar la secuencia de los procesos que constituyen el escenario de modernización de la ciudad de Quito, representados en la obra pública municipal. Pero enmarcando el contexto en el proyecto modernizador, las ideas y el discurso de los líderes locales que representan a la institucionalidad local.

La presente tesis ha utilizado fuentes secundarias, pero sobre todo ha privilegiado a las fuentes primarias del año 1905, como el periódico institucional *El Municipio*. Mismo que transcribe las actas de las reuniones del Concejo Cantonal, circulares y los discursos del presidente (de ese año) Francisco Andrade Marín, que han sido tomados en cuenta por ser los únicos que revelan de manera clara y pública una utopía

modernizadora, así como los alcances de esta en la práctica. Además, en las actas se perciben las resistencias de otros concejales a la visión europeizante del Municipio.

Al mismo tiempo, se pretendió ubicar información primaria de la propia Empresa de Ferrocarriles del Estado, en cuanto a estadísticas de tráfico de mercadería entre Quito y Guayaquil se refiere. Cometido fallido debido a la destrucción de esos elementos documentales realizados en años pasados, a propósito del traspaso del edificio de Chimbacalle —sede de la Empresa de Ferrocarril— al Municipio Metropolitano de Quito y a la intervención de rehabilitación del edificio realizado por el Fonsal. Un ejemplo del debilitamiento de información es el cierre y la desaparición de la biblioteca de la empresa.

Con estos antecedentes, existen limitaciones de las fuentes documentales en la medida en que no se puede disponer de información sobre las visiones de los actores sociales afectados por el proceso. Aunque fuentes secundarias, como el trabajo de Kingman, han suplido en gran parte esta limitación.

La secuencia de los tres capítulos que constituyen el contenido de esta obra dispone como eje al proceso de modernización. En el primer capítulo se trabaja el contexto internacional proyectado en el ámbito latinoamericano y los cambios internos en el espacio nacional y local. En el segundo, se desarrolla la visión modernizadora del presidente del Concejo Cantonal de Quito, Francisco Andrade Marín, que predomina en el Municipio. Y en el tercero se analizan las políticas que constituyen la respuesta institucional quiteña al escenario de modernización y que se concretan en la reorganización del espacio urbano debido a una nueva concepción sobre lo que sería una urbe moderna. La presencia de artefactos tecnológicos, como los vehículos a gasolina y el tranvía, obliga a la municipalidad a planificar y ejecutar una ciudad con distintos cánones de funcionamiento.

En el primer capítulo se presentan las características del proceso de modernización latinoamericana, estudiadas principalmente por José Luis Romero. Estas características contextualizan los eventos que sucederían en Quito décadas después de ciudades como Buenos Aires, Lima, Santiago o Río de Janeiro. Esta perspectiva es importante porque, en general, la historiografía ha estudiado a Quito en el marco nacional, cuando la visión de pensadores de lo que pasaba en la urbe,

como los forjadores de estadísticas locales, estudiaban los fenómenos que sucedían en las grandes ciudades europeas, norteamericanas y latinoamericanas.

En el segundo capítulo se analiza la visión modernizadora que domina en el cenáculo municipal quiteño y que se impone más temprano de lo que se supone. Escenario en donde se diseñan y organizan políticas destinadas a construir la ciudad moderna segregada que desplazaría a la ciudad abigarrada y tradicional. Una obra fundamental en las discusiones del año 1905 es la instalación del sistema de agua potable a domicilio por parte de una empresa alemana, reconocida por sus promotores municipales como la más grande en la historia de la ciudad.

El tercer capítulo tiene que ver con las obras que se implantan durante más de una década de trabajos y que da lugar a una transformación radical que se opera en la urbe quiteña. La rapidez de los cambios de las primeras décadas de los años 20 supuso un esfuerzo novedoso de renovación y modernización en la historia de Quito. La presencia de máquinas —como el dínamo que produce electricidad, el automóvil y el tranvía— revolucionan dramáticamente las prácticas urbanas de la ciudad. Dicho esfuerzo además se ve sobredimensionado debido a que los cambios operan de forma simultánea en la urbe, que dista de la ciudad *mal llamada* a la cual alude José Luis Romero. Si existe una ciudad que gana y se expande con la construcción del ferrocarril transandino, es Quito. El crecimiento urbano acelerado atrae inmigración interiorana, estimula su mercado doméstico y fomenta la industrialización y el comercio.⁵

En este último capítulo se incluye el tipo de interrelación que opera a nivel de las élites de Quito y Guayaquil. Para lo cual se presenta un caso práctico de predominancia de la banca guayaquileña en la construcción del sistema de agua potable a domicilio. En tanto que la presencia de sectores subalternos se vislumbra por el surgimiento de barrios de inmigrantes en la periferia de la ciudad. Uno de los factores que no permiten su visibilización es la fuerza de la utopía modernizadora que determina que la élite fije su mirada exclusivamente en lo metropolitano y europeo.

5 Este fenómeno ya fue estudiado en estudios previos, como los de Lucas Achig, Fernando Carrión, Guillermo Bustos, Jean-Paul Deler y Eduardo Kingman.

Para la elaboración de este trabajo, el autor no ha dispuesto de las facilidades que una investigación demanda y esta ha representado un esfuerzo distante de la labor tranquila y metódica del trabajo académico. Por esas circunstancias, un particular agradecimiento a Guillermo Bustos Lozano, quien ha sabido combinar la exigencia de la orientación disciplinaria con la paciencia en el seguimiento del avance del estudio.

CAPÍTULO PRIMERO

EL CONTEXTO DEL PROCESO URBANO DE QUITO Y EL FERROCARRIL TRANSANDINO

Este capítulo pretende reconstruir el contexto internacional en el que transcurren los procesos de modernización en América Latina en el último cuarto del siglo XIX. En sí mismo, el proceso modernizador que impacta a Quito —a comienzos del siglo XX— no es novedoso en la medida en que no es más que la repetición de lo que acontecía en todos los países latinoamericanos, mismos que en el último cuarto del siglo XIX se habían insertado en la lógica de la división internacional del trabajo. Tal vez se podría afirmar que el proceso en Quito es más tardío que en las ciudades-puerto y en las ciudades capitales latinoamericanas, justamente, debido a la falta de comunicación entre la capital y el puerto. De ahí que la construcción de la vía del ferrocarril fue clave para que el proceso modernizador influya en la Sierra interandina ecuatoriana.

Si se considera que este contexto modernizador latinoamericano es el modelo en que transcurre el proceso local, es pertinente analizarlo en los términos que acertadamente presenta José Luis Romero, en la medida en que constituye el espejo en que el Quito modernista se puede contemplar. Por tanto, en primer lugar, se describirán sus principales características para luego analizar los procesos de larga duración que se perfilan en el Ecuador tradicional y que van a determinar los cambios

que sucederán en la capital de la república a comienzos del siglo xx. Este segundo tema, relacionado con los cambios en variables de larga duración, consideró el aporte del trabajo de Jean-Paul Deler sobre el manejo del espacio en el Ecuador y la conformación del mercado nacional en el último cuarto del siglo xix.

1. EL MARCO MODERNIZADOR LATINOAMERICANO Y LA ARTICULACIÓN INTERNACIONAL

A finales del siglo xix, se inicia el proceso de transformación y cambios en la estructura social y en la fisionomía de las ciudades latinoamericanas. Tal proceso marca el modelo del progreso con la mirada dirigida a las ciudades europeas.

Las ciudades-puerto o las ciudades grandes fueron las que más cambios presentaron, por el simple hecho de promover la estructura económica como prioritaria. Así, la inserción al mercado mundial fue el punto de partida para un rápido crecimiento económico de los puertos. Es decir, los puertos significaban los puntos centrales para el mercado, la entrada y salida de materias primas. En tanto, la creciente prosperidad que exigían las capitales y los puertos dio lugar a un mayor crecimiento urbano y a la movilización poblacional hacia las capitales, ansiosas de mano de obra.

La concentración poblacional en las ciudades se dio por la creación de nuevas fuentes de trabajo y la suscitación de nuevas formas de vida que prometían desvanecer el pasado colonial para entrar en una nueva forma de vida: la vida moderna pregonada por los países industrializados y metropolitanos. Además de las ideas de progreso, la repartición del trabajo mundial (Latinoamérica como productora de materias primas) y la inversión de capitales extranjeros en los países latinoamericanos fueron el requerimiento necesario para instaurar el mundo urbano moderno. El producto de la inversión extranjera dio origen al surgimiento de bancos, casas de exportación e importación al por mayor y de tiendas para ventas al menudeo.⁶

En lo social, la concentración de la riqueza en la vieja urbe colonial dio paso a la renovación de las costumbres cotidianas, en las que se

6 Romero, *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*, 249.

notó una creciente tendencia a imitar las formas de vida que prevalecían en las grandes ciudades de Europa.⁷ Atrás quedaron las costumbres tradicionales remplazadas por un modelo parisiense impulsado por las nuevas burguesías, que pretendían borrar la idea de *aldea* e instaurar la idea de *metrópoli* y *cosmopolitismo*.

El impacto económico no se dio con la misma intensidad en las ciudades. Ciertamente, no todas las capitales alcanzaron el mismo desarrollo ni tuvieron el mismo brillo.⁸ Los principales en ser beneficiados fueron los puertos por su capacidad de entrada y salida de la riqueza. En otras palabras, por los puertos entra el crecimiento económico de los países. Los puertos que lograron crecer vigorosamente consiguieron la total transformación de la vieja ciudad mal trazada a una nueva ciudad muy bien dibujada.

No solo las capitales y los puertos prosperaron,⁹ también crecieron ciudades del interior, esto se promovió por la producción de ciertos bienes de exportación importantes en el mercado, como es el cacao en Ecuador y el caucho en Manaos (Brasil). El crecimiento económico y la modernización urbana crearon una sociedad cosmopolita y aventurera en la que las fortunas subían y bajaban vertiginosamente y cuyos vínculos creaban los intereses comunes.¹⁰ Las ciudades sufrieron importantes cambios en su trazado, crecieron nuevos barrios —así como los suburbios— y aparecieron los servicios propios de una ciudad moderna, convirtiendo a las ciudades en centros culturales que prometían ser los puntos clave para el desarrollo de la industrialización.

Pronto las ciudades se convirtieron en centros laborales con mano de obra barata, dando lugar a una sociedad activa que evidenciaba un marcado ambiente urbano-mercantil propio de los países industrializados. Las grandes metrópolis dieron ascenso social a ciertos grupos, modificando así el tradicional sistema de relaciones sociales y estratos. Se rompe el orden de un lugar determinado para cierta élite y se entra en una lógica de la agrupación que consistía en la incorporación de grupos medios y bajos a los estratos de las metrópolis. Así, los *nuevos*

7 Ibíd.

8 Ibíd., 251.

9 Ibíd., 254.

10 Ibíd.

ricos, el pequeño comerciante, el artesano, el obrero, entre otros —con el fin de cumplir con el sueño cosmopolita de la aventura en la metrópoli (grupos de distintas partes del país que iban en busca de poder y fortuna)—, se insertaban en el nuevo trazo de un espacio geográfico moderno.

Una nueva ola de progreso y trabajo hacía crecer la idea de alcanzar la fortuna y el poder. Las viejas élites patricias promovieron sus intereses por fuera de las costumbres tradicionales, de la rutina, la vida fácil y las vinculaciones mundanas y las ideas modernas. Estas élites representaron el modelo del nuevo comportamiento dentro de las ciudades, no solo por lo que representaban para la sociedad, sino por la decisión de utilizar y renovar la producción a través de maquinaria industrial moderna, permitiendo incrementar sus ingresos. Modificaron la forma de explotar la minería, la agricultura y ciertas actividades que, con ayuda de instrumentos modernos, lograron mejores beneficios en poco tiempo.

En la era de la transformación urbana, el ferrocarril evidencia el valor de las tierras. Provocó el crecimiento de las ciudades. Al momento de atravesar la ciudad, se dio lugar a la fundación de nuevos barrios y pueblos que estaban deseosos de la cercanía de las vías del ferrocarril, por todo lo que representaba como vehículo de entrada al mercado. Por otro lado, también facilitó el crecimiento del fenómeno de movilidad poblacional conocido como *inmigración*. Al crecer las ciudades, crecían las posibilidades de encontrar nuevas fuentes de trabajo. El jornal diario podía asegurarse en cualquier trabajo de la vida urbana. Así, el trabajo de vendedor de billetes de lotería, cochero, portero, peón, etc., era una tentación para asegurar fortuna en las ciudades.¹¹

La inmigración trajo consigo el desarrollo de las nuevas clases populares, evidenciando que las ideas de prosperar no solo las habían adoptado los grupos tradicionales. En las ciudades, los inmigrantes pusieron el ejemplo del ahorro, pues al sostener un mínimo de capital para sustentarse daban muestra de la creciente clase media asegurada por medio de sacrificios laborales.

El trabajo también estuvo en las manufacturas y en la industria textil. En este aspecto aparece el proletariado industrial como representante

11 *Ibíd.*, 270.

de las clases populares que, en su búsqueda de trabajo, encontraron en las industrias su fisonomía social. Las filas del proletariado industrial se encontraban conformadas por negros, mulatos y mestizos que venían del territorio nacional. Los inmigrantes fueron reclutados de igual modo en la industria, algunas veces se trataba de gente que venía de la zona rural o que había cambiado de trabajo y era atraída por los salarios y las fuentes de trabajo que ofrecían las industrias. Otro factor que ayudó a la modernización de la urbe fue el aumento de la población, sea por los porcentajes de natalidad o por los casos de inmigración.

El principio de modernización de las ciudades fue la ruptura con lo viejo, la trazada tradicional de las ciudades. La modernización enmarca lo conocido como barroco, pues la trazada es hecha a base de modelos heterogéneos y no únicos o lineales, por ejemplo, los parques y bulevares que tenían la fachada parisiense. Sin embargo, lo más característico de la transformación de las ciudades es, sin duda, la transformación de la sociedad. Lo nuevo se impone ante el viejo casco urbano, así como da lugar al apareamiento de nuevos estratos y de la hegemonía burguesa en la sociedad, como impulsadora del estilo de vida moderno que pretendió ser cosmopolita.

2. PROCESOS DE LARGA DURACIÓN EN EL ECUADOR Y MODERNIZACIÓN

La *edad de oro del cacao* marca el crecimiento económico del Ecuador entre 1880 y 1920, conjuntamente con la ayuda de la apertura del canal de Panamá (1914) y los acontecimientos de la Primera Guerra Mundial (1914-1918). Estados Unidos emerge como el principal socio económico y político del Ecuador. La etapa del cacao fue liderada por la oligarquía bancaria y agroexportadora de Guayaquil que predominó hasta el triunfo de la Revolución Juliana de 1925. Así, el primer cuarto del siglo xx está marcado por la *república cacaotera* de la oligarquía bancaria y agroexportadora del principal puerto del Ecuador.

Según Deler, la República del Cacao evidencia el nuevo orden de estructuración urbana y social emprendida en el país. Un orden urbano no desligado de la lucha regionalista por la hegemonía entre Costa y Sierra. En este aspecto, la demografía cambia de acuerdo con el desequilibrio poblacional que se opera a nivel de las dos regiones.

Cuando Ecuador se formó como Estado, contaba con una población de medio millón de habitantes.¹² Pasaría casi un siglo para que la población aumentase y se triplicase. Entre la Primera Guerra Mundial y la Gran Depresión, el Ecuador ya contaba con 1.5 millones de habitantes. A diferencia de los países vecinos, Perú y Colombia, Ecuador crecía lentamente en términos de demografía, pero no se puede hablar de demografía sin tomar en cuenta el territorio: a mayor espacio, mayor población. Ecuador es un país pequeño, pero el crecimiento demográfico afectó a la repartición geográfica de las poblaciones. En el contexto demográfico del Ecuador encontramos que los movimientos regionales impulsados por el mejor estilo de vida que prometía la Costa atrajeron a la distribución poblacional del espacio geográfico. Es decir, las ciudades de la Costa recibían a los viajeros en busca de trabajo y fortuna, ese fue el papel del aporte migratorio.

Pero no se puede desligar la distribución en el espacio geográfico de las poblaciones sin tomar en cuenta el papel del desarrollo, la construcción de vías de comunicación y el progreso de la urbanización moderna en las ciudades. Entre 1857 y 1904, la población de Quito aumentó en un tercio; mientras que, entre 1904 y 1932, la población creció en un 156 %. Según Deler, esto se debió a la llegada del ferrocarril a la capital, en junio de 1908, que puede ser considerada fecha clave en la modernización y el desarrollo de la ciudad. El tren permitió el despacho en masa de materiales de construcción y de bienes de equipamiento.¹³

Es la instauración del ferrocarril como la huella de una modificación en la estructura geográfica del país. La capital ecuatoriana, a partir de la llegada del ferrocarril, ingresa en una etapa de movilización poblacional constante; además, la vía férrea contribuyó a la formación del mercado interno constituido en el espacio formado entre la ciudad-puerto y la capital, como ente de comunicación económica entre regiones.

El Estado nacional impulsado por el garcianismo tenía propósitos económicos, más que políticos. La idea de un Estado nacional contribuyó a la creación de un mercado interior. Así, con ayuda del ferrocarril y nuevas vías de comunicación, se logró mejorar las relaciones

12 Jean-Paul Deler, *Ecuador del espacio al Estado nacional* (Quito: UASB-E / CEN, 2007), 230.

13 *Ibíd.* 248.

Costa-Sierra. Con la llegada de la vía férrea a la Sierra central se beneficiaron —de su ubicación— las ciudades alrededor del eje Quito-Guayaquil. De ese modo, gracias al vapor y a la articulación de la navegación fluvial sobre la red del Guayas y de la vía férrea de los Andes centrales, las condiciones de la circulación y del intercambio habían cambiado radicalmente en medio siglo.¹⁴

Las ciudades de la Sierra central —Quito, Ambato y Riobamba— se beneficiaron de la comunicación por ferrocarril que ayudó a la fundación de un mercado interno. Guayaquil cumplía el papel fundamental de líder mercantil al ser el motor del movimiento de mercancía de origen agrosilvopecuario y destinado al mercado nacional.¹⁵

Guayaquil ocupaba la posición más central en la nueva red de comunicaciones, como puerto naturalmente articulado de las comunicaciones tanto nacionales como internacionales y como sitio de enlace de la navegación interior que servía a la Costa, además de la vía férrea que servía a la Sierra. Por su parte, Quito ocupaba una posición terminal en la red.¹⁶

Quito, al ser la posición terminal en la red, servía de nexo con otras ciudades ubicadas cerca del eje norte. Era ya tradicional su conexión con la parte sur de la República de Colombia. Lo que favoreció el crecimiento económico de Tulcán e Ibarra que, por su ubicación, entablaron relación con el mercado colombiano. Este mercado no producía los mismos beneficios en comparación con el mercado nacional impulsado por Guayaquil. Evidentemente, el ferrocarril no solo significó la implementación de un nuevo transporte regional, sino que representó la creación de un mercado nacional que se fundamentaba en compra y venta de productos de un lado a otro. Quito enviaba sus productos agrícolas al puerto y Guayaquil enviaba las mercancías, de tal modo que Quito necesitaba —de igual modo o incluso más— a Guayaquil para su expansión comercial. De modo que el tráfico Guayaquil-Quito era más importante y superior que el tráfico Quito-Guayaquil.

Los productos más importantes para el mercado fueron los de las tierras bajas. Asimismo, los productos considerados como originarios

14 *Ibíd.*, 271.

15 *Ibíd.*, 297.

16 *Ibíd.*

de las tierras altas no representaban sino una ínfima parte de las exportaciones.¹⁷ El cacao y el café, que eran originarios de la Costa, contribuían con un 55 % a las exportaciones totales del país. Pero esta situación cambió notablemente con la aparición del sistema ferroviario.

En el curso del siglo XIX, el sistema de mercado de las tierras altas del Ecuador cambió considerablemente. Se pasó de un sistema caracterizado por cierto número de pequeños mercados dominicales a un sistema en el que los mercados fueron más importantes y más numerosos, y también fueron repartidos en diferentes días de la semana.¹⁸ Aunque el cacao y el café eran los productos más exportados, fue el tonelaje de productos agrosilvopecuarios superior al del cacao y el café. Es decir que toda la producción agrosilvopecuaria fue entregada al mercado nacional en una proporción muy significativa y, además, alcanzó al mercado internacional. Sin embargo, estos tonelajes no significaban toda la producción que prometía el mercado interno. Estos tonelajes se toman como ejemplo del tráfico ferroviario que aumentó a medida que el mercado interno lo exigía. De tal forma que el tráfico ferroviario se dividió de la siguiente manera:

El tráfico hacia el sur consistía principalmente en patatas, ganado, cerdos, harina, trigo, huevos, maíz, avena, cueros y banano. A excepción del banano, prácticamente todo el tráfico hacia el sur proviene de las regiones del altiplano y es consumido en la zona tropical del Ecuador. El tráfico hacia el norte consiste principalmente en productos importados, banano de la sección de las colinas y estribaciones y otros productos tropicales, gasolina, kerosene, arroz y sal.¹⁹

La instauración de un mercado interno nacional dio un impulso al crecimiento económico de las regiones Costa-Sierra. Las ciudades de la Sierra central se beneficiaron del crecimiento de la actividad económica, debido a que en esta zona la expansión del mercado nacional se dinamizó. El crecimiento de la población, la urbanización y el mejoramiento de las comunicaciones en el siglo XX fueron a la par con el desarrollo de la producción y de la actividad comercial.²⁰

17 *Ibíd.*, 296.

18 *Ibíd.*, 247.

19 *Ibíd.*, 300.

20 *Ibíd.*

3. LA TRANSICIÓN DEL QUITO TRADICIONAL A LA MODERNIZACIÓN DEL SIGLO XX

No obstante, pese a la progresividad de los cambios, Quito no había cambiado mucho con relación a su pasado colonial en los diversos aspectos de su vida cotidiana: «Quito, en el pacífico siglo XVIII era por las noches, oscuro y tétrico, como una boca de lobo, ó como una conciencia criminal, que es lo mismo: apenas algún farolillo en que agonizaba una llorosa vela de sebo, se mecía ante una de las imágenes religiosas que hasta nuestros días ha conservado la piedad del pueblo».²¹ La iluminación nocturna por medio de farolillo con vela de sebo que iluminaba cada casa había sido un avance logrado por el gobierno progresista de Vicente Rocafuerte. Porque antes un farolillo alumbraba en la noche apenas cada cuadra. Mientras las rondas nocturnas provistas de linternas salían a patrullar las calles en busca de serenateros, guitarreros, galanes de noche y demás tunantes y gente alegre que nunca faltó en Quito.²² Algo mejoró la iluminación con la introducción del kerosene, derivado de petróleo, introducido alrededor de 1878. Aunque en los barrios suburbanos se mantenía el uso de la vela de sebo. La población se retiraba a descansar temprano en la noche para iniciar actividades al despuntar el alba. Las escuelas y los colegios iniciaban sus actividades escolares a las 6:30 de la mañana.²³

La situación del uso del agua era sumamente precaria: las acequias alimentaban las fuentes, cruzaban las calles recibiendo y arrastrando los desperdicios y desembocando en las quebradas que atravesaban la ciudad. Los aguadores se proveían de agua de las pilas y las distribuían a domicilio. El frecuente azote de pestes y enfermedades era una consecuencia de la basura y del agua contaminada por el ganado y el lavado de ropa.²⁴

21 Cristóbal Gangotena Jijón, “Ir por lana...”, *La Ilustración Ecuatoriana*, n.º 13 (septiembre 18 de 1909): 226. Este autor, de esa época, se podría decir que era de los pocos costumbristas locales y sus relatos frecuentemente estaban en esa línea, aunque su visión reflejaba la mirada de la élite social quiteña con relación a las ideas.

22 *Ibíd.*, 227.

23 Cristóbal Gangotena y Jijón, edit. “De antaño y Ogaño”, *Vejece y novedades* (abril 17 de 1909): 151.

24 *Ibíd.*, 159.

Las calles habían sido empedradas y niveladas en el gobierno de García Moreno, quien supervisaba los trabajos personalmente. Sin embargo, era el centro de la ciudad el favorecido por esta obra, los barrios más apartados seguían con un empedrado lleno de afiladas piedras y de senderos de tierra que soportaban el transporte de caballos y de coches jalados por mulas y caballos, como las diligencias postales coloniales.

Quito conformaba una urbe abigarrada marcada fuertemente por la tradición y que despertaba la admiración de los viajeros de mirarla tranquila en la lejanía y bullente en sus calles, como en los años 60 del siglo XIX.

Se usan muy pocos carruajes como ya lo he dicho, pero las calles están llenas, desde la mañana hasta la noche, de caballos, mulas, bueyes, asnos y llamas con cargas de toda clase y condición. Los indios, hombres y mujeres, con cargas en la espalda, se mueven por todos lados, los soldados, con extraños gorros de payaso unos descalzos otros con zapatos, vagan ociosamente entre la muchedumbre, grupos de mercaderes y sus amigos charlan frente a sus tiendas, chagras o campesinos a caballo pasan al galope por las calles, las damas encuentran a sus amigas y las abrazan obstruyendo las estrechas aceras, aguadores con enormes vasijas a la espalda, carniceros o panaderos con su carga de carne o pan en artesas sobre la cabeza, se encaminan hacia las casas de sus clientes; niños y perros corren en todas direcciones; los arrieros lanzan juramentos a sus mulas, los loros parlotean en las abacerías y puestos de verduras, en suma, la vida dentro de la ciudad contrasta favorablemente con el melancólico aspecto que ofrece desde lejos.²⁵

Es este heterogéneo cuerpo social que convive en las mismas calles y barrios que constituye lo estancado y aislado sobre el que va actuar el proyecto modernizador. Y que no había sufrido grandes transformaciones pese a la intensidad de los cambios políticos determinados por la independencia de España. Las formas de vincularse con el entorno exterior seguían dependiendo del transporte por mula y los arrieros, igual que los siglos anteriores.

Las condiciones ambientales de Quito y de todos los grupos sociales hasta bien avanzado el siglo XIX se caracterizaban por la suciedad de

25 Friedrich Hassaurek, citado en Mario Vásconez, coord. *Breve historia de los servicios en la ciudad de Quito* (Quito: Centro de Investigaciones CIUDAD/Museo de Quito, 1997), 86.

las calles y de las plazas, la ausencia de los servicios de alcantarillado y agua potable. Algunos viajeros describen el desaseo de las habitaciones y del primitivismo de las costumbres. Del trabajo indígena dependían los servicios de acarreo del agua, la limpieza de las casas y de las calles, el manejo de las mismas y los desperdicios. En las casas existe una servidumbre numerosa dispuesta a ocuparse en cualquier tipo de menester. No solo el blanco sino también el mestizo hacen uso de los indios.²⁶ El azote de las enfermedades infectocontagiosas se facilitaba enormemente gracias a la permanencia del entorno ambiental descrito.

Los cambios se dinamizan con la construcción de vías carrozables que —solo en el último tercio del siglo XIX— produjo un incremento en los intercambios locales y regionales. A eso contribuyó el mejoramiento de las vías (particularmente el ensanchamiento de la vía entre Quito y Guayaquil, ejecutado durante el gobierno de Antonio Flores Jijón) en las que fue posible utilizar medios de transporte a tracción, diligencias, carretas y carruajes. Por primera vez se comenzó a utilizar una vía propiamente tal, antes eran senderos y chaquiñanes. Pero fue solamente con el uso del ferrocarril que Quito se conectó a un mercado más amplio.²⁷

Aprisionada por la tradición y la cordillera de los Andes, los cambios que experimenta Quito a fines del siglo XIX representan una lenta pero progresiva ruptura con el aislamiento y el estancamiento. El avance de las comunicaciones que se opera entre Quito y Guayaquil a fines del siglo XIX toma fuerza desde fines de los años ochenta. Desde ese período, la conexión entre ambas ciudades se consolida con el mejoramiento de la vía Flores. En esos años ya se registraban contingentes comerciales importantes que bajaban la cordillera desde la Sierra centro-norte con dirección a Guayaquil.

A partir de la readecuación de la «Vía Flores» hacia fines de la década de 1880, el mejoramiento de las condiciones de tráfico sierra-costa permitió la intensificación del comercio interregional de productos agropecuarios de la producción hacendaria del interior, especialmente para el caso de

26 Eduardo Kingman Garcés, “Quito, vida social y modificaciones urbanas”, en *Enfoques y estudios históricos: Quito a través de la Historia* (Quito: Dirección de Planificación / Junta de Andalucía, 1992), 145.

27 Kingman Garcés, *La ciudad y los otros*, 227.

las provincias centrales y del sur —Chimborazo, Bolívar y Azuay—, así como de la producción ganadera para el caso de las provincias del norte —Tungurahua, Cotopaxi y Pichincha—. De acuerdo con los datos recopilados acerca del movimiento de la “Vía Flores” para el año 1890, se registraron 487 bestias de carga y 81 cabezas de ganado movilizadas en un día entre Guaranda y Babahoyo —bodegas—; a base de estos datos, una estimación superficial del movimiento anual de carga y ganado de la sierra hacia la costa, permite suponer que el tráfico no solamente se reducía a la transportación de los productos de exportación como los cueros de res, suela, cascarilla, etc., sino además comprendía importantes volúmenes de ciertos productos alimenticios destinados básicamente al consumo de los trabajadores urbanos y de las plantaciones: papas, trigo, cebolla, maíz, sin contar con el voluminoso tráfico de ganado que, sin duda, abastecía de manera principal.²⁸

De acuerdo con esta información, se puede advertir el surgimiento de una nueva tendencia para la región centro-norte en la última década del siglo XIX. Esta consiste en la reactivación productiva del sistema de hacienda que comienza a exportar al mercado internacional con la producción de cueros de res y cascarilla, así como al mercado costanero por intermedio de la provisión de alimentos de origen agrícola para la población trabajadora. Lo que significa que la reactivación hacendaria operaba antes del funcionamiento del ferrocarril y que el aislamiento interregional se estaba rompiendo de forma progresiva desde esos años. Así, el mercado interno estaría ya en proceso de conformación y el ferrocarril vendría a potenciarlo de forma más fuerte y profunda.

En síntesis, se tiene el escenario de una ciudad tradicional, pero dinámica —como Quito— en la que todo se encuentra mezclado y en donde la sociedad indígena es una actora muy protagónica, con elementos sumamente antiguos y de gran precariedad; por ejemplo, en el transporte y los servicios públicos, pero en proceso de cambio.

Además, para esos años, los cambios en el relacionamiento interregional se veían favorecidos por la introducción de la tecnología de la comunicación, como era el inicio de la instalación del telégrafo, que uniría a la región costanera con la sierra interandina y con el resto del mundo.

28 Jorge Trujillo León, *La hacienda serrana 1900-1930* (Quito: Instituto de Estudios Ecuatorianos / Abya Yala, 1986), 64.

De manera que Quito ingresa a un cambio de época para la última década del siglo XIX. En los años 90, la urbe registra la instalación de las primeras lámparas de alumbrado eléctrico; en 1897 se inicia la construcción del ferrocarril; en 1990 se instala el primer sistema telefónico y arriban nuevos ingenieros europeos. Asimismo, un cambio político importante sacude a la ciudad y al país en 1895: la Revolución liberal.

Cómo estos cambios son percibidos por la urbe y cómo reacciona ante ellos, con qué proyecto urbano responde y qué impacto tiene es lo que esta investigación pretende analizar en los próximos capítulos.

CAPÍTULO SEGUNDO

EL PROCESO URBANO DE MODERNIZACIÓN

En este capítulo se analizará cómo el arribo del ferrocarril a Quito no constituye la fecha *gozne* que da inicio al proceso de cambio, sino que es una etapa de modernización que ya se venía gestando con anterioridad, pero que es reforzada y potenciada por la construcción de la vía férrea. Cómo percibe y reacciona la institución municipal ante este proceso de cambio en marcha es el tema de este capítulo.

Para analizar este tema se interpreta el discurso del presidente del Concejo Cantonal de Quito, Francisco Andrade Marín. El mismo que refiere, con detalle, su visión del contenido sobre la modernización, que se encuentra enmarcada en el conjunto de cambios exteriores que conforman, como en la guerra, el *sitio* o *bloqueo* modernizador sobre el Ecuador. Un símbolo de reacción es la construcción del sistema de abastecimiento de agua potable a domicilio, obra municipal que en su momento representa a la civilización que toca a las puertas de la ciudad.

Igualmente, en este capítulo se trata acerca de la importancia de la articulación entre lo nacional y lo local en la obra municipal quiteña. Ya que esta se explica por el acercamiento y la empatía en el mismo período que posteriormente cambiará de sentido. No obstante, las acciones que toma el Concejo Cantonal, bajo el liderazgo de Andrade Marín, reciben el apoyo directo del gobierno de Leonidas Plaza y se ejecutan. Lo que no sucederá con el posterior gobierno de Alfaro.

La modernización de Quito no solo involucró el ámbito del poder local y sus relaciones, sino que también demostró otros espacios en donde esta se visibilizó de manera vigorosa. Esos espacios fueron el alcance de la dinámica del mercado de manufacturas y el crecimiento del espacio urbano, que revelaron profundos cambios en la historia urbana de Quito.

1. VISIÓN DEL PROGRESO Y PODER MUNICIPAL EN 1905

La llegada del Ferrocarril del Sur en junio de 1908 a la Sierra interandina marca un complejo proceso que transformaría a Quito en grandes dimensiones. En la urbe quiteña se registra una respuesta institucional de grandes proporciones años antes del arribo del ferrocarril (el 17 de junio) y de su inauguración oficial (en el onomástico del presidente Eloy Alfaro, el 25 de junio de 1908). Para 1905, según la visión y las palabras del Municipio capitalino se iniciaba la obra de ingeniería más grande y «colosal» de toda la historia de la ciudad, como un legado a la posteridad.

Un año después se produciría una respuesta de la élite económica de Quito mediante la fundación del Banco del Pichincha (1906) y la Cámara de Comercio, Agricultura e Industrias de Quito (1906), cuyos miembros eran los mismos.²⁹

Estas eran instituciones que agrupaban a un pequeño pero poderoso monopolio económico que concentraba el comercio, la agricultura, la industria y, finalmente, la banca local. Esto significa que también se dio una respuesta relativamente simultánea del sector privado local.

Esta respuesta institucional comienza antes de la llegada del ferrocarril a la ciudad y se anticipa como parte de un proceso de modernización que lentamente se abría paso desde fines del siglo XIX.

Y es que la construcción de los diversos tramos del ferrocarril, hasta la llegada a las diversas ciudades andinas como Alausí, Guamote, Riobamba, Ambato y Latacunga, ya acortaba significativamente el tiempo de viaje entre Guayaquil y Quito. Un procedimiento obligado para mejorar la *comodidad* y rapidez del viaje fue empatar el ferrocarril con la

29 Pablo Cuvi, ed., *Historia de la Cámara de Comercio de Quito 1906-2006* (Quito: Cámara de Comercio de Quito, 2006), 18.

carretera (vía Flores). Así, en 1903, viajeros europeos como Hans Meyer narraban que en su viaje a Quito hacían transbordo del ferrocarril a la diligencia postal, entre la estación de ferrocarril de Guamote y la capital, arribaban a Quito en dos días y medio de viaje. En tanto que los coches privados lo hacían en dos días.³⁰ Por primera vez se comenzó a utilizar el término *comodidad* en el transporte cuando tres décadas antes se demoraba el viaje a Guayaquil quince días a caballo o en mula. Los tiempos de la comunicación se acortaban drásticamente.

Este tipo de reacomodo de transporte representó un mayor ritmo de integración en el proceso de modernización en curso, tanto a nivel interregional como internacional. Un mayor flujo de mercancías, trabajadores, comerciantes e ideas se comenzó a registrar aproximadamente unos seis años antes de la llegada del ferrocarril a la ciudad capital. Indudablemente que el artefacto que más impactó en la urbe y que llegó en ese lapso de tiempo fue el vehículo a gasolina (1901), que presionaría por una fuerte transformación de Quito.

A pesar de la importancia de esos cambios, la sola presencia del ferrocarril no explica ni manifiesta los cambios que se operaron en la visión de los dirigentes institucionales de Quito, como la municipalidad. Misma que ya disponía de amplitud y abarcaba un marco internacional y universal. La aproximación del ferrocarril era el referente más concreto de la modernización. La visión municipal representa a una élite política e institucional con una mentalidad universalista, vinculada a la civilización y modernización europea.

El municipio era una corporación electiva y representaba a una instancia estatal muy cercana a la población, cuyo origen era colonial. Disponía de una amplia gama de atribuciones administrativas, impositivas, económicas, policiales, en educación y beneficencia. Se financiaba mediante propiedades y capitales en mutuo, rentas municipales, contribución subsidiaria e impuestos municipales.³¹ Para fines del siglo XIX, incluso vendía sus terrenos, cobraba por los servicios públicos y

30 Humberto Toscano, citado en Vásconez, *Breve historia de los servicios en la ciudad de Quito*, 98.

31 Enrique Ayala Mora, *Ecuador del siglo XIX Estado Nacional, Ejército, Iglesia y Municipio* (Quito: UASB-E / CEN, 2011), 226-34.

disponía de una amplia influencia en la regulación urbana de la sociedad quiteña.

Este caso de identificación con la modernización era parte importante del discurso liberal de ese período y se refleja en las políticas municipales impulsadas por el Concejo Cantonal de Quito de 1905, cuando su presidente era Francisco Andrade Marín. Como Ministro de Obras Públicas en 1884, él había traspasado la competencia de la construcción del agua potable a la municipalidad quiteña.

Andrade Marín era miembro de la *Liga Ecuatoriana de Librepensadores* que en 1906 festejó su primer aniversario de fundación. Este contexto de las ideas que ya circulaban en Quito ha considerado un sector relevante en este estudio. El pensamiento de Andrade Marín es un caso muy ilustrativo acerca de cómo se percibía el fenómeno que transformaría a la urbe de forma profunda en términos del poder local y nacional del momento, bajo la consideración de que su presidencia encarnaba el discurso y la utopía del cambio moderno en el cenáculo municipal,³² condición que da lugar a un material muy rico sobre la coyuntura de cambio urbano en la historiografía local e ilumina aspectos oscuros del papel del liderazgo municipal en ese proceso.

El pensamiento de Francisco Andrade Marín, durante su presidencia en el Concejo Cantonal de Quito, contiene una seria preocupación acerca de la posición de la institucionalidad municipal frente al dilema decimonónico de civilización o barbarie que asediaría al país. Para Andrade Marín, «las ruedas del progreso nos aplastarán irremisiblemente si no trepamos sobre ellas, para seguirles al hilo el movimiento que imprimen. Si nos proponemos caminar al redropelo sobre la vergüenza de nuestra estupidez ha de acontecernos el quedar materialmente

32 Francisco Andrade Marín registró una larga trayectoria pública. Aparte de Ministro de Obras Públicas y de Hacienda, en los años ochenta y 1894, en 1892 y 1905 también desempeñó la función de presidente del Concejo Cantonal de Quito, en abril de 1908 laboró como Inspector General de Higiene de Quito. En 1912 funge de Presidente de la Cámara de Diputados, sería Encargado del Poder Ejecutivo durante algunos meses y entregaría el poder a Leonidas Plaza Gutiérrez. Políticamente era muy afín a la facción del placismo liberal. Asimismo, fue escritor y colaborador de diversas revistas; publicó diversos ensayos sobre temas sociales, entre ellos los *Ferrocarriles del Ecuador* (Quito: Editorial Ecuador, *Diccionario Biográfico del Ecuador*, 1928), 55.

triturados por esas inconsideradas masas que impasibles pasarán sobre nosotros...». ³³

El dilema planteado en el discurso de Andrade Marín significa, para la ciudad, enrumbarse hacia la compenetración y asimilación con la modernización o continuar con el tradicionalismo del siglo XIX. Primero, significaría resolver los grandes problemas que sufría la urbe, como la situación de insalubridad que la aquejaba de forma histórica, así como solucionar la *desorganización* de las actividades urbanas que no dejaban de ser parte del fenómeno de insalubridad. Un gran desafío consistía en la adopción de nuevos servicios que las grandes ciudades latinoamericanas ya habían establecido, como el alumbrado público.

Lo segundo representaría, para los ideólogos liberales, mantener el estado tradicional de la urbe con los problemas arriba anotados, lo que evidenciaría la desconexión de la capital con el resto de regiones del país y la situación de estancamiento económico y social.

El alcance del fenómeno vislumbrado no se relaciona solamente con los efectos directos que ocasionará el ferrocarril en el Ecuador y la ciudad, sino que alcanza una gran dimensión internacional e involucra un cambio civilizatorio. Parte de ella es la expectativa de poseer una «poderosa» estación marítima en el archipiélago de Galápagos.

El Ecuador está literalmente sitiado y bloqueado por el estupendo progreso del siglo 20. Al Ecuador, por lo mismo, le será absolutamente imposible sustraerse á las imperiosas exigencias de la civilización de las naciones mayores. El ferrocarril interandino y el intercontinental, el canal de Panamá, la apertura de vías mercantiles para Australia y Japón, la gran marina mercante que desde California está visitando hacia el Sur todas las costas del Pacífico, una opulenta y poderosa estación marítima en el archipiélago de Galápagos, una interminable corriente inmigratoria, etc., etc., son cosas que ya se acercan, que ya llegan, y cuyo ruido asorda al mundo entero. No pasará la actual generación sin que ella vea esos portentos completamente realizados. ³⁴

33 Francisco Andrade Marín, «Discurso del Presidente de la Municipalidad de Quito, Sr. Dr. D. Francisco Andrade Marín» (inauguración de la avenida “24 de Mayo”, Quito, 1905).

34 Francisco Andrade Marín, «Discurso del Presidente de la Municipalidad de Quito, Sr. Dr. D. Francisco Andrade Marín» (inauguración de la avenida “24 de Mayo”, Quito, 1905), s. p.

Esta visión amplia de la modernización determina que la construcción del ferrocarril interandino sea solamente una parte de la gran fantasía modernizante. No se debe olvidar que el ferrocarril exclusivamente representó el *abrazo de acero* de la integración nacional. En tanto que la logística exportadora de cacao involucraba también aspectos modernos, como el uso de barcos a vapor. Asimismo, la construcción del canal de Panamá representaría un gran impacto para el comercio ecuatoriano, que lo haría más dependiente de la influencia norteamericana y más integrado a las potencias industrializadas europeas, como Inglaterra, Francia y Alemania.

En otras palabras, este trabajo trata de destacar que el discurso de una visión amplia de la modernización, alardeado por el municipio quiteño, rebasaba los aspectos inherentes a la construcción del ferrocarril nacional para adscribirse a una propuesta más universalista.

Pero la utopía modernizadora del presidente de la municipalidad quiteña no solamente dispone de una mirada hacia el entorno exterior, sino que también se dirige al espacio local. En el sueño modernizante de Andrade Marín, la conformación urbana de Quito no es más que el reflejo del avance de la civilización, pero lo hace de una forma exagerada y superlativa en su retórica.

Las iglesias, los palacios, los observatorios, las universidades, los colegios, los hospitales, los hospicios, las grandes casas de corrección y de refugio, los teatros y los hipódromos, los parques y los jardines, etc., etc., representan el avanzado conjunto de una civilización reciente y vigorosa. Por aquí, servicios de coches y automóviles, por allí, los de telégrafos, teléfonos y luz eléctrica. Afinad el oído, que, presuroso llama el pito de la locomotora que, presuroso, llama á las puertas de la ciudad. [...] La civilización es la que entra, es la que penetra, es la que allana el hogar, fuerte, noble, magnífica. Ella nos está abrazando suave ó fuertemente, con nuestra voluntad ó sin ella...³⁵

Entre todos estos elementos civilizatorios, el agua va a adquirir un sentido metafórico: «Necesitamos agua viva, agua civilizada que sube y baja, se encorva y se retuerce por tubos invisibles; agua de la vida propia de los pueblos cultos, de las ciudades modernas... y que no solo atiende á lo necesario y á lo útil, sino que avanza inocentemente á la

35 *El Municipio*, Quito, setiembre 13 de 1905, N° 228, 1902.

suprema fruición y voluptuosidad de las delicias del género humano». ³⁶ La salubridad, por lo tanto, no solo se vincula con el bienestar humano en sí mismo, sino que se relaciona con la pulcritud civilizada, urbana, de una capitalidad de primer orden. ³⁷

Es indudable que la idea decimonónica de progreso seduce a la élite municipal, que será apoyada por los propios integrantes del Concejo Cantonal, quienes apoyan en las votaciones al presidente de la municipalidad. En tanto que lo tradicional no deja de recibir calificativos despectivos, relacionándolo con lo primitivo y estancado.

Como lo señala y demuestra Kim Clark, los conceptos de “movimiento y conexión” son palabras claves en el discurso liberal de la época, muy vinculado al progreso. En esta concepción, el pasado estaba asociado con el estancamiento, la inercia, la rutina y lo retrógrado, concepción en la que las regiones estaban desconectadas y encerradas en sí mismas. En contraste, el futuro estaría caracterizado por el movimiento, la conexión, el crecimiento y la expansión. Dado que el movimiento y la conexión eran palabras clave para el proyecto liberal, es comprensible que la piedra angular de ese programa debía ser la construcción de un ferrocarril. ^{38 39}

Si bien es cierto que la concepción liberal estaba muy asociada a movimiento, conexión y ferrocarril, en la visión de Andrade Marín estaba muy vinculada a un amplio contexto civilizatorio y hasta de filosofía de vida.

Hemos de aprestarnos, desde luego, para hablar la lengua de las maquinarias y la de los cables submarinos, la de los telégrafos y teléfonos, de los ferrocarriles y tranvías, la lengua de las bicicletas y de los automóviles, la de la luz de Edison y la de las instituciones bancarias, la lengua de las letras de cambio,

36 *Ibíd.*, 1903.

37 *Ibíd.*

38 Clark, *La obra redentora*, 52.

39 En esta cita, Kim Clark adopta el concepto sobre movilidad y conexión en el sentido de *palabra clave* utilizada por Raymond Williams. El análisis de palabra clave señala conflictos sobre significados que han sido oscurecidos a través del uso de un término común. Los significados de estas palabras no están determinados, sino que son articulados y transformados a través de conflictos sobre proyectos económicos políticos y culturales específicos. De este modo, las palabras clave brindan la apariencia de consenso, aunque bien pueden evocar diferentes cosas para diferentes personas. En Clark, *La obra redentora*, 50.

la del comercio y de todas sus riquezas colosales, la de los aceros y de los túneles, en lo cual estamos, me parece en plena oscuridad. Señores, tenemos que aprender las ciencias de aplicación eminentemente prácticas, renunciando á la vanidad de nuestras pobres literaturas vetustas... La pobreza en verso es un arcaísmo económico, es un anacronismo. El trabajo improductivo es una insensatez. Trabajemos siempre para producir, para vivir, para disfrutar.

Como se registra en la cita, los conceptos que utiliza Francisco Andrade están muy vinculados a los de civilización *versus* barbarie, forjados en el siglo XIX. Su posición filosófica es abiertamente favorable a la modernización con la particularidad de que es asumida en la gestión institucional de forma práctica y directa. Así, los problemas de la urbe los trata de resolver apelando a los bienes y servicios provistos por Europa.

Aunque esta posición parecería de tipo personal, existen suficientes evidencias empíricas que demuestran que disponía de gran aceptación en el Concejo Cantonal, como se va a demostrar en la reseña de la construcción del abastecimiento del agua potable a domicilio y en el resto de servicios públicos. En el conjunto de ejecución de las obras urbanas, que constituirían los futuros servicios públicos, se priorizaba la participación de lo extranjero en detrimento de lo local. Se trató de buscar la mejor asesoría técnica europea, incluso realizando gestiones directas en Europa. Las decisiones que se tomaron sobre el agua potable en el Municipio fueron votadas y aprobadas por mayoría de votos durante 1905.

Durante la gestión municipal de Francisco Andrade Marín, la forma de solucionar y atender las demandas urbanas apuntaba a preparar a Quito como una ciudad moderna destinada a la inmigración. Este último es un tema que lo menciona Andrade y que seguramente tiene que ver con el objetivo estatal decimonónico de incentivar la inmigración como factor de progreso. La construcción del ferrocarril interandino incentivó el resurgimiento del sueño inmigratorio. Si bien el presidente de la municipalidad quiteña —Francisco Andrade Marín— lo vinculaba con el progreso de la urbe, el periódico de Quito —*El Comercio*— lo relacionaba con la colonización de la región Amazónica por intermedio de emigrantes alemanes, bajo la perspectiva de la creación de una nueva civilización nacional;⁴⁰ en el mismo contexto de política estatal migratoria que se pretendía realizar en Argentina y Brasil.

40 *El Comercio*, “Inmigración y ferrocarril”, 1 de noviembre de 1906. Esta visión era garciana, pero actualizada con su relacionamiento con el ferrocarril.

La política de Andrade Marín implicaba impulsar políticas municipales de diferenciación y segregación entre la abigarrada ciudad tradicional y la ciudad nueva, moderna y europea. Este proceso implicaría una transición heterogénea temporal desde el punto de vista territorial que determina —en un comienzo del proceso— el surgimiento de los barrios centrales y modernos junto a los populares y tradicionales, como fue el caso del barrio de San Roque. Aunque posteriormente la modernización se generalizará a toda la urbe.

2. LA ARTICULACIÓN ENTRE LO NACIONAL Y LO LOCAL EN QUITO

No es posible explicar los cambios modernizadores que ocurren en Quito durante ese período si no se analiza la articulación entre el poder local y el nacional. La importancia de esta relación siempre está presente en la construcción de la política pública; la comprensión de procesos de tanta magnitud, como el abastecimiento de agua potable y alcantarillado durante esa época, no es clara y completa si no se incluye esta doble dimensión. Este aspecto no ha sido estudiado suficientemente en la historiografía quiteña y esta investigación pretende dejar planteada la problemática que genera asociación, tensión y conflictos al interior del Estado nacional, entre gobierno central y local.

Las condiciones de insalubridad de la capital ecuatoriana y el surgimiento de enfermedades y pestes determinaron que la población quiteña sea muy vulnerable en sus expectativas de vida. Para el último tercio del siglo XIX se registraron iniciativas privadas, como la del presbítero Juan de Dios Campuzano, quien por su iniciativa y financiamiento construyó una acequia que transportaba agua desde la falda occidental del cerro Atacazo hasta las faldas del Pichincha, con una extensión de recorrido de 50 kilómetros.⁴¹

Esta iniciativa privada atrajo la intervención del Estado nacional cuando el Ministro de Obras Públicas y Fomento, del período de gobiernos *progresistas*, Francisco Andrade Marín —futuro presidente municipal— compró mediante escritura pública la acequia y las aguas el 22 de diciembre de 1887. No obstante, el Ministerio se quedó temporalmente con la administración del servicio: el 14 de noviembre de 1889, casi dos años después, lo entregó a la Municipalidad de Quito para la distribución

41 Vásconez, coord., *Breve historia de los servicios en la ciudad de Quito*, 90.

del líquido en la ciudad.⁴² Esto marcó una primera asociación entre el Estado central y el local para el manejo de un servicio público.

La importancia de dotar el servicio de agua potable para Quito determinó una nueva intervención del Estado nacional entregando temporalmente, en 1892, por intermedio del Congreso Nacional, recursos financieros a la Municipalidad de Quito. Estos recursos posteriormente fueron reembolsados a pedido de la Tesorería Nacional y destinados a la defensa nacional. Era evidente que los recursos solicitados eran muy superiores a los concedidos en relación con la magnitud de la obra civil.

Y es que el surgimiento del liberalismo provocó una mayor intervención del Estado nacional en el ámbito municipal. Mismo que se extiende al territorio como producto del impulso a la obra pública, como el caso del abastecimiento de agua potable.⁴³ ⁴⁴ No se debe olvidar que el liberalismo constituyó la corriente política que más se identificó con la modernización y el progreso representados en el ferrocarril interandino. Aunque en el último cuarto del siglo XIX, la integración del país con el mercado internacional se intensificó, sobre todo con los denominados gobiernos progresistas.

El liberalismo no influenció, como corriente política, a modo de conjunto homogéneo sobre la obra municipal. La división política del liberalismo entre alfaristas y placistas provocó dos modalidades distintas para acometer la construcción de gran magnitud del abastecimiento de agua potable a domicilio y de los trabajos de modernización urbana de Quito.

Para 1902, se emprende con mayor firmeza y resolución el proyecto modernizador en una alianza entre el Estado nacional y el local. El gobierno de Leonidas Plaza Gutiérrez y la presidencia de Francisco Andrade Marín emprenden conjuntamente dicha tarea. Con ese

42 *Ibíd.*

43 Sofía Luzuriaga Jaramillo, «Abastecimiento de Agua y Políticas de Saneamiento en Quito, 1880-1930», *Procesos: Revista Ecuatoriana de Historia* (2010): 48. Este tema corresponde al segundo capítulo de la tesis de maestría en Estudios de la Cultura, «Agua potable y discursos que moldearon su abastecimiento. Quito en el cambio del XIX al XX» (UASB, 2009).

44 Esta investigación ha tomado como referente al texto de Sofía Luzuriaga antes citado y ha revisado algunas de sus fuentes del Fondo de Ciencias Humanas del Ministerio de Cultura. Ya que este es uno de los pocos estudios realizados sobre dicho tema.

impulso político, el Congreso de 1902 dispone del financiamiento para la construcción del Agua Potable para Quito. En efecto, se dispone que el Gobierno nacional ceda a la municipalidad el usufructo del tributo relacionado con el consumo de aguardiente. Se gravó con cinco centavos más el litro de aguardiente que se consumiera en la provincia de Pichincha y todo el producto del impuesto al consumo de aguardiente en la misma provincia, que antes correspondía al fisco. Como estos fondos eran insuficientes, el Congreso de 1905 estableció el impuesto de dos centavos más a cada kilogramo de cuero exportado por todos los puertos de la República.⁴⁵

Hay que destacar la importancia de los tributos gravados al consumo de chicha, aguardiente y licores importados en el presupuesto municipal de Quito. Los mismos que financiaron de forma muy significativa y durante mucho tiempo a la obra municipal. A fines del siglo XIX, el ingreso tributario por bebidas alcohólicas llegó a ser el más importante del presupuesto.⁴⁶

El período de 1902 a 1906 es de gran actividad municipal en el impulso al proyecto de abastecimiento de agua potable.⁴⁷ No obstante, el golpe de Estado de 1906 marca el fin de este tipo de alianza y el nuevo Jefe Supremo, Eloy Alfaro, disuelve el Concejo Cantonal de Quito que lideraba el proceso de construcción del sistema de agua potable a domicilio. En adelante, declara obras nacionales y de beneficencia, las de agua potable, canalización y pavimentación y se conforma una Junta de Agua Potable y Canalización de Quito que se hace cargo del proceso técnico-financiero de ejecución del sistema.⁴⁸

Dicha Junta está conformada por los nuevos miembros de la Municipalidad de Quito y por el Ministro de Obras Públicas, o su delegado.

45 Concejo Municipal de Quito, *El nuevo servicio de agua potable* (s/l: Imprenta Municipal, 1924), 7.

46 Wilson Miño Grijalva, «Cambios urbano-políticos y presupuesto municipal: el caso de Quito a fines del siglo XIX» (ensayo final presentado en la asignatura Problemas en la construcción del Estado-nación en el Programa de Maestría en Historia [inédito], Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2010), 7.

47 Ver anexo n.º 1: Canalización y relleno de la quebrada Jerusalem antes de la inauguración de 1905.

48 Eloy Alfaro, *Decreto Supremo sobre Agua Potable, Canalización y Pavimentación de la Ciudad. Reglamento Interno de la Junta encargada de la ejecución de esas obras* (Quito: Imprenta Municipal, 1906), 2.

Con esta ruptura, aparentemente el Ejecutivo se hace cargo del control de la ejecución de la obra de agua potable. Aunque en un comienzo los miembros principales son de la Municipalidad, hay evidencias de que con el tiempo algunos son reemplazados por ciudadanos particulares y la Junta llega a disponer de gran autonomía administrativa y financiera, inclusive del propio Ministerio de Obras Públicas.⁴⁹ De este modo se convierte en un ente completamente privado en cuanto a las decisiones contractuales que adopta para la construcción del sistema de abastecimiento de agua potable a domicilio.

Algunos de los miembros de la Junta son integrantes de la facción alfarista y otros disponen de gran poder económico en la ciudad, como los casos del comandante Olmedo Alfaro y del hacendado e industrial, Manuel Jijón Larrea, miembro de la élite quiteña.

Es indudable que este acto dictatorial, con ribetes de escándalo público, debió ahondar las diferencias entre las facciones liberales de alfaristas y placistas en el ámbito político de Quito. Un evento de esas características, al disolver el poder local, agudizará la confrontación que terminará en 1911 en el campo de la guerra civil.

Las Juntas de Agua Potable tienen un tiempo de duración hasta octubre de 1913, cuando —con el ascenso de Plaza Gutiérrez al poder— se suspende su funcionamiento. Este último alegaba la pertinencia del Estado central para encargarse de este tipo de obras y la falta de responsabilidad pública de un organismo colegiado, como era una junta. «La mayor parte de los trabajos encomendados a dichas corporaciones no llegaron a realizarse, o se hicieron imperfectamente, y no había persona determinada sobre quien recayera, no la responsabilidad legal, pero ni siquiera la de la opinión pública».⁵⁰

Un ejemplo de la mayor intervención del Estado nacional es el Convenio firmado en marzo de 1905, entre el Gobernador de la Provincia de Pichincha, Rafael Gómez de la Torre y Francisco Andrade Marín, Presidente de la Municipalidad de Quito, quien fusiona a la Policía Municipal de Aseo, Ornato y Salubridad con la Policía Nacional. Por intermedio de este ahorro presupuestario de la Municipalidad, la

49 Concejo Municipal de Quito, *El nuevo servicio de agua potable*, 11.

50 Leonidas Plaza, *Agua potable y canalización de Quito* (Quito: El Quiteño Libre, 1915), 7.

Policía Nacional se hace cargo de la inspección y dirección general sobre ambas policías.⁵¹

El análisis de la construcción del agua potable y canalización no se puede desvincular del contexto urbano en que se produce. Mientras se construye el sistema de agua potable, la ciudad de Quito es impactada por otros cambios simultáneos que ocasiona el ferrocarril. A continuación se tratarán temas relacionados con los cambios que la urbe quiteña registra en el período de las dos primeras décadas del siglo xx.

3. EL IMPACTO DEL FERROCARRIL INTERANDINO

Uno de los grandes fenómenos que impactó en la vida urbana de Quito fue la presencia del ferrocarril interandino, que representó el símbolo más poderoso de una época de modernización. Este fenómeno tendría características dramáticas en la transición de la ciudad tradicional a la moderna. Según la perspicacia de uno de los quiteños tradicionales de la época, Federico Páez, empleado municipal (1918) y dictador ecuatoriano (1937), en el Ecuador la mayor revolución se dio en 1908: «La construcción del ferrocarril de Guayaquil a Quito transformó y trastornó todo. Mientras en otras partes el progreso fue ordenado y lento, para nosotros no hubo aurora. Bruscamente pasamos de la oscuridad a la luz, de la mula al automóvil y del poncho al frac».⁵²

3.1. FERROCARRIL, DEMOGRAFÍA Y ESPACIO URBANO 1906-1932

El crecimiento poblacional de Quito no dejó de ser lento hasta los primeros años del siglo xx. Así, entre 1904 y 1906, el número de habitantes de la urbe ascendía a un promedio de cincuenta mil habitantes⁵³ Los límites de la ciudad no habían sufrido modificaciones radicales: la ciudad se extendía desde el Panecillo (cerro Yavirac, por el sur) hasta

51 *El Municipio*, Quito, marzo 23 de 1905, n.º 218.

52 Fernando Jurado Noboa, “La dorada juventud de los grandes almacenes”, en Pablo Cuvi, ed., *Historia de la Cámara de Comercio de Quito* (Quito: Cámara de Comercio de Quito, 2006), 65.

53 Las cifras más consistentes sobre esos años son utilizadas por autores, como Guillermo Bustos, Fernando Carrión, Jean-Paul Deler y Eduardo Kingman. Se calculaba que para 1904 Quito disponía de 48 000 habitantes; en 1906, 51 858 pobladores; en 1914, 58 000 residentes; 1922, 80 702 habitantes y en 1932, una población de 123 000 personas.

la capilla de El Belén (por el norte); por el occidente, desde las lomas y colinas del volcán Pichincha hasta el cerro del Itchimbía, por el oriente.

Según el mapa, levantado en 1904 por la segunda Misión Geodésica Francesa, no se habían modificado los límites históricos (ver anexo 1). Sin embargo, de acuerdo con un análisis comparativo con los planos inmediatos anteriores, se registraban cambios a nivel del contorno general, nuevas construcciones de importancia, trazado de nuevas calles, una definida tendencia de expansión y un área densamente poblada de 173.7 hectáreas.⁵⁴ Según Alcides Enríquez, los siguientes barrios constituían los límites: el Tejar de la Merced, San Diego, La Chilena y San Juan, por el occidente; y por el oriente, la Loma Grande y La Tola.⁵⁵

Según Kingman, el hecho de que la ciudad no haya modificado sus límites de forma longitudinal no significa que no haya crecido poblacionalmente. Sino que lo hizo densificándose con base en el modelo tradicional radial-concéntrico. Un dato periodístico de la urbe, refiriéndose al Quito de 1906, afirmaba que la gente vivía hacinada: «cada casa era un rimero de habitantes que hacía el milagro de vivir».⁵⁶

Para 1914, el plano de Antonio Gil⁵⁷ ya registra el impacto de la operación del ferrocarril interandino que determina un proceso de desbordamiento de los límites históricos de la ciudad. El impacto migratorio sobre la urbe es completamente evidente: por el occidente se completa la densificación de los barrios tradicionales, como El Tejar y San Juan, La Loma Grande (ver anexo 1). El límite de la ciudad se extiende hasta el río Machángara en el sector de La Recoleta. Surge la ciudad de las lomas y la de las planicies.⁵⁸ Los barrios de trabajadores inmigrantes se ubican en las alturas: se forma el barrio de La Tola. Comienza un proceso de ruptura con los límites históricos de la ciudad y se inicia la

54 Luis T. Paz y Miño, *Apuntaciones para una Geografía Urbana de Quito* (Ciudad de México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia/Plan Piloto del Ecuador, 1960), Plano n.º 4.

55 Alcides Enríquez, citado en Eduardo Kingman, *La ciudad y los otros Quito 1860-1940*, 181. Enríquez menciona entre los barrios limítrofes por el oriente a La Tola, lo cual no es exacto según el mapa de la Misión Geodésica Francesa.

56 *Ibíd.*, 183-4.

57 Plano de la Ciudad de Quito publicado por orden del Intendente General, Antonio Gil, para uso del Cuerpo de Policía. Escala 1:6000 m, Quito, 1914.

58 Paz y Miño, *Apuntaciones para una Geografía Urbana de Quito*, 30.

formación de nuevos barrios. El denominado sector residencial, de la ciudad de los valles o planicies, se expande por el noroccidente del parque La Alameda y comienza una moderada expansión hacia la planicie de Ñaquito. En tanto que las calles ubicadas al oriente de La Alameda continúan con su consolidación urbana (ver anexo 1).

En este período de expansión urbana de Quito, que se profundiza con la operación del ferrocarril interandino, surge un proceso que no deja de ser paradójico. La ciudad crece demográficamente de forma sostenida, desde 1904 hasta 1920, al interior de un contexto económico nacional en que el principal polo de atracción demográfica era la Costa, concretamente de la región de Guayaquil. Esto ocurre tanto por la demanda de mano de obra de las huertas cacaoteras como por el crecimiento de la agroindustria azucarera y la urbe guayaquileña, economías que atraían personal impulsado por salarios más altos que en la Sierra interandina. El ferrocarril era el medio de transporte que posibilitaba la integración del mercado de trabajo nacional mediante el transporte de trabajadores a la Costa.⁵⁹ No obstante, el ritmo de crecimiento urbano de Quito se sostuvo de forma moderada hasta 1920, año que marca el declive y ocaso del auge agroexportador cacaotero. En este período, de 1904 hasta 1922, Quito creció en un 66.6 %, índice que representaría un promedio del 3.3 % anual, el mismo que es significativo en términos estadísticos.

En el plano de Rivadeneira y Herrera de 1922 se observa cómo las tendencias de crecimiento de la urbe quiteña marcan una ruptura histórica: la ciudad se expande con otras lógicas y dinámicas que señalan la ruta que seguirá la consolidación urbana en el futuro. Gracias al avance de la obra pública y a los elementos de la modernización, como los vehículos a gasolina, que utilizan nuevas carreteras para su movilidad, la ciudad rompe con sus límites históricos y se proyecta hacia las llanuras del nororiente. Todavía el obstáculo del Panecillo y del Itchimbía no facilita la expansión hacia el sur. Se inicia la urbanización hacia el norte mediante la conformación de los barrios de la América, Larrea y Mariscal Sucre. No obstante, durante los años posteriores, comienza la organización de un núcleo urbano en La Magdalena, en el sur de la ciudad. Los siguientes años son de consolidación urbana, en los que el rol

59 Clark, *La obra redentora*, 100.

del Municipio de Quito es protagónico, dado que asumiría los enormes costos de construcción de vías y de dotación de servicios básicos.⁶⁰

Según Luis T. Paz y Miño, la ciudad de las colinas era fomentada por el bajo valor del suelo, pero estas eran cercanas al centro urbano, afectadas por las dificultades de la provisión de pavimentación, agua y transporte. Los barrios de las colinas eran netamente populares. Las calles: estrechas, mal trazadas y sin pavimento alguno. Las casas, de uno o dos pisos, de apariencia modesta o pobre. Barrios de esta condición fueron el primitivo Aguarico, La Colmena, La Tola, La Libertad, San Juan, la primitiva Floresta, el Dorado, la ciudadela Méjico, Los Andes.⁶¹

Continuando con la visión de Paz y Miño, el crecimiento de la ciudad de la planicie disponía de facilidades para su desarrollo urbano y estaba de acuerdo con la lógica del capital inmobiliario, bajo conceptos modernos, con calles anchas y rectas. Estos son los denominados barrios residenciales organizados como ciudadelas, como Larrea, América, Belisario Quevedo, Mariscal Sucre, Bolívar, Colón, Batán, Lafargue, Ñaquito. Su organización fue bastante sencilla y expedita y supuso inversiones que perseguían el lucro por parte de los propietarios de terrenos que consistían en huertas, potreros o eucaliptos, en las afueras del núcleo urbano.

Medían el terreno, señalaban en un croquis o plano las futuras calles y un número de lotes que rindieran ganancias apreciables y los ofrecían en venta al público necesitado, a precios, al parecer ventajoso. Para facilitar la venta comenzaron a dar facilidades de pago, aceptando abonos mensuales o trimestrales y desde luego, dejando al Municipio los costosos trabajos de urbanización.⁶²

En síntesis, de esta forma se escribió gran parte de la historia urbana nacida al calor de la modernización y de su mejor símbolo: el ferrocarril interandino. Así se originó la conformación segregada de una ciudad de las lomas de carácter netamente popular y de otra ciudad de la planicie, de corte residencial dirigida hacia sectores sociales medios y altos. La ciudad se expandió y consolidó con estas características durante gran parte del siglo xx.

60 Ver anexo n.º 1.

61 Paz y Miño, *Apuntaciones para una Geografía Urbana de Quito*, 30.

62 *Ibíd.*, 30.

Para los años 20, en el contexto de la crisis cacaotera costeña, el crecimiento poblacional de Quito se convierte en acelerado. En un período de 28 años, 1904-1932, la urbe duplica y más su población: su expansión representa un 156 % en ese período. Este es el período de intensificación y auge de la transformación urbana de la ciudad y repercute en el contexto nacional. En estos años, el tamaño de la población entre Quito y Guayaquil se iguala, la primera recupera su importancia demográfica. Según Deler, Guayaquil registra en 1925 una población de 116 mil habitantes, en tanto que la de Quito asciende, en 1932, a 123 mil pobladores.⁶³

Durante la década de los años 20, la dinámica urbana de Quito cambia radicalmente el carácter y el ritmo de su crecimiento. De la organización radial-concéntrica se transita hacia la longitudinal.⁶⁴ De modo que, en el plano de 1932 se observa un proceso de plena expansión hacia los valles circundantes del sur y norte y de consolidación de los barrios asentados en los declives cordilleranos andinos.

El arribo del ferrocarril a Quito representó el impacto de la modernización sobre la urbe andina. No obstante, hay que preguntarse las formas que adquirió esta dinámica durante esos años. Es claro que en el proceso de densificación del espacio urbano una de las formas de ocupación del suelo se hizo a costa de terrenos baldíos. Sin embargo, existió otro proceso que cambió el carácter de Quito, muy vinculado a la modernización de la época. Y consistió en una fuerte renovación urbana de la ciudad que significó el reemplazo de antiguas edificaciones por otras nuevas. La modernización de la ciudad no solamente fue densificación, expansión y cambio de fachadas; sino también el impacto de la renovación en el propio centro urbano.

La construcción de grandes edificios se realizó derrocando a muchos antiguos. Si se analizan las imágenes fotográficas de calles como la Maldonado o la García Moreno en el período de 1900, en comparación con los años posteriores a los 30, se puede verificar la profundidad y el

63 Deler, *Ecuador del espacio al Estado nacional*, 248. Según Deler, en este período casi se igualan las poblaciones de Quito y Guayaquil.

64 Fernando Carrión Mena, "El desarrollo urbano de Quito entre sus crisis urbanas más recientes", en Banco Central del Ecuador, *El Ecuador de la posguerra* (Quito: s. e., 1992), 322-3.

alcance de los cambios arquitectónicos (ver anexo 2). En esos años se pedirá que la cruz y la pila de agua sean desplazadas a las parroquias vecinas, como sinónimos de atraso y tradición. Las pilas de las plazas de San Francisco y de la plaza Mayor serán reubicadas en las parroquias vecinas de Sangolquí y Calacalí.

El derrocamiento de grandes construcciones estará a la orden del día, como se hizo con las edificaciones interiores del Palacio de Gobierno y con el enorme edificio colonial de la Universidad Central (1914). El Congreso y autoridades universitarias, bajo la consideración de un proyecto de construir un edificio para universidad moderna —debido al deterioro del antiguo— resolvieron el derrocamiento. Hubo reacciones aisladas, como la del escritor de la élite tradicional quiteña, Gonzalo Zaldumbide, que se expresó de esta forma sobre el hecho: «¡Bárbaros, abominables civilizadores, iconoclastas e ignaros, apartaos del sitio que habéis deslustrado con vuestra vanidad insolente y torpe!».⁶⁵

Con la introducción de nuevos materiales de construcción —como el cemento, el hierro y el vidrio— comenzó la transformación de las edificaciones antiguas y surgieron los edificios modernos de tres pisos, lo que condujo a la demolición de las vetustas casas de origen tradicional de más de una o dos plantas, planeadas y dirigidas por arquitectos extranjeros. Los nuevos edificios que se levantaron primero sobre el mismo centro urbano de la ciudad para luego expandirse más allá de los límites históricos de la urbe. Ejemplos de ello son los edificios del Banco del Pichincha (1924), que posteriormente pasó a control del Banco Central del Ecuador; el Palacio Municipal (1910); el Círculo Militar (1926); la Universidad Central del Ecuador (1920); el Palacio de las Comunicaciones (1927) o correo; la Compañía Agrícola e Industrial (1920); Diario El Comercio (1926); y el Hotel Majestic. Grandes edificios se construyeron fuera de los límites urbanos tradicionales como el Sanatorio Rocafuerte (Hospital Militar), 1907; y el Hospital Civil (Eugenio Espejo), 1922. La construcción de los principales pasajes comerciales también se realizó sobre el propio centro del casco urbano. Ese fue el caso de los pasajes Royal, Baca y Tobar.⁶⁶

65 María Antonieta Vásquez Hahn, *Luz a través de los muros, biografía de un edificio quiteño* (Quito: Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural de Quito, 2005), 177-8.

66 José Paúl Aguilar, *Quito: Arquitectura y modernidad 1850-1950* (Quito: Museo Municipal Alberto Mena Caamaño, 1995), 38-45.

Esta reflexión conduce a la conclusión de que la huella del proceso de modernización fue profunda en el centro urbano de Quito y que lo más genuino de la herencia colonial que ha sobrevivido son las iglesias que se construyeron en esa época. El cambio en el uso del suelo se organizaría con base en nuevas prácticas sociales.

Era el inicio de un proceso que se iría consolidando con el tiempo. En el Centro fueron ubicados el café, el hotel, el teatro, y más tarde, el cinematógrafo, los clubes privados, las salas de patinaje y de conciertos decorados a la manera europea. Estos espacios de socialización contribuyeron a generar cambios en la cultura política ya que marcaron una separación de los ámbitos en los que se definía lo público-ciudadano del resto de la ciudad, percibida a partir de entonces como contaminada y contaminante.⁶⁷

Era el surgimiento de la ciudad moderna que progresivamente se expandiría por toda la urbe. Y que lo hace no solamente densificando la construcción de los límites de los espacios centrales sin urbanizar, sino que comienza sobre las edificaciones del propio centro urbano de la capital.

Un fenómeno que no se puede dejar de destacar es el relacionado con la densificación provocada por la operación del ferrocarril en el sector geográfico de Chimbacalle, al sureste de Quito. Con la construcción de la estación ferroviaria se instala una actividad que determina el surgimiento de un polo urbano, el mismo que desarrolla una tendencia a conectarse con el centro urbano de la urbe, concretamente con la plaza de Santo Domingo. Esta es visible en 1914, cuando se efectúa un traslado industrial de los molinos y las primeras fábricas de tejidos de las orillas del río Machángara hacia el barrio de Chimbacalle. Dichas empresas se habían establecido junto al río con el fin de obtener fuerza motriz de la caída de agua, mediante el uso de canales. El objetivo de esas industrias, con su traslado, era aprovechar de la cercanía del ferrocarril y del empleo de la energía eléctrica que comenzaba a crecer.⁶⁸ La lógica de las actividades industriales derivó en que sus trabajadores residieran cerca de las empresas. Según Kingman, con la llegada del ferrocarril en 1908 empezó a tomar forma —en Chimbacalle— un barrio obrero.⁶⁹

67 Eduardo Kingman Garcés, *La ciudad y los otros*, 204.

68 Paz y Miño, *Apuntaciones para una geografía urbana de Quito*, 50.

69 Eduardo Kingman, *La ciudad y los otros*, 219.

Seguramente, las operaciones del ferrocarril atrajeron mucho comercio y servicios propios de una actividad de transporte que desarrollaron al polo urbano. No obstante, para 1914, después de 6 años de actividad de la línea férrea, aún no se encontraba conectado urbanamente al centro de Quito. Solamente para 1922, de acuerdo con el plano de Rivadeneira y Herrera, el eje se encontraba relacionado con la calle Maldonado y la plaza de Santo Domingo, y en plena expansión urbana.⁷⁰

La conversión de la ciudad tradicional hacia la moderna también se benefició de nuevos materiales transportados por el *monstruo* de acero, así como el comercio de bienes de consumo que representaban la dinamización del mercado de manufacturas importadas y el fuerte tráfico de mercaderías de Guayaquil hacia Quito.

3.2. EL MERCADO DE MANUFACTURAS

Tanto Jean-Paul Deler como Kim Clark, haciéndose eco de investigaciones como la de Carlos Arcos y Carlos Marchán —sobre los cambios en la estructura agraria serrana—,⁷¹ han enfatizado en la importancia del impacto de ferrocarril en la formación y expansión del mercado de productos agrícolas, también el mercado de mano de obra en el contexto interregional, como parte de la conformación de un mercado nacional.

El impacto del ferrocarril en la conformación de «focos de modernización de la agricultura andina» fue sumamente significativo. De hecho, algunos terratenientes de la provincia de Cotopaxi y del sur de la provincia de Pichincha —al disponer del mercado guayaquileño y exterior— impulsaron la modernización de sus haciendas mediante la importación de ganado fino y de semillas seleccionadas, introducción de nuevas prácticas de cultivo e introducción de material agrícola, que permitieron incrementos significativos de la producción mercantil y de la propia modernización.⁷² Un ejemplo de la fuerza de este proceso fue

70 *Ibíd.*, Plano n.º 4.

71 Carlos Arcos Cabrera y Carlos Marchán Romero, “Apuntes para una discusión sobre los cambios en la estructura agraria serrana”, *Revista Ciencias Sociales*, n.º 5, (1978): 15-51.

72 *Ibíd.*

el acelerado crecimiento de la producción de lácteos, ya que en 20 años la producción se multiplicó 15 veces.⁷³

Al mismo tiempo, en las haciendas modernizadas se modificaron las relaciones sociales precarias por otras de tipo asalariada. Creció alrededor de ellas un contingente de pequeñas unidades de explotaciones que conformaron reserva de mano de obra asalariada. En tanto que las haciendas alejadas de la vía férrea mantenían el sistema tradicional de trabajo.⁷⁴

Durante este período, en la región de Guayaquil, la demanda de mano de obra creció de forma acelerada gracias al impulso de las exportaciones de cacao. Dicha demanda se concentró en tres áreas: la primera, en el trabajo urbano de una ciudad en plena e intensa expansión, como era el caso de Guayaquil. La segunda, proveniente de las crecientes necesidades de trabajadores de las huertas cacaoteras y de las plantaciones agroindustriales de caña de azúcar. Y la tercera, derivada de catástrofes urbanas, como la ocurrida en 1896 con el incendio de gran parte de Guayaquil. Lo que demandó la reconstrucción de importantes edificaciones de la urbe. En este contexto, la instalación de la vía férrea fue muy importante para dinamizar el transporte de la mano de obra de la Sierra interandina.⁷⁵

Tanto la dinamización del mercado de trabajo cacaotero como del mercado de productos agrícolas consolidó a los proyectos económicos de las élites regionales de Quito y Guayaquil. Es innegable que la dinamización económica de la región costanera se combinó posteriormente con la construcción del ferrocarril del sur y reactivó la producción serrana, lo que determinó mayores demandas de mano de obra que presionaron sobre el sistema de hacienda tradicional serrano. Esto explica la eliminación ulterior de formas de relaciones de producción como el concertaje.

Los dos primeros autores no han dejado de mencionar de forma breve la importancia para Guayaquil del control de esta urbe del mercado de importación de manufacturas de origen industrial. No obstante, en esta obra se plantea la importancia de este mercado y su formidable expansión nacional con la construcción del ferrocarril interandino. Es indudable que este tema de por sí constituye motivo de investigación aparte.

73 Deler, *Ecuador del espacio al Estado nacional*, 303.

74 *Ibíd.*

75 Clark, *La obra redentora*, 100.

El gran impacto del ferrocarril en la urbe quiteña se visibiliza en el transporte de bienes industrializados provenientes del mercado internacional (países de Europa y Estados Unidos), que invaden a Quito. Ese es el caso de la introducción de hierro, cemento, acero, vidrio, derivados de petróleo, conductores de electricidad de cobre, maquinaria industrial y vehículos con motor de gasolina. Hay que destacar que, en el proceso de integración nacional, el ferrocarril es un agente no solo de transporte de manufacturas sino además de las nuevas innovaciones tecnológicas de ese período que marcan una transformación urbanística radical de la ciudad.

Igualmente, no se puede dejar de ilustrar que la modernización vino acompañada por la expansión industrial a nivel mundial y que en el Ecuador no solo se manifestó en las manufacturas sino también en la instalación de pequeñas, medianas y grandes empresas productoras de bienes de consumo industrializados, que importaban maquinaria y materia prima. En el caso de Quito se puede citar la expansión de la industria textil, de alimentos y bebidas. Un indicador del intenso cambio de la importación de equipos industriales son las cifras de 1910-1914, comparadas con el período 1925-1927. Estas sufren un crecimiento en el tráfico de mercancías, entre Quito y Guayaquil, de más de 6 veces, cuando suben de 712 millones de toneladas métricas a 4330 millones.⁷⁶

No se puede soslayar la importancia del despertar de la industria de la región centro y norte. Según Guillermo Bustos, desde los años 20 se fortalece y aparece un renovado crecimiento de la industria textil, como parte de un proceso de diversificación económica regional. En cuyo proceso Quito y su periferia desempeñan un rol singular. Según su cuadro 7, de fábricas textiles en el Ecuador (1937), se puede advertir claramente el sostenido crecimiento del número de fábricas textiles durante las tres primeras décadas del siglo xx y más. Entre ellas sobresale la empresa La Internacional (1924), con el mayor capital y ubicada en el sur de Quito.⁷⁷ Es evidente que dicho crecimiento textil de Quito, su periferia y región, se enmarca completamente en el proceso modernizador y de irrupción del ferrocarril interandino de la época.

76 Deler, *Ecuador del espacio al Estado nacional*, 299.

77 Guillermo Bustos Lozano, "Notas sobre economía y sociedad en Quito y la Sierra centro-norte durante las primeras décadas del siglo xx", *Revista Quitumbe*, n.º 7 (1990): 102-10.

Según otro autor, Yves Saint-Geours, el crecimiento industrial de la región centro-norte, durante ese período, sería más amplio ya que abarcaría a la agroindustria y su impulso provendría del sistema de hacienda. Para 1900, nacerían las industrias agroalimentarias: leche, molinos, cervecería. Y finalmente, en los años 20, se produce el auge textil. El origen del avance industrial provendría de la agricultura.⁷⁸

Otro aspecto importante que ofrece el ferrocarril es la economía de escala o transporte masivo. Solo este podía ofrecer un tipo de transporte en grandes cantidades de los productos antes mencionados, incluyendo a los productos agropecuarios que se enviaban desde la Sierra a la región costanera e inclusive al mercado exterior. En el sector comercial los cambios fueron profusos. La multiplicación de negocios de bazares de productos importados fue un fenómeno que abarcó a todo el mercado del consumo interno.

Desde la entrada en funcionamiento de la línea férrea existió una apertura nunca antes vista en el tráfico de mercaderías en el Ecuador; la instauración de centros de comercio ampliamente surtidos como bazares, tiendas bodegas y locales comerciales, así como una mayor circulación de mercaderías en las ferias lugareñas, fueron indicadores contundentes de nuevas realidades que contrastaban con los esquemas de intercambio de antaño [...]. La maquinaria que llegaba a distintos puntos de la geografía eran bienes de capital, [...] la literatura especializada para toda la educación a todo nivel traspuso los límites de lo esporádico y la materia prima nacional e importada favoreció el crecimiento de ciertos sectores de la producción...⁷⁹

Sin lugar a dudas, en el orden de los acontecimientos presentados, un sector comercial poderoso, afincado en Guayaquil, articulaba un mercado manufacturero nacional gracias al ferrocarril, el mismo que empataba con la vía carrozable en construcción. Así es como el movimiento más fluido era en la sección de Guayaquil-Riobamba y no Riobamba-Quito, de acuerdo con la comparación estadística específica de esos dos tramos. En conjunto, el tráfico de Guayaquil a Quito era

78 Yves Saint-Geours, “La Sierra centro y norte (1830-1925)”, en Juan Maiguashca, ed., *Historia y región en el Ecuador: 1830-1930* (Quito: CEN, 1994), 182.

79 Byron Castro, *El ferrocarril ecuatoriano, historia de la unidad de un pueblo* (Quito: Banco Central del Ecuador, 2006), 236.

ampliamente superior en volumen de carga al tráfico de Quito hacia Guayaquil.⁸⁰ «Con la llegada del ferrocarril a la Sierra en 1906 se acentuó el comercio interregional. Los bazares de Quito, Riobamba y Ambato se llenaron de los artefactos, más inverosímiles...».⁸¹

La dramática transformación traería aparejada cambios en las ideas de la élite, cuyos miembros comenzarían a ingresar a la actividad comercial, misma que años antes «era cosa de cholos». Serían los sectores medios de la ciudad y de provincia los que, conjuntamente con los latinoamericanos, europeos y libaneses; se harían cargo de la actividad comercial. Por ejemplo, los franceses Luis Gouin y Julio Letort poseían capitales en giro muy significativos, junto a los acaudalados comerciantes de Quito, como Wenceslao Puente Cruz.⁸²

Todo hace suponer que en esos años se operó una acelerada expansión del mercado nacional. Jean-Paul Deler realiza cálculos estadísticos de tipo comparativo entre las exportaciones cacaoteras y el movimiento de tráfico del ferrocarril entre Quito y Guayaquil, sin pretender calcular valores totales de la producción nacional, y el resultado es sumamente ilustrativo: los valores de mercancías serranas transportadas por el ferrocarril entre Quito y Guayaquil alcanzan cifras que representan el 38 % del valor total de las exportaciones anuales de cacao al mercado internacional durante 1921⁸³ Esto nos demuestra la importancia de la expansión del mercado nacional de ese período, considerando que esas cifras todavía ilustran una temporalidad de plena expansión cacaotera y de funcionamiento normal del ferrocarril.

Si a esas cifras (arriba presentadas) se les suma los valores de artículos importados dirigidos hacia Quito y el resto del país, es evidente que el cambio económico que provocó el ferrocarril interandino fue de grandes proporciones.

80 Coverdale y Colpitts, «Report on the Guayaquil and Quito Railway Company», 97, en Deler, *Ecuador, del espacio al Estado Nacional*, 300.

81 Castro, *El ferrocarril ecuatoriano*, 237.

82 Jurado Noboa, «La dorada juventud de los grandes almacenes», 79.

83 Deler, *Ecuador, del espacio nacional al Estado Nacional*, 296.

CAPÍTULO TERCERO

LA RESPUESTA URBANA LOCAL

En este capítulo se pretende demostrar cómo, desde el ámbito urbano quiteño, se organiza una respuesta al fenómeno modernizador. El sueño de la élite local era estar a tono con el progreso civilizador industrialista para atraer a la inmigración europea y conseguir el blanqueamiento social.

En este escenario de transformación, una institución local que desempeña un papel protagónico es el Municipio de Quito. La obra municipal, que no ha sido reconocida por la historiografía como de gran dimensión —pese a que fue de grandes proporciones materiales y mucho más significativa que las iniciativas privadas visibles en 1906— fue de tanta repercusión que representó una verdadera reorganización urbana. Como gobierno local, desde esta entidad se planifican y ejecutan múltiples políticas y acciones que son de su competencia desde el campo del ordenamiento urbano.

La reorganización urbana que acogió los cambios tecnológicos importados de Europa es el tema que a continuación se va a desarrollar y en él se va a describir cómo su instalación rompe con la vieja traza urbana y una nueva concepción urbanística se utiliza en el desarrollo urbano. La construcción del sistema de agua potable, las políticas higienistas, los vehículos a gasolina y la energía eléctrica van a constituir los símbolos y aspectos importantes de la modernización urbana.

1. LA REORGANIZACIÓN URBANA

La respuesta urbana implicó, para los actores sociales urbanos, un fuerte esfuerzo de adaptación a los cambios en marcha que significó muchos años de involucramiento en el proceso de transformación urbana y en el establecimiento de servicios públicos de corte modernista. La transformación urbana no se realizó rápidamente, al contrario, representó un trabajo institucional de más de dos décadas de éxitos y fracasos.

El proceso de modernización representaba para la urbe quiteña la construcción de una nueva ciudad, la misma que debería surgir de las *entrañas* de la tradicional, que tampoco representaba a un inmovilismo colonial. En el último tercio del siglo XIX, Quito no había dejado de experimentar cambios denominados como civilizatorios, manifestados en los gobiernos de Gabriel García Moreno y de los llamados progresistas, pero que no habían afectado el carácter tradicional de la ciudad. No obstante, desde la última década del siglo XIX, se registran cambios más intensos que para las tres primeras décadas del siglo XX. Estos cambiarían la faz y la dinámica de la urbe en múltiples aspectos, desde las obras físicas y arquitectónicas hasta el ámbito de las ideas.

1.1. LOS AGENTES EXTERNOS DE CAMBIO Y LA APERTURA AL MUNDO

Una entrada al tema de la reorganización urbana de la época es seguir la pista a los técnicos extranjeros que se involucran en las políticas municipales. ¿Cuáles son los motivos que los desplazan hacia Quito para que sean considerados en proyectos tan importantes como el abastecimiento de agua potable? La visión modernizadora de integración en el campo de las ideas influyó en el acercamiento del Estado hacia Europa con el fin de buscar técnicos en temas completamente nuevos en la urbe.

El cambio de época que se opera en la urbe abre un conjunto de oportunidades profesionales o de especialistas que Quito no había desarrollado al nivel que se requería. Asimismo, el tipo de exigencias que la municipalidad busca para una obra de esa dimensión la determina al seleccionar técnicos extranjeros de primer nivel. No obstante, para 1906 —de acuerdo con el censo de ese año— existían en Quito once ingenieros.⁸⁴

84 Ecuador, *Informe del Director General de Estadística*, Censo de la Población de Quito, Cuadro N, 1 de mayo de 1906.

Con los primeros años del siglo xx, el tema del aprovisionamiento de agua potable para Quito comenzó a tener características de una urgencia impostergable desde el campo de la salubridad. Lo que llevó al Concejo Cantonal de Quito a convocar a licitaciones para la construcción de la obra. En este escenario se presentan concursantes extranjeros conformando asociaciones con miembros locales. Y que incluso colaboran entre sí prestándose como *fiadores* o garantes de los contratos que a su turno firman con la municipalidad.

Desde el 28 de junio de 1902 empezó, el Concejo, a convocar a licitación las obras de canalización, suministro de agua potable a domicilio y la prolongación de la acequia Atacazo.⁸⁵ En septiembre 12 de ese año, Alberto Rhor hizo una propuesta para construir instalaciones de luz y agua. El 16 de ese mismo mes, el grupo de Francisco Schmidt, Pérez y Anda ofreció la construcción solamente del sistema de agua potable por el tiempo de 3 años y el precio de 324 000 sucres. Esta oferta consideraba únicamente las aguas de la Chorrera.⁸⁶

En medio de intensos debates y dilaciones, existieron otras propuestas presentadas como las de Durini, Cardon, Concha y Urrutia, y la de Salvador Goetchelt. El 30 de enero de 1903 se aprobó el proyecto de Durini y, luego de solicitudes de aclaraciones sobre las bases de la contratación a fin de ese año, los seleccionados desistieron de su oferta y el proceso licitatorio se frustró después de dos años de concurso.

Esta situación significó a la municipalidad la búsqueda de ingenieros en Europa o Estados Unidos para que trabajen en alumbrado, agua y canalización, sobre todo en Alemania y Francia, acciones que se realizaron por intermedio del Banco Comercial y Agrícola. Luego de la presentación de dos propuestas que resultaron fallidas; para el 22 de febrero, el ingeniero alemán Alfonso Vernimmen entregó su solicitud referida a estudios y planos.⁸⁷ Misma que fue ejecutada y presentada en

85 Para los primeros años del siglo xx se denominaba así a los lugares cercanos al volcán del mismo nombre. En esta investigación utilizaremos el término que se empleó posteriormente como Atacazo.

86 Ecuador Municipio de Quito, *Acta Municipal* 7, n.º 233, Sesión ordinaria del 13 de noviembre de 1905, 1948.

87 *Ibíd.*, 1941. No se conoce exactamente cómo se relacionó Alfonso Vernimmen con la municipalidad, pero al parecer se contactó en la misma ciudad de Quito.

1905, y enviada a revisión a Alemania para su calificación en una empresa especializada en ese ramo.

En relación con la asesoría de la obra del sistema de abastecimiento de agua potable, se consultó en Dusserldorf (Alemania) para la revisión de los estudios previos. La sociedad anónima Deutsch-Oesterreichische Mannesmanrohren, a quien se consultó, era una de las firmas de mayor prestigio en su género en el ámbito europeo. Tanto por su tecnología como por su capacidad empresarial, alcanzada ya en 1890, la casa Mannesman cubría la demanda de su país, Europa del Este, región mediterránea y América del Norte.⁸⁸

Para la reparación de la acequia del Atacazo se contrató a Alfredo Becker. Lo propio se hizo con el arquitecto Francisco Schmidt para que levante un plano del mercado de San Blas. Aparte de que ya se había levantado otro plano y presupuesto por parte del ingeniero municipal.

Aparte de la llegada de los técnicos extranjeros a Quito, el ferrocarril representó una apertura al mundo. De modo que un nuevo fenómeno se hace presente en la ciudad: el turismo y los inversionistas extranjeros. Esto significó un cambio sin precedentes en la historia de la urbe.

Los datos estadísticos no son claros respecto al impacto del ferrocarril en el período 1906-1920 en los flujos de tránsito de los extranjeros por Quito. Según comentaristas de ese período, la inmigración sería afectada negativamente. Los residentes en lugar de ampliarse en número disminuyen de 1365 en el año 1906 a 1299 en el año 1922, y eran de 32 nacionalidades. Lo que representaría una disminución del 4.83 % de inmigrantes.⁸⁹ Resulta paradójico que, cuando existe un medio de comunicación mucho más rápido que el tradicional, disminuya el número de residentes urbanos en un escenario de expansión poblacional de Quito.

El cambio, muy significativo, provocado por el ferrocarril transandino es la llegada del *tourismo* o turismo, hasta entonces inexistente o muy incipiente. En el lapso de aproximadamente dos años (1921-1923) arriban 4365 extranjeros de 42 nacionalidades. Con un promedio mensual de 145 visitantes y 90 que se establecen como residentes.⁹⁰

88 Luzuriaga Jaramillo, "Abastecimiento de agua y políticas de saneamiento en Quito", 49.

89 «*El Ecuador Comercial*». *Revista Mensual Ilustrada* (julio 1923): 47.

90 *Ibíd.*

Al mismo tiempo, la llegada de 50 inmigrantes con un capital aportado total de S/. 60 897.66, siendo los más numerosos alemanes, norteamericanos, chilenos y españoles. Quienes más aportaron fueron los españoles con S/. 14 060.00, seguidos por los americanos con S/. 11 600.⁹¹

En las publicaciones de la época es frecuente encontrar a los extranjeros desempeñando diversas funciones en la ciudad. Como es el caso de los colombianos quienes, para 1906, engrosaban las filas del batallón Carchi conjuntamente con los inmigrantes carchenses. Dicho batallón fue participante obligado y prestigiado en las frecuentes guerras civiles de la época. Es indudable que la inmigración colombiana en ese período fue la más numerosa, constituía el 34 % de extranjeros residentes en Quito. En tanto que los europeos representaban un contingente de 20 %.⁹²

En el caso de los europeos era frecuente encontrarlos como religiosos, en el servicio diplomático, en la instrucción pública o como comerciantes. Así, desempeñaban el trabajo de librerías, como es el caso de Carlos Weber, que se especializó en la venta de *libros piadosos*; o del concejal del Municipio de Quito, Alejandro Kennedy; del técnico en pavimentación Hugo Rampani; del jardinero de la Alameda, el francés Enrique Fusseau.

Asimismo, integraron la Junta de Agua Potable y Canalización de Quito Ludovico Sorderstton, Carlos Grauger, Leopoldo M. Brauer, Edmundo Catefort (Presidente del Concejo Cantonal), Guillermo Wickmann (Concejal) y Antonio Mortensen.⁹³

No dejaron de integrar la directiva de la nueva Compañía de Préstamos y Construcciones, fundada en 1909, alemanes como Max Beer, quien se desempeñó como administrador general de dicha compañía.⁹⁴

Para fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX, arribaría a la ciudad un grupo de arquitectos europeos que desempeñarían un papel

91 *Ibíd.*, 48.

92 Ecuador, *Informe del Director General de Estadística*, Censo de la Población de Quito, anexo F.

93 Ecuador, *Decreto Supremo sobre Agua Potable, Canalización y Pavimentación de la Ciudad*, Reglamento interno de la junta encargada de la ejecución de esas obras, 2-3.

94 *Vejez y novedades*, n.º 4 (1909): 61. Esta compañía se constituirá en el futuro en el Banco de Préstamos.

protagónico en la construcción de la ciudad nueva, no solo por sus conocimientos técnicos sino también por la influencia que adquieren en el medio como difusores de las ventajas de la modernidad y tienen una lectura del proceso. Los más destacados fueron Paolo y Antonino Russo, Raúl Pereira, Augusto Ridder, Lorenzo y Francisco Durini y Giacomo Radiconcini. Entre los nacionales se destacan Pedro Aulestia, Francisco Espinosa y Luis Felipe Donoso. Quienes son influenciados en Europa por sus estudios en París, Bruselas, Milán o Turín.⁹⁵

Algunos de ellos se convirtieron en difusores de la ciudad moderna, como ingenieros del municipio, impartieron clases en los centros universitarios y se desempeñaron como contratistas en el ámbito público y privado. Según el arquitecto italiano, Giacomo Radiconcini:

El contacto más frecuente con el extranjero, la aparición de una nueva generación, «a no dudarlo más progresiva», el aumento de la población, la facilidad de comunicaciones con la Costa, la lectura de publicaciones técnicas, la corriente de ilustración creada por una prensa local más moderna, establecerían [...] el surgimiento de una ciudad y una cotidianidad distintas.⁹⁶

Es indudable que la inmigración europea era con lo que soñaba la élite quiteña y ecuatoriana a fines del siglo XIX como factor de progreso civilizatorio, pero aspiraba a que ocurra en forma masiva, como sucedió en los países del cono sur en esa época. Las condiciones sanitarias del trópico no atrajeron a este tipo de inmigrantes, la Sierra interandina ya era poblada por una mayoritaria población indígena. En lugar de los europeos llegaron a la Costa los chinos, que no fueron bien recibidos y se prohibió su ingreso al país.

Existió la inmigración interna, como la guayaquileña, que se dejó sentir en la ciudad. Ese fue el caso de Modesto Sánchez Carbo, que se desempeñó como Concejal de la Municipalidad de Quito, empresario industrial local en el ramo del cigarrillo y representante del Banco Comercial y Agrícola del Ecuador, promotor social de la élite local. Este último banco era uno de los poderosos en esos años y constituiría un actor protagónico del período denominado plutocrático. Lo que revela

95 Aguilar, *Quito: arquitectura y modernidad 1850-1950*, 37.

96 Kingman, *La ciudad y los otros*, 261.

que el Banco Comercial y Agrícola tenía intereses importantes en la construcción del sistema de agua potable debido al elevado valor del monto del contrato.

Existirían otros industriales guayaquileños que también invertirían en el campo textil quiteño, así como algunos comerciantes porteños. Al mismo tiempo, se debe destacar la participación de Luis Felipe Carbo, otro guayaquileño que firmó contratos importantes en ese período con la municipalidad de Quito, tanto de alumbrado público como de construcción del tranvía.

1.2. LA CONSTRUCCIÓN DE AGUA POTABLE A DOMICILIO Y ALCANTARILLADO

La construcción del sistema de abastecimiento de agua potable a domicilio representó la transformación urbana a nivel del trazado urbano. Se cavaron las calles a fin de establecer la canalización para el agua potable y una nueva pavimentación. Para lo cual se rompería el empedrado tradicional para abrir zanjas y proceder a la colocación de la tubería importada de Alemania. Que se conectaría con los tanques de depósito y filtración de agua por arena. Estas grandes obras se complementaron con otras de igual dimensión, como el relleno de las antiguas quebradas.

El comienzo de obras relacionadas con la canalización y construcción de los grandes depósitos de agua, así como de las otras obras municipales y del sector privado debió generar una gran demanda de mano de obra en la urbe y en sus alrededores. La única forma de explicar el impacto de este fenómeno son los datos estadísticos relacionados con la inmigración del censo de 1906. Los mismos que demuestran la elevada incidencia de los inmigrantes en la ciudad. Según esta fuente informativa, 30 964 personas eran nacidas en Quito, que representaban el 62.59 % del total. En tanto que el 37.41 % restante había nacido en poblaciones de la provincia de Pichincha y en otras provincias del país.⁹⁷

La información estadística demuestra una elevada población inmigrante para 1906. No obstante, hay que destacar que el origen de dicha inmigración proviene de lugares cercanos a Quito.

97 Ecuador, *Informe del Director General de Estadística al Ministerio del Ramo*, Censo de la Población de Quito 1906, 14.

Cuadro 1. Origen de la inmigración a Quito en 1906

Provincia de Pichincha	13,89 %
Provincia de León (Cotopaxi)	8,13 %
Provincia de Chimborazo	1,99 %
Provincia del Carchi	1,96 %
Provincia del Guayas	1,27 %
Provincia de Bolívar	0,46 %

Fuente: Ecuador, *Informe del Director General de Estadística al Ministerio del Ramo*, Censo de la Población de Quito 1906, 14.

Este cuadro demuestra que el origen de la población migrante a la urbe quiteña era sus poblaciones circundantes, sobre todo de la provincia de León.⁹⁸ En ese período, el principal polo de atracción de mano de obra era la Costa ecuatoriana.

El proceso de construcción de la obra municipal comienza de forma apresurada, con *desesperación*, en julio de 1905, aun cuando en el caso del agua potable todavía no se contaba con la contratación de la empresa ejecutora. El movimiento de tierras que exigió la canalización y el relleno de la quebrada de Jerusalén requirieron una fuerte movilización laboral a nivel de peones y albañiles. Lo que impulsó al Presidente del Concejo Cantonal de Quito a pedir a los concejales su concurso para supervisar el avance de las obras.

Hace algunas semanas que las obras municipales han tomado un incremento sobremano notable; nada menos que hay en ellas, cerca de novecientos peones y más de cien albañiles. De ahí echará de ver Ud. cuán necesario es que el mayor número de personas de reconocido patriotismo y de notorio vivo interés, tales como Ud., se ocupe en supervigilar los trabajos, los materiales, la conservación de herramientas, la forma de pago a los jornaleros, tasa de su diario, etcétera.⁹⁹

El texto de esta circular es respondido por los concejales, quienes cuales comentan positivamente sobre el acontecimiento relacionado con el principio de los trabajos de canalización.

⁹⁸ *Ibíd.*

⁹⁹ Ecuador Municipio de Quito, *Circular de la Presidencia del Concejo Cantonal de Quito*, julio de 1905, 1893.

Luego del inicio de las obras de canalización y la colocación de la primera piedra para la construcción del tanque de almacenamiento de agua, en las faldas del Panecillo (Yavirac), llegan los representantes de la Casa Mannesman a Quito. A esta empresa alemana ya se le había consultado anteriormente sobre la calidad de los estudios realizados por Alfonso Vernimmen. Con el arribo de los técnicos se iniciaron conversaciones para que se encarguen de la ejecución de la obra mediante la discusión de un proyecto de contrato.

El desplazamiento de los miembros del Concejo Cantonal de Quito que lideraban la construcción del sistema de agua potable y canalización, luego del golpe de Estado de 1906, y su reemplazo por la Junta de Agua Potable y Canalización, no paralizó el proceso de ejecución de la obra iniciado en 1905.

En todo caso, la Junta de Quito continuó con los mismos procedimientos técnicos y económicos trabajados por la municipalidad con la sociedad anónima alemana Deutsch-Oesterreichische Mannesmanrohren-Werke de Dusseldorf (Casa Mannesmann). De ese modo, el 16 de noviembre de 1906 procedió a la firma del contrato con la empresa alemana por un valor de 1 741 970 marcos alemanes; que finalmente construiría la infraestructura de abastecimiento del agua potable por cerca de cinco años y la entregaría en 1911.¹⁰⁰

El contrato de 1906 fue reformado en diciembre de 1908 con base en metas técnicas significativamente más modestas y en un presupuesto limitado a la mitad del firmado en 1906 (878 000 marcos alemanes), mismo que incluía el transporte del agua de la fuente de El Cinto, en tanto que el reformado ya no lo consideraba debido a los siete kilómetros de extensión del canal que debía construirse. Lo que significó que el nuevo sistema de abastecimiento carezca de una provisión de agua cruda suficiente como para satisfacer las necesidades de una ciudad en acelerado crecimiento y que en ciertos momentos llegaron a ser alarmantes. El problema de la provisión de agua suficiente para los habitantes de Quito continuó por algunos años.

La formalización del contrato con la empresa alemana no significó que siempre existieran consensos al interior del Concejo Cantonal de

100 Ecuador Municipio de Quito, *Contrato para la construcción de la obra de agua potable á domicilio en la ciudad de Quito*, 16 de noviembre de 1906.

Quito. Sí se generaron discrepancias internas acerca de la pertinencia de aprobar un contrato de un elevado monto con una firma extranjera, frente a una alternativa de que sea la propia municipalidad la que ejecute la obra por un valor más reducido y ofrezca empleo a los trabajadores y profesionales locales. En ese contexto se dejó ver la intolerancia del presidente del Concejo Cantonal, Francisco Andrade Marín, frente a esa postura defendiendo una modernización a ultranza.

Jamás daré mi voto a favor a favor de ella, porque juzgo imposible que el Municipio pueda ejecutar, por su cuenta, una obra de tanta importancia y magnitud; obra que por primera vez se verá en Quito, y respecto de la cual no se tiene el menor conocimiento, ni siquiera la menor idea. [...] Concluyo, expresando que en la moción (la de que sea la municipalidad la que construya el agua potable) hay inconsecuencia respecto de lo anteriormente acordado, que envuelve error manifiesto y tamaña cobardía, tratándose de una mejora que reclama la cultura y el grado de civilización de la ciudad. El ferrocarril avanza rápidamente hacia ella; llama ya á sus puertas, hasta siento el calor de sus carros, y, sin embargo, aún no tenemos agua que beber, y así no podremos dar vida á la poderosa inmigración que se nos viene.¹⁰¹

En el discurso del presidente del Concejo Cantonal es una constante el énfasis en la dualidad ferrocarril y obra municipal. No hay tiempo que perder en la preparación de la ciudad frente al símbolo de la modernización que avanza, incluso había que adelantarse a su llegada.

Llama la atención que las nuevas autoridades que se hacen cargo de la obra no demoren en adoptar los mismos procedimientos de la Municipalidad y continúen con la misma determinación y utopía modernizadora. La moción del concejal Montalvo no había dejado de insistir que ya existían estudios contratados sobre el tema y que no se empezaba de cero, si el Concejo se hacía cargo de la obra directamente.

Un aspecto que se destaca en la construcción del sistema de agua potable y canalización es la presencia regional guayaquileña en la conexión con Europa, por intermedio del Banco Comercial y Agrícola. Lo que demuestra que no solamente existían relaciones de confrontación y tensión entre las élites regionales. Sino que también podían existir de colaboración y subordinación en el contexto de modernización de

101 Ecuador Municipio de Quito, diciembre 18 de 1905, n.º 233, 1949.

comienzos del siglo xx. Ya desde 1903 hasta 1905, el Banco Comercial y Agrícola dispone de una cuenta con los fondos acumulados para la provisión de agua potable y la canalización de la urbe quiteña. Los mismos que son creados por la legislatura nacional a pedido del Gobierno Nacional.

En el caso de la construcción del sistema de agua potable a domicilio, es clave la función del Banco Comercial y Agrícola en la medida que sirve 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. Asimismo, sirvió de enlace financiero entre la empresa alemana de la casa Mannesman y la municipalidad de Quito. Todo el complejo flujo de garantías monetarias pasaba por la intervención de un banco europeo y otro ecuatoriano.

1.3. EL NUEVO ORDEN EN LAS CALLES

La construcción del nuevo orden urbano no solamente representó las grandes obras públicas de la ciudad, sino también la reorganización del funcionamiento del espacio en todas las calles de la urbe y alcanzó las casas y familias quiteñas. Lo que se presenta a continuación es un ejemplo de un conjunto de acciones que el Concejo Cantonal planifica y ejecuta a fin de organizar a la ciudad moderna, en donde el Estado nacional tuvo una participación profunda, sobre todo a nivel de las políticas de higiene. Ya para fines del siglo xix se comienza el relleno de la quebrada de Jerusalén, durante la primera administración municipal de Francisco Andrade Marín. Coronándose este primer esfuerzo en 1905.¹⁰² La obra se completaría con la canalización y la instalación del sistema de agua potable.

La construcción de mercados fue otra de las actividades emprendidas a fin de modernizar la ciudad. Antes, en la ciudad indígena y tradicional, se vendía en las calles y plazas de forma indiscriminada; hacia 1896 se llama a un concurso para la construcción de dos proyectos. Uno de ellos era el de la placeta de Santa Clara y fue el que más temprano se construyó: en marzo de 1904 se entregó la obra terminada.

102 Alfonso Ortiz Crespo, *Origen, traza, acomodo y crecimiento de la ciudad de Quito* (Quito: Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural, 2004), 55.

Sus constructores fueron Francisco Schmidt, alemán que hasta ese momento era ingeniero municipal. Lo acompañaba su alumno, Gualberto Pérez, exalumno de la Politécnica Nacional. El mercado disponía de una estructura metálica importada de Hamburgo en 1899.¹⁰³

En la placeta de San Blas se construyó el Mercado Norte. Se celebró el contrato de construcción el 15 de junio de 1905 entre Francisco Andrade Marín, presidente del Concejo Cantonal y la Sociedad Durini & Hijos.¹⁰⁴

Al mismo tiempo se reglamenta el funcionamiento de la ciudad. Durante 1905, se destinan las plazoletas de la Victoria y del Belén para la venta de toda clase de ganado. Esta ordenanza tiene como finalidad segregare espacios para el comercio de animales, a fin de organizar el comercio del ganado en la urbe, recaudar impuestos, evitar el desorden provocado por la venta en cualquier lugar, así como evitar el tránsito indiscriminado del ganado por las calles de Quito.¹⁰⁵ Relacionado con este tema está la expedición de la normatividad que establece el material metálico de los utensilios con que se debe transportar la leche del campo a la ciudad.

Igualmente, en ese año, se organiza y se gravan los coches y carretas que se pongan en servicio dentro de la ciudad. Ordenanza que regula la expedición de patentes para la identificación de vehículos movilizadoss por *bestias* que circulan por las calles de la ciudad. En este campo se pueden registrar los diversos tipos de coches existentes en Quito, algunos de origen extranjero, como los ómnibus o carrozas, los Landaus, los Victorias, Cabriolets y las Virloches. Vehículos que se diferenciaban por el número de troncos compuestos por animales y ruedas.¹⁰⁶ Por ejemplo, las diligencias postales del siglo XIX disponían de hasta doce mulas ordenadas en filas de tres o cuatro.¹⁰⁷

Una ordenanza que apunta a un nuevo orden es la reglamentación del expendio de víveres en el edificio del mercado y la prohibición del pequeño comercio en plazas, portales y otros lugares públicos. Dicha ordenanza es reformada con base en otras expedidas en 1904.

103 Aguilar, *Quito: arquitectura y modernidad 1850-1950*, 27.

104 *Ibíd.*, 28.

105 *El Municipio*, Quito, marzo 31 de 1905, n.º 219.

106 *Ibíd.*, 1834.

107 Vásconez, *Breve historia de los servicios en la ciudad de Quito*, 79.

Obviamente esta ordenanza es posible solamente después de que se construyen las instalaciones de los nuevos mercados antes mencionados.

Otras acciones consideradas por el Concejo Cantonal de Quito o Municipio, y que revelan una actitud proclive a una rápida integración con el exterior, son el abastecimiento de vacunas para combatir la viruela desde Suiza y la promoción del idioma inglés con fines prácticos, para lo cual se buscan profesores norteamericanos que impartan ese idioma en las principales ciudades del país. En tanto que los nacionales que saben inglés se considera ubicarlos en el interior.

Igualmente, los cambios urbanísticos se registran en la nomenclatura de las calles de la ciudad. Se adoptan nombres relacionados con países latinoamericanos y el único nombre indígena de una calle de Quito es reemplazado. Porque en la visión del cenáculo municipal son parte de la hermandad regional. Así, a ciertas calles con nombres de personajes científicos de la Colonia, fechas cívicas, denominaciones de provincias y gobernantes republicanos, se les cambia la denominación por tramos de recorrido. Por ejemplo, a cierto tramo de la carrera Rocafuerte, desde su origen hasta la intersección con la Maldonado, se le cambia el nombre por carrera Argentina; y la de Chimborazo, desde la cuadra n.º 5 hasta su término, carrera del Perú.¹⁰⁸

Esta iniciativa de nomenclatura no prosperó y su uso cotidiano tuvo su referente con el cotidiano y tradicional. Sin embargo, en uno de los casos en que tuvo éxito el cambio fue en la eliminación del único nombre indígena de una carrera quiteña: Chile. Este fue adoptado en homenaje al artista de origen indígena, Manuel Chile, conocido como Caspicara. Esta denominación de la calle conocida en la Colonia, como guangacalle, se le denominó Avenida Colombia, la que se conserva hasta la actualidad.¹⁰⁹

En cuanto al alumbrado público, este continúa incorporando progresivamente a la ciudad. El acumulado de tecnología en los servicios municipales se inició a fines del siglo XIX, con la introducción del servicio eléctrico. El mismo que demanda años para su introducción, desde la iluminación de la iglesia de la Compañía y la primera cuadra, que alcanzaba el palacio de Gobierno, hasta abarcar las primeras manzanas

108 *El Municipio*, julio 20 de 1905, n.º 225, Actas Municipales, 1883.

109 *Ibíd.*

del centro de la urbe y luego proyectarse al resto de la ciudad. Este es un largo proceso que no se concreta en un año, sino que se va materializando en décadas. Mismo que transformó la ciudad, llenando las calles de postes, cables y lámparas en un proceso paralelo y progresivo de ocupación del espacio urbano, con la instalación de redes de telégrafo, teléfono, iluminación y tranvía a tracción eléctrica.

En 1900, se adopta en Quito el servicio telefónico con la instalación de una planta de magneto. En 1917, durante el gobierno de Alfredo Baquerizo Moreno, se amplió la cobertura de dicha planta.¹¹⁰

En esta transición urbana, mirada desde las calles —para fines de la primera década del siglo xx— ocurre en Quito una intervención estatal que significó un cambio profundo en las prácticas de higiene urbanas de su población. Aunque el Estado nacional tiene un claro proyecto de regulación moral, de acuerdo con la investigación sobre este tema —realizada por Kim Clark—¹¹¹ que apuntaba a mejorar las condiciones de salud, este funciona justamente en el contexto de cambio de la urbe. No hubiera sido posible sin la construcción del sistema de agua potable y canalización y el relleno de las quebradas. En el logro de este objetivo, la municipalidad participó bajo los mismos criterios del Estado nacional.¹¹²

Según Kim Clark, este es un impresionante ejemplo de capacidad estatal para llevar a cabo un proyecto de regulación moral: la capacidad del Servicio de Sanidad para entrar en hogares privados de todos los grupos sociales y para imponer a la fuerza cambios en las condiciones higiénicas. Las mismas que contemplaban una amplia gama de reformas que deberían realizarse en las familias quiteñas; de lo contrario, al existir resistencias, se impondrían multas y prisión. Estas contemplaban la eliminación de chancheras dentro de ciertos límites urbanos, la obligación de mantener las casas limpias, la regulación de la arquitectura urbana y, especialmente, la reglamentación de la disposición de basura del hogar. Adicionalmente se controlaba la vacunación de los niños contra la viruela.

110 Vásconez, coord., *Breve historia de los servicios en la ciudad de Quito*, 96.

111 Kim Clark, «La formación del Estado ecuatoriano en el campo y la ciudad, 1895-1925», *Procesos: Revista Ecuatoriana de Historia*, n.º 19 (2003).

112 *Ibid.*

El alcance de este proyecto de la Subdirección de Sanidad de Pichincha, dirigido por el médico de salud pública, Carlos A. Miño, alcanzó en 1914 la vigilancia de toda la población quiteña. A continuación, desde agosto de 1913 hasta fines de 1918, la Subdirección de Sanidad insistió en la instalación de 3500 inodoros y urinarios en hogares privados y edificios públicos de la ciudad, con el fin de combatir la amenaza de la fiebre de la tifoidea, que fue una de las más comunes enfermedades infecciosas que contribuyeron a la mortalidad y morbilidad urbana en Quito.¹¹³ La colocación de inodoros implicó que el Estado entrara en la esfera privada y reglamentara algunas de las más íntimas prácticas corporales.¹¹⁴

La capacidad y efectividad del servicio de sanidad para insistir en la instalación de los excusados dependió del funcionamiento del sistema de agua potable establecido por la municipalidad y de la disponibilidad de enseres higiénicos para su compra. Este último aspecto despertó una clara resistencia de los habitantes expresada en el costo de la instalación de los inodoros.¹¹⁵

El impacto urbano que provocó este proyecto de higienización fue determinante en el cambio urbano, de la ciudad antigua a la nueva: «Y las floridas descripciones de los hogares urbanos llenos de excrementos de gallinas, chanchos y cuyes, de las aguas servidas que corrían por la mitad de las calles empezaron a ser reemplazadas por las de calles canalizadas con cada casa conectada al sistema y con servicios higiénicos en todas partes [...]. Esta efectividad institucional conseguida estuvo limitada a Quito, en la medida que muchas capitales provinciales no contaron con el agua potable y la canalización hasta la década de 1940».¹¹⁶ Este sistema de agua corriente se desarrolló en Quito durante la segunda década del siglo xx, con especial empuje en su desarrollo desde 1916 y completado para 1927.¹¹⁷

1.4. TRANVÍAS, AUTOMÓVILES Y TRAZA URBANA

La incorporación del tranvía urbano representa otro ejemplo sobre cómo la ciudad determinó una respuesta temprana a la llegada del

113 *Ibíd.*, 125.

114 *Ibíd.*, 128.

115 *Ibíd.*

116 *Ibíd.*

117 *Ibíd.*, 125.

ferrocarril interandino, dado el largo período de instalación del servicio de transporte y el impacto urbano que provocó en el desarrollo urbano de Quito a lo largo de su recorrido. Obra que demuestra el esfuerzo municipal de la ciudad por construir la otra ciudad, la moderna.

El primer contrato de implantación de tranvías eléctricos en Quito se firmó el 28 de abril de 1904 con el contratista guayaquileño Luis Felipe Carbo. Que fue modificado el 19 de diciembre del mismo año.¹¹⁸ La concesión otorgada por el Concejo Municipal fue autorizada por la Legislatura con el fin de que se constituya una empresa que podía domiciliarse en cualquier ciudad del extranjero donde se hubiesen emitido las acciones y el capital requerido.¹¹⁹

A pesar de las condiciones favorables con que fue firmado el contrato con Carbo, «que anduvo ofreciendo el negocio en los centros financieros principales de Europa y Estado Unidos, no pudo formar la sociedad y fracasó».¹²⁰ Se tendría que esperar hasta marzo de 1909 para que se firmase el contrato del establecimiento de tranvías eléctricos en la ciudad de Quito y los pueblos del cantón entre el Municipio de Quito y el contratista norteamericano E. H. Norton.

Este tipo de contratos tendrían su complejidad, ya que no se firma directamente entre el contratista y la municipalidad. La empresa tiene su asiento en Nueva York, pero quien viene a la firma del contrato es el representante de Norton, quien no conocía el castellano. Motivo por el cual termina firmando el contrato su intérprete, que residía en Latacunga. Finalmente, el servicio de tranvía eléctrico comenzaría a operar en 1914, diez años después de la firma del primer contrato.

La operatividad tecnológica del tranvía no era sencilla, ya que exigía la instalación de energía de alta tensión en la calles de la urbe. Así, tenemos que para noviembre de 1909 el Concejo Cantonal decreta una ordenanza para el ordenamiento de instalaciones de alta y baja tensión eléctrica. Las instalaciones de alta tensión se ubicarán lejos de los conductores telegráficos y telefónicos. En un lado de la calle se ocuparán

118 *El Municipio*, Quito, marzo 23 de 1905, n.º 218, 1826.

119 Adolfo Páez, *La Municipalidad de Quito y los tranvías eléctricos* (Quito: Imprenta Municipal, 1912), 1.

120 *Ibíd.*, 2.

los conductores para luz eléctrica y tracción (el tranvía). En el otro lado para instalaciones telefónicas y telegráficas.¹²¹

Es indudable que el trazado, la instalación y el funcionamiento de las líneas del tranvía determinaron importantes modificaciones urbanas. El recorrido del tranvía se iniciaba en Chimbacalle, atravesaba el centro de la urbe y se dirigía hacia el norte por la nueva avenida 18 de septiembre (actual 10 de agosto) y terminaba en la flamante avenida Colón. Su funcionamiento estimularía el desarrollo residencial del norte y la actividad comercial de la ciudad. El concepto del trazado en el norte de la ciudad cambiaría por intermedio de la dotación de calles más amplias y cómodas para el transporte vehicular.

El trazado del recorrido del tranvía no estuvo exento de polémicas: mientras el Municipio de Quito recomendaba el sur de la ciudad, la empresa presionaba para que se planifique por el norte de la urbe. Asimismo, voces de la opinión pública pedían que se incorpore a las parroquias vecinas para que faciliten el transporte de carga. También solicitaban que se construya un recorrido de veinte kilómetros, desde el sur de la ciudad (parroquias de La Magdalena y Chimbacalle) hasta Santa Prisca (Chaupicruz), en el norte.¹²²

Uno de los artefactos tecnológicos que tendría una rápida penetración en Quito es el automóvil. Que hace su presencia en 1901 y en 1906 ya se instalará la primera agencia de automóviles de pasajeros: La Veloz. Posteriormente, ingresarán los camiones, que junto a los primeros, obligarían a una repavimentación de las calles. Término eufemístico de esos años utilizado para referirse modernamente a un empedrado fino. Porque el asfaltado basado en el sistema bitulítico se lo introduce en 1921.¹²³

Para 1924, el parque automotor quiteño se puede afirmar que era numeroso. Para ese año existían, en Quito, 222 vehículos a gasolina, entre automóviles y camiones.¹²⁴

121 *Registro Municipal*, noviembre 10 de 1909.

122 Páez, *La municipalidad de Quito y los tranvías eléctricos*, 6.

123 Vásquez, coord., *Breve historia de los servicios en la ciudad de Quito*, 17.

124 Automóviles (marcas más frecuentes): Buick 14, Chanderler 20, Dodge-Brothers 13, Ford 22, Hupsmobile 24, Overland 29, Willis-Night 12. Total 190. Camiones (marca más popular): Ford 20, Total 32.

La presencia de estos vehículos obligó a realizar cambios en las casas y en el nivel de las calles del casco urbano antiguo para que estos puedan ingresar a las edificaciones o mediante la construcción de parqueaderos.

El número total de vehículos se correspondía a una variada existencia de 35 marcas.¹²⁵ Asimismo, en el campo circundante de la ciudad hacían presencia los tractores Fordson. Lo que significa que la demanda de insumos de los derivados del petróleo era de una gran dimensión y el impacto modernizador se extendía al sector rural. Toda esta demanda era atendida directamente por el servicio de ferrocarril transandino.

La presencia de los vehículos a gasolina vendría a marcar una radical división o diferenciación entre el Quito tradicional y la urbe moderna, y transformaría las calles de la urbe y del país. En el Ecuador, para comienzos de los años 20, el número de kilómetros de vías carrozables era bastante similar a la cantidad de kilómetros de vías férreas. Lo que demuestra la dimensión del avance en el incremento en las comunicaciones y la «fiebre por construir carreteras».

125 *El Ecuador Comercial*, Revista Mensual Ilustrada, (Quito, junio de 1924), n.º 12.

CONCLUSIONES

La primera conclusión que pretende destacar esta investigación es que los cambios que desata el ferrocarril en la urbe quiteña son parte de un fenómeno modernizador de escala mundial que influenciaba en Latinoamérica desde el último cuarto del siglo XIX. La inserción de Quito en dicho fenómeno no deja de ser tardío en referencia con las ciudades-puerto o las capitales de las repúblicas latinoamericanas. Esta conclusión es importante destacar porque, a menudo, se centra el estudio del impacto del ferrocarril en Quito, obviando el contexto general del proceso internacional. Aunque se deben destacar los encadenamientos internos que dinamizan los procesos nacionales enmarcados en el entorno exterior.

Segundo, el proyecto de modernización urbana de Quito representa la construcción de una nueva ciudad que marca distancia con la tradicional, en nombre de la civilización y en detrimento de lo primitivo y natural como antónimos entre lo aldeano y lo metropolitano. Proyecto que no deja de ser implantado de forma acelerada y brusca considerando el corto período en que se impulsan las políticas municipales y que hacen tabla rasa del pasado tradicional.

Tercero, el carácter de la implantación de la ciudad moderna quiteña está relacionado con la comunicación y la integración en contraposición a lo «aislado y estancado» de la ciudad tradicional. El primer término dispone de su referente en el pensamiento liberal y en el concepto

del progreso como idea decimonónica. En este caso, tanto desde el proyecto liberal nacional como del local, se trabaja en la misma dirección modernizadora. No obstante, se destaca en este estudio que la modernización se abrió paso en el Ecuador desde el último cuarto del siglo XIX.

Cuarto, una de las conclusiones importantes de este trabajo es que el impacto del ferrocarril sobre los cambios urbanos en Quito no sucede desde el momento de su llegada a la ciudad, sino que existe una respuesta temprana de los actores sociales locales, entre los que se destaca la municipalidad. La misma que se encontraba formando parte del ambiente modernizador que se proyectaba desde el último cuarto del siglo XIX. Posteriormente, con el arribo del transporte del ferrocarril, la expansión de las actividades económicas, sociales y culturales adquirió fuerza.

Quinto, el estudio pretende demostrar que, en la implementación de los cambios liderados por la municipalidad, existe una articulación fundamental con el Estado nacional que facilita la ejecución de las políticas de modernización en términos de exigencia técnica y de grandes financiamientos. Sin la empatía y complementariedad entre los dos poderes, no hubiera sido posible el avance de la obra pública en la capital. Es más, en el impulso de las políticas de salud, es el Estado central quien lleva la delantera de las actividades de mejoramiento de la salubridad pública.

Sexto, la investigación trata de destacar cómo la construcción de una obra de grandes dimensiones, como la del sistema de agua potable y canalización, muestra la colaboración entre las élites de Quito y Guayaquil en ese proyecto. Lo que significa que el proceso de integración nacional no fue esencialmente neutro y las relaciones entre las élites regionales mantuvieron aproximaciones o tensiones generadas por grandes y nuevos intereses económicos en la urbe quiteña. Los mismos estuvieron marcados durante el período por una intensa actividad económica contextualizada en el auge cacaotero y el funcionamiento del ferrocarril.

Séptimo, el proyecto de modernización urbano de Quito exigió un gran esfuerzo institucional que representó más de una década de materialización en procesos tecnológicos complejos y de transformación en el modo de vida, en la mentalidad, en las ideas, en las costumbres y

en la arquitectura urbana de la sociedad local y su entorno. Algunos de los contratos más importantes de la obra requirieron el manejo de una dimensión internacional que se desarrolló durante años de tratativas y negociaciones. La mirada hacia Europa y Estados Unidos también se explica por la falta de técnica en los campos de instalación de servicios públicos, que disponían de contenidos relacionados con la industria, como la tubería de acero.

Por último, el tema indígena no ha sido muy explicitado en el documento debido a la falta de referencias bibliográficas, aunque otros autores lo han profundizado con amplitud. Sin embargo, no se puede dejar de precisar el enorme costo que la modernización urbana supuso para los indígenas de la ciudad, ya que la construcción de la ciudad moderna implicó la exclusión social en términos espaciales: de la abigarrada urbe tradicional —en la que todos se encontraban mezclados y compartían las mismas viviendas y calles— se transitó hacia espacios completamente diferenciados y exclusivos. Lo que implicó una mayor discriminación étnica en los límites urbanos.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

Archivo Municipal

Biblioteca Ecuatoriana Aurelio Espinosa Pólit

Biblioteca del Ministerio de Cultura (ex-Banco Central del Ecuador)

Biblioteca de la Universidad Andina Simón Bolívar

Archivo Jijón y Caamaño (Fondo de Ciencias Humanas), Ministerio de Cultura

Fondo Antiguo de la Biblioteca Municipal

FUENTES SECUNDARIAS

Achig, Lucas. *El proceso urbano de Quito*. Quito: Ciudad, 1983.

Aguilar, José Paúl. *Quito: Arquitectura y modernidad 1850-1950*. Quito: Museo Municipal Alberto Mena Caamaño, 1995.

Arcos Cabrera, Carlos y Carlos Marchán Romero. «Apuntes para una discusión sobre los cambios en la estructura agraria serrana». *Revista Ciencias Sociales*, n.º 5 (1978).

Ayala Mora, Enrique. *Ecuador del siglo XIX, Estado nacional, ejército, Iglesia y municipio*. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador (UASB-E / Corporación Editora Nacional (CEN) 2011.

—. ed. *Nueva Historia del Ecuador*. Quito: CEN /Grijalbo, 1983.

Banco Central del Ecuador. *El Ecuador de la Posguerra*. Quito: Banco Central del Ecuador, 1992.

Bustos Lozano, Guillermo. “Notas sobre economía y sociedad en Quito y la Sierra centro norte durante las primeras décadas del siglo xx”. *Revista Quitumbe*, n.º 7 (1990).

Castro, Byron. *El ferrocarril ecuatoriano, historia de la unidad de un pueblo*. Quito: Banco Central del Ecuador, 2006.

Clark, Kim. *La obra redentora: El ferrocarril y la Nación en Ecuador, 1895-1930*. Quito: UASB-E / CEN, 2004.

—. «La formación del Estado ecuatoriano en el campo y la ciudad, 1895-1925». *Procesos Revista Ecuatoriana de Historia*, n.º 19 (2003).

Concejo Municipal de Quito. *El nuevo servicio de agua potable*. Sin lugar: Imprenta Municipal, 1924.

Contrato para la construcción de la obra de agua potable á domicilio en la ciudad de Quito, firmado el 16 de noviembre de 1906 (folleto).

Cuvi, Pablo, ed. *Historia de la Cámara de Comercio de Quito 1906-2006*. Quito: Cámara de Comercio de Quito, 2006.

- Deler, Jean-Paul. *Ecuador: Del espacio al Estado nacional*. Quito: UASB-E / CEN, 2007.
- Ecuador. *Contrato para la construcción de la obra de agua potable á domicilio en la ciudad de Quito*, 16 de noviembre de 1906.
- . *Decreto Supremo sobre Agua potable, canalización y pavimentación de la ciudad*, 1905.
- . *Informe del Director General de Estadística al Ministerio del Ramo*. Censo de la población de Quito, 1 de mayo de 1906.
- Ecuador Municipio de Quito. *Acta Municipal* 7, n.º 233. Sesión ordinaria del 13 de noviembre de 1905.
- Editorial Ecuador. *Diccionario Biográfico del Ecuador*. Quito: Escuela de Artes y Oficios, 1928.
- Eloy Alfaro (Encargado del Mando Supremo de la República). *Decreto Supremo sobre Agua potable, canalización y pavimentación de la ciudad*. Reglamento Interno de la Junta encargada de la ejecución de esas obras. Quito: Imprenta Municipal, 1905.
- El Comercio*, noviembre de 1906.
- El Ecuador Comercial*, Revista Mensual Ilustrada, Quito, junio de 1924.
- El Municipio*, Quito, 1905, 1909, Números 218, 219, 228, 233.
- Gangotena y Jijón, Cristóbal, ed.it., “De antaño y Ogaño”, *Vejece y novedades* (abril 17 de 1909).
- Informe del Director General de Estadística al Ministerio del Ramo*. Censo de la Población de Quito. 1º de mayo de 1906. Quito: Imprenta del Comercio.
- Kingman Garcés, Eduardo. *La ciudad y los otros: Quito 1860-1940, higienismo, ornato y policía*. Quito: Flacso-E, 2008.
- La Ilustración Ecuatoriana*, Revista, Quito, 1909, n.º 13.
- Luzuriaga Jaramillo, Sofia. «Abastecimiento de agua y políticas de saneamiento en Quito, 1880-1930». *Procesos: Revista Ecuatoriana de Historia* 32 (II semestre de 2010): 31-56.
- Manguashca, Juan, ed. *Historia y región en el Ecuador: 1830-1930*. Quito: CEN, 1994.
- Miño Grijalva, Wilson. «Cambios urbano-políticos y presupuesto municipal: El caso de Quito a fines del siglo XIX». Ensayo final de la asignatura Problemas en la construcción del Estado-nación del Programa de Maestría en Historia. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2010.
- Municipio de Quito. *Enfoques y estudios históricos: Quito a través de la Historia*. Quito: Dirección de Planificación/Junta de Andalucía, 1992.
- Ortiz Crespo, Alfonso. *Origen, traza, acomodo y crecimiento de la ciudad de Quito*. Quito: Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural, 2004.

- Páez, Adolfo. *La Municipalidad de Quito y los tranvías eléctricos*. Quito: Imprenta Municipal, 1912.
- Paz y Miño, Luis T. *Apuntaciones para una geografía urbana de Quito, Plan Piloto del Ecuador*. Ciudad de México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1960.
- Registro Municipal*, noviembre 10 de 1909.
- Romero, José Luis. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Ciudad de México: Siglo XXI, 1976.
- Vásconez, Mario, coord. *Breve historia de los servicios en la ciudad de Quito*. Quito: Centro de Investigaciones Ciudad / Museo de Quito, 1997.
- Vásquez Hanh, María Antonieta. *Luz a través de los muros, biografía de un edificio quiteño*. Quito: Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural de Quito, 2005.
- Véjeces y Novedades*, Revista, Quito, 1909, n.º 6, 9.

ÚLTIMOS TÍTULOS DE LA SERIE MAGÍSTER

-
- 225 Andrés Salazar, *La autoría mediata por dominio de la voluntad en aparatos de poder organizados: Comisión de la Verdad del Ecuador 2010*
-
- 226 Andrés Madrid, *En busca de la chispa en la pradera: El sujeto revolucionario en la intelectualidad orgánica de izquierda en Ecuador, 1975-1986*
-
- 227 Edwar Vargas, *Una mirada crítica del derecho a la consulta previa, libre e informada*
-
- 228 Roberto Lucero, *Las redes artesanales y la política pública: Un encuentro complejo*
-
- 229 Sebastián Vallejo, *Angostura, 30-S y la (re)militarización de la seguridad interna en Ecuador*
-
- 230 Mónica Murga, *La memoria subyugada*
-
- 231 Vesna Jokić, *Prácticas artísticas y derechos humanos: El proyecto Destierro y Reparación en Medellín*
-
- 232 Paúl Puma, *El Teatro del Absurdo en Ecuador*
-
- 233 Paúl Ochoa, *Los instrumentos financieros básicos en las pyme. Estudio y aplicación*
-
- 234 Daniela Orrantía, *La planificación participativa en la elaboración del Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017*
-
- 235 Ronald González, *La internacionalización de la banca colombiana hacia Centroamérica*
-
- 236 Lucía Moscoso Cordero, *Relaciones ilícitas en la plebe quiteña (1780-1800)*
-
- 237 Iván Párraga, *Marzo de 1939: La huelga de la Universidad Central y la disputa por la autonomía*
-
- 238 Milagros Villarreal, *La Escuela Nacional de Enfermeras entre 1942 y 1970: Una historia sobre las dinámicas de control social*
-
- 239 Claudio Creamer, *El salario mínimo en la industria ecuatoriana: Debates precursores en el Congreso y los gremios entre 1934 y 1935*
-

Este libro analiza cómo la llegada del ferrocarril desató cambios significativos en Quito: entre ellos, la interacción de pasajeros extranjeros y nacionales; la importación de tecnología y mercancías manufacturadas; la exportación de productos agrícolas locales, y la influencia de ideas y textos. Estos cambios constituyeron una ruptura histórica, y a la vez dieron continuidad a procesos anteriores, relacionados con un acelerado crecimiento urbano, una incesante inmigración regional y a la apertura al mundo exterior de la tradicional urbe quiteña. Además, en este marco de investigación, se considera cómo las dos grandes ciudades del Ecuador —Quito y Guayaquil— se aproximan y enfrentan, a medida que el proceso de integración nacional se fortalece. Diversos proyectos de sus élites se pusieron a prueba e intensificaron procesos políticos y sociales que transformaron el escenario urbano, tradicional e hispánico, abriendo paso a la modernización urbana europeizante.

Wilson Miño Grijalva (El Ángel, 1955) es docente en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE) y de la Universidad San Francisco de Quito. Es economista por la PUCE; especialista superior en Historia y magíster en Historia Andina por la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador. Es autor de 16 títulos, entre libros y ensayos en temas de historia económica ecuatoriana e historia literaria. Es coordinador de la Red Interdisciplinaria de Historia Económica de la PUCE.

